

Forslagsstiller  
Sør-Varanger kommune

Plan-ID  
2026001

Dato  
30.04.2026

**Varsel om oppstart; 31.03.2026**

**Planutvalget;**

**Offentlig ettersyn;**

**Planutvalget;**

**Kommunestyret;**

# Detaljregulering for vei og gang og sykkelvei vest for Sandnesbrua, Sandnes — Planbeskrivelse





# Innhold

1. Sammendrag .....	4
2. Bakgrunn .....	5
3. Planprosessen .....	6
4. Planstatus og rammebetingelser .....	7
5. Eksisterende forhold .....	133
6. Planforslaget .....	21
7. Virkninger .....	246
8. Risiko og sårbarhet, Samfunnsinteresser.....	28
9. Økonomiske konsekvens for kommunen.....	29
10. Eiendomsmessige konsekvenser.....	29
11. Konsekvenser for næringsinteresser.....	29
12. Interesse motsetninger.....	29
13. Innspill til planoppstart.....	30
14. Avsluttende drøfting og anbefaling.....	34
15. Vedlegg.....	35

# 1. Sammendrag

Sør-Varanger kommune fremmer med dette forslag til detaljregulering for gangsti vest Sandnesbrua på Sandnes. Planforslaget legger til rette for etablering av gang- og sykkelvei/fortau fra Langfjordbrua til Sandnes gravlund, etter vedtak i utvalg for plan, næring og samferdsel sak 25/7573, datert 26.11.2025.

Gangsti er planlagt fra Sandnesbroen langs eksisterende vei til kryss ved turistbedriften Barents Safari. Fra krysset er det planlagt at fortauet skal forgrene seg (langs vei) på strekningen som fører til den nordlige inngangen til gravlund, og fra krysset til den sørlige inngangen til kirkegården. Utredningsområdet omfatter også eksisterende parkeringsplasser, ved start på scooterløypa og ved den sørlige inngangen til kirkegården.

Planen utløser ikke krav om konsekvensutredning, virkningene av planforslaget er grundig belyst i planbeskrivelsen. Det er også utført risiko- og sårbarhetsanalyse. Det ble ikke påvist behov for grunnundersøkelse eller annen geoteknisk vurdering av områdeskredfare. Den kommunaltekniske infrastrukturen som gang og sykkelsti utløser er planlagt i detalj og kostnadsberegnet av teknisk avdeling, jf. vedlagt rammeplan prosjekteringsgrunnlag for veier til plankartet.

Det vurderes samlet sett at planforslaget legger til rette for utvikling av gang og sykkelvei med gode kvaliteter og trafiksikkerhet også for omkringliggende bebyggelse og friluftsområder.



Figur 1. Flyfoto som vises studiens emne

## 2. Bakgrunn

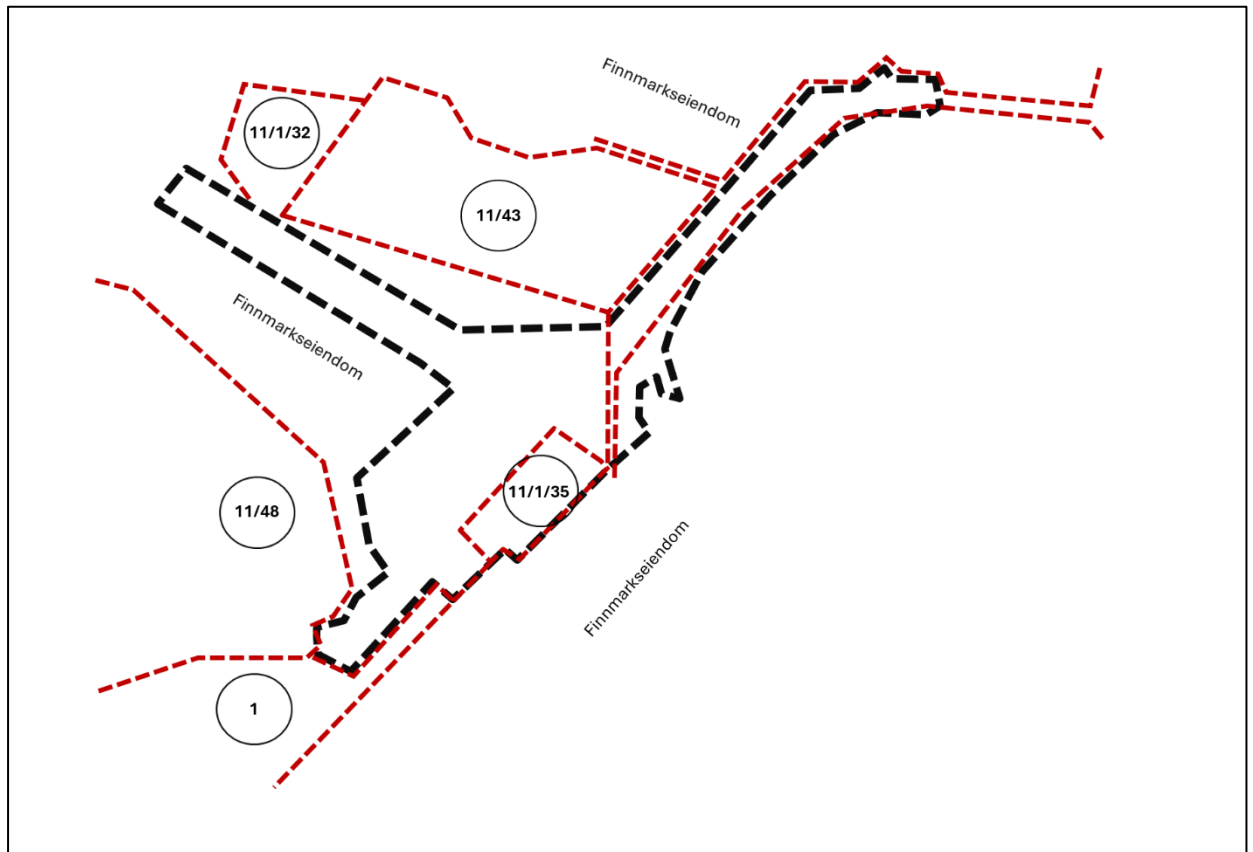
### 2.1 Hensikten med planen

Sør-Varanger kommune opplever behovet for å bedre tilrettelegging for myke trafikanter og syklister i området på grunn av stor fotgjengertrafikk i området rundt den lokale stranden, friluftsområder og til Sandnes gravlund. Langfjordveien er i tillegg belastet med noe lastebiltrafikk, busstrafikk, på strekningen mellom Sandnes – Snø hotellet og grustaket lengre inn i Sandnesdalen.

Formålet med planen er å legge til rette for gående og syklende samt tilhørende tekniske anlegg som belysning, stikkrenner etc. Planen legger også til rette for å bygge veien etter dagens veinormal, ved behov.

Konseptet som er valgt for gangvei i Sandnesdalen, medfører at gangsti skal plasseres langs eksisterende vei til til de sørlige og nordlige avkjørsler som fører til gravlund, til sammen etablering av om lag 720 m gangvei.

