



Statens vegvesen

FORSLAG TIL DETALJREGULERING

Planbeskrivelse



Statens vegvesen

## E6/E75 Kollektivknutepunkt Varangerbotn og nytt næringsområde

Unjárgga gielda/Nesseby kommune

Innhold	
Sammendrag .....	2
1 Innledning .....	3
2 Bakgrunn for planforslaget .....	5
2.1 Planområdet.....	5
2.2 Hvorfor skal det utarbeides reguleringsplan? .....	5
2.3 Målsettinger for planforslaget .....	5
2.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning .....	6
3 Planprosess og medvirkning .....	7
3.1 Oppstartsmøte med kommunen.....	7
3.3 Barns interesser .....	7
3.5 Varsel om planoppstart.....	8
4 Rammer og premisser for planarbeidet .....	9
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging .....	9
4.2 Nasjonal transportplan.....	9
4.3 Planstatus for området.....	9
4.4 Andre rammer og føringer .....	9
5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet .....	11
5.1 Beliggenhet .....	11
5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk.....	11
5.3 Trafikkforhold .....	11
5.4 Teknisk infrastruktur .....	11
5.5 Landskapsbilde/bybilde .....	12
5.6 Nærmiljø.....	13
5.7 Naturmangfold .....	13
5.8 Kulturmiljø .....	14
5.9 Grunnforhold.....	14
5.10 Teknisk infrastruktur – Vann og avløp.....	15
5.11 Beboere – bebyggelse og bosetting.....	15
6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	16
6.1 Planlagt arealbruk .....	16
6.2 Tekniske forutsetninger .....	16
7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger.....	21
7.1 Fremkommelighet kollektivtrafikk.....	21

7.2 Samfunnsmessige forhold .....	21
7.3 Naboer .....	21
7.4 Landskap/bybilde .....	22
7.5 Nærmiljø .....	24
7.6 Naturmangfold .....	25
7.7 Kulturmiljø .....	25
7.8 Naturressurser .....	25
7.9 Geoteknikk.....	25
7.13 Massehåndtering.....	27
7.14 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse .....	27
7.15 Rammer og premisser for planarbeidet .....	29
8 Gjennomføring av forslag til plan .....	30
8.1 Framdrift og finansiering .....	30
8.2 Utbyggingsrekkefølge .....	30
8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	30
8.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen .....	31
9 Sammendrag av innspill – alt. Sammendrag av merknader .....	32
10 Vedlegg .....	33
1. Plankart.....	33
2. Planbestemmelser .....	33
3. Illustrasjonshefte .....	33
4. Andre dokumenter (utredninger etc/fagrapporter).....	33
5. Merknadsbehandling.....	33

## Sammendrag

Statens vegvesen har i samarbeid med Unjárgga gielda/Nesseby kommune utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for kollektivknutepunkt i Varangerbotn. I planen inngår også forslag til detaljregulering for et nytt næringsområde for Nesseby kommune.

Planområdet er på totalt ca. 30.000 m<sup>2</sup>, og omfatter følgende:

- Kjøreveg
- Offentlig gang- og sykkelveg og fortau
- Privat avkjørsel
- Offentlige avkjørsler
- Kollektivknutepunkt med leskur, møblering m.m.
- Tre næringstomter med tilhørende infrastruktur
- Parkeringsanlegg
- Annen veggrunn

Det skal lages et kollektivknutepunkt i Varangerbotn i tilknytning til vegkrysset E6/E75. Løsningen inneholder en plattform som dekker behovet for seks busser samtidig, samt oppholdsareal med benker og sykkelparkering, grøntarealer, leskur, informasjonstavle, belysning med mer. Kollektivknutepunktet vil gi bedre fremkommelighet og tilgjengelighet for busstrafikken i området. I tillegg bidrar knutepunktet til økt trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper.

Det nye næringsområdet sikrer etablering av ny næringsvirksomhet i sentrum av Varangerbotn, noe som vil skape vekst og utvikling for tettstedet. Parkeringsanlegget vil bidra til økt trafiksikkerhet i sentrum.

## 1 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Nesseby kommune utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for kollektivknutepunkt i Varangerbotn, samt et nytt område for næringsbebyggelse. Formålet med planarbeidet er å lage detaljregulering for et nytt kollektivknutepunkt med plattform/øy, gang- og sykkelveg til knutepunktet, tre nye næringstomter med tilhørende infrastruktur, samt et parkeringsanlegg. Det etableres ny avkjørsel til kollektivknutepunktet som er stengt for annen trafikk. Det bygges ny adkomstveg fra E6 til næringstomtene sydøst i planområdet. Eksisterende adkomst fra E6 nord til Varangerkroa foreslås stengt av trafiksikkerhetsmessige hensyn, og for å rydde opp i dagens uoversiktlige trafikkbilde. Dagens adkomst til kroa fra E6 øst skal utbedres og tilrettelegges for dagens standardkrav. Nye gangfelt over E6 kobler eksisterende gang- og sykkelveg/fortau sammen med den nye gang- og sykkelvegen i knutepunktet. Det skal også bygges fortau tilknyttet det kommunale parkeringsanlegget med forbindelse til knutepunktet og næringstomtene.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter oversendes planforslaget til Unjárgga gieldda/Nesseby kommune for politisk behandling.

Planforslaget er utarbeidet av intern prosjektgruppe i Statens vegvesen, og i dialog med Nesseby kommune og Finnmark fylkeskommune.

Navn	Firma	Fagansvar
Oddbjørg Mikkelsen	Statens vegvesen	Prosjekteier
Elisabeth Jomisko	Statens vegvesen	Prosjektleder
Ann-Kristin Johnsen	Statens vegvesen	Planprosessleder
Egil Hellesø	Statens vegvesen	Vegplanlegger
Bjørn Eriksen	Statens vegvesen	Vegplanlegger
Linn Jørgensen	Statens vegvesen	Landskap/estetikk
Greger Wian	Statens vegvesen	Geoteknikk/vegteknologi
Tom Eirik Malin	Statens vegvesen	Eiendom/erverv
Silja Sletten	Statens vegvesen	Naturmangfold
Tom Andre Edvardsen	Statens vegvesen	Kulturminner/-miljø
Elisabeth Rasmussen	Statens vegvesen	Geologi
Bengt Frisk Kristiansen	Statens vegvesen	Elektro
John Einar Pettersen	Statens vegvesen	VA og drenering
Kristian Øvernes	Statens vegvesen	Trafiksikkerhet

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse

I tillegg er det utarbeidet en del fagrapporter og sjekklister. Rapport for grunnundersøkelser og geoteknisk vurdering, samt fagrapport og en veileder som beskriver valgt løsning og konsept for utforming av kollektivknutepunktet vil være tilgjengelig på vegvesenets hjemmeside.

**Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 20. oktober–1. desember på følgende steder:**

- Unjárgga gielda/Nesseby kommune, rådhuset, 9840 Varangerbotn
- Statens vegvesen, Region Nord, Vadsø trafikkstasjon
- Internett: [www.vegvesen.no/nesseby.kommune.no](http://www.vegvesen.no/nesseby.kommune.no)

Varsel om offentlig ettersyn er kunngjort i Dagbladet Finnmarken og Sagat 20. oktober, og det avholdes åpen kontordag på rådhuset i Varangerbotn 2. november. Grunneiere og rettighetshavere vil få høringsbrev og planforslag tilsendt. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget må være skriftlige og sendt innen 1. desember 2017 til: Statens vegvesen Region nord, postboks 1403, 8002 Bodø eller [firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:firmapost-nord@vegvesen.no).

Kontaktperson i Nesseby kommune: Oddleif Nilsen, tlf. 404 40 527, e-post: [oddleif.nilsen@nesseby.kommune.no](mailto:oddleif.nilsen@nesseby.kommune.no)

Kontakt person i Statens vegvesen: Ann-Kristin Johnsen, tlf. 905 34 446. E-post: [ann-kristin.johnsen2@vegvesen.no](mailto:ann-kristin.johnsen2@vegvesen.no)

Etter offentlig ettersyn vil Statens vegvesen oppsummere og behandle innkomne merknader, og foreta eventuell justering av planforslaget før det sendes kommunen for sluttbehandling og endelig vedtak i kommunestyret 15. desember 2017.

