

# Reguleringsplan med konsekvensutredning for GSV grensestasjon nord

Sør-Varanger kommune

## Planbeskrivelse



## Planbeskrivelse

Oppdrag: **GSV grensestasjon nord**  
Emne: **Reguleringsplan, planbeskrivelse**  
Oppdragsgiver: **Forsvarsbygg**  
Dato: **09.04.2013, rev. 26.06.2013**  
Oppdrag- / Rapportnr. **B10672**  
Kontaktperson oppdragsgiver **Are Vestli**

Utarbeidet av:	<b>TL</b>	Fag/Fagområde:	<b>Arealplan og utredning</b>
Kontrollert av:	<b>GU</b>		
Godkjent av:	<b>TL</b>	Emneord:	<b>Reguleringsplan</b>

### Sammendrag:

Forsvaret vil i framtiden endre konseptet for grensevakt langs grensen mot Russland. I en egen konseptstudie og helhetsplan utarbeidet av Forsvarsbygg, er det anbefalt at dagens 6 grensevaktstasjoner legges ned, og erstattes av to større stasjoner. Disse er planlagt lokalisert til hhv Svanvik og Storskog.

Foreliggende reguleringsplan legger til rette for ønsket utbygging av ny grensestasjon for GSV ved Storskog, nærmere bestemt Ulveskardet.

Det framgår av de temavise konsekvensutredningene at planlagte utbygging gir små negative virkninger for miljø og naturressurser, og ubetydelige virkninger for samfunnsmessige forhold:

- Landskap (lite negativ konsekvens)
- Landbruk (lite negativ konsekvens)
- Reindrift (middels/lite negativ konsekvens)
- Naturmiljø (middels/lite negativ konsekvens)
- Friluftsliv og annen utmarksbruk (lite/ubetydelig negativ konsekvens)
- Kulturminner og -miljø (ubetydelig konsekvens)
- Støy (ubetydelig konsekvens)
- Utslipp til luft (ubetydelig konsekvens)
- Utslipp til grunn (ubetydelig konsekvens)
- Trafikale forhold (ubetydelig konsekvens)
- Teknisk infrastruktur (ubetydelig konsekvens)
- Samfunnsmessige forhold (ubetydelig/lite positiv konsekvens)

De påviste negative virkningene reduseres ved at foreslåtte avbøtende tiltak følges opp i reguleringsplanen.

Prosedyrer og tiltak knyttet til samtidig bruk av området er avklart gjennom en omforent driftsavtale mellom GSV og reinbeitedistrikt 1-2-3.

I tillegg vil prosedyrer for bruk av kjøretrase for scooter og ATV og flyging med helikopter bli instruksfestet i Forsvarets internkontrollsystem.

## Innholdsfortegnelse

1.	Bakgrunn.....	5
2.	Planstatus .....	6
2.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus .....	6
2.2	Pågående planer i området.....	6
3.	Planprosessen .....	7
3.1	Forhåndskonferanse .....	7
3.2	Vurdering av forholdet til KU-forskriften .....	7
3.3	Oppstartsmøte med kommunen .....	8
3.4	Regionalt Planforum.....	8
3.5	Kunngjøring og varsling .....	8
3.6	Forhåndsuttalelser.....	8
3.7	Fastsatt planprogram.....	9
3.8	Dialog med berørte .....	9
4.	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold .....	10
4.1	Landskap.....	10
4.2	Landbruk.....	12
4.3	Reindrift.....	13
4.4	Naturmiljø.....	16
4.5	Kulturminner og -miljø.....	17
4.6	Andre miljøforhold .....	18
4.7	Trafikkforhold .....	18
4.8	Friluftsliv og annen utmarksbruk.....	18
4.9	Teknisk infrastruktur .....	20
4.10	Risiko- og sårbarhet.....	20
5.	Beskrivelse av utbyggingsplanene .....	21
5.1	Framtidig organisering av grensevakten.....	21
5.2	Valgt konsept.....	21
5.3	Om lokalisering av GSV grensestasjon nord.....	22
5.4	Vurdering av de aktuelle lokasjonene.....	23
5.5	Nærmere om valgt lokalisering .....	24
6.	Beskrivelse av planforslaget .....	25
6.1	Nærmere om GSV grensestasjon nord .....	25
6.2	Arealbruk .....	26
6.3	Landskap.....	28
6.4	Landbruk.....	28
6.5	Reindrift.....	28
6.6	Naturmiljø.....	28
6.7	Kulturminner- og miljø.....	28
6.8	Støy og andre miljøforhold.....	28
6.9	Trafikkløsninger .....	29
6.10	Friluftsliv og annen utmarksbruk.....	29

6.11	Teknisk infrastruktur .....	30
6.12	Risiko og sårbarhet .....	30
7.	Konsekvenser av planforslaget .....	32
7.1	Datagrunnlag og metoder .....	32
7.2	Landskap.....	32
7.3	Landbruk.....	35
7.4	Reindrift.....	36
7.5	Naturmiljø.....	36
7.6	Kulturminner og -miljø.....	37
7.7	Støy og andre miljøforhold.....	37
7.8	Trafikkforhold .....	38
7.9	Friluftsliv og annen utmarksbruk.....	39
7.10	Teknisk infrastruktur .....	40
7.11	Samfunnsmessige forhold.....	40
7.12	Sammenstilling, oppsummering og konklusjon.....	42
8.	Grunnlagsmateriale .....	45
	Vedlegg – innkomne uttalelser.....	46

### **Trykte vedlegg**

Plankart, 1:1000 datert 22.03.13

Reguleringsbestemmelser datert 09.04.12

Grunnlagsmateriale som angitt i kap 8.

Plan og profiltegning av kryssløsning, tegn K011 datert 18.03.13

Grensestasjon nord - situasjonsplan datert 12.02.13

### **Utrykte vedlegg**

Avtale mellom reinbeitedistrikt 1-2-3 og Grensevakten innført 2006, revidert 3. desember 2012

## 1. Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av Multiconsult AS som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver/oppdragsgiver Forsvarsbygg. Planforslaget er utført i samsvar med plan- og bygningslovens § 12.

Forsvaret vil i framtiden endre konseptet for grensevakt langs grensen mot Russland. I en egen konseptstudie og helhetsplan utarbeidet av Forsvarsbygg, er det anbefalt at dagens 6 grensevaktstasjoner legges ned, og erstattes av to større stasjoner. Disse er planlagt lokalisert til hhv Svanvik og Storskog.

Formålet med planarbeidet er å utarbeide en reguleringsplan som legger til rette for ønsket utbygging av ny grensestasjon for GSV ved Storskog, nærmere bestemt Ulveskardet.

