

KU – vei, gang- og sykkelvei vest for Sandnesbrua

Vurdering av om tiltaket utløser krav om konsekvensutredning

Dato: 30.04.2026

Vurderingen er gjort i henhold til forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften), jf. §§ 6, 8 og 10.

§ 6. Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

I det påfølgende gjøres det en vurdering av forholdet mellom planarbeidet og § 6 i forskrift om konsekvensutredninger, som gjelder planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding.

§ 6	Vurdering
Bokstav a) kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1, og områdereguleringer etter § 12-2 når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II.	<i>Ikke treff etter bokstav a</i>
Bokstav b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.	<i>Ikke treff etter bokstav b</i>
Bokstav c) tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover enn plan- og bygningsloven.	<i>Ikke treff etter bokstav c</i>

Delkonklusjon: Planarbeidet vurderes til ikke å utløse krav til planprogram og konsekvensutredning etter § 6.

§ 8	Vurdering
Bokstav a) reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen	<i>Reguleringsplan for tiltak i vedlegg II, som ikke er tidligere konsekvensutredet. Tiltaket skal derfor vurderes etter § 10.</i>

Bokstav b) tiltak i vedlegg II som behandles etter en annen lov enn plan- og bygningsloven.	<i>Ikke treff etter bokstav b</i>
--	-----------------------------------

Delkonklusjon: Planarbeidet vurderes til ikke å utløse krav til planprogram og konsekvensutredning etter § 8.

§ 10	Vurdering
Bokstav a) Størrelse, planområde og utforming	<i>Ingen vesentlig virkning.</i>
Bokstav b) Bruk av naturressurser.	<i>Ingen vesentlig virkning.</i>
Bokstav c) Avfallsproduksjon og utslipp.	<i>Ingen vesentlig virkning.</i>
Bokstav d) Risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.	<i>Ingen vesentlig virkning.</i>
Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:	
Bokstav a) Verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven.	<i>Ingen konflikt.</i>
Bokstav b) Truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv.	<i>Det er registrert rødlistede arter i området, blant annet hettemåke (kritisk truet), samt bruk av området som viktig tur- og rekreasjonsområde. Tiltaket vurderes som nødvendig og positivt for trafikksikkerhet. Forholdet utløser krav om vurdering, men anses ikke å medføre vesentlige negative virkninger dersom hensyn til naturmangfold ivaretas og avbøtende tiltak vurderes.</i>
Bokstav c) Statlige og regionale planbestemmelser og retningslinjer.	<i>Ingen konflikt.</i>
Bokstav d) Større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet.	<i>Ingen konflikt.</i>
Bokstav e) Økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet.	<i>Ingen konflikt.</i>
Bokstav f) Konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning	<i>Ingen konflikt.</i>
Bokstav g) Vesentlig forurensning eller klimagassutslipp	<i>Ingen konflikt.</i>

Bokstav h) Risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.	<i>Forholdet vurderes håndterbart.</i>
--	--

Delkonklusjon: Planarbeidet vurderes til ikke å utløse krav til planprogram og konsekvensutredning etter § 10.

Samlet vurdering:

På bakgrunn av vurderingene etter KU-forskriftens §§ 6, 8 og 10 konkluderes det med at:

Tiltaket utløser ikke krav om konsekvensutredning.

Tiltaket er av begrenset omfang og anses ikke å kunne få vesentlige negative virkninger for miljø eller samfunn. Tiltaket vil samtidig bidra til å forbedre trafikkikkerhet, tilgjengelighet og bruk av området i tråd med eksisterende funksjoner. Planforslaget omfattes av KU-forskriften § 8 jf. vedlegg II punkt 10 bokstav e (bygging av veier), og er derfor vurdert etter kriteriene i § 10. Etter en samlet vurdering av tiltakets omfang, lokalisering og påvirkning på omgivelsene konkluderes det med at tiltaket ikke kan anses å få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, forutsatt at hensynet til naturmangfold, herunder rødlistede arter, ivaretas i videre planlegging og gjennomføring. Krav om konsekvensutredning utløses dermed ikke.

Utredning – vedlegg til planbeskrivelsen.

Tiltaket innebærer etablering av gang- og sykkelsti samt parkeringsplass i Sandnesdalen i Sør-Varanger kommune, og har som hovedformål å gjøre ferdsel tryggere og mer oversiktlig for myke trafikanter. Tiltaket skal redusere konflikter mellom gående, syklende og kjøretøy, bidra til sikrere adkomst til et viktig natur- og rekreasjonsområde og motvirke uønsket og trafikkfarlig parkering langs eksisterende vei.

Trafikk og parkeringssituasjon

Dagens veiutforming samsvarer i liten grad med den faktiske bruken i området. Det er økende trafikk med både myke trafikanter og tungtransport, og manglende tydelig separasjon mellom disse skaper uoversiktlige og til dels utrygge situasjoner. En tilpasning av veien, hvor myke trafikanter skilles fra kjøretøytrafikk, vil derfor være et positivt tiltak for trafikksikkerheten.