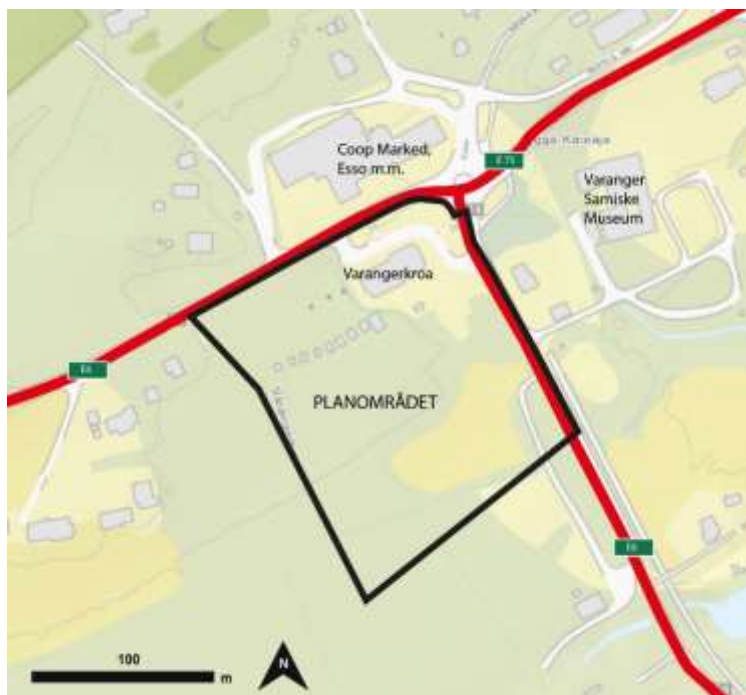
Kommunens endelige vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet i henhold til plan- og bygningsloven § 12–12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

Vedtatt reguleringsplan vil danne grunnlag for videre detaljplanlegging og grunnnerv.

## 2 Bakgrunn for planforslaget

### 2.1 Planområdet

Planområdet ligger i sentrum av Varangerbotn i Nesseby kommune i Øst-Finnmark. Området er 30.000 m<sup>2</sup>, og avgrenses av E6 i nord og E6 øst for Varangerkroa.



### 2.2 Hvorfor skal det utarbeides reguleringsplan?

#### *Kollektivknutepunkt*

Bakgrunnen for reguleringsplanarbeidet er at dagens løsning for kollektivtransport i området ikke er tilfredsstillende med hensyn til standard, fremkommelighet og trafiksikkerhet. Varangerbotn er et viktig trafikkknutepunkt i Øst-Finnmark der passasjerer kan bytte mellom ulike bussruter. Området er tilknyttet E6/E75 som er en del av stamvegrute 8B Nordkjosbotn – Kirkenes. Det skal nå planlegges for et nytt kollektivknutepunkt for å få en bedre løsning for av- og påstigning, samt mer areal for omstigning mellom busser. Det nye knutepunktet vil dermed bidra til bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet i området.

#### *Næringsområde*

Det er økende etterspørsel etter sentrumsnære tomter for etablering av næringsvirksomhet i Varangerbotn. Nesseby kommune ønsker derfor å anlegge nye tomter for å tilrettelegge for framtidig næringsutvikling i sentrum. Det er også et stort behov for flere parkeringsplasser i sentrum, og kommunen vil legge til rette for en større parkeringsplass.

Denne reguleringsplanen vil sikre hjemmel til erverv av areal og rettigheter for å kunne gjennomføre de planlagte tiltakene.

### 2.3 Målsettinger for planforslaget

#### *Effekt mål kollektivknutepunkt*

Samfunnsmessig er det et mål å bedre fremkommelighet, tilgjengelighet og trafiksikkerhet knyttet til bruk av kollektivtransport.

#### *Effekt mål næringsområde*

Samfunnsmessig er det et mål å sikre høy arealutnyttelse og bevisst lokalisering av virksomheter for å redusere transportbehovet.

*Resultatmål kollektivknutepunkt*

Det nye kollektivknutepunktet vil bedre tilgjengelighet og fremkommelighet for kollektivtrafikken, samt bidra til økt trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper i området. Effektiv av- og påstigning, samt omstigning mellom busser vil redusere forsinkelser og dermed bidra til høyere fremføringshastighet. Myke trafikanter skal ivaretas med hensyn til fremkommelighet og trafiksikkerhet til/fra og gjennom området.

*Resultatmål næringsområde*

Det nye næringsområdet vil bidra til nye næringsetableringer i Varangerbotn sentrum. Ved å legge til rette for sentrumsnære og attraktive tomter sikrer kommunen fremtidig vekst og fortetting i sentrum av Varangerbotn. Trafiksikkerhet og estetikk skal bedres ved at nye områder tas i bruk, og at det etableres en større parkeringsplass i sentrum.

## **2.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning**

Forskrift om konsekvensutredninger krever at planer og tiltak skal behandles etter forskriften dersom de har vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Statens vegvesen har i samråd med Unjárgga gieldda/Nesseby kommune vurdert tiltakene til ikke å utløse krav om konsekvensutredning, jf. forskrift om konsekvensutredning §§ 2, 3 og 4.



## 3 Planprosess og medvirkning

### 3.1 Oppstartsmøte med kommunen

Planprosessen startet med et oppstartsmøte med kommunen 31. januar 2017. På møtet orienterte vi om bakgrunnen for prosjektet, samt planavgrensning. Kommunen orienterte de fram møtte om at de planla å regulere deler av tomten som lå innenfor planavgrensningen til en større parkeringsplass. Statens vegvesen og kommunen ble enige om at det ville være både hensiktsmessig og effektivt å planlegge de to tiltakene sammen og utarbeide en felles detaljregulering. Gjeldende plansituasjon ble gjennomgått og det ble sett nærmere på eiendomsforholdene. Vegvesenet redegjorde blant annet for reguleringsformål og forventede problemstillinger som grunnforhold og trafiksikkerhet.

Formen for medvirkning ble avtalt, og samarbeidet ble formalisert gjennom en skriftlig avtale. Statens vegvesen har ansvar for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter sendes planforslaget til kommunen for politisk behandling.

### 3.2 Privat grunneier

Det har vært tett dialog med privat grunneier av eiendommene 10/58, 10/59, 10/60 og 10/124 i planleggingsprosessen. Ulike skisser er blitt presentert og diskutert, og grunneier har hatt anledning til reell medvirkning gjennom hele prosessen.



### 3.3 Barns interesser

Barn og unges interesser i planen er først og fremst knyttet til oppvekstmiljø, aktivitetsområder i nærmiljøet, trygg skoleveg og trafiksikkerhet. I oppstartsfasen ble det gjennomført korte intervjuer med 17 (av i alt 100) elever ved Nesseby Oppvekstsenter for å få en bedre forståelse av barnas bevegelsesmønster på tettstedet. Intervjuene viste at særlig 1.-4. klassingene følte de hadde en utrygg skoleveg. Innspillene gav utfyllende informasjon til Barnetråkk (metodikk fra blant annet registrering av skoleveg) som ble gjennomført på skolen to måneder tidligere. Innspillene er ivarettatt i planleggingsfasen.



Flyfoto over planområdet.

Bevegelsesmønster, 1.-4. kl. markert i oransje (5.-10. kl. i rosa)

### 3.4 Innspill i planleggingsfasen

Innspill fra grunneiere, Finnmark fylkeskommune, Unjárgga gielda/Nesseby kommune og bussjåfører er forsøkt ivarett så langt det lar seg gjøre. Etter innspill fra privat grunneier er knutepunktet trukket så langt syd fra Varangerkroa, og gang- og sykkeladkomst så nær Varangerkroa, som mulig.