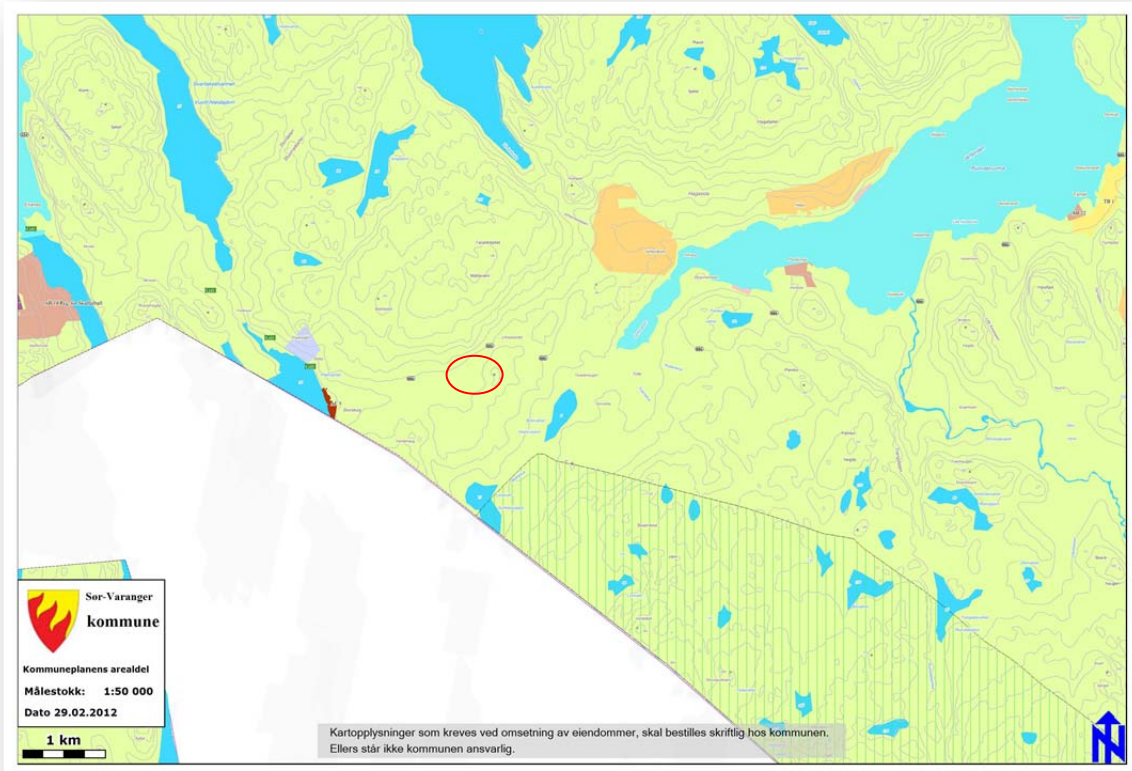
Planområdet omfatter disse eiendommene med følgende hjemmelshavere (gnr/bnr):

- Gnr/bnr. 29/1, Finnmarkseiendommen

## 2. Planstatus

### 2.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

I kommuneplanens arealdel (vedtatt 05.10.05) er det aktuelle området avsatt som landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF). Ellers er området uregulert.



### 2.2 Pågående planer i området

Foruten at det i forbindelse med utbygging av ny grensetollstasjon ved Storskog er igangsatt et reguleringsplanarbeid, pågår ingen arealplanlegging i nærheten av området.

### 3. Planprosessen

#### 3.1 Forhåndskonferanse

Forsvarsbygg har i møter med kommunens administrasjon presentert forslag til to nye grensestasjoner i Sør-Varanger, deriblant stasjonen som er betegnet Storskog.

Forsvarsbygg ba i forhåndskonferanse den 08.11.10 om kommunens vurdering av tiltaket opp mot gjeldende bestemmelser om konsekvensutredning.

#### 3.2 Vurdering av forholdet til KU-forskriften

Spørsmålet om forholdet til *forskrift om konsekvensutredninger* ble behandlet av Det faste utvalg for plansaker (Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling) i møte den 11.05.11 (sak 062/11).

Fra kommunens side ble det fokusert på følgende (fra administrasjonens saksframlegg):

*(..) Bygging av anlegg med denne type funksjon, størrelse og lokalisering, krever relativt grundige utredninger og vurderinger:*

- a) Det foreslåtte byggeområdet er et uberørt LNF-område, og det er eksisterende, spredt boligbebyggelse og hyttebebyggelse i umiddelbar nærhet. Dette betyr at området kan være en del av beboernes og hytteeierens friluftsområde.*
- b) Stasjonens adkomstvei, ulike tilførselstracéer for beltekjøretøy og helikopterlandingsplass er betydelige naturinngrep, i tillegg til at trafikken kan medføre støy.*
- c) Vannkilder, spesielt drikkevann, må utredes med hensyn på både kvalitet og kapasitet.*
- d) Avløpsvann fra stasjonen av alle typer må håndteres i forhold til utslipp, rensing og forurensing. Det ligger eksisterende bebyggelse og fiskeførende vassdrag på et lavere terrengnivå enn den foreslåtte lokaliseringen for stasjonen.*
- e) Anleggets størrelse tilsier at det vil være en betydelig produksjon av avfall som må håndteres riktig.*
- f) Reindriften har trekkvei for rein i umiddelbar nærhet av foreslått lokalisering.*
- g) Landskapet omkring den foreslåtte lokaliseringen er variert, med flere mindre landskapsrom, bl.a. våtmarks-/myrområder, og med stor sannsynlighet for variert fauna (dyreliv, planteliv, fugleliv). Utredningen må i denne sammenheng basere seg på Naturmangfoldloven, som legger til rette for et helhetlig, langsiktig og forpliktende juridisk grunnlag for bærekraftig bruk og vern av naturens mangfold.*

*I forhold til Forskrift om konsekvensutredninger (FOR -2005-04-01 nr. 276) vil dette tiltaket vurderes opp mot § 3 som beskriver typer planer og tiltak, og § 4 som beskriver kriterier for vurdering av vesentlige virkninger av tiltak.*

*Slik prosjektet er beskrevet og presentert for administrasjonen faller det inn under § 3 pkt d): detaljreguleringer som innebærer endringer av kommuneplan eller områderegulering.*

*Når det gjelder kriteriene for vurdering av vesentlig virkninger for miljø, naturressurser og samfunn etter § 4, vil tiltaket først og fremst vurderes opp mot pkt.:*

- h) innebærer større omdisponering av landbruks-, natur- og friluftsområder eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet,*
- e) kan komme i konflikt med utøvelsen av samiske utmarksnæringer, eller er lokalisert i reindriftens særverdiområder eller minimumsbeiter og kan komme i konflikt med reindriftsinteresser, eller på annen måte kan komme i konflikt med reindriftens arealbehov.*

*Tiltaket kan også til en viss grad vurderes opp mot kriterienes pkt.:*

- c) er lokalisert i større naturområder som er særlig viktige for utøvelse av friluftsliv, herunder markaområder, eller i viktige vassdragsnære områder som ikke er avsatt til utbyggingsformål eller i overordnede grønnstrukturer og viktige friområder i byer og tettsteder, og hvor planen eller tiltaket kommer i konflikt med friluftssinteresser.

Basert på ovennevnte fattet Formannskapet slikt vedtak i sak 062/11:

*”I medhold av Plan- og bygningslovens § 4 -2 vedtar Det faste utvalg for plansaker at søker utarbeider konsekvensutredning i forbindelse med planlegging av ny grensevaktstasjon i LNF-området Storskog/Jarfjord.”*

### 3.3 Oppstartsmøte med kommunen

Det ble avholdt oppstartsmøte med kommunen på rådhuset den 07.02.12.

I møtereferatet er følgende angitt som viktige temaer, som må vurderes i det videre planarbeidet.

- Byggeskikk og estetikk
- Friluftsliv
- Klimatilpasning/klimaendringer
- Landskap
- Natur og miljø
- Næringsinteresser
- Samiske interesser
- Teknisk infrastruktur
- Uterom og grønnstruktur
- Verneverdier

I tillegg er det pekt på at det skal utarbeides en ROS analyse som en del av planbeskrivelse ihht kommunens mal.

Av andre relevante planer/vedtak/prosesser som pågår i og inntil planområdet, er det pekt på utbygging av nytt grensepasseringssted ved Storskog.

### 3.4 Regionalt Planforum

Den 27.03.12 ble prosjektet presentert i Regionalt Planforum i regi av Finnmark fylkeskommune.

I den forbindelse bidro de ulike etatene med innspill om aktuelle utredningsbehov.

### 3.5 Kunngjøring og varsling

Oppstart av reguleringsplanarbeid og offentlig ettersyn av forslag av planprogram ble kunngjort samtidig i Sør-Varanger Avis 12.05.12, med uttalelsesfrist den 25.06.12.

Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter varslet pr brev datert 10.05.12.

### 3.6 Forhåndsuttalelser

I forbindelse med varsling av oppstart av planen og offentlig ettersyn av forslag av planprogram var det ved fristens utløp mottatt 10 brev med merknader og innspill til planarbeidet.

Et sammendrag av disse, sammen med forslagsstillers kommentarer, følger som eget vedlegg.

Etter fristens utløp ble det sendt inn flere uttalelser, som var kjent for administrasjonen ved kommunens sluttbehandling av programmet.