#### 2.1.1 Eierforhold



Figur 2. Eiendomskart med planavgrensning i svart.

Tabellen under gir en oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet består av, slik det fremkommer i matrikkelen.

Tabell 1. Eiendomsliste for planområdet. Kilde: Matrikkelen

Gnr./bnr./fnr.	Hjemmelshaver
11/43	Privat
11/1/32	Finnmarkseiendom / fester privat
11/48	Sør-Varanger kommune
1	Privat
11/1/35	Finnmarkseiendom / fester privat

Det er innhentet reguleringsmyndighet fra Finnmarkseiendommen.

## 2.2 Tidligere vedtak i saken

Kommunedirektøren har gitt oss oppdraget med å planlegge og prosjektere Gang og sykkelvei/ fortau fra Sandnesbrua til kirkegården. Oppdraget har prioritet. Det er ingen avsatte midler til oppdraget og det må løses med interne ressurser. (Møtereferat fra 29.10.2025)

## 2.3 Utbyggingsavtaler

Da utbyggingen vil skje i kommunal regi, er det ikke aktuelt med utbyggingsavtale i denne plansaken.

## 2.4 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det er i hht rutiner gjort en vurdering av forholdet til konsekvensutredning. Det er avdekket at det er et forhold som må vurderes – naturmangfold. Det er i denne utredningen ikke avdekket forhold som må innarbeides eller gjør at planen ikke kan fremmes eller senere utbygges.

# 3. Planprosessen

## 3.1 Varsel om oppstart

Kommunen varslet i brev til berørte parter av 31.02.26 oppstart av planarbeidet for planlegging av gang- og sykkelvei/fortau fra Langfjordbrua til Sandnes gravlund.

Det kom inn skriftlige innspill til planarbeidet fra i alt to parter innen fristen som var 28.04.26. Innspillene er oppsummert i kapittel 9 sammen med forslagsstillers kommentarer.

## 3.2 Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn

Planforslag førstegangs behandles i utvalg for plan, næring og samferdsel 28.04.26 hvor det besluttes om forslaget skal fremmes og legges ut til offentlig ettersyn.

Offentlig ettersyn av planforslaget skal etter plan- og bygningsloven være minst 6 uker.

## 3.3 Øvrig medvirkning

Det har kun vært avholdt interne møter hittil i prosessen.

- Interne møter med teknisk og plan og utvikling /møtereferater ligger saken/
- Møte med Barents safari 23.04.2026 /møtenotater i pkt. 13.4./

Planlagte møter

- Det planlegges åpent møte etter at saken legges ut til offentlig høring.

## 4. Planstatus og rammebetingelser

### 4.1 Statlige planer og føringer

Følgende nasjonale retningslinjer mv. vurderes komme til anvendelse i planarbeidet for fortau gang vest for Sandnesbrua.

#### 4.1.1

#### 4.1.2 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025).

Statlige planretningslinjer for samordnet arealbruk og mobilitet (fastsatt 2025) skal sikre bærekraftig arealbruk, redusert transportbehov og utvikling av kompakte byer/tettsteder. De fremmer fortetting nær kollektivknutepunkter, samfunnsøkonomisk effektivitet, samt klima- og miljøvennlige transportformer som gange, sykkel og kollektiv. Hoved retningslinjene som et sentralt verktøy i kommunal og regional planlegging for å konkretisere nasjonal arealstrategi.

I vedlegg til statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet Kirkenes er i kategori 2: Kommuner i regioner med små og mellomstore byer, bygdebyer og småsentre. Retningslinjenes kapittel 1–3 og 5–8 gjelder.

- «...Regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på natur-, klima- og miljøområdet. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretagelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder.. «
- «Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov.»

Hoved retningslinjene relevant i saken:

- 3.1 «Samordnet areal- og transportplanlegging: Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og fortetting rundt knutepunkter. Hovedtyngden av boliger og fritidsboliger, handel, tjenester og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter lokaliseres i tråd med dette. Nye utbyggingsområder skal lokaliseres med tanke på å minimere transportbehovet, legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og for å utnytte og ta vare på eksisterende bygninger og infrastruktur der dette finnes.»
- 3.6 «Næring og industri: Det skal tas hensyn til nærings- og industrivirksomheters arealbehov og samfunnets samlede behov for verdiskaping. Ved etablering av kraftkrevende næring og industri skal mulighetene for energiforsyning vurderes. Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for godstransport skal ivaretas i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres slik at eksisterende infrastruktur kan nyttiggjøres. Behovet for terminalfunksjoner og godshåndtering mellom jernbane, havn og vei må inngå i den helhetlige planleggingen.»
- 3.10 «Klima, naturmangfold og friluftsliv: Det skal tas hensyn til viktige arealer for friluftsliv og naturmangfold(...)Planlegging skal bidra til å nå målet om å redusere nedbygging av særlig viktige naturarealer «
- 3.12 «Trafikksikkerhet: Planlegging skal ivareta trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, spesielt gående og syklende, og særskilt sikre trygg skolevei «
- 3.15 «Universell utforming: Planleggingen skal legge til rette for likeverdige muligheter for deltakelse i samfunnet for alle.»

#### 4.1.3 Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (1995, ny versjon i 2019)

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn og unges interesser i planlegging skal sikre at barn og unges behov blir ivaretatt i all kommunal plan- og bygningsvirksomhet. Formålet er å styrke deres interesser, gi kommunene bedre grunnlag for planlegging og sikre medvirkning. Retningslinjene vektlegger trygge oppvekstvilkår, lekesteder og fysisk aktivitet. Tiltaket er vurdert i henhold til plan- og bygningsloven. Følgende kriterier ble tatt i betraktning:

##### **Formålet med rikspolitiske retningslinjer (RPR) for å styrke barn og unges interesser i planleggingen**

Formålet med disse rikspolitiske retningslinjene er å:

- a) Synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.
- b) Gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og byggesaksbehandling.
- c) Gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

##### **Ansvarsforhold**

Ansvar for å ivareta intensjonene og kravene i disse retningslinjene tillegges følgende instanser:

a) Miljøverndepartementet har overordnet ansvar for generell oppfølging, utvikling og veiledning i forhold til disse retningslinjene. Ansvar skal utøves i nært samarbeid med andre berørte departementer.

b) Fylkeskommunene skal, i samråd med fylkesmannen, så langt det er mulig veilede og gi kommunene nødvendig støtte til å sikre barn og unges interesser i kommunens planarbeid i henhold til pkt. 4 og 5 i disse retningslinjene.

Fylkeskommunen og fylkesmannen skal, der det er nødvendig for å ivareta formålet med pkt. 5, gi uttalelse og eventuelt framsette innsigelser til kommuneplan og reguleringsplan/bebyggelsesplan. Fylkesmannen skal ved utøvelse av sin virksomhet etter plan- og bygningsloven påse at kravene til behandling i pkt. 4 er ivaretatt.

c) Kommunene skal sikre at pkt. 4 og 5 i retningslinjene blir ivaretatt og klargjøre hvor i kommunen ansvaret med å følge opp retningslinjene skal ligge.

