

► **DETALJREGULERING AV SVARTNES HAVN - OPPSUMMERNIG AV INNSPILL ETTER ANNONSE OPPSTART OG HØRING AV PLANPROGRAM**

Igangsetting av planarbeidet og høring av planprogram ble kunngjort med annonse i Finnmarken. Grunneiere og rettighetshavere samt offentlige myndigheter ble varslet med brev og gitt anledning til å komme med innspill til planarbeidet. Frist for å komme med innspill til planarbeidet ble satt til 1.9.23.

I utredningsarbeidet knyttet til planarbeidet ble det klarlagt et behov for en mindre utvidelse av planområdet i nordlig og vestlig regning, for å ha nok plass til å regulere inn nødvendig teknisk infrastruktur. Varsel om utvidelse av planområdet ble sendt ut 22.12.23, med frist for uttalelse 26.1.24.

Oppsummering av innspill til varsel om oppstart og til varsel om utvidelse av planområde med forslagsstillers kommentar følger i tabellen under.

Oppsummering av innspill etter varsel om oppstart og høring av planprogram			
Dato	Aktør	Innspill	Vurdering
OFFENTLIGE SEKTORMYNDIGHETER			
03.07.23	DSB – direktoratet for samfunns-sikkerhet og beredskap	<p>DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter • Transport av farlig gods • Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg • Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene) <p>Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til. Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykeforskriften. Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p> <p>I vedlagt risiko- og sårbarhetsanalyse er det forutsatt at ingen av virksomhetene i planområdet vil falle inn under storulykeforskriften.</p>
04.07.23	Samediggi-Sametinget	<p>Såmediggi - Sametinget uttaler seg her om samiske kulturminner. For hensyn som angår reindrift forutsetter vi dialog med reindriftsforvaltninga samt gjeldende reinbeitedistrikt. Etter vår vurdering er det lite sannsynlig at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Såmediggi - Sametinget har derfor ingen kulturmiljøfaglige merknader til planen. Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten som bør nevnes i reguleringsbestemmelsene under eget punkt:</p>	

		<ul style="list-style-type: none"> • Skulle det under anleggsarbeid komme fram spor etter eldre aktivitet i området, må tiltaket umiddelbart stanses. <p>Melding sendes Sámediggi - Sametinget omgående, jf. kulturminneloven § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegget videreformidles til dem som skal utføre arbeidet. Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk fredet ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et automatisk fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.</p> <p>Det vises til egen uttalelse fra fylkeskommunen.</p>	Bestemmelse om generell aktsomhetsplikt er tatt inn i planforslaget.
05.07.23	NVE	<p>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.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, https://www.nve.no/arealplanlegging. <p>NVE sin oppfølging av planarbeidet</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 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. 3. 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 	<p>Innspillet tas til etterretning.</p> <p>Kartbasert veileder er gjennomgått.</p> <p>Det er utarbeidet egen risikovurdering for flom fra havet (havnivåstigning, stormflo og bølgepåirkning) og geoteknisk vurdering av områdestabilitet og gjennomførbarhet. Overvannshåndtering er vurdert i overordnet VAO-plan. Anbefalinger fra fagrapportene er lagt til grunn for utarbeidelse av bestemmelsene til planforslaget. Forholdene er også vurdert i vedlagt ROS-analyse på bakgrunn av de nevnte fagrapportene.</p>
29.06.23	Barentsnett	Barentsnett AS har følgende merknader til planen:	Det er ført dialog med Barentsnett i arbeidet med reguleringsplanen. Det er satt av arealer til etablering

		<ul style="list-style-type: none"> • Vi ber om å bli tatt med så tidlig som mulig i den videre planprosess slik at strømforsyning til eventuell nye tiltak kan prosjekteres og planlegges. • Samt at det avsettes nødvendige arealer til dette formålet. • Det er viktig at vi ved etablering av større anlegg blir holdt løpende orientert, slik at vi kan planlegge eventuell utbygging. • Vi gjør også dere oppmerksom på at enkeltuttak over 1 MW kan ha lang saksbehandlingstid. • Vi vil også informere om at det kan være lang leveringstid på materiell 	av felles ladeinfrastruktur i tilknytning til kaifront.
29.08.23	Kystverket	<p>Planområdet omfatter Svartnes havn/Svartnesbukta som ligger ved Bussesundet. Området berører farledsareal og biled 2998 Inneailing Svartnes går inn til planområdet fra hovedled 1218 Bussesundet. <u>Det er viktig at det ikke planlegges for tiltak som begrenser sikker og effektiv ferdsel for sjøtrafikken.</u></p> <p>1. <u>Konsekvensutredning</u> Kystverket registrerer planmyndighetens beslutning om at planen er omfattet av krav til konsekvensutredning og har ingen kommentarer til dette.</p> <p>2. <u>Havne – og farvannsloven, privatrettslige avklaringer</u> Tiltak som kan påvirke sikkerheten, ferdselen eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet, krever tillatelse etter havne- og farvanns-lovens § 14. Etter ny havne- og farvannslov (2019) er det kommunen selv som er rette myndighet å behandle slike søknader selv om Svartnes er en fiskerihavn. Eventuelle tiltak på eller fast i moloene eller andre av kystverkets installasjoner må avklares privatrettslig. <u>I planen vil det være informativt med opplysninger om både søknadsplikt og nødvendige privatrettslige avklaringer.</u></p> <p>3. <u>Navigasjonsinnretninger</u> Det må ikke planlegges arealbruk som vil være i konflikt med navigasjonsinnretninger. <u>Det er spesielt viktig at det ikke åpnes opp for tiltak som kan skjermes for seilingssektorene (rød, grønn og hvit) fra fyrlyktene.</u> For å sikre trygg og sikker ferdsel i farvannet er navigasjonsinstallasjoner av vesentlig betydning. Kystverket har et overordnet ansvar for fyrlykter, overetter, staker, jernstenger m.m. i kommunen. <u>Det må ikke planlegges arealbruk som kan komme i konflikt med navigasjonsveiledning i farvannet.</u> Det er spesielt viktig at det ikke planlegges tiltak som kan skjermes for seilingssektorene fra fyrlyktene. Tiltak med samme omfang som oppføring av navigasjonsinnretninger mv. er normalt søknadspliktig etter lov av 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling, (plan- og bygningsloven) (pbl.) kapittel 20. Se pbl. § 20-1 og § 20-2.</p> <p><u>Tiltak som innebærer «Oppføring, gjenoppføring og reparasjon av navigasjonsinnretninger, herunder tiltak i grunnen og sjøgrunnen ved slike</u></p>	<p>Det er ikke angitt bestemmelser om søknadsplikt eller behov for privatrettslige avklaringer knyttet til annet lovverk. Dette forutsettes løst gjennom andre prosesser enn gjennom reguleringsplanen..</p> <p>Fyrlykt ved søndre molo er avmerket i plankartet med eget arealformål, navigasjonsanlegg.</p>

		<p><u>innretninger, etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven 2009) og gjenoppføring og reparasjon av navigasjonsinnretninger etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) og gjenoppføring og reparasjon av moloer og annet dekningsverk i sjø der Kystverket eller kommunen er tiltakshaver.» er imidlertid unntatt fra søknadsplikten.</u></p> <p>Dette følger av forskrift av 26. mars 2010 nr. 488 om byggesak § 4-3 andre ledd bokstav c. Forskriften er gitt med hjemmel i pbl. § 20-6, jf. § 20-2.</p> <p>Unntaket er begrenset til å omfatte tiltak som er i tråd med plan, jf. pbl. § 1-6, andre ledd. Dette innebærer at plassering av navigasjonsinnretninger er underlagt kommuneplanens arealdel (pbl. kapittel 11) og reguleringsplan (pbl. kapittel 12) og navigasjonsinnretninger kan dermed ikke uten særskilt søknad oppføres i strid med formål i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan.</p> <p>Med mindre at kommuneplanen (og/eller reguleringsplan) gjennom bestemmelsene tillater oppføring, reparasjoner mv. av navigasjonsinnretninger, så må det før iverksettelse av slike tiltak foreligge dispensasjon etter pbl. kapittel 19 eller det må iverksettes planendring. Kystverket ber derfor om at det i kommuneplanens generelle del tas med følgende bestemmelse: <u>Innenfor planområdet tillates oppføring, gjenoppføring, reparasjon, endring og riving av navigasjonsinnretninger og farvannsskilt så fremt det foreligger tillatelse eller pålegg fra Kystverket jf. havne- og farvannsloven § 10.</u></p> <p>En slik bestemmelse vil være arbeidsbesparende for både kommunen som slipper å ta dispensasjonssøknad til politisk behandling og for Kystverket som tiltakshaver som slipper å utferdige dispensasjonssøknad. Veiledning om fyr, lykter og sjømerker er gitt på våre nettsider.</p>	<p>Den nevnte bestemmelsen er tatt inn som fellesbestemmelse 2.1.5.</p>
31.08.23	Statsforvalteren i Troms og Finnmark	<p>1. Tema i planarbeidet</p> <p>Planprogrammet og referatet fra oppstartsmøtet redegjør klart og godt for hensikten med planarbeidet, interessene som blir berørt, og de utredningene som er nødvendige. Statsforvalteren forventer å finne dette igjen i planforslaget, når det kommer til offentlig ettersyn. Planarbeidet ser ut til å være i et godt spor, og vi ser det som særlig positivt at planarbeidet har et bevisst forhold til bærekraftsmålene og klimagassutslipp. Vi har kun noen få innspill som gjelder ansvarsområdene våre</p> <p>2. Universell utforming</p> <p>Det er et uttalt nasjonalt mål at Norge skal være universelt utformet innen 2025. Etter diskriminerings og likestillingsloven har alle virksomheter en plikt til å arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming. Planbeskrivelsen må gjøre rede for hvordan universell utforming er ivaretatt i planforslaget. <u>Statsforvalteren</u></p>	<p>Den foreslåtte bestemmelsen er tatt inn under bestemmelsenes punkt 3.1.3.3, dokumentasjonskrav.</p>