### 3.7 Fastsatt planprogram

Kommunestyret fattet i møte 12.12.12 følgende vedtak:

*«I medhold av plan- og bygningslovens § 12-9, samt forskrift om konsekvensutrednings § 7 fastsetter kommunestyret Planprogram GSV grensestasjon nord, under forutsetning av at følgende bemerkninger er innarbeidet i forslag til Planprogram.*

*1) Tiltaket blir vurdert etter "Convention on Wetlands of International Importance" (Ramsarkonvensjonen).*

*2) Det forutsettes at virkninger og alternative løsninger for kjøretraseer utredes i planprogrammet under punkt 8.5.1 Natur/Miljø.*

*3) I tiltakshavers ROS-analyse må det tas hensyn til virksomhetsbasert sårbarhet, dvs farlige stoffer, brann og eksplosjon, forurensing, transport av farlige stoffer, trafikkfare og fare for terrorisme.*

*4) Reindriften må utredes som et eget særskilt tema i planprogrammet.*

*5) At tiltakshaver vurderer Gustav Nilsen/May-Grete Nilsen sine innspill vedrørende botnvasdraget inn i 0-alternativet.*

*6) At landingsplass for helikopter innarbeides i planen, samt at mulige innflygingskorridorer blir illustrert og vurdert i henhold til støyproblematikk.*

*7) Kjøretraseer innarbeides i planprogrammet under punkt 8.5.6 under Natur/miljø*

*8) I medhold av Forskrift om konsekvensutredninger § 7, Høring, behandling og fastsetting av program, femte ledd, krever kommunestyret at vurdering av relevante og realistiske alternativer blir innarbeidet i planprogrammet og følgelig planforslaget. (...)»*

Basert på ovennevnte ble programmet justert i dialog med kommunens administrasjon. Fastsatt planprogram er datert 240113.

### 3.8 Dialog med berørte

Både før formell oppstart av, og underveis i planarbeidet har det vært kontakt mellom forslagsstiller og reindriftsnæringa. Løpende dialog har ført frem til driftsavtale mellom GSV og Reinbeitedistrikt 1-2-3.

På samme måte har løpende dialog med nabo som berøres av fysiske tiltak (29/5) ført frem til enighet om tiltakets plassering og tilpasninger for å redusere ulemper.

Også i forhold til grunneier av gården Ulveskardet (29/57) er det avholdt møte for diskusjon av tiltakets virkninger.

#### 4. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Planområdet er lokalisert langs fylkesveg 886 ved Ulveskaret, ca 2,2 km fra krysset på Storskog på høyden like før Jarfjordbotn.

##### 4.1 Landskap

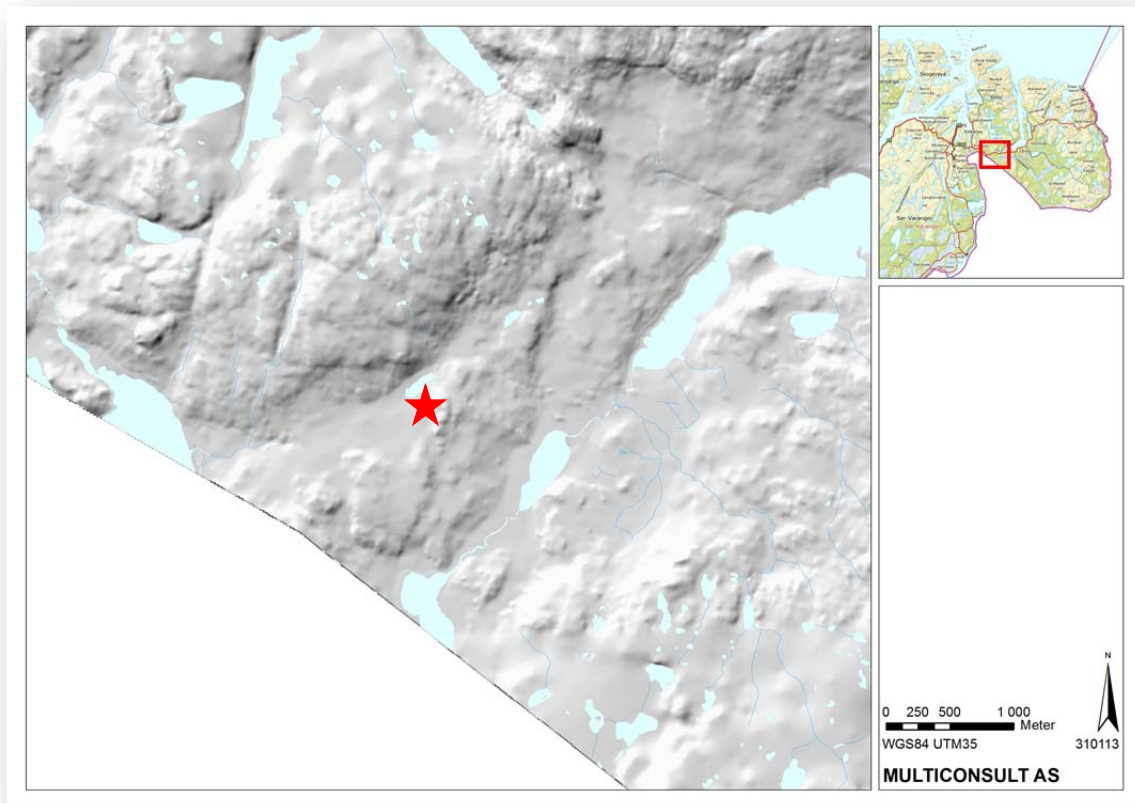
Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av Multiconsult, datert 14.02.13.

##### Landskapsregion 40 Fjordene i Finnmark

I et nasjonalt referansesystem er Norge delt inn i 45 landskapsregioner basert på fellestrekk i landskapet. I rapport 10/05 slås det fast om landskapsregion 40 at ”Typisk landform er enten lave åser eller storkupert hei.”

##### Landform/terrengform (daldrag, lier, skrenter, fjell, rygger m.m.)

Landskapet i området er konturløst, med få markerte landskapselementer. Terrengtet preges av de lave åsene, som er relativt slake. En noe markert ryggformasjon med berg i dagen, strekker seg nord-sør gjennom influensområdet.



*Terrengmodell over planområdet, selve stasjonsområdet er lokalisert med rød stjerne.*