##### **Krav til den kommunale planleggingsprosessen**

Kommunen skal:

- a) Vurdere konsekvenser for barn og unge i plan- og byggesaksbehandlingen etter plan- og bygningsloven.
- b) Foreta en samlet vurdering av barn og unges oppvekstmiljø for å innarbeide mål og tiltak i kommuneplanarbeidet.
- c) Utarbeide retningslinjer, bestemmelser eller vedtekter om omfang og kvalitet av arealer og anlegg av betydning for barn og unge, som skal sikres i planer der barn og unge er berørt.
- d) Organisere planprosessen slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge selv gis anledning til å delta.

#### 4.1.4 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning). Klimatilpasning og utslippsreduksjoner må sees i sammenheng der det er relevant. Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer.

Formålet med planretningslinjene er å:

- Sikre at kommunene og fylkeskommunene prioriterer arbeidet med å redusere klimagassutslipp, og bidra til at klimatilpasning ivaretas som hensyn i planlegging etter plan- og bygningsloven.
- Sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene.
- Sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med reduksjon av klimagassutslipp og klimatilpasning, og bidra til avveining og samordning når utslippsreduksjon og klimatilpasning berører eller kommer i konflikt med andre hensyn eller interesser.

#### 4.1.5 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål utgjør en rettesnor for norsk politikk og favner alle politikkområder. Planarbeidet aktualiserer særlig følgende bærekraftsmål og delmål:



- Delmål 3.6 om å halvere antall dødsfall og skader forårsaket av trafikkulykker.
- Delmål 9.1 om å utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet.
- Delmål 11.1 om at alle skal ha tilgang til tilfredsstillende og trygge boliger og grunnleggende tjenester til en overkommelig pris.
- Delmål 11.2 om tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til overkommelig pris, og bedre sikkerhet på veiene.
- Delmål 11.3 om å sikre en bærekraftig urbanisering og styrke planleggingen.
- Delmål 11.6 om å redusere byenes og lokalsamfunnenes negative påvirkning på miljøet.
- Delmål 11.7 handler om at alle skal ha tilgang til trygge, inkluderende og tilgjengelige grøntområder og offentlige rom.
- Delmål 12.5 om å redusere avfallsmengden gjennom forebygging, reduksjon, gjenvinning av materialer og gjenbruk.
- Delmål 13.1 og 13.3 om å styrke evnen til å redusere klimagassutslipp, stå imot og tilpasse seg klimaendringene.

## 4.2 Kommunale planer

### 4.2.1 Kommuneplanens samfunnsdel

Nye kommuneplanens samfunnsdel 2026-2038 er under utarbeidelse, med høringsutkast forventet klart til juni 2026. Den nye kommuneplanen har fått vedtatt følgende overordnet visjon:

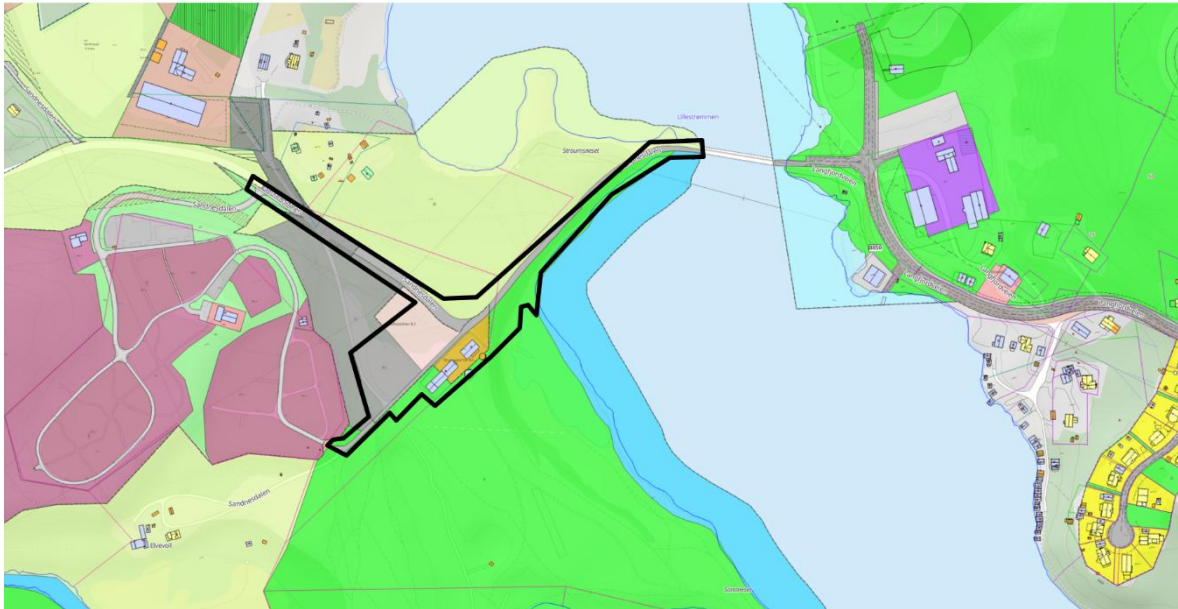
«Sør-Varanger skal bli møteplassen i nord – et sted der mennesker møtes på tvers av kultur, næring og grenser. Vi ønsker å skape et samfunn som gir trygghet og tilhørighet, og som samtidig åpner rom for vekst, samarbeid og nye ideer. Vi tar vare på naturen og historien vår, samtidig som vi ser framover og utvikler samfunnet med gode ambisjoner.

Som regionscenter henter vi styrke i mangfold, fellesskap og gode møteplasser – og i vår unike plass i nord.»

Ellers har den nye kommuneplanen satsningsområder blant annet innenfor «næringsutvikling», «barn og unge», «klima, miljø og bærekraft», og «samferdsel». Detaljregulering gangfelt vest for Sandnesbrua slår positivt ut for alle disse satsningsområder.

#### 4.2.2 Kommuneplanens arealdel 2026- 2038.

I gjeldende kommuneplan for område satt av større områder til anlegg for idrett og sport, felles parkeringsplass og friluftsområde på land. I tillegg er det andre områder satt av til friområde i sjø og vassdrag og bebygd område /Barents safari/.