Parkerings situasjonen i området er i dag krevende. Parkering skjer ofte langs veien som følger stranden, til tross for at det ikke er tilstrekkelig plass. Dette bidrar til farlige trafikksituasjoner og reduserer fremkommeligheten. Det finnes en etablert parkeringsplass i området, men denne mangler en naturlig og tydelig gangforbindelse til den strandsonen som er mest benyttet. Det er anlagt gang- og sykkelvei ned mot elva, men det man ser er at elveområdet benyttes i mindre grad enn stranden.

Tiltak som forbedrer parkeringsløsningene og sikrer trygge og logiske forbindelser til hovedbruksområdene vil kunne bedre både trafikksikkerhet og tilgjengelighet.

By- og tettstedsutvikling

Etablering av gang- og sykkelsti samt parkeringsplass til et viktig natur- og rekreasjonsområde vil kunne styrke tilgjengeligheten til friluftsområder for befolkningen. Tiltaket bidrar til å legge til rette for økt bruk av området på en mer strukturert og trafikksikker måte, og kan dermed støtte opp under mål om aktiv hverdagsmobilitet, folkehelse og attraktive nærmiljø. Forbedret infrastruktur for gående og syklende kan redusere behovet for tilfeldig parkering og uoversiktlig ferdsel, og bidra til bedre samhandling mellom ulike brukergrupper.

Tiltaket vurderes å gi en positiv effekt for by- og tettstedsutviklingen ved å styrke tilgangen til et viktig natur- og rekreasjonsområde og ved å legge bedre til rette for gange og sykling.

Arealbruk og landskap

Tiltaket medfører et begrenset arealbeslag i et område som i dag i hovedsak benyttes til friluftsliv og rekreasjon. Etablering av gang- og sykkelsti samt parkeringsplass vil innebære noe omdisponering av eksisterende naturareal. Inngrepet vurderes imidlertid å være av relativt liten skala og i stor grad knyttet til eksisterende infrastruktur og dagens bruksmønster i området.

Planområdet består hovedsakelig av uproduktiv skog inkludert myr, med mindre partier som er klassifisert som skog inkludert myr med lav bonitet. Vegetasjonen domineres av lauvskog, og enkelte mindre områder er ikke tresatt.

Klima og miljø

Etablering av gang- og sykkelsti legger til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer og kan bidra til å redusere bilbruk på korte reiser til og fra området. Dette vurderes å være positivt sett i et klimaperspektiv. Samtidig vil etablering av parkeringsplass kunne generere noe økt biltrafikk, men tiltaket vurderes først og fremst å strukturere og forbedre eksisterende bruk, snarere enn å skape ny trafikk.

Samlet sett vurderes tiltaket å ha liten negativ konsekvens for klima og miljø, og kan på lengre sikt gi en svak positiv effekt ved å fremme gang- og sykkeltrafikk og redusere uønsket ferdsel og slitasje i naturområdet.

Naturmangfold

Det er gjennomført en vurdering av naturmangfoldet innenfor planområdet. Basert på gjeldende plankartutkast vurderes tiltaket å ikke komme i vesentlig konflikt med naturmangfoldet der gang- og sykkelstien er planlagt. Tiltaket innebærer imidlertid en begrenset risiko for ytterligere fragmentering av skog og vegetasjon. Av hensyn til områdets helhetlige naturpreg og beliggenhet nær sjøen er det derfor viktig å bevare mest mulig av eksisterende vegetasjon og unngå unødvendige inngrep.

Tiltaket kan også ha positive effekter på naturmangfoldet ved at ferdsel i større grad kanaliseres til en tilrettelagt trasé for gående og syklende. Dette kan bidra til å redusere spredt ferdsel, slitasje på vegetasjon og uønsket påvirkning av naturområdene rundt. Det er registrert rødlistede arter, blant annet toppand, kvinand, tjeld og hettemåke, innenfor og i nær tilknytning til tiltaksområdet. For å begrense mulig negativ påvirkning på disse artene anbefales det at anleggsarbeider gjennomføres utenom hovedperioden for hekking, normalt fra april/mai til juni/juli.

Kulturmiljø

I tidligere planlegging har deler av området vært regulert til kulturminne. Sametinget har gjennomført flere befaringer i planområdet. Ved en registrering i 2002 ble det påvist en grop vest for krysset ved Barents Safari, men dette funnet ble senere avkreftet som kulturminne ved ny befaring. Det finnes derfor ingen kjente kulturminner innenfor planområdet, og tiltaket vurderes å ikke ha konsekvenser for kulturmiljø.

Positiv konsekvens	Ingen konsekvens	Stor negativ konsekvens

Tiltaket vurderes samlet å ha **positiv konsekvens**. Det bidrar til økt trafikksikkerhet og tryggere ferdsel for myke trafikanter, forbedrer tilgjengeligheten til et viktig natur- og rekreasjonsområde og gir positive effekter for bruk og opplevelse av området. Eventuelle negative virkninger knyttet til arealinngrep, klima og naturmangfold vurderes som små og kan avbøtes gjennom skånsom utforming og gjennomføring. Tiltaket anses dermed å gi en overveiende positiv samfunns- og miljøeffekt.