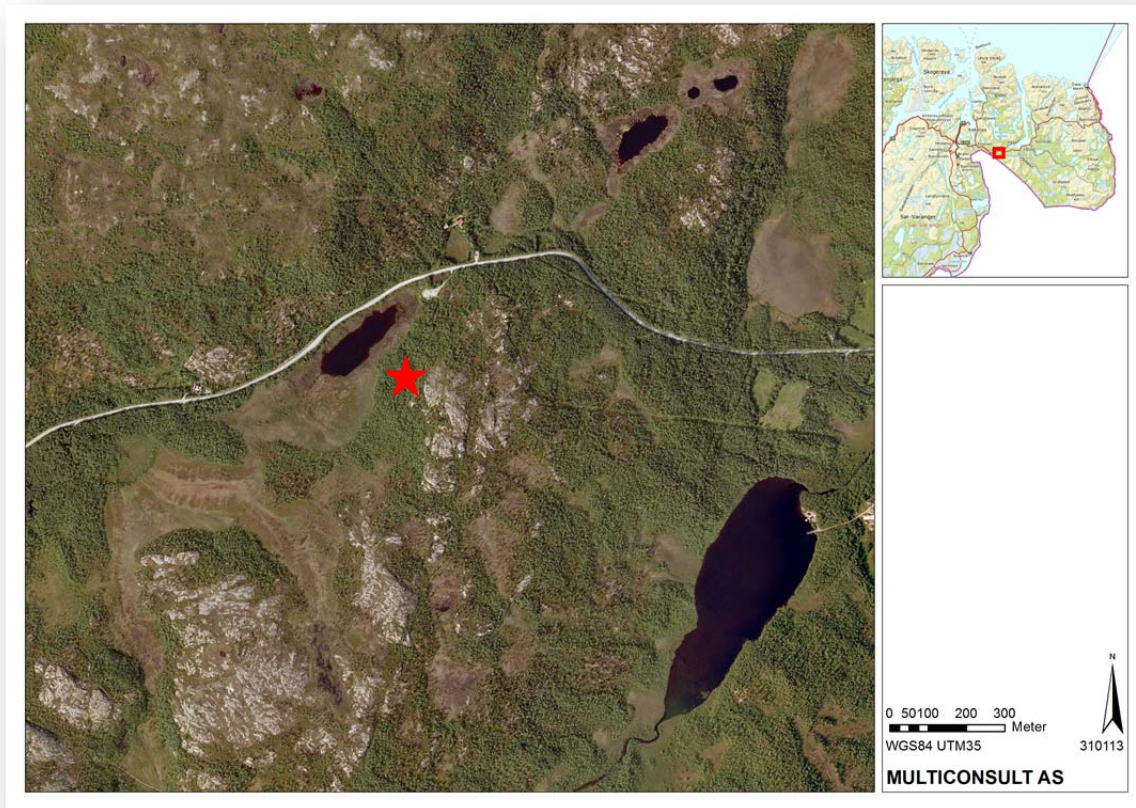
##### Vegetasjon

Når en kjører østover fra Storskog, står bjørkeskogen på begge sider av vegen relativt tett. Først når en kommer opp bakken, åpner terrenget seg. Mens områdene på høyre side av vegen åpner seg utover myra og tjernet, reiser terrenget seg på venstre side av vegen.

Fra øst fra Jarfjord og opp bakken er det veldig tett, så åpner det seg litt mer og en får sikt over myra.

Stedvis framstår overgangen mellom skogen og myra som tydelig og markert.

Selve tiltaksområdet preges av relativt tett bjørkeskog i overgangen mellom myr og kolle.



*Ortofoto over planområdet, selve stasjonsområdet er lokalisert med rød stjerne.*

### Vann

Vest for tiltaksområdet, ligger et tjern inntil fylkesvegen.

Eller preges terrenget av myrer og myrdrag, som drenerer ned mot Langvatn i sør og Botnvatnet/Botnelva. Sistnevnte renner nordover, og ut i Jarfjordbotn.

### Bebyggelse

Området er preget av spredt bebyggelse. I nærheten av tiltaksområdet ligger kun en boligeiendom i vest, et gårdstun vis a vis atkomstvegen, samt en hytteeiendom i nordøst, i bakken ned mot Jarfjordbotn.

### Andre elementer

Av andre landskapselementer i området kan nevnes en kraftlinje i tillegg til fylkesvegen.

Utover dette er det ingen definerte utsiktspunkter, landemerker eller monumentalbygg i området.

I den grad det finnes elementer i terrenget eller landskapet, handler det primært om enkelte steiner enkelte trær, utsiktspunkter som terrengformasjoner.

## 4.2 Landbruk

Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av Edvardsen skog og plan/Multiconsult, datert 14.02.13.

### Nærområdet

Det omkringliggende området er dominert av impediment/lavproduktiv skog, myr, vann og fjell. I tillegg er det noe dyrkede arealer i Jarfjordbotn. Området er spredt bosatt.

I kommuneplanen er området avsatt til LNF område. Av aktiviteter tilknyttet landbruket er det periodevis noe hogst av ved. I tillegg er det hestehold med innmarksbeiting og produksjon og salg av høy fra gnr 31 bnr 2. Det er for tiden ikke utmarksbeiting i området.

Skogarealet er definert som verneskog etter skoglovens § 12. Dette gjelder all skog i Sør-Varanger. Skogbrukssjefen i Sør-Varanger skriver at § 12 har som formål å verne mot bebyggelse, dyrka mark, hindre erosjon, sandflukt m.m. Videre skriver han at det ikke er forskjell på skogens vernefunksjon i regulerte områder eller i LNFR-områder.

Dette betyr at det ved hogst eller andre større inngrep i "skogområder" som friområder, grøntområder eller LNF-områder så skal tiltaket varsles/meldes på forhånd til kommunens skogmyndighet slik at de kan vurdere tiltaket ifht skogens vernefunksjon.

Utbyggingen blir liggende på gnr 29 bnr 1 med Finnmarkseiendommen FeFo som hjemmelshaver. Deler av planlagte kjøretreaser vil også bli liggende på naboeiendommene gnr 29 bnr 5 og gnr 31 bnr 10. Dette er private eiendommer.

I følge gårdskart på nett er gnr 29 bnr 1 på ca 44800 dekar og strekker seg fra grensa mot Russland i sør til Ropelv i nord. Skogarealet på denne eiendommen er på ca 12.000 dekar fordelt på lav produktiv og uproduktiv skogsmark.

I nærområdet langs fylkesveg 886 er det en rekke større og mindre private landbrukseiendommer. De største private landbrukseiendommene ligger på begge sider langs Botnelva og i Jarfjordbotn ved Straumsnes.

Det drives skogbruk av mindre skala som periodevis vedhogst på de fleste av eiendommene. 4-5 av de største eiendommene har fått utarbeidd skogbruksplan i perioden 2003 – 2005.

Av jordbruk er det aktivitet på gnr 31 bnr 2 med hjemmelshaver Ture Jensen. Her er det beite med ca 10 hester og produksjon og salg av høy.

### Markslag

I digitalt markslagkart (DMK) er 3 markslagstyper dominerende for de kartlagte områdene. Dette er skrinn fastmark, myr og uproduktiv skog.

Skrinn fastmark er mark med tynt jordlag og ofte med mye berg i dagen. Kan være noe skog men ofte veldig begrenset. Noe beiteverdi men ellers liten verdi for landbruket.

Det er en del myr i områdene og en del av disse myrene har verdi som potensielle nydyrkingsområder.

Det mest omfattende markslaget i kartlagt område er uproduktiv skog. Definisjonen på uproduktiv skog er skogarealer som produserer mindre enn 1 m<sup>3</sup> trevirke pr. hektar pr. år. Dette er en definisjon for å kartlegge områder som det er mulig å drive regningssvarende skogbruk på. Denne definisjonen slår noe feil ut i marginale skogområder som i store deler av Troms og Finnmark hvor store skogområder er definert som uproduktiv men hvor det eksempelvis er mye vedhogstaktivitet.

I DMK/AR5 er heller ikke lavproduktiv lauvskog kartlagt som egen arealklasse. Denne klassen er slått sammen med uproduktiv skog og fremstår som uproduktiv i statistikken.

Innenfor det stiplede området på 216 dekar som er gjenstand for kartlegging i denne rapporten er arealfordelingen slik:

- Uproduktiv skog ca. 179 dekar
- Myr ca. 6 dekar
- Skrinnlendt mark ca. 33 dekar.

I området lenger sør hvor det er planlagt kjøretraseer er det en større andel myr og skrinnlendt mark.

### Jordbruk

Innenfor tiltaks- og undersøkelsesområdet er det ikke registrert dyrkede arealer i DMK. Hovedtyngden av dyrkede arealer ligger øst av Botnelva på gnr 31 bnr 2 og gnr 31 bnr 10. På disse arealene er det produksjon av høy og innmarksbeite av hest.

Det er registrert en del arealer som er lettbrukt dyrkbar jord i nærområdet. De største områdene er tilknyttet myrområder som er dyrkbare. Flere av de dyrkede arealene i Sør- Varanger er tidligere myrområder. Det er registrerte dyrkbare områder vest og sør av utbyggingsområdet. Både planlagte kjøretraseer og evt helikopterlandingsplattform vil berøre disse myrene.

Det er ikke kommet frem at utmarksområdet benyttes til utmarksbeite i dag. Thor Gøran Henriksen, jordbrukssjef i Sør- Varanger kommune skriver at området i dag ikke benyttes til utmarksbeite men at deler av utmarka tidligere har vært benyttet til beite da det var drift på alle småbrukene.