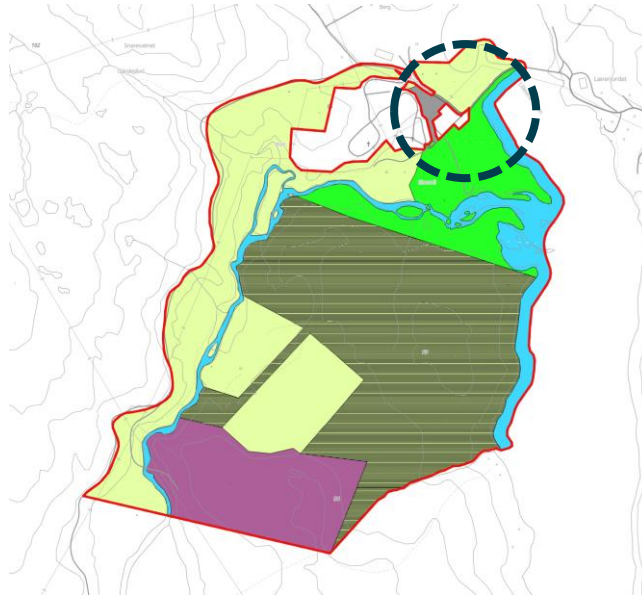
Figur 3. Kartutsnitt kommuneplanens arealdel (2018) med planområdet i svart omriss.

#### 4.2.3 Reguleringsplaner

Kartutsnittet under viser reguleringslanstatusen i og rundt planområdet. Gjeldende reguleringsplaner i området :

- 1983 100; som omfatter arealet fra Sandnesbrua opp til grustaket, hele elveløpet og arealet helt til Langfjorden og tilbake til brua. Hovedformålene i denne er (selvfølgelig) friluftsområdet rundt elveløpet, men også grustaket og gravlunden.
- 2003 103; planforslaget ble fremmet og vedtatt for å få realisert Barents Safari sin turistvirksomhet og omfatter turistvirksomheten og parkeringsarealer.
- 2018 004; detaljregulering som følge av behov for å utvide gravlunden. Nordlige adkomst ble laget som følge av denne.

Ingen av disse planene har innregulert gangvei. Pga tiltakets størrelse er det derfor nødvendig å fremme et planforslag for å kunne realisere en gangvei (PBL § -6).



Figur 4. Kartutsnitt reguleringsplanstatus med planområdet i rødt omriss. Kilde: Sør-Varanger kommune/Kommunekart.com

#### 4.3 Pågående planarbeid

Det er ikke kjent annen pågående regulering eller annet overordnet planarbeid som påvirker planområdet.

#### 4.4 Analyser og utredninger

Plan og utvikling avdeling startet planarbeidet med en stedsanalyse av planområdet med tilhørende konseptforslag-alternativer jf. figurer under. Området er et mye brukt turområde og rekreasjonsområde for både voksne og barn.

Tiltaket kan derfor anses som både positivt og nødvendig, sett i lys av dagens situasjon.

Området har noe tungtransport og siden det ikke er tilrettelagt for myke trafikanter skaper dette potensielt farlige situasjoner. Kjørveien i planområdet er heller ikke innenfor veinormalene. Veien bredde varierer fra 5,5 m til 11-12 m på det bredeste. Det brede veiforløpet inviterer til høy hastighet til tross for at det er en grusvei med til dels hullete dekke.

I tillegg benyttes området som badeplass, med høy bruk i sommerhalvåret. I denne perioden øker trafikken til og fra området vesentlig, noe som forsterker behovet for tiltak som kan bedre trafiksikkerheten og tilretteleggingen for allmenn ferdsel.

Blant annet ble det i utgangspunktet anbefalt en fortaustrasé langs veien, med hensyn til terrenget, grunnforhold og den nåværende tilstanden til de angitte gang- og veirutene. Det ble også tatt hensyn til prosjektering krav angående tilgjengeligheten til parkeringsplasser og gang- og sykkelstier for funksjonshemmede. Det ble planlagt en fortaustrasé med sykkelsti som forbinder hovedpunktene (parkeringsplasser og innganger) til én tilgjengelig helhet. Både utpeking av nytt fortau og forbedring av veistandarden ble tatt i betraktning.



## 5. Eksisterende forhold

### 5.1 Hensikten med planen

For tiden er det ingen gang- eller sykkelsti i området. Gang-, bil- og sykkeltrafikk opprettholdes langs den eksisterende veien. Gang- og sykkeltrafikken er ikke markert i terrenget. Området er heller ikke tilgjengelig for funksjonshemmede.

Om vinteren opplever området økt trafikk fra snøscootere, hundesleder og folk som bruker skiløypene innenfor Sandnesdalen. Parkeringsplassen brukes til parkering av tilhengere og andre kjøretøy.

### 5.2 Beliggenhet

Planområdet dekker et areal på lengst veier med tilstøtende kjørefelt- 800 m lang, parkeringsplass P1- 9,156 dda , parkeringsplass P2- 0,231 dda og ligger på Sandnesdalen i Sør-Varanger kommune vest for Sandnesbrua. Avstand til Kirkenes er ca. 9 km etter bilvei eller om lag 10 minutters kjøretid.



Figur 7. Oversiktskart med planområdet.

### 5.3 Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk

Foruten eksisterende veier, og bebyggelse som ligger på sørsiden av krysset er planområdet ubebygd i dag. Stripen inntil hovedveien er delvis skogkledd. Nærområdet rundt er brukt som friluftsområde. Sør i planområdet grenser planområdet til Barents safari bebyggelser. Den nordlige delen av veien fører til kirkegårdens hoved parkeringsplass og videre til Snø Hotellet og grustak. Den vestlige delen fører parkeringsplass /P2/ ved kirkegårdens sørlige port. Den østlige delen fra hovedveien brukes som lokal strand.

Hoved parkeringsplass P1 brukes for tiden av friluftbesøkende og 28 plasser er dedikert til Barents Safari etter avtale med Finnmarkseiendommen.

Se ellers flyfoto under som illustrasjon på dagens arealbruk.



Figur 8. Ortofoto fra juli 2021.

## 5.4 Stedets karakter, bebyggelse og landskap

Fotodokumentasjon:



Figur 9. Veitgang fra brolinjen



**Figur 10. Veikanten på strandsiden**



**Figur 11. Inngang til hoved parkeringsplassen**



**Figur 12. hoved parkeringsplassen**



**Figur 13. Hovedvei, utsikt over krysset nær parkeringsplassen**



**Figur 14. Hovedvei, til Snow Hotel**

Landskapstrekkene rundt planområdet har overveiende grønt preg og domineres av Langfjorden, samt fjellpartiet med hoppbakker og slalåmbakke i nordøst.



**Figur 15. flyfoto fra planområdet 2021**

## 5.5 Solforhold og lokalklima

Sandnesdalen er svakt hellende i sørøstlig retning høyde over havet mellom kote 36 og 42. Lokalklimatiske forhold tilsier svært gode solforhold i planområdet, samt en viss skjerming for nordavind. Området varierer i høyde og er delvis bevokst med bjørkeskog.

## 5.6 Kulturminner og kulturmiljø

I området som dekkes av prosjektet – en del av parkeringsplassen – er det et område merket K1-, område for Kulturminner som er beskrevet i reguleringsplan bestemmelser til «Sandnes Aktivitets og Kultursenter /2003/, beskrevet som «3.1. Område for Kulturminne a) Innenfor området K1 se det registrert et automatisk fredet kulturminne, b) Automatisk freda kulturminner er omgitt av en sikringssone på fem metter regna fra kulturminnets ytterkant. Det er ikke tillatt å skade, ødelegge, endre eller på annen måte utilbørlig skjemme et automatisk fredet kulturminne samt sikringssonen rundt, eller fremkalle fare for at dette kan skje, jfr. også Kulturminnelovens § 3 og §6. c) Innenfor området for øvrig tillates ikke markinngrep.