		<p><u>anbefaler at universell utforming vektlegges særskilt ved å innarbeide følgende forslag til bestemmelse i planforslaget: «Ved søknad om rammetillatelse skal det gjøres rede for hvordan universell utforming er ivarettatt. Redegjørelsen skal følges opp av en kotesatt utomhusplan».</u> En slik bestemmelse øker bevisstheten om universell utforming og sikrer at hensynet til universell utforming blir nærmere vurdert i søknadsfasen.</p> <p>3. Klimaendringer og overvann Vi registrerer at det er mange bekker som renner gjennom planområdet og ut i Svartnesbukta. Disse bekkene stammer fra myrområder vest for planområdet. <u>Vi ber om at det tas hensyn til disse bekkene i planarbeidet, slik at myrområdene ikke får endret vannivå. Samtidig er det vesentlig at bekkene opprettholdes av hensyn til overvannshåndteringen.</u> Vi gjør samtidig oppmerksom på at ev. inngrep i vassdrag krever tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, med mindre det utløser konsesjon etter vannressurslovens § 18.</p> <p>4. Vannmiljø og vannforskriften Planprogrammet sier at vannforskriftens § 12 vil vurderes som ledd i planleggingen. Regjeringen legger til grunn at vurderingen av vilkårene i § 12 bør foretas tidlig i en planprosess, slik at hensynet til vannmiljøet blir tatt i betraktning ved utarbeiding av planforslaget, og at vurderingen etter vannforskriften § 12 samordnes med arbeidet med konsekvensutredningene.</p> <p>5. Strandsonen Plan- og bygningslovens § 1-8 har et generelt forbud mot andre tiltak enn fasadeendringer i 100- metersbeltet i strandsonen. Dersom det skal kunne bygges nærmere sjøen enn 100 m, må det fastsettes en annen byggegrense i planen. Denne byggegrensen må gå tydelig fram av både plankartet og bestemmelsene/beskrivelsen.</p> <p>6. Reindrift Vi gjør oppmerksom på at reindriftsinteressene må bli involvert i planarbeidet i tråd med de alminnelige reglene om medvirkning i plan- og bygningslovens § 5-1. Samtidig har kommunen plikt til å konsultere samiske interesser i saken, jf. samelovens kap. 4. <u>Statsforvalteren anbefaler at konsultasjonene formelt startes i forbindelse med varsel om planoppstart, for at partene skal ha «reell mulighet til å oppnå enighet om beslutningen» (sameloven § 4- 6, 2.ledd).</u> Det er gitt ut en veileder som gir nærmere informasjon om hvordan konsultasjoner skal gjennomføres, i hvilke saker kommunen har konsultasjonsplikt og hva som kan være følgene av at konsultasjonsplikten ikke overholdes.</p>	<p>Det vises til vedlagt overordnet VAO-plan, hvor overvann er vurdert, samt til vedlagt vurdering av forholdet til vannforskriften.</p> <p>Vurdering etter vannforskriften (vedlegg 11) er utarbeidet og lagt til grunn for planforslaget.</p> <p>Det er angitt byggegrenser mot sjø i alle byggeområder.</p> <p>Det er utarbeidet et notat om konsekvenser for reindriften, planens vedlegg 5. Det er tatt kontakt med reinbeitedistrikt 6 Varjajtnjarga (Varangerhalvøya reinbeitedistrikt) over telefon og man har ved to anledninger avtalt å gjennomføre drøftingsmøte over teams. Det har dessverre ikke lyktes å få gjennomført drøftingsmøtet, da det har kollidert med viktige driftsoppgaver for reinbeitedistriktet. I telefonsamtale 24.10.23 har leder</p>
--	--	---	--

		<p>7. Støy Av planprogrammet framgår det at det vil gjøres en støyutredning som del av planarbeidet. <u>Vi gjør oppmerksom på at fritidsbebyggelse regnes som støyfølsom bebyggelse, jf. T-1442.</u> Planen må ha bestemmelser som sikrer tilfredsstillende støyforhold for denne bebyggelsen i bygge- og anleggsfasen. Fritidsbebyggelsen i området ligger allerede innenfor gul støysone rundt flyplassen. Vi ber derfor om at flerkildestøy, og ev. skjerpede støykrav, vurderes i arbeidet med støyutredningen.</p> <p>8. Områder med grunnforurensing Vi forventer at faresonen H390 i områdereguleringen, som skyldes forurenset grunn, videreføres i detaljreguleringen, og at avgrensingen revideres ut fra hvor stort areal som er, eller vil bli, tatt i bruk som strandkantdeponi for forurensete masser.</p> <p>9. Mudring, utfylling eller dumping av masse i sjø Planen vil åpne for mudring og utfylling av masse i sjø. Slike tiltak krever tillatelse fra Statsforvalteren etter forurensningsloven § 11. <u>Dette bør gå klart fram av planbeskrivelsen og retningslinjer til planbestemmelsene. Bestemmelsene bør presisere at det kun er rene masser som tillates utfyllt eller dumpet i sjø, samt beskrive tillatt omfang av mudringen/utfyllingen/dumping og ev. avbøtende tiltak.</u> Dette vil forenkle senere behandling etter forurensningsloven.</p> <p>10. Samordning Planen skal behandles etter rutine for «Samordning av statlige innsigelser til kommunale planer etter plan- og bygningsloven» hvor Statsforvalteren skal samordne eventuelle innsigelser fra regionale statsetater og ev. avskjære innsigelser. I oppstartsfasen vil alle statsetater avgi sine innspill direkte til tiltakshaver. I høringsfasen vil uttalelser som kun inneholder merknader sendes direkte til kommunen, mens uttalelser med innsigelser skal gå til Statsforvalteren som kommer med en samordnet uttalelse.</p> <p>11. Oversending av planforslag i SOSI-format før høring <u>Vi ber om at plankartet sendes som SOSI-fil og PDF-utskrift til Kartverket på e-post planTRF@kartverket.no før høring.</u> Kartverket vil utføre en teknisk kontroll av planen og melde eventuelle rettingsbehov. <u>Kontrollen bør skje før høring,</u> slik at eventuelle feil og mangler er rettet opp før plankartet sendes ut på høring. Den digitale planen lagres i en regional høringsdatabase som de statlige og regionale høringsinstansene benytter i sin saksbehandling. Dette forenkler saksbehandlingen og gir raskere og bedre høringsuttalelser. Statsforvalteren ser fram til videre kontakt</p>	<p>for reinbeitedistriktet gitt uttrykk for at han ikke kan se at tiltaket vil medføre nevneverdige konsekvenser for deres drift.</p> <p>Det vises til vedlagt støyvurdering, planens vedlegg 10, samt de foreslåtte bestemmelsene om støy i både anleggs- og driftsfase.</p> <p>Faresone H390 i områdereguleringa er videreført i planforslaget.</p> <p>Det vises til planbestemmelsene 2.6.3 (massehåndtering) og 2.6.4 (forurenset grunn)</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>
--	--	--	--