Ut fra kriteriene som beskrevet i figur 6.21 i Statens vegvesens håndbok 140 (2006) legges det dermed til grunn at jordbruksarealene innenfor utbyggingsområdet har liten verdi.

### Skogbruk

Den største arealklassen innenfor tiltaksområdet er uproduktiv skog som også består av lavproduktiv lauvskog. Det har ikke vært befaring innenfor undersøkelsesområdet for å kartlegge skogressursene, men vår saksbehandler utarbeidet gjennom Troms skogselskap skogbruksplaner på de private skogeidommene i nærområdet i perioden 2003-2004.

Basert på tallene fra skogbruksplanleggingen så består en stor del av den eldre lavereliggende skogen av lavbonitet bjørkeskog (B8) med trehøyder rundt 7-10 meter og stående kubikkmasse 3-6 m<sup>3</sup> pr. dekar. Denne skogen er mulig å utnytte til eksempelvis vedproduksjon.

Basert på tolking av flyfoto fra Norge i bilder består arealet som er klassifisert som skrinnlendt mark av fjell/bergpartier uten skogressurser av betydning mens resterende skogarealer har utnyttbare skogressurser lett tilgjengelig fra veg.

All skog i Sør- Varanger er definert som verneskog etter skogbrukslovens §12.

Ut fra kriteriene som beskrevet i figur 6.20 i Statens vegvesens håndbok 140 (2006) legges det dermed til grunn at skogbruksarealene innenfor utbyggingsområdet har liten verdi. Verdien er i dette tilfellet høynet til liten/middels verdi da arealene ligger nær veg og skogressursene som berøres er bra sammenlignet med skogressursene ellers i denne delen av kommunen.

## 4.3 Reindrift

Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av NINA, datert 14.02.13.

### Reindriften i Reinbeitedistrikt 1-2-3 Østre Sør-Varanger

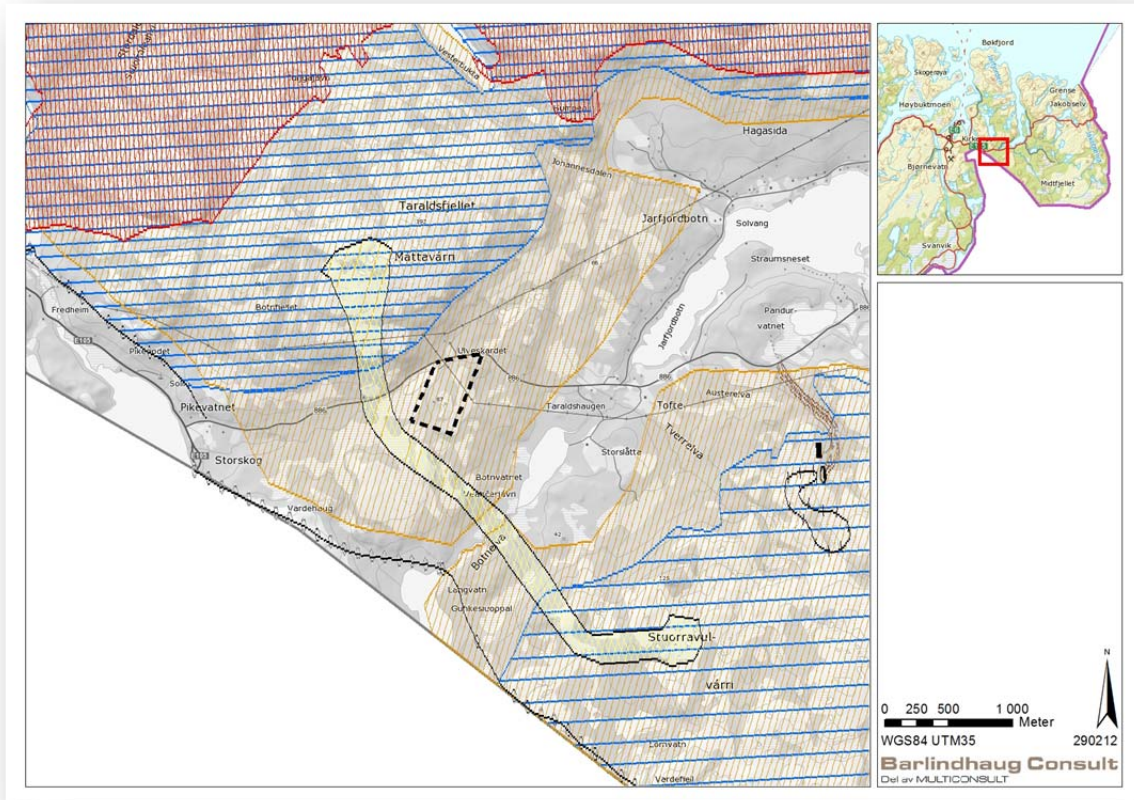
Reinbeitedistrikt 1-2-3 Østre Sør-Varanger består av 2 siida-andeler og 10 personer, og øvre antall rein er satt til 900 dyr i vårflokk (Reindriftsforvaltningen 2012).

Distriktet har kun en driftsgruppe (siida) både sommeren og vinter.

I 2010 var antallet rein i vårflokk 655 mens det var redusert til 306 i vårflokk i 2011 (Reindriftsforvaltningen 2012). Det ble slaktet 107 rein og det totale kjøttkvantumet var på 2888 kg i driftsåret 2010/2011 (Reindriftsforvaltningen 2012). Produksjonen var betydelig høyere tidligere og

reduksjonen kommer blant annet av økende tap til rovdyr. Det rapporterte tapet av rein i driftsperioden 2010-2011 var 382 rein hvorav 284 kalv. 89 % av det rapporterte kalvetapet var forvoldt av fredet rovvilt (Reindrifftsforvaltningen 2012).

I arealbrukskartet under er flyttlei markert fra oppsamlingsområdet ved Stuorravulvarri til Mattavarri og krysser de planlagte kjøretreaser for ATV uavhengig av alternativ. Beitehagen i forbindelse med slakte- og merkegjerdet ved Pandurhøyden er markert til høyre for midten av kartet. Planområdet inngår i området klassifisert som høstbeiter (gul skravur), mens området Vardefjell-Pandur er markert som vinterbeiter (blå skravur).



Utsnitt av reindrifftsforvaltningens arealbrukskart.

### Berggrunn og vegetasjon

Berggrunnen som består av gneis (Siedlecka & Nordgulen 1996, Arnesen m.fl. 2007), er flere steder dekket av tykke, kvartære løsmasser som utgjøres av morenejord (morenemasser og breelvavsetninger), foruten myr og vann (Olsen m.fl. 1996). Området er noe kupert med flere relativt bratte bergknauser. De lavereliggende delene av planområdet, dvs. ned mot Botnvatnet og Langvatnet, har en jevn helning uten store knauser. Området ligger i den nordboreale vegetasjonssonen (NB) (Moen 1998). Denne sonen dekker omtrent 90 000 km<sup>2</sup> av Norges landareal og kjennetegnes av bjørkeskog og barskog bestående av spredte, relativt låge trær. Det er spredte trær også på knausene, noe som tilsier at det mer er edafiske enn klimatiske årsaker til at knausene har liten tredekning og dermed bra beiteforhold også vinterstid.

### Planområdet relatert til reindriften i distriktet

Planområdet ligger innenfor arealet som er moderat til sterkt påvirket av luftforurensning fra smelteverkene på russisk side (Tømmervik m.fl. 1995, 2003; Jacobsen m.fl. 2004; Bjerke m.fl. 2006; Myking m.fl. 2009). Avstanden til smelteverket i Nikel er omtrent 25 km. Undersøkelser fra felter i området blant annet Ulveskardet (Bjerke m.fl. 2006; Myking m.fl. 2009) kan tyde på at det primært er vegetasjonen av lav og moser som har blitt sterkest negativt påvirket av luftforurensningen.

Jarle W. Bjerke gjennomførte feltbefaringer 6. august 2012 i forbindelse med deltemaet naturmiljø (Jakobsen m.fl. 2012). Under befaringen ble det rettet fokus mot å avklare hvorvidt området innehar naturtyper og vegetasjonstyper som er viktige for det biologiske mangfoldet og derfor ble ikke beitekvaliteter vurdert. Men all vegetasjon ble registrert samt at det ble gjort registreringer av enkelte moser, lav og sopp.