Kulturminnemyndighetene i Finnmark fylkeskommune og Sametinget uttaler at det ikke er kjente kulturminner som berøres av planområdet.. Kulturminner og kulturmiljø vurderes ikke som nevneverdig berørt av planforslaget. Likevel gjelder aktsomhets- og meldeplikt for kulturminnefunn ved grunnarbeid osv.

## 5.7 Naturmangfold og vannmiljø

Planområdet inngår i Kirkeneshalvøya dyrelivsfredning for alle fugler og pattedyr, men ikke andre typer naturvernområder. Det er registrert viktige naturtyper eller rødlistearter innenfor planområdet. Ifølge er det gjort funn av følgende listearter i nærområdet til planen: En del rødarter i området, spesielt da måker. Ligger flere punkter etter Sandnes brua og strandområdet. Hettemåke – anses som kritisk truet – stort område som er markert for denne arten.

Rødlistede arter;

- Hønehauk – Sårbar
- Hettemåker – Kritisk truet
- Gråmåke – Sårbar
- Tjeld – Nært truet
- Diverse planter – Livskraftige

Viktig naturområde;

- Viktig rekreasjonsområdet.
- Kartlagt svært viktig friluftsområdet i nærheten av planområdet.
- Skuterløype fra parkeringsplassen opp mot Ongajærvi og videre til Neiden.

Planområdet berører ikke vannforekomster eller vannmiljø generelt.

## 5.8 Landbruk og naturressurser

Det anses ikke være landbruksinteresser berørt av planforslaget.

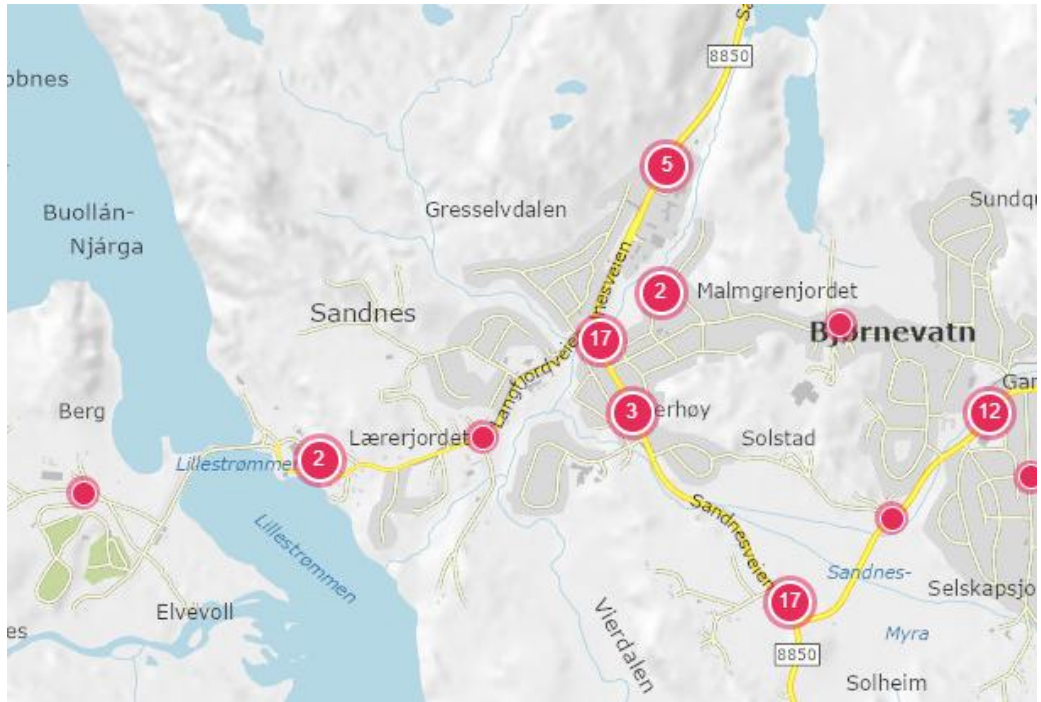
NGUs kart for naturressurser viser at planområdet ikke ligger i eller ved registrerte grus- eller pukkrressurser. Naturressurser anses dermed ikke berørt av planforslaget.

Det er ikke registrerte drikkevannskilder i eller inntil planområdet.

## 5.9 Trafikkforhold

Planområde er definert av veiene som går gjennom, med delt trafikk mellom Sandnesdalen og kirkegården, friluftsliv området, Snø hotell /turist trafikk. Området er i dag noe preget av tungtransport, til tross for at veien ikke er dimensjonert for en slik belastning, særlig ikke i kombinasjon med myke trafikanter. Dette skaper uheldige og potensielt farlige trafikksituasjoner, noe som er spesielt kritisk når barn ferdes i området. I tillegg benyttes området som badeplass, med høy bruk i sommerhalvåret.

Det er ikke registrert trafikkulykker i planområdet, men fra lokalt hold er det kommet innspill om flere nestenulykker. Samleieven fra Langfjordveien mangler separering for myke trafikanter. Den er i tillegg ikke bygd i samsvar med regulert senterlinje og veibredde.



Figur 16. Registrerte trafikulykker. Kilde: Statens vegvesen/NVDB



Figur 17. Vegsystemer i område. Vegkart.atlas.vegvesen.no

## 5.10 Friluftsliv og rekreasjonsområder

Området er et mye brukt turområde og rekreasjonsområde for både voksne og barn. I tillegg benyttes området som badeplass, med høy bruk i sommerhalvåret. I denne perioden øker trafikken til og fra området vesentlig, noe som forsterker behovet for tiltak som kan bedre trafikksikkerheten og tilretteleggingen for allmenn ferdsel. 100–200 meter øst ligger det større Sandnes leke- og rekreasjonsområde med verdi svært viktig. Området inneholder ballbane, slalåmbakke, skiløyper og skileikanlegg samt turveier i barmarksperioden. Det kan legges til grunn at nærområdet tilbyr svært gode forhold for idrett, nærturer og rekreasjon.

## 5.11 Barns interesser

Barns interesser i planområdet er først og fremst knyttet til deres sikkerhet i trafikken. Området er et brukt turområde og rekreasjonsområde for både voksne og barn. I dag område er preget av noe tungtransport, hvilket er uheldig i kombinasjon med myke trafikanter. Dette skaper uheldige og potensielt farlige trafikksituasjoner, noe som er spesielt kritisk når barn ferdes i området. I tillegg benyttes området som badeplass, med høy bruk i sommerhalvåret. I denne perioden øker trafikken til og fra området vesentlig, noe som forsterker behovet for tiltak som kan bedre trafikksikkerheten av barn og unge.