		med Vardø kommune - Vårggaid gieldda i arbeidet med reguleringsplanen. Vi er tilgjengelige for spørsmål og drøftinger om kommunen ønsker det.	
08.09.23	AVINOR	<p>1. Innledning Luftfartstilsynet har den 21.10.2016 med hjemmel i § 1 i Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015, jf. artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014, sertifisert Vardø lufthavn Svartnes. Etter søknad fra Avinor har Luftfartstilsynet i ettertid endret sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til CS-ADR-DSN utgave 5 og 6. Planområde strekker seg fra området ved landingsterskel til bane 15 (fra nordvest) ved Vardø lufthavn, og ca. 1,9 km mot nordvest.</p> <p>2. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Vardø lufthavn Planområdet vil bli liggende innenfor følgende høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Vardø lufthavn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.J.475, gjeldende fra 23.06.2021:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innflygingsflaten til bane 15 (fra nordvest), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.425. • Utflygingsflaten fra bane 33 (mot nordvest), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.435. • Sideflaten, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.430. • Horisontalflaten, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.420. <p>I tillegg har Avinor vurdert et 2,5 % hinderfritt utflygingsplan, såkalt flyoperativ flate, som Widerøe trenger for å unngå vektbegrensninger ved avgang mot nordvest fra bane 33.</p> <p>Høyderestriksjonene innenfor planområdet er vist på kartutsnitt i vedlegg 1. Det vil være den flyoperative flaten på 2,5 % (avmerket med røde koter) sammen med sideflaten (avmerket med sorte koter) og horisontalflaten (kote 58 moh) som vil bli lagt til grunn som begrensende høyderestriksjonsflater i denne plansaken. Innenfor høyderestriksjonsflatene må det interpoleres for å finne nøyaktig restriksjonshøyde.</p> <p>Høyderestriksjonene kan ettersendes som dwg-fil ved forespørsel til Avinor (post@avinor.no).</p> <p>Til orientering ligger terrenghøyden innenfor planområdet på ca. kote 0 – 16 moh. Nede i Svartnes havn ligger terrenget på ca. kote 2 – 4 moh.</p> <p><u>Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:</u> <i>Høyderestriksjonsflater/hinderflater rundt Vardø lufthavn</i></p>	<p>Det er ført dialog med Avinor i arbeidet med planforslaget, særlig når det gjelder plassering av byggeområder og hvor høy bebyggelse det kan tillates i ulike delområder. Det vises ellers til vedlagt notat med restriksjonsflater for Vardø lufthavn, planens vedlegg 16.</p>

	<p><i>Det må ikke etableres bygg, påbygg, anlegg og lysmaster som gjennomtrenger høyderestriksjonsflatene (2,5% hinderfri utflygingsflate, sideflate og horisontalflate) rundt Vardø lufthavn. De samme høyderestriksjonskravene gjelder for oppankring av båter. Ved bruk av byggekraner må tiltakshaver på forhånd søke Vardø lufthavn om godkjenning av kranbruken. Det stilles krav om at byggekraner er utstyrt med faste røde hinderlys i tråd med gjeldende regelverk og at de må kunne senkes i forbindelse med flyginger til/fra Vardø lufthavn. Tiltakshaver skal før byggekran kan tas i bruk, ha på plass nødvendig prosedyre med varslingsrutiner for direkte kontakt mellom kontrolltårnet ved Vardø lufthavn og ansvarlig kranfører. Tiltakshaver er ansvarlig for å gjennomføre en risikoanalyse i samråd med Vardø lufthavn for å sjekke ut om kranbruken er akseptabel med hensyn til flysikkerheten. Kommunen kan ikke gi ramme-/igangsettingstillatelse for ny bebyggelse/anlegg og bruk av kraner før det foreligger godkjenning fra Avinor.</i></p> <p>Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder: https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/</p> <p>3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg Planområdet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, jf. §§ 7-1, 7-2 og 7-3 i Forskrift om krav til lufttrafikktenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) m.m. av 16.06.2022.</p> <p>Felles BRA-krav for hele planområdet er satt til kote 25 moh. BRA-kravet vil gjelde for både bebyggelse, båter, mobilkraner, faste kraner og tårnkraner. BRA-krav for båter omfatter skrog og overbygg eksklusiv master og skorstein.</p> <p>Båter som er høyere enn 25 m.o.h vil kunne påvirke navigasjonsanlegget DVOR. Hvor mye påvirkningen er vil avhenge av hvor båten beveger seg og hvor høy den er.</p> <p><u>Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:</u> <u>Krav til radiotekniske vurderinger</u> <i>Dersom det skal etableres nytt bygg/tilbygg/anlegg over BRA-krav på kote 25 meter over havet, skal det sendes søknad til Avinor for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. Det samme BRA-kravet på kote 25 meter over havet gjelder for bruk av alle typer byggekraner samt oppankring av båter ved kaia. Med søknaden til Avinor må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på byggekraner og båter. Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse før det</i></p>	<p>Tatt inn i bestemmelsene, punkt 2.5.1.</p> <p>Tatt inn i forslag til bestemmelser, punkt 2.5.2.</p>
--	---	--

		<p><i>foreligger positiv radioteknisk vurdering for oppføring av bygg/påbygg/anlegg, bruk av byggekraner eller oppankring av båter ved kai.</i></p> <p>Radiotekniske vurderinger bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger). Bestilling sendes til Avinor på følgende e-post: post@avinor.no</p> <p>4. Turbulensvurderinger</p> <p>Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape turbulens som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen. Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at bygg/anlegg mv. med høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje eller forlengelsen av den ut til 2 km fra terskel kan gi uheldige strømningseffekter. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse. En slik vurdering vil ta hensyn til tiltakets utforming, lokale vindforhold (vindretning og styrke, samt turbulensintensitet), vanlig banebruk, hvor turbulens kan inntreffe, hvilke flytyper som kan bli påvirket, hvilken fase i avgang/landing kan bli påvirket, hvor ofte problemet kan oppstå, risiko for personell og materiell etc.</p> <p>Avinor vil ikke tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Vardø lufthavn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) samt AMC1 ADR.OPS.B.075.</p> <p><u>Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i områdereguleringsplanen:</u> <u>Turbulensforhold ved Vardø lufthavn</u> <i>Planlagt tiltak som vil få en høyde over rullebanen større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse med 2 km (basert på terskelhøyde), er betinget av Avinors godkjenning med henblikk på turbulens. Det samme gjelder tiltak som planlegges etablert på terreng som er lavere enn rullebanen, dersom tiltaket i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Planer og opplysninger for tiltaket skal forelegges Avinor for turbulensvurdering, på slik form at Avinor entydig kan danne seg et bilde av tiltaket, med målsatt plassering ift. rullebane, spesielt minste avstand fra tiltak til rullebanens senterlinje (eller forlengelse av denne), dimensjoner, samt høyde på tiltaket, inkl. maksimal høyde på tiltaket over terreng, samt terrengformasjoner rundt tiltaket. Dersom Avinor finner at det er nødvendig med en mer detaljert turbulensanalyse skal tiltakshaver, som grunnlag for Avinors turbulensvurdering, sørge for å bekoste innhenting av strømningsanalyse fra anerkjent leverandør utført i henhold til Avinors retningslinjer.</i> I vedlegg 2 følger spesifikasjon for gjennomføring av strømningsanalyser ved utbygging nær rullebaner til orientering.</p>	<p>Tatt inn i forslag til bestemmelser, 2.5.3.</p>
--	--	--	--

		<p>Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til turbulensvurdering er: Olai Hjetland, tlf. 994 60 045 eller e-post: olai.rune.hjetland@avinor.no</p> <p>5. Farlig eller villedende belysning Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning for flyoperasjoner på lufthavnen eller for personellet i kontrolltårnet, jf. EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c).</p> <p>Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Reklameskilt bør prosjekteres med dempere. Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken. Dette gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner og bruk av flomlys i anleggsperioden.</p> <p>Dersom det kommer inn klager fra piloter eller fra personellet i kontrolltårnet, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres. <u>Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:</u> <u>Farlig eller villedende belysning</u> <i>Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Vardø lufthavn skal det utarbeides en belyningsplan for bebyggelsen, uteområdene og oppankrede båter, som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.</i></p> <p>Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til belyningsplan er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no.</p> <p>6. Forebyggende tiltak mot «birdstrike» Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt «birdstrike», som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger.</p> <p>I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplasser overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder.</p> <p>Avinor jobber ut fra at risikoen for «birdstrike» allerede starter ved ca. 2000 fot (ca. 600 meter) over lufthavnen.</p>	<p>Det er satt krav om belyningsplan (bestemmelse 2.3.2, rekkefølgebestemmelse 6.1.3), samt krav om at denne skal forelegges Avinor (2.5.4).</p> <p>Det vises til vedlagt risiko- og sårbarhetsanalyse, samt konsekvensutredning for naturmangfold, hvor birdstrike er vurdert. Det er angitt bestemmelser (2.5.5) om forholdet, med utgangspunkt i både Avinors innspill til bestemmelser og anbefalinger fra de nevnte fagrapportene.</p>
--	--	--	---