Samlet gir disse registreringene samt befaringer i forbindelse med utlegging av Schengenløypene i 2003 (Tømmervik m.fl. 2004) og eldre vegetasjons- og beiteundersøkelser (Villmo 1973, Tømmervik m.fl. 1988, Tømmervik m.fl. 2003, Hofgaard m.fl. 2004) et godt grunnlag for vurdering av områdets beiteverdi. I rapporten fra 1970 blir det fremhevet at lavbeitene i Østre Sør-Varanger reinbeitedistrikt var gode (2/3 deler var lavbeiter) men at det var noe slitasje på Midtfjellet-Korpfjellet som kan komme av en kombinasjon av reinbeiting og luftforurensning fra nikkilverkene i Nikel og Zapolyarnij. Vinterbeitekapasiteten ble satt til 1860 rein, Holmengråområdet og området nord for fylkesveien Jarfjord-Grense Jakobselv ble brukt da som nå mest som barmarksbeiter og barmarkskapasiteten ble satt til 1200 rein i vårflokk (Villmo 1973). Situasjonen i 1988 var derimot kritisk og lavbeitene var sterkt redusert på grunn av luftforurensningen fra Russland og vinterbeitekapasiteten ble redusert til under 25 % av beitekapasiteten i 1970 (Tømmervik m.fl. 1989). Lavbeitene har i perioden 1988 til 2006 vokst litt til samtidig med at utslippene fra nikkilverkene har blitt redusert (Tømmervik m.fl. 2003, Myking m.fl. 2009). I tillegg har vegetasjonen endret seg fra å være lavbærende/lavdominert til å være mer lyng og gras-dominert. Dette kommer delvis av en gjødslingseffekt da deler av røyken/utslippene tidvis har bestått av basiske stoffer som har blitt spredt inn over norske områder (Tømmervik m.fl. 2003, Myking m.fl. 2009).

Planområdet er markert som høstbeiteområde og det innehar kvaliteter som dette da det er en mosaikk av rabber og skog med litt lav i kombinasjon med lyng og gras som smyle i tillegg at det er en del frodig skog og myr (Tømmervik m.fl. 2004, Jakobsen m.fl. 2012) som utgjør viktige høstbeiter. Det øvre/maksimale reintallet for distriktet ble i 2009 fastsatt til 900 rein, hvilket trolig er i overkant av det de svake lavbeitene kan tåle på grunn av luftforurensningen fra Russland (Tømmervik m.fl. 2003, Myking m.fl. 2009). Reintallet har også de siste tiårene ligget klart under det øvre reintallet (Reindriftsforvaltningen 2012).

### Drivingslei/flyttlei

Flyttleier er spesielt vernet i reindriftsloven og Lov om reindrift av 15. juni 2007, angir i § 22 hvordan flyttleier innenfor reinbeitedistrikt skal behandles:

*”Reindriftsutøvere har adgang til fritt og uhindret å drive og forflytte rein i de deler av reinbeiteområdet hvor reinen lovlig kan ferdes og adgang til flytting med rein etter tradisjonelle flyttleier. Med til flyttlei regnes også faste inn- og avlastingsplasser for transport av reinen. Reindriften flyttleier må ikke stenges, men Kongen kan samtykke i omlegging av flyttlei og i åpning av nye flyttleier når berettigede interesser gir grunn til det. Eventuell skade som følge av omlegging av flyttlei eller åpning av ny flyttlei erstattes etter skjønn ved jordskifteretten, hvis enighet ikke oppnås. Kongen kan bestemme at også fastleggingen i detalj av den nye flyttleien skal overlates til skjønn.”*

En ”flyttlei” er ingen strikt avgrenset størrelse, men kan fra år til år variere i bredde og trasé. Reindriftsforvaltningen i NOU 1993: 34 (side 204) har beskrevet flyttleiene slik:

”Bestemmelsene bygger på det faktiske forhold at utnyttelsen av reinbeitedistriktet nødvendiggjør et (varierende) antall flyttleier så vel innenfor distriktet, som ut og inn av distriktet. Loven forutsetter at det fortrinnsvis skal benyttes ”gamle” flyttleier, og bestemmer at flyttleier ikke skal stenges. Lovens forutsetning er at så lenge reinbeitedistriktet består, så skal også de nødvendige flyttleier holdes åpne”.

Opprettholdelsen av nødvendige flyttleier er altså lovbestemt, og uavhengig av de aktuelle privatrettslige forhold på stedet. I tillegg er de nærliggende områdene rundt flytt- og trekkleier svært viktige under drivingen og flytting av rein (Svonni 1983, 1986).

I følge arealbrukskartet så går det en flyttlei gjennom planområdet og det er vel den viktigste flyttleia i distriktet da den markerer korridoren mellom barmarksbeitene på Holmengråhalvøya og vinterbeitene fra Vardefjell-Pandur og østover. I tillegg har lavbeitene i Taraldsenfjellet (også markert som

vinterbeite) og nordover Holmengråhalvøya tatt seg opp på grunn av reduksjon i luftforurensningen fra Russland og distriktet vurderer å bruke deler av Holmen-grå også vintertid (Jan Egil Trasti personlig meddelelse 8. januar 2013). Det er også avsatt et viktig oppsamlingsområde (vist med sort) på Pandurhøyda og reinen blir drevet fra Holmengråhalvøya langs med flyttleia over fylkesveien ved Ulveskardet og over mot Pandurhøyda. Det er derfor av stor viktighet at man unngår forstyrrende elementer i og ved flyttleia.

Men flyttleier har blitt utbedret før med gode resultater som blant annet i Bindal (Kappfjell-Bindal reinbeitedistrikt) og i Sulitjelma (Balvatn reinbeitedistrikt). I begge de nevnte tilfeller har man ryddet, laget klopper og bruer og sågar sprenget ut vei for å lette flytting og driving av rein. I Sulitjelma laget man en bru over en vinter-åpen elv (åpent løp fra kraftstasjon) og her har reinen tatt brua i bruk som en naturlig trekkvei (Per Olof Blind, pers. med. 2005).

#### 4.4 Naturmiljø

Følgende er hentet fra egne delutredninger utarbeidet av NINA, datert 18.02.13 og Akvaplan niva, datert 06.02.13.

##### Vegetasjon

Området er lite påvirket av direkte inngrep, samtidig som det har intakte landskapsformasjoner. Vegetasjonen innenfor området er typisk for store deler av det gneisdominerte Øst-Finnmark. Vegetasjonstypene og naturtypene er vidt utbredte og kan ikke føres til noen av de typene som er vurdert som viktige/svært viktige, dvs. regionalt til nasjonalt viktige (Direktoratet for naturforvaltning (2007) eller som truede (Lindgård og Henriksen 2011). Gammel lauvskog er en naturtype som vurderes som viktig, og en viktig utforming innen denne naturtypen er gamle ospesholt. Et aspekt som framheves som svært viktig for gamle ospesholt er stor andel dødt trevirke, samt at mange lav og moser kan vokse på osp. Ospesholtene innenfor planområdet hadde svært lite epifyttisk vegetasjon av lav og moser. Samtidig var det få synlige læger. De fleste ospesholtene bestod av tynnstammede trær, tilsynelatende med marginale livsvilkår. Osp er et særdeles tallrikt treslag i Sør-Varanger, spesielt i Pasvikdalen. Basert på dette vurderer vi det mest vitale ospesholtet i lia ovenfor Langvatn til å være av lokal viktighet som følge av dets volum (høyde og tykkelse) og en viss forekomst av læger. Over tid kan det tenkes at også epifyttvegetasjonen kan komme tilbake hvis luftforurensningen holdes på et lavt nivå. Inkludert i dette området er den omkringliggende bjørkeskogen som også har til dels grove stammer og som kan defineres som gammel lauvskog.