## 5.14 Grunnforhold

Planområdet ligger Innenfor aktsomhetsområdet for kvikkleire. Området ligger på Breelvavsetning – Materiale transportert og avsatt av breelver. Sedimentet består av sorterte, ofte lagdelte avsetninger av forskjellig kornstørrelse fra fin sand til stein og blokk. Breelvavsetninger har ofte tydelige overflateformer som tørrlagte kanaler, terrasser og rygger.

## 5.15 Støyforhold

Det er ikke andre støykilder i området enn veitrafikkstøy. Trafikkmengden på veier er relativt lav, ÅDT under 500 og støy vurderes derfor ikke som et forhold som trenger å utredes.

## 5.16 Forurensning (grunn, vann og luft)

Det er ikke registrert eller mistanke om forurensning i eller ved planområdet.

## 5.17 Privatrettslige forhold

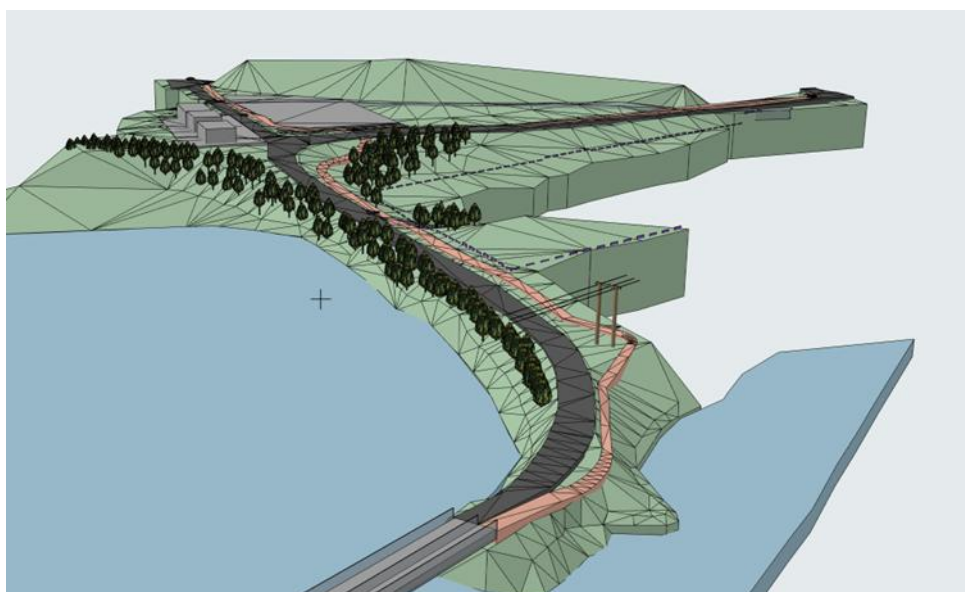
Det er ikke kjente privatrettslige forhold som påvirker planforslaget. Eiendomsrett mv. tilhører Sør-Varanger kommune og eller Finnmarkseiendommen. Den tekniske infrastrukturen vil bygges ut av kommunen.

## 5.18 Samiske interesser

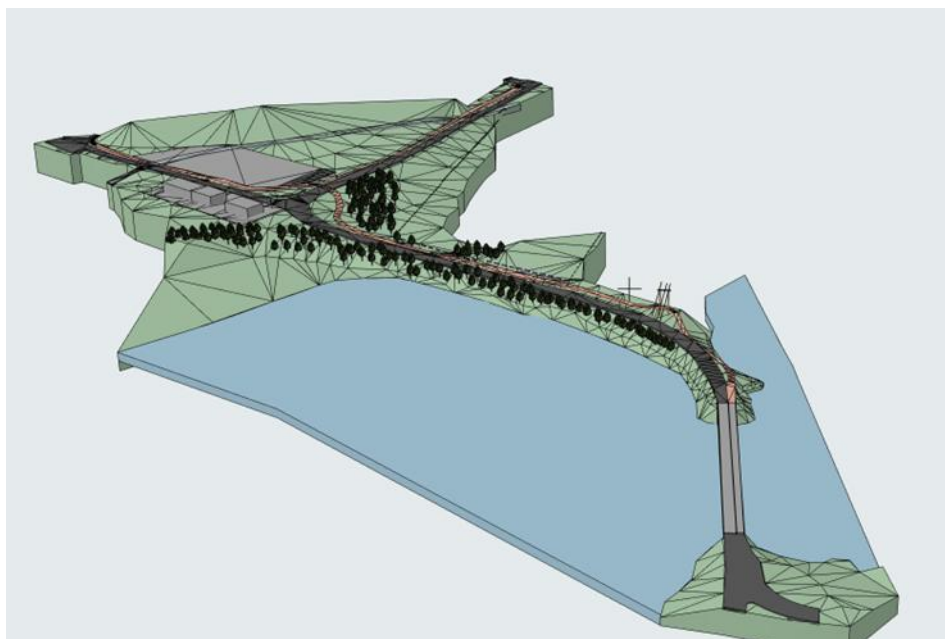
I 2002 ble det registrert en grop vest for krysset ved Barents Safari. Gropen har siden blitt avkreftet som kulturminnet ved en senere befaring i området. Etter vår vurdering er det ikke fare for at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. «Sametinget har derfor ingen merknader til planarbeidet».



Nr. 2. Grønnstruktur	-----	-----
• Friområde	o_FRI	0.9
Nr. 3 Landbruks	-----	-----
• Fritids- og turistformål	p_FTU	2.9
Nr.4 Faresone	----	----
• Høyspenningsanlegg (ink høyspentkabler)	H370	----
<b>Sum planområde:</b>		<b>29,1 dda</b>



Figur 19. Visualisering an prosjektet



Figur 20. Visualisering an prosjektet

## 6.5 Parkering

Parkeringsområdet forblir intakt. Bedre tilpasset parkeringsplass til større kjøretøy.

## 6.6 Trafikk

Planen vil ikke ha noen vesentlig innvirkning på trafikken eller pendlingen. Fotgjengertrafikken vil bli regulert og rutet langs hovedveiene, og dermed forbedre sikkerheten til fotgjengere og syklister som deltar i veitrafikken.

Foreslåtte endringer:

**Veier**- dimensjonering av eksisterende vei,

**Gang og sykkelvei**- bygge ny trase fra Sandnesbrua til Kirkegård- nord og sør side, som vil forbedre sikkerheten til fotgjengere og syklister.

**Innkjørsel og utkjørsel på parkering P1**- regulert trafikk i parkerings område. som vil forbedre trafikk sikkerheten i område.

## 6.7 Overvannshåndtering

Forberedelse av teknisk avdeling.

## 6.8 Universell utforming

Det følger av reguleringsbestemmelsene at på parkeringsplassen P1 vil det bli avsatt egne plasser for funksjonshemmede.

## 6.10 Kulturminner

Kulturminnelovens aktsomhets- og meldeplikt er inkludert i planbestemmelsene. Det er ikke kjente kulturminner i eller inntil planområdet.