		<p>Gjeldende regelverk i forbindelse med forebyggende tiltak mot «birdstrike» er: EU-regulativ nr. 139/2014, ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction (b) og (c) med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction – General (b) og (c) og ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes – General.</p> <p>Med bakgrunn i overnevnte regelverk og etablering rett under inn- og utflyging til Vardø lufthavn, vil Avinor med bakgrunn i «føre-var» - prinsippet ikke anbefale at kaia benyttes i forbindelse med mottak av fisk eller andre næringsmidler som kan tiltrekke seg fugler.</p> <p>Avinor er kjent med at det ligger et eksisterende fiskemottak ca. 200 meter vest for den planlagte kaia. Eksisterende fiskemottak og infrastruktur som er etablert etter gammelt regelverk, kan Avinor i utgangspunktet ikke gjøre noe med så lenge den aktuelle aktiviteten ikke medfører fare for flysikkerheten. Når det gjelder nye tiltak som i dette tilfellet, så må Avinor etterleve gjeldende EUregelverk.</p> <p><u>«Føre-var» - prinsippet er beskrevet slik i litteraturen:</u> <i>«Når menneskelig aktivitet kan føre til moralsk uakseptabel skade som er vitenskapelig sannsynlig men usikker, skal tiltak gjøres for å unngå eller minske skaden. Effektive mottiltak vil være betydelig vanskeligere eller mer kostnadskrevende på et seinere tidspunkt». 1</i></p> <p>Det som er helt klart er at «birdstrike» truer menneskers liv eller helse og innenfor luftfart er «førevar» - prinsippet godt forankret: «Kan det skje, så skjer det».</p> <p>Det har i 2023 vært gjennomført en risikoanalyse for Vardø lufthavn av Avinors ornitolog. Hovedfokuset med analysen har vært å registrere fuglers tilstedeværelse og få et oppdatert risikobilde for lufthavnen sett i forhold til fugler og dyrs tilstedeværelse. Analyse fra 2023 foreslår også avbøtende tiltak, se vedlegg 3. Det en kan konkludere med allerede nå er at det er mye fugl på kaianlegget/fiskemottaket på Svartnes og i Svartnesbukta generelt.</p> <p>Det vil måtte settes strenge krav i en slik reguleringsplan for å hindre at området blir mer attraktivt for fugler enn det allerede er i dag. Luftfartstilsynet har i en lignende sak på Andenes fremmet innsigelse på en større utbygging av et landareal under innflyging til Andenes lufthavn, se vedlegg 4. Denne saken kan sammenlignes med nevnte sak så Avinor vil anmode at det ikke tilrettelegges for nye mottak av fisk i området og at det blir strenge vilkår for håndtering av avfall og annet som kan tiltrekke seg fugler for hvile, hekking og næringsøk.</p>	
--	--	---	--

		<p><u>Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen, jf. EU-regulativ nr. 139/2014, ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction (b) og (c) med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction – General (b) og (c) og ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes</u></p> <p>– General: <u>Forebyggende tiltak mot «birdstrike» ved Vardø lufthavn</u> <i>Ny infrastruktur (bygg/anlegg) og endringer i landarealer som kommer i berøring / ligger i nærheten av inn- og utflyging samt etablerte soner for nødprosedyrer, må utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler for hvile, mat eller hekking.</i></p> <p>Tiltakshaver må få gjennomført en risikoanalyse som belyser tiltakenes samlede innvirkning på flysikkerheten sett i forhold til faren for konflikt mellom fly og fugl. Risikoanalysen skal sendes til Avinor for vurdering og godkjenning.</p> <p>Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til forebyggende tiltak mot «birdstrike» og utarbeidelse av risikoanalyse, er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no.</p> <p>7. Flystøysoner Til orientering er planområdet ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Vardø lufthavn.</p> <p>8. Avsluttende merknader Dersom overnevnte bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart ikke hensyntas i detaljreguleringsplanen, vil Avinor vurdere å gjøre bruk av ytterligere tiltak i forbindelse med høring av planen.</p>	
01.09.12	Troms og Finnmark fylkeskommune	<p>1. Klima Fylkeskommunen vil minne om at man i planbeskrivelsen <u>skal gjøre rede for klimagassutslipp, klimasårbarhet og klimatilpasning</u>. I ROS må man også <u>legge til et klimapåslag når man utreder aktuelle tema som skred, stormflo, havnivåstigning m.m.</u> Det er også viktig at <u>avbøtende tiltak framkommer i bestemmelser</u>. Det vises til statlige planretningslinje for klima- og energi og klimatilpasning kapittel 4.3 «Ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpasning, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering»</p> <p>2. Vannforskriften/vannforvaltning</p>	<p>Det vises til vedlagt risiko- og sårbarhetsanalyse, overordnet VAO-plan, vurdering av klimagassutslipp, samt risikovurdering for flom fra havet.</p>

	<p>Regionale vannforvaltningsplaner og vannforskriften Troms og Finnmark fylkeskommune er vannregionmyndighet for Troms og Finnmark vannregion. Regional vannforvaltningsplan med tilhørende tiltaksprogram for planperiode 2022-2027 er godkjent av departementene, og skal legges til grunn for kommunal, regional og statlig planlegging. Planen setter konkrete miljømål for alt vann, både elver, innsjøer, kystvann og grunnvann. Gjeldende plandokumenter er tilgjengelig på vannportalen. I henhold til vannforskriften skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes, med sikte på at vannforekomstene skal ha god eller svært god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Tilstanden i grunnvann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes og balansen mellom uttak og nydannelse sikres med sikte på at vannforekomstene skal ha god kjemisk og kvantitativ tilstand.</p> <p>3. Vannforekomster i planområdet</p> <p>Svartnes havn er en <u>del av kystvannforekomst Bussesundet. Bussesundet er registrert med moderat økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand</u>. Miljømålet er god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Deler av Bussesundet brukes som badevann og regnes som et beskyttet område etter vannforskriften¹. <u>Vannforekomst Storelva har utløp til den vestlige delen av Svartnes havn. Storelva er registrert med god økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand</u>. Miljømålet er god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Storelva brukes som drikkevannskilde og regnes som et beskyttet område etter vannforskriften². <u>Vannforekomst Smelror bekkefelt har utløp i den nordvestlige delen av svartnes havn. Smelror bekkefelt er registrert med god økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand</u>. Miljømålet er god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand³. <u>Vannforekomst Svartnes bekkefelt har utløp i den sørlige delen av svartnes. Svartnes bekkefelt er registrert med svært god økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand</u>. Miljømålet er svært god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand⁴.</p> <p>4. Vurdering av vannforskriften § 12 om ny aktivitet eller nye inngrep</p> <p>Vannforskriften § 12 skal vurderes dersom ny aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst kan medføre at miljømålene ikke nås eller at tilstanden kan forringes. Departementenes veiledning til bruk av vannforskriften § 12 presiserer blant annet følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det skal vurderes konkret om § 12 kommer til anvendelse, ikke bare ved enkeltvedtak og reguleringsplaner, men også ved utarbeidelse og behandling av kommune(del)plan, regional plan og statlig arealplan etter plan og bygningsloven. • Vurderingen av § 12 bør foretas så tidlig i planprosessen som mulig. Dersom vurderingen skjer sent, kan man risikere at den valgte lokaliseringen av et tiltak eller avbøtende løsninger er i strid med vannforskriften. • For planer eller tiltak som skal konsekvensutredes, skal vurdering etter vannforskriften § 12 samordnes med arbeidet med konsekvensutredningen. <p>Det forventes at vannforskriften og vannforekomstenes vedtatte miljømål hensyntas i den videre prosessen.</p>	<p>Det vises til vedlagt vurdering etter vannforskriften, som er lagt til grunn ved utforming av planforslaget.</p> <p>Det vises til vedlagt vurdering av forholdet til vannforskriften, planens vedlegg 11. Det er angitt en bestemmelse (2.2.2 pkt f) som slår fast at tiltak ikke skal medføre forringelse av økologisk og kjemisk tilstand i de nevnte vannressursene.</p> <p>Tiltaket er vurdert opp mot vannskriften §12. Tiltaket i seg selv forverrer ikke økologisk eller kjemisk tilstand i de vurderte vannforekomstene etter ferdigstillelse og er ikke til hinder for at miljømålene kan nås. Vannforskriften § 12 kommer derfor ikke til anvendelse. Det argumenteres ut ifra følgende forhold:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I Bussesundet er det et lite areal som beslaglegges av vannforekomsten som helhet • Arealene som berøres er allerede påvirket av inngrep • Fysisk tiltak i bekkene vil ikke forringe tilstanden i
--	---	---