Furuskogen er dominert av relativt tynnstammede trær. Hist og her står enkelttrær som har langt større diameter og høyde. Men slike store trær danner ikke større holt. Disse enkelttrærne indikerer størrelsespotensialet for furua i dette området. At det ikke er flere slike trær tyder på at furua har vært utsatt for omfattende hogst. De få synlige stubbene indikerer imidlertid at dette kan være langt tilbake i tid. Samtidig er det svært lite død ved av furu. Vi tolker derfor furuskogen til ikke å kunne inngå innenfor rammene for den prioriterte naturtypen gammel barskog.

Sumpskogen langs en liten bekk som renner fra Ulveskardet og ned mot Botnvatnet har potensial for en viss artsriksdom blant moser og insekter. Befaringene viste at denne skogen også er mye brukt av elg. Denne skogen anses også å være av lokal, dvs. liten verdi.

Myrflata fra Tjønna og sørvestover utgjør et betydelig areal. Den er likevel ikke blant de største våtmarksområdene i den nordøstre delen av kommunen (jfr. temaet «Våtmarker» hos Miljøstatus; [www.miljostatus.no/kart/](http://www.miljostatus.no/kart/)). Samtidig er det ikke funnet sjeldne botaniske arter på denne myrflata. Dens intakthet, størrelse og funksjon for fauna medfører likevel at den vurderes å være av lokal verdi, dvs. liten verdi.

Ingen rødlistede eller regionalt sjeldne arter ble registrert. Registreringene er imidlertid ikke ment å være uttømmende. Dette gjelder spesielt for de mer tidkrevende organismegruppene. Potensialet for rødlistede arter av moser, lav og sopp virker å være begrenset, bl.a. pga. mangelen på rikere berggrunn, lang tids påvirkning fra luftforurensning, og tidligere tiders uttak av skog. Heller ingen rødlistede karplanter,



moser, sopp eller lav ligger inne for nærområdet i Artskart. Det er generelt svært få registreringer i Artskart fra planområdet og omkringliggende områder.

Det er ikke registrert områder som omfattes av Ramsarkonvensjonen, ref kommunestyrets vedtak den 12.12.12.

### Dyreliv

Det ble ikke registrert så mange arter som forventet under befaringene i 2012, men dette kan ses i sammenheng med den dårlige hekkesesongen for fugler i store deler av Norge dette året. Årsaken til dette antas å ha sammenheng med effektene av smågnagerårene som var i 2010-11, samt snøfall på våren/forsommeren 2012. Opplysninger om tidligere observasjoner gjør at artslista likevel er relativt høy. Til sammen 74 fugle- og 12 pattedyrarter er kjent registrert innenfor plan- og influensområdet, og av disse er det henholdsvis 13 og fire rødlistearter. For noen av de rødlistede fugleartene har vi ikke sikre indikasjoner at plan- og influensområdet er viktig for arten, men at det heller er snakk om tilfeldige observasjoner (hønsehauk, slagugle, lappugle). Noen av observasjonene er såpass gamle at det er usikkert hva som er dagens status, og noen av artene er iflg lokalbefolkningen også forsvunnet fra f.eks Tjønnna og i de tilgrensende myrområder de senere år. Dette gjør at er vi usikre på status hos noen rødlistearter i dag (storlom, fjellmyrløper, brushane, hettemåse, fiskemåse og lappsanger), og dermed hvor viktig området er for disse.

Plan- og influensområdet ligger langt nord og øst i landet. Sjansen for innslag av arter med mer østlig og begrenset nasjonal utbredelse er derfor relativt stort. Potensialet med hensyn til interessante, sjeldne fugler i området er også tidligere definert som stort (Jacobsen m.fl. 2004).

### Botnelva

Vannkvaliteten i Botnelva var preget av lav pH og forholdsvis høye verdier av næringsalter (total fosfor og total nitrogen), organisk karbon og farge, samt lav kalsiumverdi. Dette er trolig naturlig for vassdraget som har avrenning fra myrområder og med kalkfattig berggrunn i nedslagsfeltet.

Begroingsundersøkelsene viser at Botnelva er i god økologisk tilstand i forhold til eutrofiering og forsurening.

Bunndyrsamfunnet hadde forholdsvis få arter og moderat miljøtilstand.

Elva har en god reproduserende bestand av elvemusling.

Ungfisk av ørret bestående av flere årsklasser ble registrert. Det er ikke noe som tyder på at aktiviteter i nedslagsfeltet har negativ innflytelse på rekruttering, vekst og overlevelse av ungfisk i elva. Det ble registrert anadrom ørret (sjørret) i vassdraget.

### Jarfjordbotn

Øvre del av fjæresonen var dominert av blæretang i indre del, og en blanding av blæretang og grisetang i ytre del ved Straumsnes. Det var stor utbredelse av alger, mest sannsynlig *Cladophora* sp. Som kan forekomme i større mengder i områder preget av brakkvann som samtidig er påvirket av kloakk/landbruks-avrenning.

Sedimentet i Jarfjordbotn bestod av bløt, mørk grå – sort leire og silt. Lukt av H<sub>2</sub>S (hydrogensulfid) indikerer et høyt innhold av organisk materiale i sedimentet og nedbrytning under anaerobe forhold.

Tilstedeværelsen av alger og kvaliteten på sediment i den grunne og brakke Jarfjordbotn er nok delvis naturlig for området. Algeforekomsten og sedimentkvaliteten indikerer at området er noe belastet av næringsalter fra nedslagsfeltet i nærområdet.

## 4.5 Kulturminner og -miljø

Sametinget gjennomførte etter koordinering med Finnmark fylkeskommune befaring av tiltaksområdet den 12. og 13.07.12.

Det oppgis i brev av 19.07.12, at det under befaringen ikke ble påvist automatisk fredete kulturminner som vil være til hinder for tiltaket.

Det ble imidlertid registrert 2 mulige barktakingsspor i furu, som har fått Id 157712 og Id 157713 i Riksantikvarens kulturminnedatabase. Barktakingsspor er kulturspor i trær fra barking og skaving av innerbarken av trærne, og har i innlandsområder med gammel furuskog tidligere vært brukt av samer som kosttilskudd. Innerbarken av furua var en viktig ernæringsmessig ressurs som blant annet beskyttet mot skjorbuk på grunn av sitt relativt høye innhold av C-vitamin.

#### 4.6 Andre miljøforhold

##### Grunnforurensning

Følgende er hentet fra en historisk miljøkartlegging utarbeidet av Multiconsult, datert 21.03.12.

Følgende opplysninger gir grunn til mistanke om grunnforurensning på området:

- Kamphandlinger under 2. verdenskrig i området. Sivile har i senere tid rapportert om funn av eksplosiver i området.
- Et utsprengt krater i området hvor grensevaktstasjonen planlegges bygd. Krateret er benyttet som dumpingplass for bilvrak og avfall.
- Det er observert tomme hylser på terrengoverflaten langs den utfylte grusvegen ved FV886. I følge Forsvarsbygg kan det ha stått artilleri langs vegen.
- Sannsynlighet for ammunisjonslager langs stien i den vestlige delen av området.

Det anbefales at det foretas en miljøteknisk grunnundersøkelse i området. Før miljøundersøkelser kan igangsettes må området klareres av Forsvaret med hensyn til eksplosiver og ammunisjon.

#### 4.7 Trafikkforhold

Tiltaksområdet ligger langs FV886, som ifølge Vegdatabanken har en ÅDT på 500-1000, og fartsgrense på 80 km/t. Ny atkomst er planlagt i samme område som en eksisterende markavkjørsel.

#### 4.8 Friluftsliv og annen utmarksbruk

Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av Multiconsult, datert 14.02.13.

##### Overordnet grønnstruktur

Tiltaksområdet grenser til store utmarksområder med variert skogsterreng.

Selve grensestasjonen ligger relativt nært fylkesvegen, og om lag 1,5 km fra riksgrensen mot Russland (i luftlinje).

Området er ikke opparbeidet som en del av en overordnet grønnstruktur, men tilgjengelig på linje med annen utmark.