## 6.12 Teknisk infrastruktur

Veier i planen er opparbeidet i samsvar med veinormalen N100; Sidearealet har dog tatt hensyn til eksisterende reguleringsplan/tomtegrenser på den siden som ikke anlegges med fortau. All nødvendig teknisk infrastruktur skal være ferdigstilt før gang og sykkelsti kan tas i bruk. Nye fortau legges inn som investering i økonomiplan, fortrinnsvis budsjett 2028.

Om gangveien;

Tiltaket omfatter følgende hovedkomponenter:

- Opparbeidelse av om lag 500 meter gangvei langs den kommunale veistrekningen på vestsiden av Sandnesbrua.
- Gangveien prosjekteres med en bredde på 3,0 meter og etableres med fast dekke som tilfredsstillende gjeldende krav til fremkommelighet og drift.
- Etablering av nødvendige dreneringsløsninger for å sikre tilfredsstillende overvannshåndtering og forlenge anleggets levetid.
- Installasjon av belysning langs traséen for å ivareta trafikksikkerhet og tilgjengelighet også i mørke perioder.
- nødvendig oppmerking og skilting

Om kjøreveien;

Kjøreveien i området er i dag av varierende bredde fra 5,5 m – 6 m bredde opp til kryss ved Barents Safari for deretter å smalne inn til 3,5 m bredde opp gravlundens søndre port og parkeringsplassen.

Fra nevnte kryss og opp til gravlundens nordlige port har veien en bredde på mellom 11-13 m.

Vegvesenets håndbok N100 angir relevant dimensjoneringsgrunnlag basert på trafikkmengde og fartsgrenser. Basert på oppgitte trafikk tall i Norsk Veidatabank, inkl andel tunge kjøretøy, er det innarbeidet et forslag basert på lokal vei, L2.

For lokal vei L2, er det krav om 6.5 m veibredde. Gitt fartsgrensen er det ingen krav til breddeutvidelse i kurver og kryss. Frisiktlinjer i kryss og ved fotgjengerfelt er innarbeidet. Dette innebærer noe skogrydding. Det foreslås ingen endringer i kurvatur, heller ikke i kryss.

Siden veien mot gravlundens nordlige adkomst blir betydelig smalere, gir dette et betydelig masseoverskudd. Dette masseoverskuddet er tenkt brukt i veikroppen på gangveien og vil derfor gi et betydelig redusert behov for tilkjøring av andre grusmasser. Massenes beskaffenhet er egnet til formålet.

Fra Barents Safari og opp til gravlundens søndre port har veikroppen bredde på 3,1 – 4 m, den bredeste delen er nærmest gravlundens.

Denne har ifølge Norsk veidatabank en ÅDT på under 300 og ifølge veinormalen N100 skal lokale veier med ÅDT under 300 planlegges med veibredde 3,5 – 4 m bredde.

Det er i forslaget innarbeidet 4 m bredde på kjørefelt.

Parkeringsplassen har et betydelig potensial for utvidelse da kun en del av det regulerte parkeringsarealet er opparbeidet.

Det foreslås her en endring i utforming; nemlig 1 innkjøring og 1 utkjøring. Dette fordrer en endring i dagens kjøremønster men vil gi en betydelig forbedret trafikksituasjon. Det skal lages en detaljert utomhus for parkeringsplassen, med oppmerkede parkeringsplasser, belysning, behov for kantstein etc.

## 6.15 Utbygging / gjennomføring

Utbygging, gjennomføring plan bli presentert i neste detaljprosjekteringsfasen.

## 7 Virkninger

### 7.1 Overordnede planer

Planforslaget følger opp kommuneplanens samfunnsdel og arealdel og innebærer ingen vesentlige avvik fra overordnede planer.

Flertallet av de refererte FNs bærekrafts mål i kap. 4.1.4 vil planforslaget bidra positivt til å oppfylle eller i det minste legge forholdene til rette for å oppfylle. Planforslaget vurderes heller ikke stå i vesentlig motstrid med noen av de øvrige målene.

### 7.2 Stedets karakter, estetikk og landskap

Det vurderes at planforslaget på en god måte underordner seg landskapstrekk. Gangveien tilpasses stedlige forhold.

### 7.4 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 er vurdert i henhold til naturmangfoldloven §§ 8–12. Vurderingen bygger på et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, jf. § 8, og tiltaket anses å ha begrensede negative konsekvenser for naturmangfoldet. Det er registrert rødlistede fuglearter i og nær tiltaksområdet, og i tråd med føre-var-prinsippet i § 9 bør anleggsarbeid gjennomføres utenom hekkesesongen. Tiltaket vurderes samlet sett å innebære liten risiko for ytterligere fragmentering av naturarealer, jf. § 10, og tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk kan bidra til å redusere slitasje og uønsket ferdsel i omkringliggende naturområder.

### 7.5 Trafikkforhold

Planforslaget medfører utbedring av eksisterende vei samt bygging av fortau som er et viktig trafiksikkerhetsselement.

Som helhet styrkes trafiksikkerheten gjennom planforslaget.

### 7.6 Rekreasjonsinteresser

Planforslaget og omkringliggende områder vurderes inneha svært gode forutsetninger for friluftsliv, rekreasjon og idrett. Oppgradering av vei og bygge gangvei er slik sett svært godt egnet.

### 7.7. Barns interesser

Det vurderes at barns interesser er godt ivaretatt i planforslaget, pga trafiksikkerhetskyn langs dagens vei. Fra Sandnesbrua vil det være sammenhengende fortau/gang- og sykkelvei til friluftsområder nedenfor.

### 7.10 Universell tilgjengelighet

Planområdet tar hensyn til funksjonshemmedes interesser ved å tilby dedikerte parkeringsplasser og tilgjengelige gangstier.

### 7.12 Teknisk infrastruktur

Den tekniske infrastrukturen i form av vei, strøm er tilstrekkelig til stede i planområdet eller skal opparbeides som del av planforslaget. Det vurderes at teknisk infrastruktur er godt tilrettelagt for vei og gangfelt i planforslaget.

## 8.0 Risiko- og sårbarhet, samfunnssikkerhet

Se eget vedlegg.

## 9. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen har stått for planleggings- og utredningskostnadene i forbindelse med reguleringsplanen. I kap. 6.15 er estimerte kostnader for kommunen beregnet. I sum kan planlegging og opparbeidelse beløpe seg til ca. 1.6 mill. kroner (2026) ekskl. mva

## 10. Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere

Planforslaget regulerer enten Sør- Varanger Kommune eller Finnmarkseiendommen sine arealer.

## 11. Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget vurderes til å ha positive virkninger for næringsinteresser.

## 12. Interessemotsetninger

Det har i planarbeidet ikke kommet fram at planforslaget skulle innebære vesentlige interessemotsetninger. Tvert imot er det for nær sagt alle berørte temaer konkludert med at område krever oppgradering og medfører ingen vesentlige negative virkninger.