		<p>5. Friluftsliv</p> <p>Troms og Finnmark fylkeskommune er enig i at det bør utføres en konsekvensutredning for temaet friluftsliv i forbindelse med detaljreguleringen ved Svartnes havn. Det ble utført en grundig konsekvensutredning i 2011, men dagens metodikk og tilpasning til dagens nasjonale føringer, lovverk, forskrifter og planretningslinjer vil være noe forskjellig noe som krever nye vurderinger og implementering av nytt kunnskapsgrunnlag. <u>Når det gjelder friluftsliv er det siden den gang blitt gjennomført en kartlegging og verdisetning av friluftsområder etter veileder fra Miljødirektoratet. Vardø kommune fullførte denne i 2021.</u></p> <p>For planområdet inngår det kartlagte friluftslivsområdet Svartnesbukta, Storelva, Fjellelva og Oksevatnet. Dette området er verdsatt som svært viktig, og deler av vassdraget ligger i et landskapsvernområde. Reguleringen vil ikke påvirke hele det kartlagte området, men det er likevel viktig å se området i en helhet. Det er spesielt viktig å utrede hvordan <u>en eventuell fullrealisering</u> av området vil påvirke bruken og tilgangene på området for allmennheten.</p> <p>Planområdet grenser også til det kartlagte friluftslivsområdet Sandbukta som er vedsatt som viktig, og et særlig kvalitetsområde. Det er viktig at eventuell fullrealisering heller ikke her hindrer bruk og adkomst til områdene eller forringer dets kvaliteter.</p> <p>6. Innlandsfisk</p> <p>Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at dersom det skal gjøres fysiske tiltak i eller tilknyttet vassdrag som kan påvirke produksjonsmulighetene for fisk og andre ferskvannsorganismer må det søkes om tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Fylkeskommunen har ansvaret for tiltak i vassdrag eller deler av vassdrag som ikke fører anadrome laksefisk eller kreps. Dersom det på den aktuelle strekningen finnes arter eller bestander av innlandsfisk som fylkeskommunen ikke har forvaltningsansvar for, skal avgjørelser fattes i samråd med statsforvalteren.</p> <p>7. Samferdsel</p> <p>Fv. 8100 går gjennom planområdet. Vegen har en ÅDT på 240 og andel lange kjøretøy på 10 %. Fartsgrensen er 80 km/t. Som vegeier og forvalter av fylkesveg, er våre interesser knyttet opp mot trafikksikkerhet, kollektiv og samferdselsarealene til fylkesvegen. På nåværende tidspunkt har vi følgende innspill til planen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det bør utarbeides et <u>trafikknotat som beskriver dagens trafikale forhold, samt trafikale konsekvenser av tiltaket</u>. I notatet bør det gjøres kapasitetsberegninger for de ulike trafikantgruppene og det trafikale mønsteret i og til/ fra området. Notatet vil avklare behovet for rekkefølgebestemmelser, planmessige og utbyggingsmessige forhold, avbøtende tiltak og trafikksikre løsninger. 	<p>vannforekomsten som helhet</p> <p>Det vises til vedlagt konsekvensutredning for friluftsliv, planens vedlegg 7.</p> <p>Det vises til bestemmelse 2.2.2, som regulerer eventuelle fysiske tiltak i bekker og elver.</p>
--	--	--	---

		<p>- <u>Trafikkarealer som vegbredder, byggegrenser, siktsoner m.m. må komme frem i planen og målsettes eller beskrives i bestemmelsene. Kryss fra fylkesvegen skal utformes i henhold til kravene i Statens vegvesens vegnormaler. Frisikt målsettes og vises som hensynssone i plankartet og sikres i reguleringsbestemmelsene. Byggegrensen bør vises i planen, og målsettes i planbestemmelsene. Parkering, opplag, gjerde ol må løses utenfor byggegrensen, og eventuelt innarbeides i plandokumentene. Byggegrensen kan fastsettes nærmere i dialog med fylkeskommunen. Det må dimensjoneres tilstrekkelig areal til snuplass for kjøretøy som skal betjene området. Behovet for snødeponi bør vurderes.</u></p> <p>Viser til punkt 2.5.3 i planprogrammet. Til orientering ble ny regional transportplan for Finnmark 2024-2036 vedtatt av fylkestinget i juni 2023 og trer i kraft 1. januar 2024.</p> <p>8. Arkeologi</p> <p>Ut fra vårt kjennskap til området finner vi det sannsynlig at det kan finnes <u>automatisk freda kulturminner som tidligere ikke er påvist. Troms og Finnmark fylkeskommune må derfor gjøre ei befaring før en endelig uttalelse kan gis. Befaringa vil bli gjort i løpet av barmarksperioden 2023.</u> Vi gjør oppmerksom på at kulturminnevernets uttalefrist normalt er 3 mnd., med mulighet for 1 mnd. forlengelse, jf. lov om kulturminner av 1978, § 9.</p> <p>Etter kulturminneloven § 10 skal tiltakshaver bære utgiftene for kulturminnevernets undersøkelser. Vi må av hensyn til planleggingen av feltsesongen be om skriftlig aksept før befaringen kan gjennomføres. Maksimumsbudsjett og betalingsakseptskjema følger vedlagt.</p> <p>9. Nyere tids kulturminner</p> <p>På slutten av 1800-tallet var det etablert to hvalfangststasjoner på Svartnes. Anleggene bestod av store fabrikkbygninger for utkoking av hvalolje, boliger for arbeidere og bestyrer, samt andre mindre lagerbygninger og anretninger.</p> <p>Spor etter hvalfangstaktivitet som ble utført etter 1537 er ikke automatisk omfattet av noen form for juridisk vern. De er imidlertid viktige kulturminner fra en aktivitet som har hatt stor betydning i Norges industrihistorie. Den rike forekomsten av hval ved Finnmarkskysten førte til at en stor del av hvalfangstaktiviteten i Norge ble utført nettopp her.</p> <p>Området hvor de to hvalfangststasjonene på Svartnes var etablert er i dag i stor grad utbygd. Det er likevel muligheter for at det kan finnes enkelte spor etter stasjonene i deler av planområdet. <u>Vi ønsker derfor å gjennomføre en befaring for å undersøke om det er mulig å finne strukturer som kan knyttes til</u></p>	<p>Horisontalgeometri for eksisterende veger i planområdet, herunder fylkesveg 8100 er prosjektert etter krav i håndbok N100. I planbeskrivelsen er det beskrevet hvilken vegklasse som er lagt til grunn for hver enkelt veg. Det er angitt byggegrenser mot veg i planforslaget, se planbeskrivelsens punkt 6.5.8.1</p> <p>Det er gjennomført befaring av planområdet, og automatisk fredet kulturminne er avmerket i plankartet med båndleggings- og hensynssone.</p> <p>Det vises til vedlagt konsekvensutredning for kulturminner og kulturmiljø.</p>
--	--	---	--