### 3.5 Varsel om planoppstart

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 annonsert i Dagbladet Finnmarken og Sagat den 27. februar. Grunneiere og andre berørte ble varslet i eget brev. Det ble holdt et orienteringsmøte for berørte og kommunen 20. mars på Varangerkroa i Varangerbotn. Fra kommunen deltok blant annet ordfører Knut-Inge Store og virksomhetsleder Oddleif Nilsen. I tillegg deltok grunneier samt andre interesserte. Vi orienterte om bakgrunnen for planen, forslag til løsning ble presentert og det ble informert om videre prosess og muligheter for medvirkning til denne. Det var ca. 20 fremmøtte, og møtet var positivt med høyt engasjement.

## 4 Rammer og premisser for planarbeidet

### 4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Regjeringens dokument om «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» har forventninger om hva statlige myndigheter skal ta hensyn til i planleggingen for å bidra til å gjennomføre gjeldende nasjonal politikk. Dokumentet omhandler gode og effektive planprosesser, og spenner fra klima og naturmangfold til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, næringsutvikling og oppvekstvilkår.

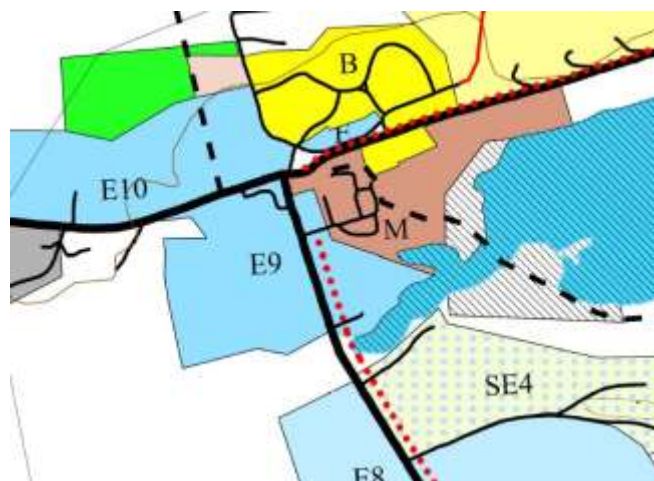
### 4.2 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan presenterer regjeringens transportpolitikk. Transportplanen legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidlene, samt styrker samspillet mellom veg, luft, sjø og bane. NTP 2018–2029 gir føringer for hvordan man skal arbeide for å nå målet om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til lavutslipp i samfunnet. Moderne infrastruktur med høy kvalitet og effektive og sikre transportløsninger skal bidra til å sikre gode velferdstjenester og konkurransekraft for næringslivet. Transportplanen har en satsing på myke trafikanter og kollektivtrafikk for å gi syklister, fotgjengere og kollektivpassasjerer bedre og flere tilbud. Det skal bli lettere å velge kollektivt, og de miljøskadelige virkningene av transport skal begrenses.

### 4.3 Planstatus for området

I kommuneplanens arealdel for 2011–2021 er planområdet regulert til ervervsområde – forretning, industri, lager og kontor. Eiendommene 10/58, 10/59, 10/60 og 10/124 inngår i gjeldende reguleringsplan for Varangerbotn, ID1978001. Den nye planen vil derfor erstatte deler av gjeldende plan.

I henhold til kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer kan tettstedsområdene Karlebotn, Varangerbotn og Nesseby bygges ut med virksomhet som naturlig hører til et tettsted.



### 4.4 Andre rammer og føringer

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

Formålet med retningslinjene er å oppnå samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging gjennom tverrsektorielt samarbeid. Gjennom planlegging av arealbruk og transportsystemet er det et mål om å fremme samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og

effektiv trafikkavvikling. Samtidig skal det tas hensyn til viktig naturmangfold, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter.

*Sametingets retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark*

Retningslinjene skal sikre at offentlige myndigheter vurderer virkningene av tiltak for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv før det treffes avgjørelser om endret bruk av meahcci/utmark. Hva som menes med «endret bruk av utmark» må vurderes i hver enkelt tilfelle. Det skal tas utgangspunkt i den sedvanlige bruken av området og vurderes om denne kan videreføres som følge av tiltaket. Faktorer som bør vektlegges er tidligere tiltak i området, det nye tiltakets karakter, varighet og omfang.

## 5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

### 5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i sentrum av Varangerbotn i Nesseby kommune, og avgrenses av E6 i nord og i øst.

### 5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Tilstøtende areal består av sentrumsbebyggelse, både nærings- og privatboliger. Nord for planområdet og E6 ligger det meste av næringsvirksomhet, blant annet Coop, Esso og kontorer. I tillegg ligger Opplæringscenteret her, samt en god del privatboliger. Varanger Samiske museum ligger øst for planområdet og E6. Nordvest og syd for området er det i hovedsak privatboliger. I nordre del av planområdet ligger kaféen Varangerkroa med tilhørende parkering.

### 5.3 Trafikkforhold

I henhold til Statens vegvesens registreringer fra 2010 er dagens ÅDT (gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn over ett år) for strekningen Kirkenes–Tana bru og Vadsø 1200–1300 kjøretøy. Tungtrafikkandelen er ca. 10–12 prosent. Tall fra Nasjonal transportplan viser at Finnmark får beregnet vekst på lette kjøretøy med 10 % i perioden frem mot 2040. Det er ikke registrert ulykker i området de siste 10 årene.

Varangerbotn er et viktig trafikkknutepunkt for kollektivtrafikken i østfylket, med trafikk langs E6 mot Tana, Kirkenes og Vadsø. Selv om Varangerbotn er et sentralt knutepunkt for busstrafikken er det ikke avsatt egne områder til dette. Rutebussene parkerer i dag i et trafikkert område nord for E6 der det også er parkering for butikk, kafé og kontorer. Det er både tunge kjøretøy og ordinær biltrafikk i området. Det er ikke satt av eget oppholdsareal til de reisende. Dette kan bidra til farlige situasjoner ved ombordstigninger, rygging med mer. Det er uoversiktlig og krevende for de reisende, særlig de med nedsatt funksjonsevne.

### 5.4 Teknisk infrastruktur

Offentlig vann- og avløpssystem ligger i planområdet, mellom det planlagte næringsområdet og trafikkknutepunktet samt langs E6 på østsiden. Ved utbygging av næringsområdet må det påregnes en kapasitetsøkning i vanntilførselen.

Det er i dag vegbelysning langs E6.

### 5.5 Landskapsbilde/bybilde

I Varangerbotn er asfalt et dominerende element som stykkes opp av en rekke grønne rabatter med vegetasjon i lavere sjikt. Sentrum preges også av mange veger som tilsynelatende går i alle retninger. Dette gjør området kaotisk og lite lesbart. Nettet for myke trafikanter er uoversiktlig, ufullstendig og lite attraktivt.



Et sentralt element i Varangerbotn er tettstedets firearmede rundkjøring som knytter hovedvegene i Øst-Finnmark sammen. Rundkjøringens sørlig arm beveger seg i retning Kirkenes. Denne armen har et fortau på østsiden av vegen som deretter går over i en gang- og sykkelveg 50–60 m lengre sør. Gang- og sykkelvegen og fortauet er skoleveg for mange av Varangerbotns elever som skal til Nesseby Oppvekstsenter nord for planområdet. Rundkjøringens østlige arm beveger seg i retning Vadsø. Rundkjøringens nordlige arm ligger tett opp mot et næringsområde med Esso og Coop, og vegen går i retning Tana og Finland.



Terrenget i planområdet heller svakt sørover og flates ut rundt området ved kaféen Varangerkroa. Dette området er flatt og består av en 3500 m<sup>2</sup> stor overflate dekt med asfalt og grus. Kroa har to brede avkjørsler. Området ligger åpent og synlig i landskapet. Terrenget stiger igjen et lite stykke og går over en liten terrenghøyde før landskapet igjen flates ut.

Området øst og sør for asfaltflaten med Varangerkroa er dekket av løvvegetasjon der bjørk dominerer. Vegetasjonen er tettest nord i området og oppstår etterhvert mer klyngvis jo lengre sør i planområdet man kommer. Lengst sør bærer landskapsrommet igjen preg av å være lyst og åpent.

Det finnes belysning langs E6, men det er langt mellom stolpene og området oppleves mørkt på vinterhalvåret.