## 13. Innspill til planoppstart

Under oppsummeres mottatte innspill til varsel om oppstart av planarbeidet sammen med kommentarer om hvordan de er fulgt opp i planforslaget.

### 13.1. Innspill fra Sundqvist

Brev av 09.04.2026:

Innspill: «Det må også legges til rette for å løse parkering for badende på stranda. Parkering langs veien mellom Barents Safari og brua, barn og voksne med baderinger, båter og flamingoer utgjør en stor trafikal utfordring på varme sommerdager (som det stadig blir flere av)»

*Forslagsstillers kommentarer:*

*Planforslaget vurderes stort sett svare ut Sundqvist sin innspill og forventninger på en god måte, herunder hensynet til trafikksikkerhet i plan område. Trafikksikkerhet og tilrettelegging for myke trafikanter er et hovedformål med planen og sikret i bestemmelsene.*

### 13.2. Innspill fra Sametinget

Brev av 09.04.2026

Innspill: «Sametinget har tidligere gjennomført flere befaringer innenfor det aktuelle planområdet, og i 2002 ble det registrert en grop vest for krysset ved Barents Safari. Gropen har siden blitt avkrefet som kulturminnet ved en senere befaring i området. Etter vår vurdering er det ikke fare for at tiltaket vil komme

i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen merknader til planarbeidet.

Vi minner imidlertid om den generelle aktsomhets- og meldeplikten. Dette bør fremgå av reguleringsbestemmelsene og vi foreslår følgende tekst når det gjelder dette:

•Kulturminner og aktsomhetsplikten. Skulle det likevel under arbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Finnmark fylkeskommune omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.»

*Forslagsstillers kommentarer:*

*Notert. Aktsomhets- og meldeplikten er tatt med i planbestemmelsene.*

### 13.3. Statsforvalteren i Troms og Finnmark

Brev av 21.04.2026:

Innspill: «Statsforvalteren er i utgangspunktet positiv til tiltak som vil bedre trafikksikkerheten i Sør-Varanger kommune.

Forskrift om konsekvensutredning (KU):

Tiltaket er i strid med gjeldende kommuneplan og to reguleringsplaner og skal følgelig vurderes etter forskrift om konsekvensutredning. I henhold til forskrift om konsekvensutredninger (KU) forutsettes det at spørsmålet om reguleringsplanen er KU-pliktig skal avklares før varsel om oppstart. I varsel om oppstart står det at tiltaket vil bli underlagt konsekvensutredning, men vurderingene mangler. Vi ber om at vurderingene etter konsekvensutredningsforskriftens § 10 kommer tydelig fram i planbeskrivelsen når denne sendes på høring. Altså utfyllende vurderinger av om planen kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn etter de kriterier som listes opp i forskriften § 10. Hvis man etter en vurdering av de kriteriene (i § 10) konkluderer at tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn skal planen følgelig konsekvensutredes.

Statsforvalteren kan på det nåværende tidspunkt se at planarbeidet vil kunne få vesentlige virkninger for hensynet til naturmangfold. Utbyggingen og planområdet omfang (ligger under grenseverdiene) tilsier at tiltaket ikke utløser en konsekvensutredning, men at temaet naturmangfold må utredes.

**Vi presiserer at virkningene av planen for relevante temaer må framgå av planbeskrivelsen, jf. plan- og bygningsloven § 4-2, 1.ledd.** Manglende utredninger av en sektor kan være grunnlag for en innsigelse. Vi stiller til disposisjon ved behov for råd/veiledning i den videre planprosessen. Ved henvendelser ber vi dere oppgi saksnummer 2026/3633 «

*Forslagsstillers kommentarer:*

*Notert. Aktsomhets- og meldeplikten er tatt med i planbestemmelsene.*

### 13.4 Barents safari

Innspill og notater fra møte 23.04.2026:

- Forslag om noen skrå parkeringsplasser som kunne vært mer tilgjengelig til strandområdet, flere som bruker dette området som adgang til stranda.

- Straumneset bak ved brua, er en gruppe som ønsker å sette opp et monument for Must/Savio, et mindre minnesmerke. Markerer seg at det kunne vært greit å ha den vei lommen til brua for dette, men er vanskelig med arealet som er tilgjengelig.
- Ønsker ikke at folk skal kjøre ut på sletten, gjort tiltak for å forhindre at det skal kjøres ut på området for å bevare det.
- 28 parkeringsplasser på parkeringsplassen (P1 i dagens regplan), i tillegg til at det er noen parkeringsplasser rundt hovedhusene.
- Fornøyd med det de har, ingen tanker om å utvide med det første.
- Støv problemer i området, stiller spørsmål om det er muligheter for å gå gjort noe med det, salting av veier eller lignende? Er et stort problem.
- Generelt fornøyd med tiltaket, ingen andre merknader.

*Forslagsstillers kommentarer:*

*Notert. Tatt i betraktning i planleggingsprosessen.*

### 13.5. Barentsnett

Brev av 23.04.2026

Innspill: «Barentsnett (BN) har høyspentlinje en og del kabler i grunn i planområde. Flytting av linje og eventuelt kabler vil få en kostnadmessig konsekvens. Det vil være viktig at BN er tidlig med i videre planlegging.»

*Forslagsstillers kommentarer:*

*Notert. Aktsomhets- og meldeplikten er tatt med i planbestemmelsene.*

### 13.6. Norges vassdrags- og energidirektorat /NVE/

Brev av 23.04.2026

Innspill: NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart – Reguleringsplan - Planlegging av gang- og sykkelvei/fortau fra Langfjordbrua til Sandnes gravlund PlanID: 2026001 - Sør-Varanger kommune

#### **NVEs generelle veiledning**

NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging.

#### **Meld inn naturfareutredninger**

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til pbl § 2-4 og Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger. Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG

#### **NVE sin oppfølging av planarbeidet**

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene

må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

*Forslagsstillers kommentarer:*

*Notert. Aktsomhets- og meldeplikten er tatt med i planbestemmelsene.*

## 14. Samlede virkninger og anbefaling

Planarbeidet for vei og gangvei vest Sandnesbrua har forsøkt å finne gode løsninger for fremtidig teknisk infrastruktur som gang – og sykkelvei. Planforslaget gir også mulighet for å omarbeide kjøreveier i hht krav i dagens veinormal.

Virkningene av planforslaget er belyst i Planbeskrivelsen, KU og aktuelle ROS-forhold er utredet for å avklare om det er reell fare. Det vurderes samlet sett at planforslaget har få eller små negative konsekvenser og stor overvekt av fordeler for samfunnet som sådan.

Tiltaket vurderes samlet å ha **positiv konsekvens**. Det bidrar til økt trafiksikkerhet 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

## 15. Vedlegg

Tabell nr. 3. Vedlegg

Nr.	Vedlegg	Utført av	Dato
1	Plankart	Plan og utvikling	30.04.2026
2	Bestemmelser	Plan og utvikling	30.04.2026
3	ROS analyse	Plan og utvikling	30.04.2026
4	Konsekvensutredning	Plan og utvikling	30.04.2026