		<p><u>hvalfangststasjonene før det settes i gang ytterligere tiltak i området.</u> Eventuelle spor vil bli dokumentert og kartfestet. Befaringen for å undersøke disse kulturminnene vil gjennomføres i samme tidsrom som befaringen etter automatisk freda kulturminner. Denne uttalelsen er gitt på vegne av Troms og Finnmark fylkeskommune.</p> <p>Vi gjør oppmerksom på at det skal hentes inn en egen uttalelse fra Sametinget, avdeling for kulturminner, areal og miljø, Finnmark</p> <p>10. SOSI</p> <p>Ved høring av planforslag ber vi om at SOSI-fil og PDF inkl. tegnforklaring av plankartet sendes Kartverket på e-post; planTRF@kartverket.no. Kartverket utfører en teknisk kontroll av planen og melder ev. rettingsbehov tilbake til kommunen. Kontrollen bør skje før høring, slik at eventuelle feil og mangler er rettet opp før plankartet sendes ut. Avslutning Vi ønsker lykke til med planarbeidet. Ta gjerne kontakt ved behov for avklaringer, råd og veiledning underveis.</p>	Tas til etterretning.
15.09.2023	Statens vegvesen	<p>E75 ligger innenfor planområdet. Ut fra plankartet ligger også tunnelportal og del av Vardøtunnelen innenfor varslet planområdet.</p> <p>Områdene ved tunell stiller krav om bla. hensynsoner, sant mulige begrensninger for tiltak i tunnelområdene. Dette må ivaretas i det videre planarbeidet. Vardøtunnelen er eneste mulige transportvei mellom Vardø og fastlandet. I det videre forutsettes at det i planarbeidet, gjennom bla. ROS-analysen viser konsekvenser av tiltak som øker risiko for tunnelen, jfr. tiltak i området mot tunnelen eller transport av farlig gods.</p> <p>En forutsetning for tiltak mot E75 er at våre vegnormaler i N100 legges til grunn. Vi anbefaler også at vegnormalene legges til grunn for øvrige samferdselstiltak i planen.</p> <p>Troms og Finnmark fylkeskommune er vegeier for fylkesveger og ivaretar derfor tiltak knyttet til fv. 8100 og fv. 876.</p> <p>Statens vegvesen er åpen for videre medvirkning i planarbeidet innenfor våre fag- og forvaltningsområder.</p>	<p>Tunnelens overdekning er markert med hensynssone i forslag til plankart. Planen legger ikke opp til utbygging</p> <p>Transport av farlig gods er vurdert i vedlagt ROS-analyse.</p> <p>Horisontalgeometri for E75 er prosjektert som grunnlag for avmerking i plankartet. Det vises til planbeskrivelsens kapittel 6.5.2 for nærmere beskrivelse.</p>
PRIVATE/ LAG OG FORENINGER			
23.08.23	Fjellelv Hytteforening	Fjellelv hytteforening organiserer hytteeiere i LNFR-område ved den gamle brua over Fjellelva. Vi har et par merknader til planprogrammet:	Norgeskart (Statens kartverk) har både Fjellelva og Storelva påført

		<ul style="list-style-type: none"> • Vi ser i dokumentet at man bruker både navnene Fjellelva og Storelva om det vi mener er riktig betegnelse: Fjellelva. På den gamle brua er det et skilt som stadfester navnet Fjellelv (Fjellelv bru 1953). • Planprogrammet konstaterer (s.22) at «De ubebygde arealene innenfor Svartnes havn er særlig viktig for fuglelivet. Utløpet av Storelva er viktig for fugler som kommer for å vaske fjær, for næringssøk og for rasteområde på høst- og vårtrekk. ... Også gruntvansområdene mellom elveutløpene og strandengområdene på land er viktige.» S. 34 sies det at siden forrige plan (2011) er det kommet nye utredningskrav til bl.a. klimaendringer og «.. økt fokus på bevaring av naturmangfold og vurderinger etter Naturmangfoldloven». I sommer har vi opplevd massedød av fugler i hele Varangerregionen. Bare i vårt område, på og ved den gamle brua, har et av våre medlemmer Magne I. Moen samlet og fjernet 550 døde krykkjer. <u>Med dette som bakteppe vil vi tro at første punkt i avsn. 6.4. «Naturmangfold» må bli et svært viktig utredningsområde.</u> 	<p>som navn på den aktuelle elva. I planarbeidet har man brukt Storelva gjennomgående.</p> <p>Hensynet til naturmangfold har stått sentralt i arbeidet med planforslaget, og var en viktig årsak til at planens utforming i nordvestre del av området ble endret i forhold til gjeldende områderegulering. Det vises ellers til vedlagt konsekvensutredning for naturmangfold.</p>
18.08.23	Svartnes næringsklynge	<p>1. INNLEDNING</p> <p>Jeg representerer Svartnes Næringsklynge, som består av Arctic Catch AS, Knive Eiendom AS og Veidr AS. I dag er det ca. tju e etablerte bedrifter i Svartnes industriområde, som sysselsetter ca. 140 mennesker. Hos næringsklyngens deltakere er det estimert at utvikling av Svartnes industriområde gjennom detaljregulering og utlegging av nye industriarealer på kort sikt kan gi vekst, som medfører at antall ansatte vil øke til 350.</p> <p>2. UTGANGSPUNKTET FOR SVARTNES NÆRINGSKLYNGE</p> <p>Vardøs største næringspotensial er Svartnes industriområde. I dag er det betydelig press for å få tilgang på arealer i industriområdet. Arealdisponeringer i Svartnes industriområde er en nøkkelfaktor for å sikre bosetting i Vardø kommune. Menonrapporten «Varanger er lik utvikling» tegner et dystert bilde om befolkningsnedgang i Øst-Finnmark, som vil ramme Vardø svært hardt. Det grønne skiftet og det forhold at torsken trekker nordover i havet styrker Vardøs næringspotensial. Vardø ligger «på» de store fiskebankene, og høyere mineraloljeavgifter vil medføre at trålere i fremtiden ikke vil seile til Ålesund eller Tromsø for å levere fisk, men levere i nærområdene. Vardø er nærmeste infrastruktursted i denne sammenheng. Dette potensialet er betydelig, men for lite utnyttet. Fremover bør det arbeides aktivt og strategisk for å realisere potensialet. Arealdisponeringer på Svartnes er et hovedmoment her. <u>I Svartnes Næringsklynge mener vi perspektivet i det utsendte forslaget til reguleringsplan er for begrenset. Forslaget til planavgrensning er for lite ambisiøst, når Vardø kommune likevel setter i gang denne type prosess. Fra næringslivets ståsted er det behov for å legge ut omfattende nye arealer ovenfor fylkesvegen på Svartnes, som reguleres til industriområder. Utenfor støysoner bør det også legges ut arealer til bygging av</u></p>	<p>I arbeidet med planforslaget er det ført dialog med både næringsklynge og næringsaktørene i planområdet, med tanke på kartlegging av bedriftenes behov og ønsker. Tilbakemeldingene fra disse møtene er brukt som grunnlag for arbeidet med å utvikle plangrepet.</p> <p>Planarbeidet ble igangsatt for å avklare mer detaljerte rammer for utbygging for områdene på sjøside av fylkesvegen. Områdeplanen fra 2010 dekte et større område, og de delene av planen som ikke</p>

	<p><u>boliger. I dag er det behov for boliger til arbeidsfolk som er sysselsatt i virksomhetene på Svartnes. Dette er etter vår oppfatning nødvendig for å oppnå det politiske målet i plandokumentet om å utvikle Svartnes til et nytt fiskeri og logistikk-knutepunkt i Nord Norge. Perspektivene i reguleringsplanen for Svartnes industriområde bør utvides vesentlig, slik at Vardø kan rigges for fremtiden, med industriarealer som står klare når investorer leter etter sjønære arealer. I høringsdokumentet betones likevel for sterkt at detaljreguleringen gjennomføres for virksomheter som ikke enda er etablert i Vardø. I Svartnes Næringsklynge synes vi høringsdokumentet i for liten grad betoner viktigheten av å legge til rette for at virksomheter som allerede er i Vardø kan vokse. Vi som representerer næringslivet i Vardø, ser et betydelig potensial i at etablerte bedrifter på Svartnes vokser som følge av kommunale arealdisponeringer. Vi ser ikke samme sannsynlighet for utvikling i virksomheter som enda ikke er etablert Vardø kommune.</u></p> <p>3. UTDYPING AV HAVNEBASSENGET</p> <p>Svartneshavna er i dag for grunn. Medlemmer av Svartnes Næringsklynge planlegger utvikling av industrivirksomhet med behov for fraktbistand fra de største brønnbåtene. Det er videre planer for levendelagring av snekrabbe og fisk hos etablerte industribedrifter i Svartnes industriområde. Det betyr at store båter med tanker med vann vil levere levende fisk til bedriftene på Svartnes industriområde. Slike båter stikker dypt i vannet. Svartnes Næringsklynge ber om at det inntas i reguleringsplanen at havna / seilingsled i havna mudres til 12 meters dybde på <u>laveste lavvann</u>. I høringsutkastet foreslås det mudring til 9 meter, med mudring til 12 meter når det en gang i fremtiden blir behov for dette. Det forbeholdet som ligger i høringsutkastet, vil begrense utviklingen i Svartnes industriområde. Bakgrunnen er at det vil ikke bli investert i næringsvirksomhet i Svartnes industriområde, dersom det er risiko for at behovet for fremtidige dybder ikke blir dekket. Ved å vedta 9 meter i reguleringsplanen, så etableres det usikkerhet om det noen gang i fremtiden vil bli utdypet til 12 meter.</p> <p>4. FORLENGELSE AV FISKERIKAI</p> <p>Tre fjerdedeler av fisken som landes i Vardø kommune, mottas av bedriftene på Svartnes industriområde. Første halvår 2023 leverte 151 båter fisk inntil en gang per dag til bedrifter på Svartnes. Det betyr at kapasiteten i kaia er presset. Aktører i Svartnes Næringsklynge som etterspør liggeplass for båter på 55 meter får svar fra Vardø havn at man dessverre ikke har tilgang på kaiplass til en så stor båt. Dagens største trålere er 70 meter. Det betyr at forholdene i Svartneshavna i dag ikke ligger til rette for leveranser av torsk fra vanlige trålere som fisker i Barentshavet nær Vardø. <u>Svartnes Næringsklynge vil uttrykke behov for at fiskerihavna på Svartnes som er knyttet opp mot den største fiskeindustrien vi har i Vardø utvikles til å kunne motta større og flere fiskebåter samtidig. Det betyr i klartekst at arealplanen må innarbeide forlengelse av fiskerikaia i Svartnes industriområde. Dette er nødvendig for at bedriftene som er etablert i industriområdet kan vokse. Bygging av ny fiskerikai på «Søndre Sjete» i Svartneshavna vil ikke gi tilsvarende industriell vekst i Vardø.</u></p>	<p>overlappes av den nye detaljreguleringsplanen vil fortsatt gjelde.</p> <p>Planforslaget legger opp til mudring med til kote -12 meter fra sjøkartnull for innseiling og manøvreringsarealet foran dagens kai og utfyllingsområdet i vest.</p> <p>Planforslaget legger opp til forlengelse av eksisterende kai med 50 meter i sørlig retning. Langs vestre utfylling legges det opp til etablering av om lag 465 meter kai, og langs nordre utfylling åpnes det for 580 meter kai.</p>
--	--	--