### 5.6 Nærmiljø

Varangerkroa ligger nord i planområdet. Området sør for Varangerkroa benyttes som parkeringsplass for trailere som er innom, mens biler parkerer nord for kroa. Myke trafikanter har «snarvei» over parkeringsområdet for å krysse E6 videre nordover. Det er satt opp et stativ med informasjon til turister sør for trailerparkeringen, samt en salgsbod for fiskekort på sommeren.

### 5.7 Naturmangfold

Kunnskap om naturmangfold for planområdet er innhentet i tilgjengelige kilder som Naturbase og artsdatabanken.

Planområdet ligger i et bebygd strøk med nærhet til Varangerbotn naturreservat (skravert med rødt i kartutsnitt) hvor fjære og gruntvannsområde har et rikt fugleliv og velutviklet variert strandengvegetasjon.

Det renner flere elver ut i Meskfjorden som er den innerste delen av Varangerfjorden. Her ligger et brakkvannsdelta som er vurdert til svært viktig naturtype. Deltaet er tilknyttet utløpet til Vestreelva, et vernet vassdrag (NVE) og noen mindre bekker i nord.

Det er ingen registreringer av fremmede arter i planområdet.



Kartutsnitt fra naturbase.no

## 5.8 Kulturmiljø

Kulturminner er i Lov om kulturminner av 1978 definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Begrepet kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større enhet eller sammenheng.

Det er ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner i, eller i umiddelbar nærhet til, planområdet. Landskapet er preget av myr, med forholdsvis liten grad av potensial for uoppdagede kulturminner. Planområdet omfatter et begrenset areal sør og vest for E6 i Varangerbotn, på motsatt side av vegen for Varanger Samiske Museum.

## 5.9 Grunnforhold

### *Løsmasser*

Kvartærgeologisk kart fra NGU angir at løsmassene består av elveavsetning. Det er kjent at det i nærheten har vært funnet marine avsetninger, også kvikkleire, i forbindelse med andre prosjekter og tidligere grunnundersøkelser.

Det er totalt utført 19 totalsonderinger, én CPTU, samt tatt opp 3 representative og én uforstyrret prøveserie. Løsmassene i området kan deles inn og karakteriseres ut fra to delområder.

Helt i den nordlige delen av planområdet består løsmassene av faste friksjonsmasser. Løsmassemektheten er fra sonderingene funnet å være mellom 2,0 m og 9,2 m og massene har en telefarlighet fra «litt telefarlig» T2 til «telefarlig» T3.

I den sørlige delen av planområdet består løsmassene generelt av et tynt lag torv eller vegetasjonsdekke over 2–3 meter sandig, leirig og siltig materiale, over leire. De velgraderte massene er «meget telefarlig» T4. Leira har stedvis høyt innhold stein, og er for det meste siltig. Prøver viser at leira ikke er sprøbruddsmateriale lengst nord, men sprøbruddsmateriale og kvikkleire er påvist fra om lag 5 meters dybde i leirlaget, i sør.

### *Geologi*

Berggrunnen i områder består av sandstein og leirskifer. Utførte grunnundersøkelser tilsier at skjæringer i tilknytning til kollektivknutepunktet kun vil være i løsmasser og ikke i berg. Eventuelle bergskjæringer vil få så lav høyde at det ikke vil være aktuelt med sikringstiltak.

### *Naturfarer*

I følge NVEs kartlegging av aktsomhetsområder for snøskred, steinsprang og jord- og flomskred, ligger det planlagte kollektivknutepunktet og næringsområdet i Varangerbotn ikke innenfor noen av disse områdene.

Det aktuelle områder ligger heller ikke innenfor NVEs kartlagte aktsomhetsområde for flom.



### **5.10 Teknisk infrastruktur – Vann og avløp**

Kommunal vannforsyning er utbygd i området. Det er behov for å utvide eksisterende nett. Ny bebyggelse tilkobles kommunalt vannforsyningsnett som er etablert sør for Varangerkroa. Prosjektering gjennomføres i forbindelse med byggesak.

### **5.11 Beboere – bebyggelse og bosetting**

Nord i planområdet ligger Varangerkroa. Det er flere boliger og næringsbygg i nærhet til planområdet.

## 6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

### 6.1 Planlagt arealbruk

#### *Reguleringsformål og løsninger*

Området reguleres til følgende formål, jf. plan- og bygningsloven § 12-5:

- «Bebyggelse og anlegg»
- «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur»
- «Landbruk-, natur- og friluftsområder samt reindrift

#### *Områdebestemmelser*

Det er i planbestemmelsene satt av midlertidige anlegg- og riggområder. Dette området skal innen ett år etter at anleggsarbeidet er avsluttet, istandsettes, revegeteres og tilbakeføres til angitt formål. Av praktiske årsaker vil det være hensiktsmessig om det er delegert til kommunens administrasjon å endre planen når hendelsen eller tidspunktet er inntrådt, slik at det varige formålet fremgår av planen.

#### *Hensynsoner*

- Kvikkleire
- Frisiktsoner

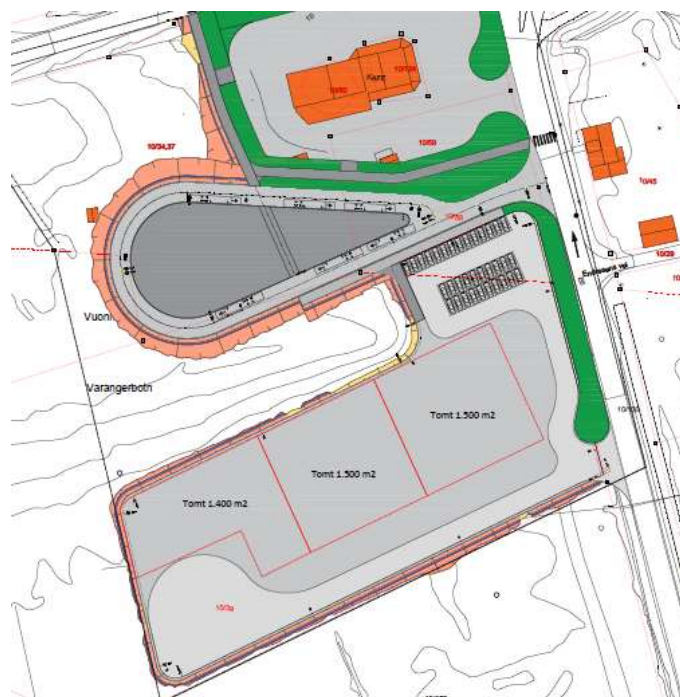
### 6.2 Tekniske forutsetninger

#### *Standardkrav/Utforming av veger*

Kollektivknutepunkt og næringsområde er regulert i tråd med vegvesenets håndbøker med tanke på standard, og i forhold til angitt behov fra Finnmark fylkeskommune og Unjarga gielda/Nesseby kommune. Anlegget skal planlegges med fokus på god funksjonalitet knyttet til tenkt bruk, universell utforming, samt den etterfølgende drift og vedlikeholdsfasen.

Dimensjonerende kjøretøy er vogntog og dimensjonerende kjøremåte er A. Det vil si at hele kjøretøyet, inklusiv overheng, skal kunne bevege seg innenfor sitt eget kjørefelt.

I utbyggingsprosjektet for kollektivknutepunktet og næringsområdet skal det ikke gjøres noe med E6. Av trafikksikkerhetsmessige hensyn foreslås det at



avkjørsel fra E6 i nord stenges. Avkjørsel til Varangerkroa fra E6 i øst skal strammes opp for å bedre trafikkavviklingen for store kjøretøy. Det lages ny avkjørsel til kollektivknutepunktet og ny adkomstveg til næringsområdet. Det er satt av arealer utenfor selve kjørevegen for å ivareta krav til sikkerhetssoner og erverv etter vegvesenets håndbøker og regelverk.

#### *Fravik fra vegnormal*

Løsninger er i henhold til gjeldende krav.