		<p>5. UTVIKLE INDUSTRIOMRÅDER MED UTFYLLING AV SJØOMRÅDER</p> <p>I tillegg til nye store industriarealer ovenfor fylkesvegen, er det også behov for vesentlig utvidelse av sjønære områder på Svartnes industriområde, som reguleres til industribygg og produksjonsområde. Høringsbrevet omtaler slike fyllinger, som kan etableres med mudringsmasser eller andre masser. Det viktigste er at bukta nord for dagens havneområde fylles ut, slik at det skapes «nytt land». Bakgrunnen er at det allerede er for liten plass på dagens kaiområde. De siste årene har vi sett tendenser til arealkonflikter om tomtearealer mellom etablerte industrielle aktører på Svartnes industriområde. Dette må unngås, fordi det er betydelige arealer i Svartnes industriområde som gjennom regulering kan gjøres tilgjengelig for industrien i Vardø. <u>Arvesenkonsernet og Norse Marin AS har hver anmodet om å få tildelt ca. 27 mål på fyllingen, om den blir realisert. Parsellene er inntegnet på kartet som vedlegges dette innspillet. Norse Marin AS ønsker å bruke området til bygg, samt fortsette virksomheten som familien har drevet i sju generasjoner med selfangst, kongekrabbefangst og fiskeri. Vedlagt følger også anmodning om dialog med Vardø kommune fra Arvesenkonsernet, som beskriver hvordan arealene bør reguleres. Arvesenkonsernet og Norse Marin AS ønsker å legge til rette for et mulig fremtidig innovativt samarbeid. Det er derfor viktig at arealene til disse to aktørene grenser mot hverandre. Arctic Catch AS ber om at arealet bak fiskerikaia, og sørvest for fabrikkbygget reguleres til bebyggelse. Virksomheten har bedt om å få tildelt arealer til utvidelse av eksisterende fabrikkbygg, med nytt industribygg. Det er her vekstpotensialet for Arctic Catch AS ligger i Vardø. Arctic Catch AS har også behov for ny kjøreveg til fabrikkbygget.</u> Bakgrunnen er at bygging, mv nord for fabrikkbygget gjør fremkommeligheten for større trailere på dagens veg dårligere. Arctic Catch AS er som kjent Vardøs største fiskeindustribedrift, og kanskje den private virksomheten i Vardø som sysselsetter flest innbyggere. Det ønskede arealet til Arctic Catch AS er også inntegnet på kartet som vedlegges høringsvaret.</p> <p>6. SERVICEINDUSTRI TIL FISKEFLÅTEN</p> <p>Leveranser av fisk til Vardø og fiskeflåtens behov for servicetjenester henger nært sammen. Når prisen i det vesentlig er den samme, så velger rederne av den havgående fiskeflåten å levere i havner hvor de kan få gjennomført reparasjoner, service, proviantere samtidig som båten losses. Denne kombinasjonen sparer tid, og tid er penger i shipping. Det er derfor behov for å oppgradere tilbudet av maritime tjenester i Vardø. Av samme grunn bør området i Svartnes industriområde reguleres til bruk til skipsverft og et eller to større bunkersanlegg. Et område nord for elva i havneområdet bør reguleres til skipsverft med verkstedhaller, kraner, og tørrdokk. Dette er tatt inn på illustrasjonen i høringsvarets første side. 7.</p> <p>7. SERVICEBYGG KNYTTET TIL PARKERING AV TRAILERE</p> <p>Første halvår 2023 ble det brakt i land 4 461 152 kg sjømat i Vardø. Det er behov for 223 trailerlass for å frakte denne fisken fra Vardø og ut på verdensmarkedet.</p>	<p>Planforslaget legger opp til etablering av om lag 180 dekar nye næringsarealer gjennom utfylling i sjø. Planen avklarer også intern vegstruktur for næringsområdet, inkludert oppgradering av eksisterende vegger.</p> <p>Planforslaget tar ikke stilling til tildeling av arealer til bestemte aktører, men man har forsøkt å se hen til de kartlagte behovene ved utforming av planforslaget.</p> <p>Planforslaget åpner for etablering av virksomheter innenfor fiskerirelatert service. Området det vises til ble</p>
--	--	---	--

		<p>Teoretisk sett kan man si at det alltid står minst en trailer på Svartnes og venter på last. Sjåførene tar ofte døgnhvilen i Vardø. I dag er ikke parkering av trailere regulert på Svartnes. <u>Det bør reguleres inn i detaljplanen parkeringsplasser for minst tjue trailere, knyttet til et velferdsbygg der sjåførene kan koke mat, ha tilgang på vaskemaskin, tilgang på strøm, internett og TV. Arealet bør ikke være i kaiområdet, men ovenfor fylkesvegen.</u></p>	<p>som følge av resultatene fra utredningsarbeidet flyttet ut på nordre molo.</p> <p>Det er ikke regulert et samlet område for parkering for trailere i planområdet. Behovet kan trolig løses enten innenfor arealformålene som er avsatt i planforslaget eller på arealer vest for fylkesvegen (hvor områdeplanen fra 2010 skal fortsette å gjelde).</p>
	Arvesen-konsernet	<p>ANMODNING OM DIALOG OM AREALER I SVARTNES HAVN I VARDØ</p> <p>Viser til dialog med Arctic Development AS i Vardø. Arvesen-konsernet på Engenes i lbestad kommune har det siste året jevnlig hatt dialog med ordfører i Vardø om etablering av en havgående merd for lakseoppdrett i Finnmark. Prosjektet heter «Øymerd».</p> <p>Vi er av andre næringslivsaktører i Vardø blitt gjort oppmerksom på utviklingsprosessene i Svarteshavna som organiseres av Svartnes næringsklynge, som består av Knive Eiendom AS, Norse Marin AS og Arctic Catch AS. <u>I den forbindelse ønsker Arvesen-konsernet å melde interesse for et fremtidig industriareal i Svartneshavna på 27 mål.</u></p> <p>I Arvesenkonsernet har vi også <u>kystnotbåtene «Nordhavet» 43 meter og «Nordsild» 28 meter lang, dybdegående 7 – 8 meter. Det er derfor viktig at et areal har tilgang på mudret kaideybde på 12 meter.</u> Dette ut fra utviklingen i framtidens fiskebåter.</p>	<p>Planforslaget tar ikke stilling til tildeling av arealer til bestemte aktører, men man har forsøkt å se hen til de kartlagte behovene ved utforming av planforslaget.</p> <p>Planforslaget legger opp til mudring med til kote -12 meter fra sjøkartnull for innseiling og manøvreringsarealet foran dagens kai og utfyllingsområdet i vest.</p>
28.08.23	Knive Laks Vardø AS	<p>Firma H E Wilhelmsen AS bistår Knive Laks Vardø AS. Ref. Vardø formannskaps vedtak i sak 35/23 med tilhørende dokumenter.</p> <p><u>Knive Laks Vardø AS planlegger etablering av smoltanlegg for laks på eiendom Gnr/bnr. 10/81. I tillegg er inngått avtale med Vardø kommune om opsjon på ytterligere 100 da, hvor det som byggetrinn 2 vurderes landbasert oppdrett.</u> Knive Laks Vardø AS har konsesjon på produksjon av smolt, godkjent utslippstillatelse, og avtale med Vardø kommune om tilknytning til kommunal vannforsyning.</p>	<p>Den aktuelle eiendommen ligger vest for fylkesveg 8100, og i all hovedsak utenfor planområdet.</p>