#### *Vegteknologi*

Det er påvist løsmasser de øverste 3–4 meterne i området som er velgraderte, varierende fra grusig sandig materiale, «litt telefarlig» T2, til siltig leirig materiale, «meget telefarlig» T4.

Det er planlagt asfaltbelegning på det trafikkerte arealet, og en sammensatt belegning på gang- og oppholdsareal på plassen. Frostsikring er beskrevet for hele kollektivknutepunktet, inklusive gang- og sykkelveg, for å forhindre ujevne telehiv med tilhørende oppsprekking og skader.

Overbygningen er dimensjonert i henhold til krav for parkeringsplasser og terminalanlegg, gitt i kap. 5 i håndbok N200 «Vegbygging». En ytterligere detaljering av overbygningen for områder med ulik type belegning, overganger og utkilinger må prosjekteres og beskrives i forbindelse med utarbeidelse av konkurransegrunnlag.

### 6.3 Nærmere beskrivelse av planområdet



Ulike plasseringer av kollektivknutepunktet ble vurdert tidlig i planleggingen. Området syd for Varangerkroa utpekte seg raskt som den beste plasseringen og er begrunnet med:

- Knutepunktets beliggenheten har en stor trafiksikkerhetsmessig fordel ved at den skilles fra annen trafikk og næringsaktivitet.
- Det er mer areal tilgjengelig slik at knutepunktet kan utformes etter dagens standard og krav.
- Er den beste lokasjon med tanke på sentrumsutvikling.
- Det kan tilrettelegges for en avkjørsel som ivaretar både inn- og utkjøring, og dermed unngås rygging.
- Området er relativt lett å opparbeide.
- Gir vesentlig mindre terrenginngrep enn alternativer som har vært vurdert.
- Ligger sentralt i Varangerbotn og i nær tilknytning til kafé hvor fylkeskommunen kan leie fasiliteter som toalett og venterom.

Kollektivknutepunkt og næringsområde samlokaliseres og etableres syd for Varangerkroa. Knutepunktet vil ligge mellom Varangerkroa og næringsområdet. Knutepunktet og næringsområdet blir fysisk delt av dagens vegetasjon i vest, mens det i øst bindes sammen med et fortau som leder både til knutepunktet og til næringsbyggene.

Kollektivknutepunktet har felles avkjørsel for inn- og utkjøring. Løsningen sikrer fremkommelighet og trafiksikkerhet både inn til, gjennom og ut av trafikknutepunktet. Denne avkjørselen er kun åpen for busstrafikk. Det etableres ny adkomst/kryss til næringsområdet med kjøreveg til næringstomter og parkeringsanlegg.

Det er brukt sporingskurver for hhv. buss og vogntog/modultog som sikrer at løsningen er gjennomførbar.

#### *Kollektivknutepunktet*

- Det vil være plass til oppstilling for inntil 6 busser.
- Kollektivknutepunktet vil være universelt utformet.
- Innholdet på selve trafikkøya består av oppholdsareal, gangsoner og møbleringssoner med benk/sittemur, leskur, sykkelparkering, informasjonstavle, beplantning og belysning m.m.
- Det vil være gang- og sykkelveg til trafikkøya som tilknyttes eksisterende nett for myke trafikanter.
- Det legges opp til 10 parkeringsplasser for de som henter/bringer til buss på kommunens parkeringsanlegg.

I tråd med Finnmark fylkeskommunes tilbakemelding er det besluttet å ikke bygge venterom med toaletter på trafikkøya da disse fasiliteter kan leies hos næringsaktør i området. Det vil imidlertid tilrettelegges for vann og avløp slik at det på sikt kan bygges et venterom.

Det nye kollektivknutepunktet består av en 1800 m<sup>2</sup> dråpeformet øy med oppstillingsplass til seks busser. Anlegget ligger noe tungt i terrenget, i en krans av lavere løsmasseskjæringer i den vestre delen av anlegget. Løsmasseskjæringene varierer i høyde mellom en og to meter.

Det skal i neste planfase planlegges for snødeponi i vest. Dette innebærer at terrenget sannsynligvis vil flates noe ut her.



Planforslag for det nye kollektivknutepunktet.

Selve øya er ca. 86 meter lang og 34 meter bred på det bredeste punktet. Rundt øya finnes en fire meter bred plattform i asfalt. Møbleringssoner avgrenses i hovedsak av en mur som vil ha en funksjon for å lede, samtidig som den kan benyttes til å sitte på. Innenfor murens vegger beplantes det i ulike soner. Det finnes en benk dedikert til hver bussoppstillingsplass. Benkene vil være integrert i en lomme i muren. Et oppholdsareal med et gulv av betong finnes i den vestre delen av øya. Trafikkøya deles opp i midten av en gangsoner som gir tilgang til å bevege seg på tvers av øya, og en møbleringssone med leskur, benk og sykkelparkering.

Varangerkroas nordlige avkjørsel stenges av med en rabatt som strammer opp og gjør området mer lesbart. En gang- og sykkelveg strekker seg fra E6 i nord og sørover til trafikkøya. Her krysser man over et gangfelt til øya, eller følger gang- og sykkelvegen videre østover mot E6. Deretter krysser man vegen over et nytt gangfelt og møter fortauet på østsiden av E6.

Den nye gang- og sykkelvegen anses som et trygt alternativ til skoleveg for elevene, og en attraktiv inngang til kollektivknutepunktet for myke trafikanter.

Det etableres et grøntareal som danner et skille mot kollektivknutepunktet og parkeringsplassen til Varangerkroa. Adskilt gang- og sykkelveg gjør passasjen mer lesbar og øker trykghetsfølelsen. Rabatten gir et tydelig soneskille mellom områdene.



Perspektivskisse av planforslaget. Obs: de seks parkeringsplassene på illustrasjonen byttes ut med grønn rabatt.

### *Næringsområde*

- Det legges opp til totalt tre næringstomter med tilhørende infrastruktur.
- Det etableres ny veg gjennom området.
- Det opprettes et parkeringsanlegg for inntil 40 biler – inntil 10 av plassene skal tilrettelegges for el-strøm.
- Det etableres fortau i forbindelse med parkeringsanlegget. Den leder både til kollektivknutepunktet og næringsområdet.

Det nye næringsområdet ligger rett sør før kollektivknutepunktet. Utforming av fasade og materialvalg på bygningene skal ha en god estetisk utforming, og proporsjoner og fargevalg skal vektlegges. Det skal ikke tilrettelegges for kjøring mellom bygningene, men attraktive gangareal/gågate kan etableres. Arealer som ikke er benyttet til veg, parkering, bygg, installasjoner og lignende blir opparbeidet som grøntområder.

## 7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

### 7.1 Fremkommelighet kollektivtrafikk

Bygging av et nytt og moderne kollektivknutepunkt bidrar til bedre fremkommelighet for busstrafikken i Øst-Finnmark. For passasjerer vil det være enkelt å orientere seg, få tilgang til informasjon og finne den rette bussen. Fremkommeligheten for gående og syklende bedres med ny gang- og sykkelveg, som separeres fra øvrig trafikk med grøntrabatter.

### 7.2 Samfunnmessige forhold

#### *Kollektivknutepunkt*

Kollektivtransporten vil styrkes både med tanke på plassbehov og trafiksikkerhet. Området vil være godt tilgjengelig for myke trafikanter, busspassasjerer og de som skal hente og bringe disse til kollektivtilbudet. Tilrettelegging for kollektivknutepunkt sikrer framtidig kollektivbetjening i området, og spesielt omstigningsfunksjonen. Det vil være tryggere for myke trafikanter, særlig skoleelever, å bevege seg i området ved at det bygges ny gang- og sykkelveg som skoleveg.

#### *Næringsområde*

Planlagt utbygging vil gi positive virkninger både for lokalt næringsliv og sentrum som helhet. Utbyggingen vil skape et større sentrum med økt sentrumsaktivitet. Ny stor parkeringsplass vil løse noe av dagens tidvise parkeringsproblemer, og dermed bidra til økt trafiksikkerhet.

#### *Barns interesser*

Innspill fra skoleelever er vektlagt og tatt med i vurderingene for plassering og utforming av knutepunktet. Barn og unge som går til skolen vil kunne benytte gang- og sykkelveg gjennom kollektivknutepunktet og krysse E6 for å komme til skolen. Skolevegen må vurderes med hensyn til blant annet belysning, sikt, kryssutforming og vintervedlikehold. Samlet vurderes den nye plasseringen av knutepunktet som tryggere for barn å bevege seg gjennom enn dagens løsning.

Området nord for E6, utenfor planområdet, er imidlertid ikke tilrettelagt for myke trafikanter. Kommunen bør etablere midlertidige eller permanente løsninger for å ivareta myke trafikanter etter kryssing av E6.

#### *Forurensning*

Tiltakene vil ikke medføre forurensning ut over normalt utslipp som er nødvendig for å gjennomføre tiltaket.

### 7.3 Naboer

Den vedtatte reguleringsplanen skal skaffe hjemmel for erverv av nødvendig grunn. Dersom frivillige avtaler med grunneiere og rettighetshavere ikke oppnås, vil den vedtatte planen være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter etter vegloven § 50. Normalt vil

grunnervervet følge formålsgrensen, slik at område for samferdselsanlegg blir offentlig eiendom med Statens vegvesen som eier. Erstatning for grunn og rettigheter ved tvungen avståelse blir fastsatt ved rettslig skjønn.

#### *Naboforhold*

Det skal tas hensyn til naboer i forbindelse med selve anleggsarbeidet, spesielt med hensyn til anleggstrafikk, støv- og støyproblematikk.

#### *Varanger Samiske Museum*

Varanger Samiske Museum, som ligger øst for planområdet, vil ikke påvirkes av de nye tiltakene i særlig grad.

#### *Varangerkroa*

Kaféen Varangerkroa ligger i planområdet og vil derfor bli påvirket av tiltakene. Kroa har i dag to adkomster fra E6. Det er ønskelig å stenge igjen den nordlige avkjørselen for å stramme opp området og få et mer oversiktlig trafikkbilde, særlig for myke trafikanter. I vurderingen ligger at dersom adkomsten skal opprettholdes må den oppgraderes til dagens standardkrav. Da vil i så fall Varangerkroa miste en del av dagens parkeringsplasser. Varangerkroa vil fortsatt ha en innkjørsel i øst, og denne foreslås strammet opp. Estetisk er endringen positiv for Varangerkroa og området som helhet.

#### *Avkjørsler*

- Det er i dag to private avkjørsler fra E6 til gbnr. 10/59, 10/60 og 10/124. Den nordlige avkjørselen foreslås stengt av trafikksikkerhetsmessige hensyn. Den østlige avkjørselen opprettholdes som privat avkjørsel, men foreslås strammet opp.
- Eiendommen gbnr. 10/58 får ny offentlig avkjørsel fra E6 som kun er åpen for kollektivtrafikk.
- Eiendommen gbnr. 10/39 får ny offentlig avkjørsel fra E6 sørøst i planområdet.

## **7.4 Landskap/bybilde**

#### *Anleggets skala*

Til tross for det relativt store inngrepet i det lille tettstedet vil en ytterligere utvidelse av det åpne landskapsrommet sør for Varangerkroa ikke endre landskapskarakteren i området i en så betraktelig grad at det forringer viktige verdier. Anleggets skala er noe stor med tanke på elementene en er vant til å se i Varangerbotn fra før. Den tette vegetasjonen på vestsiden av det nye kollektivknutepunktet, samt at en får etablert mye ny vegetasjon i selve anlegget, bidrar til at landskapsrommet tåler endringen.

#### *Nærvirkninger av planforslaget*

Måten Varanger Samiske Museum ligger i landskapet sørger for at det nye anlegget ikke medfører vesentlige nærvirkninger for dem.



For Varangerkroas del vil det nye kollektivknutepunktet føre til en større endring. Den nordlige innkjørselen til kaféen vil stenges igjen. Estetisk sett er endringen positiv.

Kroa taper ikke et attraktivt landskap rundt, men får det nye kollektivknutepunktet med alle dens elementer ”utenfor døren”. Forutsatt at en oppnår målet om at dette skal være et attraktivt anlegg ansees ikke Varangerkroa å få store negative landskapsmessige virkninger.



Perspektivskisse av planforslaget – vintersituasjon. Obs: de seks parkeringsplassene på illustrasjonen byttes ut med grønn rabatt.

#### *Avbøtende tiltak*

- *Vegetasjon*

Eksisterende vegetasjon skal sidelagres og benyttes til naturlig revegetering. Berørt areal rundt kollektivknutepunktet og næringsområdet skal revegeteres med stedlige masser. Der det ikke tilføres jord og såes skal stedegen vegetasjon tilbakeføres. Dette gjøres ved at vekstmasser skaves av og mellomlagres til revegetering. Ved såing og planting rundt kollektivknutepunktet og næringsområdet skal det benyttes stedegne arter og stedsegnete frøblandinger.

I rabatter såes det med tilsvarende gress som i eksisterende rabatter i området.

Det er foreslått et konsept for beplantning på det nye kollektivknutepunktet i «Fagrapport og veileder for landskapsarkitektur – Varangerbotn kollektivknutepunkt», datert 13.9.2017. En del av artene som er foreslått er registrert i svartelista (artsdatabanken.no). Generelt er det lav risiko for spredning av de foreslåtte artene og det vurderes til at de kan benyttes i anlegget uten problemer. Det skal gjøres en skriftlig miljørisikovurdering av plantene i neste planfase.

- *Terrengforming*

Det nye tiltaket vil føre med seg løsmasseskjæringer, samt noen lavere fyllinger. Skjæringer og fyllinger skal ha varierende helning og formes naturlig til eksisterende terreng. Terrengingrep skal generelt begrenses, og skje mest mulig skånsomt. Skjæringer, fyllinger og øvrig berørt areal skal formes slik at de er godt tilpasset omkringliggende terreng. Terrengingrepene formes slik at de permanente visuelle og miljømessige virkningene av inngrepet blir minst mulig.

- *Rigg- og marksikring*

Det skal i konkurransegrunnlaget utarbeides en rigg- og marksikringsplan som avsetter tilstrekkelig areal til marksikring, massehåndtering, massedeponi og riggområder. Det skal i konkurransegrunnlaget utarbeides en istandsettingsplan for riggområdene.

- *Deponi*

Eventuelle overskuddsmasser skal deponeres der de vil gjøre minst skade på natur og landskap og i områder som ikke er eksponert fra bebyggelse. Der det finnes vekstmasser i deponiområdene som kan benyttes til naturlig revegetering skal disse skaves av, mellomlagres og benyttes til istandsetting. Det skal i det videre arbeidet med konkurransegrunnlag utarbeides en istandsettingsplan for deponiområdene.

- *Snørydding*

Det skal settes av tilstrekkelig stort område til snørydding. Det skal ikke lagres snø på trafikkøya for å unngå skade på vegetasjonen.

- *Veileder landskapsbilde*

Det er laget en veileder som beskriver forslag til utforming av det nye kollektivknutepunktet. Veilederen heter «Fagrapport og veileder for landskapsarkitektur – Varangerbotn kollektivknutepunkt» og ligger som vedlegg til reguleringsplanen. Veilederen er retningsgivende. Det forutsettes imidlertid at eventuelle endringer diskuteres og gjennomgås av landskapsarkitekt.

## 7.5 Nærmiljø

### «Sentrum» flyttes

I dag finnes det lille av sentrumsvirksomhet i Varangerbotn rundt området ved Coop-bygget. De nye tiltakene vil flytte denne kjernen sørover, og det blir vurdert som et bedre alternativ for Varangerbotn fordi det gir et større og mer oversiktlig sentrum. I planområdet er det også plass til å legge opp til bedre gjennomfartsårer for de myke trafikantene.

Endringen vil føre til at mye av dagens trafikk flyttes vekk fra skoleområdet, noe som har positive konsekvenser for brukerne av skolen. Det gir også positive virkninger for brukerne av Coop-bygget. Et eventuelt framtidig kulturhus som planlegges nord for Coop vil legge ytterligere press på arealene her.