		<p>Leveranser av smolt skal gjennomføres i rør fra anlegg til brønnbåt som ligger ved kai i Svartnes havn. <u>Etablering av smoltproduksjon er avhengig av at det avsettes nødvendig areal slik at rør kan etableres. Forslag til areal for rørtrace vedlegges.</u></p> <p>I planprogrammets pkt 1.3 «Kort om tiltaket» legges til grunn utdyping av kanal i Svartnes havn til -9,3 m i henhold til sjøkartnull. De største brønnbåtene «stikker» 7,5 meter ned i vannet, i tillegg bør det være ca. 2 meter i sikkerhetsmargin for ytre påvirkning.. -9,3 meter vil da ikke være tilstrekkelig i forhold til dagens brønnbåter. Tatt i betraktning at det er over 20 år siden Svartnes havn sist var gjenstand for mudring oppfattes foreslått dybde på -9,3 meter som lite fremtidsrettet. <u>Det foreslås at det legges til grunn utdyping av kanal i Svartnes havn til -12 meter.</u></p>	<p>Den aktuelle rørgata er avmerket som hensynssone for infrastruktur i forslag til plankart.</p> <p>Planforslaget legger opp til mudring av innseiling til havna ned til kote -12 fra sjøkartnull.</p>
31.08.23	Varanger View AS	<p>Varanger View AS er en ny reiselivsbedrift i Vardø, med unike utleiehytter på Svartnes. Det som er unikt med våre hytter er panoramautsikten mot Barentshavet og Vardø. Svartnes havn er nærmeste nabo, og midt i vår utsikt.</p> <p>Vardø kommune har i sin strategiske næringsplan reiseliv som ett av to hovedsatsingsområder, noe vi som bedrift er svært fornøyde med. Visjonen om at Vardø skal være en eksklusiv destinasjon for besøkende, og et godt hjem for folk, fugl og fisk har også vært en del av vår visjon når vi bygde våre utleiehytter.</p> <p>Vi er i utgangspunktet positiv til all næringsutvikling, men vil likevel i forbindelse med høringsutspill for detaljregulering av Svartnes Havn komme med noen punkter vi ønsker at hensyntas i vurderingene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lysforurensing <ul style="list-style-type: none"> ○ Våre gjester velger oss blant annet for den unike utsikten og flere av våre gjester er nordlysturister. Vi ønsker å beholde lyssettingen slik den er i dag, da for mye lysforurensing vil korrupte utsikt og slå negativt ut for vår del. • Flytende badstu <ul style="list-style-type: none"> ○ Varanger View har fått tillatelse fra Vardø havn til å plassere vår flytende badstu «flyt» på innsiden av moloen på Svartnes – nær Sanden. Dette vil være et attraktivt tilbud til både lokalbefolkning og tilreisende. • Vernehensyn <ul style="list-style-type: none"> ○ Vårt satsingsområde er blant annet å verne om naturen vi har her, og dyrelivet er svært viktig for både oss og de turistene vi har. Vi ønsker en bærekraftig utvikling med minimale avtrykk i naturen. Vi vet at området på Sanden er et svært viktig område for rødlista fugler. Dette gjelder spesielt ved utløpet til Storelva. Vi ber om at naturmangfoldet hensyntas i stor grad. • Annet 	<p>Det er angitt krav om helhetlig belyningsplan i forslag til bestemmelsene (2.3.2 og 6.1.3). Reduksjon av unødig lysforurensning er et av hensyn det skal tas særlig hensyn til ved utarbeidelse av planen.</p> <p>Dette viste seg ikke å være forenlig med tiltaket ettersom utbyggingsområdet i nord ble flyttet ut mot nordre molo av hensyn til naturverdiene nordvest i planområdet.</p> <p>Det vises til vedlagt konsekvensutredning for naturmangfold. Hensynet til naturmangfold er vektlagt i prosessen, både ved utforming av</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vi har planer om å utvide med ytterligere utleie enheter og for oss vil dette være avgjørende for videre investeringer. Vi bidrar til utvikling av Vardø som turistdestinasjon og ønsker mulighet til å fortsette dette arbeidet. ○ Vi ønsker å utvikle en del av Svartnes området til å være en attraktiv destinasjon for lokalbefolkning og for tilreisende. Dette vil også bidra til å bevare Svartnes som et viktig friluftsområde, med grønt arealer og fokus på bærekraft. ○ I forslaget er det ikke tatt med områder/areal til turistrettede formål, som er et av satsningsområdene i kommunens strategiske næringsplan. <u>Vi har skissert inn det område vi foreslår regulert til nettopp dette formål – turistrettede formål, se vedlegg. Vår virksomhet skal i større grad satse på sjørelatert turisme og tilrettelagt område for dette i forslaget er nødvendig. Vi trenger arealer både på sjø og på land.</u> 	<p>tiltaket og i arbeidet med å sikre avbøtende tiltak i bestemmelsene.</p> <p>Det er ikke funnet egnede arealer til dette formålet i planområdet.</p>
--	--	--

OPPSUMMERING AV INNSPILL TIL VARSEL OM UTVIDET PLANOMRÅDE

Dato	Aktør	Innspill	Vurdering
02.01.24	NVE	Har sendt generell tilbakemelding som er likelydende med deres innspill til oppstart og høring av planprogram datert 5.7.23.	Se kommentar til uttalelse datert 05.07.23.
03.01.24	DSB	Har sendt automatisk tilbakemelding som er likelydende med deres innspill til oppstart og høring av planprogram datert 3.7.23.	Se kommentar til uttalelse datert 03.07.23.
	Avinor	Avinor har sendt kopi av sitt brev datert 8.9.23 med uttalelse til varsel om oppstart og høring av planprogram.	Se kommentar til uttalelse datert 08.09.23.
17.01.24	Statsforvalteren i Troms og Finnmark	<p>Registrerer at det aktuelle arealet i i områderegulering for Svartnes, Bussesundet og deler av Vardø øy, er regulert til naturområde – grønnstruktur, pga. naturverdiene i området. Vi ber kommunen ivareta disse verdiene i det videre arbeidet med reguleringen.</p> <p>Har ingen ytterligere merknader til det nye arealet som innlemmes i planområdet ut over det som framgår av deres brev ved varsel om oppstart 31.8.23. Disse innspillene gjør seg gjeldende også for den aktuelle utvidelsen av planområdet.</p>	Se kommentar til uttalelse datert 31.08.23.
24.01.24	Finnmark fylkeskommune	Har ingen flere merknader til det nye arealet som innlemmes i planområdet ut over det de kom med i sin uttalelse til varsel om oppstart og høring av planprogram 1.9.23. Minner om at innspillene fortsatt er gjeldende for utvidelsen av planområdet.	Se kommentar til uttalelse datert 01.09.23.
02.02.24	Statens vegvesen	Viser til deres brev med innspill til oppstart og høring av planprogram.	

Oppdragsgiver:

Oppdragsnr.: Dokumentnr.: Versjon:

		<p>Siden forrige varsel om oppstart har Statens vegvesen ved utbyggingsdivisjon signalisert at oppstart av tunneloppgraderingen av Vardøtunnelen kan være aktuelt å starte opp i innværende transportplanperiode. Det vil da være behov for midlertidig riggområde rundt tunnelinnslaget. Ber om at dette tas inn som behov i planområdet.</p> <p>For tunnelområdet og områdene rundt må plankrav knyttet til tunnelområdet legges til grunn i det videre planarbeidet. For tiltak fra E75, samt i tunnelområdet skal 2 vegnormaler legges til grunn. Vi anbefaler at vegnormalene også legges til grunn for alle samferdselstiltak i planen.</p>	<p>Se ellers kommentar til uttalelse datert 08.09.23.</p>
--	--	---	---