En stenging av innkjørselen nord for Varangerkroa, et nytt attraktivt kollektivknutepunkt og en ny gang- og sykkelveg vil bidra til at Varangerbotn framstår som et mer oversiktlig og attraktivt tettsted.

## 7.6 Naturmangfold

Forslag til detaljregulering bygger på tilgjengelig informasjon om naturmangfoldet i Naturbasen og Artsdatabanken, jf. kap. 5.7. Etter Statens vegvesen sin vurdering er innhentet kunnskap tilstrekkelig sett i forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet, jf. naturmangfoldloven § 8.

Nytt kollektivknutepunkt vil være et relativt begrenset inngrep, og vil ikke berøre Varangerbotn naturreservat så fremt det ikke blir deponering og/eller uthenting av masser i eller i nærheten av reservatet under anleggsfasen. Det må også tas hensyn til naturreservatet med tanke på avrenninger fra anleggsområdet eller ved massedeponering.

## 7.7 Kulturmiljø

Tiltaket er ikke i konflikt med noen kjente fredete kulturverdier. Fylkeskommunen og Sametinget er sektormyndighet med ansvar for regional kulturminneforvaltning og vurderer om det er behov for undersøkelser etter kulturminneloven § 9.

## 7.8 Naturressurser

### *Jordbruk*

Det er ikke registrert jordbruk i planområdet.

### *Skogbruk*

Det er ikke registrert skogbruk i planområdet.

### *Reindrift*

Det er ikke registrert reindrift i planområdet.

## 7.9 Geoteknikk

### *Varangerbotn kollektivknutepunkt*

Kollektivknutepunktet er planlagt med en liten avlastning av terrenget på toppen av skråningen i området. Det er også trukket noe bort fra skråningen, inn på plataet, slik at det blir minst mulig kontakt med leira under graving.

Basert på beregningene og kollektivknutepunktets plassering, et stykke fra skråningen og generelt i liten berøring med leira, forventes det ingen stabilitetsproblemer med tiltaket.

I den grad knutepunktet er i kontakt med leira, og dermed omfattes av krav til områdestabilitet, er områdestabiliteten funnet å være tilstrekkelig uten tiltak.

Ved eventuell blottlegging av bløte masser er det viktig å unngå omrøring av trauet. Armeringsduk/høystyrkeduk kan benyttes i overgangen mellom faste løsmasser og eventuell leire, for å redusere risiko for skjevsetninger. Ved små mengder leire ned til faste masser kan denne med fordel masseutskiftes.

Det er ikke tillatt med deponering eller mellomagring av masser sør for kollektivknutepunktet, på oversiden av skråningen ned mot det kommunale næringsarealet. Dette gjelder også under anleggsperioden.

#### *Kommunalt næringsareal*

Multiconsult har vurdert områdestabiliteten i området, og konkluderer med at «Tomta er klarert med hensyn til fare for kvikkleireskred».

Næringsarealet til kommunen er justert slik at det ikke havner i konflikt med den nevnte skråningen. Planen ligger med svært små skjærings-/fyllingshøyder.

Geoteknisk prosjektering av konkrete utbyggingsplaner, inklusive ivaretagelse av lokal stabilitet/byggegropp, fundamenteringsvurderinger, setningsvurderinger og lagring av masser må utføres.

### **7.10 Støy og vibrasjoner**

Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, skal legges til grunn for gjennomføring av planforslaget.

Tiltakene forventes ikke å medføre endringer i støy, hverken i planområdet eller i nærheten, etter at tiltakene er ferdigstilt. I anleggsperioden vil det kunne forekomme støy og vibrasjoner.

### **7.11 Teknisk infrastruktur**

Tiltaket vil berøre eksisterende vann og spillvannsledninger som går øst-vest over området. Det vil være behov for å legge ledningene dypere, eventuelt i en annen trasé, for å opprettholde fall på spillvannsledninger.

Eksisterende kommunal vann- og avløpsledninger må oppgraderes og omlegges for å kunne betjene fremtidige bygg og anlegg på næringsområdet

Varangerkroa har i dag en privat vannbrønn. Tiltaket vil kunne medføre skader på denne, og Statens vegvesen bør legge ny vannledning til bygget. Tilkoplingen bør vurderes ved behov.

I byggeplanfasen vil det bli utarbeidet tegninger knyttet til omlegging, samt dreneringsplan som sikrer håndtering av overvann.

Det skal etableres belyningsanlegg for næringsområdet og kollektivknutepunktet. I byggeplan vil det bli utarbeidet belyningsplan iht. Håndbok N100 og V124. Elektrotekniske anlegg i dagen avklares med landskapsarkitekt med hensyn til plassering, design og fargevalg.

### 7.12 Forurensning

Det er ingen forurensningskilder i forbindelse med utbyggingen utover det ordinære anleggsarbeidet.

### 7.13 Massehåndtering

Av geotekniske hensyn skal det ikke mellomlagres masser på området merket med faresone H390 i plankartet.

### 7.14 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Etter plan- og bygningsloven § 4-3 har planmyndigheten plikt til å påse at risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) blir gjennomført for planområdet. Hensikten er å forhindre at arealdisponeringen skaper særlig risiko, samt forebygge og håndtere risiko og unødvendig sårbarhet i samfunnet.

Nedenstående sjekklister er brukt som grunnlag for å identifisere risikofylte og sårbare forhold/hendelser som kan oppstå i bygge- og driftsfasen. Disse forholdene er nummerert i kolonne S. Avbøtende tiltak for å redusere risikoen beskrives i tabellen. Sannsynlighet og konsekvens av risikofylte forhold *etter* avbøtende tiltak oppsummeres så i en risikomatrixe.

MOMENT	S	K	MERKNAD/ AVBØTENDE TILTAK
<b>GRUNNFORHOLD</b>			
SKRED/RASFARE		Nei	
FLOMFARE		Nei	
VÆRUTSATT		Nei	Plassering av leskur vurderes ift. vær/vind. Ivaretas i konkurransegrunnlaget.
DÅRLIGE GRUNNFORHOLD	1	Ja	Grunnundersøkelser er utført og geoteknisk vurdering foreligger. Tilgrensende et kvikkleireområde. Stabilitet er tilstrekkelig og innenfor regelverk.
ISDANNELSE/VANN		Nei	
<b>PERSONFORHOLD</b>			
<b>KOLLEKTIVKNUTEPUNKT</b>			
UØNSKEDE SNARVEGER	2	Ja	Det etableres en gangforbindelse mellom eksisterende gang-/sykkelveg og knutepunktet for å motvirke uønskede snarveger. Vegetasjon brukes som ledeveg. Det etableres gangforbindelser mellom næringsbygg og parkeringsplass, samt mellom byggene.





ENDRING FOR NØDETATER		Nei	Adkomst for utrykningskjøretøy er godt ivaretatt.
SLOKKEVANN		Nei	
<b>VEGFORHOLD</b>			
SKJÆRING OG FYLLING TERRENGFORMING		Nei	
DEPONI		Nei	Av geotekniske hensyn tillates ingen mellomlagring av masser på området merket faresone H390 i plankartet uten geoteknisk vurdering.
HØYDEFORSKJELLER		Nei	
SIKTFORHOLD		Nei	
STØV OG STØYBELASTNING	3	Ja	Støv og støybelastning kun i anleggsperioden. Tiltak vurderes i SHA.
FORURENSNING	4	Ja	Utslipp av forurensende stoff skal unngås. Tiltak må vurderes i rigg- og marksikringsplan.
ULYKKEBELASTNING		Nei	
TRAFIKKSIKKERHET (0- visjon): G/s-veg, fortau, avkjørsler, overgang, tilrettelagte kryss, belysning m.m.	5	Ja	Vi foreslår å stenge nordlige avkjørsel til E6. Det etableres to oppmerkede gangfelt med belysning. Knutepunktet får et nytt område med enveiskjøring rundt trafikkøya. Det tilrettelegges med gang- og sykkelveg til knutepunktet, som kobles på eksisterende gangvegnett. Det etableres fortau i tilknytning til parkeringsplass med tilrettelagte overganger over kjøreveg til næringstomtene. Gjennomført egen TS-revisjon der forhold som ble avdekket er ivaretatt i planen.
TVERRFALL OG KURVER		Nei	
KRYSS/AVKJØRSLER	6	Ja	Busser må kjøre mot logisk kjøreretning og krysse motgående kjøreretning. Ivaretas med skilting.
SKILTING/OPPMERKING		Nei	Ivaretas i konkurransegrunnlaget og skiltplanen.
SIKKERHETSSONE		Nei	Sikkerhetssone i 50 km/t er 3 m langs E6. Arealbehovet ivaretas i reguleringsplanen.
VEGBREDDE		Nei	Ivaretas i reguleringsplanen.
ØNSKET FART MULIG		Nei	Hastighet er vurdert. Ikke grunnlag for fartsnedsettelse.
GRØFTER OG STIKKRENNER		Nei	Ivaretas i reguleringsplanen og konkurransegrunnlaget.
<b>OFFENTLIGE ANLEGG</b>			
KRAFTFORSYNING		Nei	Ivaretas i reguleringsplanen og konkurransegrunnlaget.
VANNFORSYNING, DRIKKEVANN, VANN/AVLØPSSYSTEM	7	Ja	Kapasitet til dagens vannrør utvides og strekkes til næringsarealet.
SNØRYDDING		Nei	Det skal settes av et tilstrekkelig stort område til snølagring i vest. Det skal ikke lagres snø på øya for å unngå skade på vegetasjonen
PARKERING			Det etableres p-plass for personbiler. Ivaretas i reguleringsplanen og konkurransegrunnlaget.
<b>ANDRE MOMENTER</b>			

KULTURMINNER		Nei	Ingen kulturminner i området. Avklart med Kulturetaten.
SÅRBAR FLORA, FAUNA		Nei	Vurdering etter naturmangfoldloven viser ingen konflikt.
VEGETASJON		Nei	Eksisterende vegetasjon skal sidelagres og gjenbrukes i de nye jordskjæringene.
VERNEOMRÅDE		Nei	Vurdering etter naturmangfoldloven viser ingen konflikt.
UNIVERSELL UTFORMING		Nei	Kollektivknutepunktet, næringsområde med tilhørende infrastruktur, gang- og sykkelveg og parkeringsplasser skal være universelt utformet. Ivaretas i reguleringsplanen og konkurransegrunnlaget. Gjennomført egen uu-revisjon.

### ***Risikomatrix etter avbøtende tiltak***

Etter avbøtende tiltak vil fortsatt forhold nummerert 1, 2, 3 og 5 havne på gult felt. Selv om de avbøtende tiltakene bidrar til at en hendelse for 1,2 og 5 er lite sannsynlig, vil konsekvensen av et uhell kunne bli alvorlig siden det er myke trafikanter som ferdes blant/med tunge kjøretøy. Nummer 3 er kun aktuell i byggefase og tiltak skal vurderes nærmere i SHA-planen.

SANNSYNLIGHET	KONSEKVENSS			
	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Svært sannsynlig				
Sannsynlig	3			
Mindre sannsynlig	6			
Lite sannsynlig		4, 7	1, 2, 5	

	Tiltak ikke nødvendig		Tiltak bør vurderes
	Tiltak skal vurderes		Tiltak nødvendig

### **7.15 Rammer og premisser for planarbeidet**

#### *Nasjonal transportplan*

Kollektivknutepunktet vil være et godt bidrag til forventningen i Nasjonal Transportplan om større innsats for kollektivtransporten. Tiltaket bidrar til økt trafiksikkerhet i området, og styrkes ytterligere av ny gang- og sykkelveg.

Næringsområdet bidrar til regjeringens forventninger til kommunal planlegging ved at kommunen samlokaliserte næringsbygg, infrastruktur og øvrige tjenester. Ved å bygge rundt kollektivknutepunktet skapes et levende tettstedssentrum. Tiltaket reduserer arealbruken og transportbehovet, samt styrker grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange.

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

Gjennom planleggingen av arealbruk og transportsystem er det et mål å fremme samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Dette ivaretas gjennom å bygge et nytt kollektivknutepunkt.

#### *Sametingets retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark*

Tiltakene vil ikke påvirke samisk kultur og levesett.

## 8 Gjennomføring av forslag til plan

### 8.1 Framdrift og finansiering

Utbygging av kollektivknutepunktet skal finansieres av staten.

Utbygging av næringsområdet finansieres av Unjárgga gielda/Nesseby kommune, og vil ikke inngå i konkurransegrunnlaget for kollektivknutepunktet. Kommunen ønsker å starte tiltaket så snart planen er vedtatt. Det er ikke gjennomført kostnadsberegninger av nødvendige tiltak, og kommunens kostnader er dermed ikke endelig avklart. Kommunen vil få kostnader knyttet til nybygg, grunnforhold, drift og vedlikehold av ny offentlig veg, fortau, parkeringsplass, samt tilrettelegging av vann- og avløpssystem og el-kraft.

### 8.2 Utbyggingsrekkefølge

#### *Rigg- og marksikringsplan*

Det skal i konkurransegrunnlaget utarbeides en rigg- og marksikringsplan som avsetter tilstrekkelig areal til marksikring, massehåndtering, massedeponi og riggområder.

#### *Istandsettingsplan*

Det skal i konkurransegrunnlaget utarbeides en istandsettingsplan for riggområdene.

#### *Eablering av veger*

Godkjent adkomstveg skal være etablert før det kan gis tillatelse til oppføring av bygg.

#### *Brannslukkevan*

Før det tillates utbygging innenfor område BAA skal det dokumenteres tilstrekkelig brannslukkevan.

### 8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikken skal i utgangspunktet kunne gå som normalt i byggeperioden.



#### 8.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

SHA er i denne sammenheng den belastningen som påføres mennesker som deltar i prosjektet i anleggsfasen, driftsfasen og vedlikeholdsfasen, samt publikum/brukere. Statens vegvesen har, som arbeidsgiver og byggherre, som mål at all virksomhet i Statens vegvesen skal gjennomføres uten at mennesker og miljø skades. SHA-planen skal beskrive krav og forutsetninger til den som utfører arbeidet. Planen skal innarbeides i konkurransegrunnlaget.

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Det er byggherren som skal ivareta miljøkravene i lover og forskrifter, blant annet med tanke på forurensning knyttet til anleggsdrift og fremtidig drift og vedlikehold. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt.

I tabellen nedenfor er det listet opp spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Anleggsstøy og trafikkstøy vurderes i konkurransegrunnlaget.
Forurensning av jord og vann	Mulig forurensning fra maskiner vurderes i konkurransegrunnlaget.
Landskap	Se «Fagrapport for landskap og veileder for landskapsarkitektur – Varangerbotn kollektivknutepunkt», som legger vekt på å ivareta landskapet.
Nærmiljø/naboforhold	Trafikkavvikling/anleggstrafikk/atkomstforhold/rigg/private vannledninger med mer vurderes i konkurransegrunnlaget.
Naturmangfold	Forurensning av jord og vann – ha strø/bark tilgjengelig på anlegget for å suge opp evt. oljesøl.
Energiforbruk	Vurderes i konkurransegrunnlaget.
Materialvalg og avfallshåndtering	Vurderes i konkurransegrunnlaget.

## 9 Sammendrag av innspill – alt. Sammendrag av merknader

Statens vegvesen har ikke mottatt noen skriftlige innspill i forbindelse med planoppstart.

## 10 Vedlegg

### 1. Plankart

### 2. Planbestemmelser

### 3. Illustrasjonshefte

### 4. Andre dokumenter (utredninger etc/fagrappporter)

- Fagrapport og veileder for landskapsarkitektur – Varangerbotn kollektivknutepunkt, datert 13.9.2017.
- Geoteknisk rapport for Varangerbotn kollektivknutepunkt

### 5. Merknadsbehandling



Statens vegvesen  
Region nord  
Vegavdeling Finnmark  
Postboks 1403 8002 BODØ  
Tlf: (+47) 22073000  
firmapost-nord@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**