##### Opplevelseskvaliteter

Separate delutredninger har i liten grad avdekket denne typen verdier knyttet til landskap (Multiconsult AS), naturmiljø (Norsk institutt for naturforskning) eller kulturminner (Sametinget) innenfor området.

Siden området ligger nærmere enn 1 km fra tekniske inngrep, regnes det følgelig heller ikke som urørt (Direktoratet for naturforvaltning, INON.01.03).

##### Egnethet

Selv om her således ikke er registrert særskilte opplevelseskvaliteter, har området forutsetninger/kvaliteter som gjør det egnet i forhold til rekreasjon, sanking av bær etc.

Dette bekreftes av både naboer og kommunen.

Områdene på begge sider av fylkesvegen må kunne karakteriseres som vegnære rekreasjonsområder.

Med bakgrunn i at en tidvis hører både vegtrafikk og rotorlyd fra helikoptertrafikk i området, er det viktig å påpeke at dette ikke er et urørt naturområde.

### Tilgjengelighet

Planområdet er lett tilgjengelig fra fylkesveg 886.

Via eksisterende driftsavkjørsel vis av vis gården Ulveskardet, går det en traktorveg og deretter sti innover i planområdet.

### Eksisterende bruk og brukere

Området benyttes i dag til generell rekreasjon, bl.a. turgåing og bærplukking.

Utmarka generelt og tiltaksområdet spesielt, brukes primært av grunneiere og lokalbefolkningen, og i liten grad av tilreisende eller kommunens øvrige innbyggere.

### Alternative områder

På samme måten som i det meste av Nord-Norge, er det i Sør-Varanger potensielle friluftsområder over alt utenfor bebyggelsen.

Området synes ikke å skille seg vesentlig fra annen utmark, hvilket innebærer at det finnes andre områder i Storskog/Jarfjord, med tilsvarende forutsetninger i forhold til rekreasjon, høsting m.v.

### Tradisjonell samisk utmarksbruk og næringsutøvelse

I Sametingets retningslinjer er det nevnt en del aktiviteter som er vurdert å omfattes av begrepet tradisjonell samisk bruk av utmark (ikke uttømmende):

- Jakt- og fangstområder
- Fiskeplasser
- Multemyrer
- Sennagressplasser
- Drikkevannskilder
- Beitearealer i utmark
- Utmarksslåtter

I forbindelse med oppstart av planarbeidet, var verken kommunen eller forslagsstiller kjent med at området benyttes særskilt av urbefolkningen ifbm tradisjonell utmarksbruk eller næring.

Ut fra dette ble det lagt til grunn at dagens bruk av området skal avklares nærmere i dialog med kommunen, grunneiere og evt organisasjoner.

Sametingets saksbehandler slutter seg dette i e-post datert 16.04.12:

*«Fordi det dreier seg om en omstrukturering av eksisterende aktivitet, og de planlagte tekniske inngrepene er av en relativt beskjedne karakter så vil vi ikke be om at det foretas noen utredninger utover det dere selv foreslår.»*

Ut fra dette er forholdet til tradisjonell samisk bruk av utmark formulert slik i planprogrammet:

*«Verken kommunen eller forslagsstiller er kjent med at området benyttes særskilt av urbefolkningen ifbm tradisjonell sanking, høsting eller jakt. Se mer under avsnitt 7.3 Friluftsliv.»*

I forbindelse med selve planarbeidet ble spørsmålet tatt opp pånytt.

Verken kommunens miljøvernrådgiver Sarajärvi eller leder av reinbeitedistrikt 1-2-3 Trasti er kjent med at området har vært nyttet i forbindelse med tradisjonell samisk bruk av utmark.

Beskrivelsene i de neste avsnittene i forhold til bruk av området, er basert på dialog med nevnte Sarajärvi og Trasti, naboene Nilsen og Jensen, samt Fefo's utmarksforvalter Borthen Nilsen.

### Jakt og fangst

Selv om vi ikke er gjort kjent med at området benyttes særskilt av urbefolkningen, må det antas at området benyttes på linje med andre liknende vegnære områder, hvor det er relativt enkelt å finne parkeringsmuligheter.

Knut Tharaldsen, som eier en mindre eiendom nord for fylkesvegen (29/57), uttalte følgende i forbindelse med høring av planprogrammet: «Da dette området er så innholdsrikt av bær og fugleliv, er det mye brukt av sivilbefolkningen i Sør-Varanger til bærplukking, jakt og fiske (friluftsområde). (..)»

Gustav Nilsen, som eier naboeiendommen vest for Botnelva (29/5), uttalte bl.a. følgende i forbindelse med høring av planprogrammet:

- Det er et yrende liv med et ukjent antall harekull i området.
- Sist år registrert to revekull på egen eiendom.
- Det er elgtrekk og beiteområde på vår eiendom gjennom det meste av året, også i jakttiden.
- Flere rypekull på egen eiendom, og tilsvarende i øvrige nærområder.

Pr telefon den 08.01.13 og 09.01.13 gjentok Nilsen at det er et svært variert dyreliv i området, også bjørn og bisamrotte. Det blir i noen grad jaktet i området. Området nyttes primært i forbindelse med bærplukking og fiske.

Ture Jensen, som eier eiendommen øst for Botnelva (31/2), bekreftet pr telefon den 09.01.13 at området primært nyttes i forbindelse med bærplukking og fiske. I tillegg jaktes elg i et vald som omfatter flere private eiendommer øst for Botnvatnet. Omfanget av småviltjakt er meget begrenset.

Selve tiltaksområdet ligger vest for et privat elgvald på østsiden av Botnelvassdraget, som igjen ligger vest for jaktområde 25 Karpdalen. Jaktområde 24 Stordalen ligger nord for fylkesvegen.

Med tanke på småviltjakt, inngår det aktuelle området i jaktfelt 6 Karpdalen. Selv om det ikke finnes detaljert statistikk knyttet til de enkelte jaktfeltene, vurderer Fefo's saksbehandler Borthen Nilsen jaktrykket i området som svært lavt.

Basert på ovennevnte opplysninger foregår, om noen, en meget begrenset jakt i tiltaks- og influensområdet.

### **Fiske**

Ut fra opplysninger fra de større grunneierne langs vassdraget er det et godt fiske i Botnelva og Botnvatnet, med forekomster av ørret, sjøørret og røye.

Årlig utøves av grunneierne et betydelig fiske som matauk/næringsfiske, primært på ettersommeren.

Det foregår ikke salg av fiskekort.

### **Sanking av bær og sopp**

Selv om vi ikke er gjort kjent med at området benyttes særskilt av urbefolkningen, må det likevel antas at området benyttes på linje med andre liknende vegnære områder, hvor det er relativt enkelt å finne parkeringsmuligheter.

Basert på opplysninger fra både de større grunneierne og kommunen, er det primært lokalbefolkningen som benytter området i forbindelse med høsting av naturens goder.

## **4.9 Teknisk infrastruktur**

Kfr beskrivelse i avsnitt 7.10.

## **4.10 Risiko- og sårbarhet**

Kfr beskrivelse i avsnitt 6.12.

## 5. Beskrivelse av utbyggingsplanene

I tråd med fastsatt planprogram, redegjøres nedenfor for prosessen som endte med at foreliggende lokasjon ved Ulveskardet ble valgt for etablering av en ny GSV grensestasjon nord.

### 5.1 Framtidig organisering av grensevakt

Helhetsplanen for Høybuktnoen ble ferdigstilt av Forsvarsbygg i januar 2008.

Samtidig med helhetsplanen, ble det utarbeidet en konseptstudie for framtidig organisering av grensevakt, kalt Grensevakt 2010. Denne konkluderte med at den beste løsningen var å bygge to nye grensestasjoner.

Da et av målene med Grensevakt 2010 var å redusere kontrollspennet for grensekompanisjefen som hadde ansvar for 196 km grenselinje, ble en naturlig konsekvens å dele grenselinjen i to ansvarsområder. Disse ansvarsområdene ble da på omtrent 100 km hver og ble benevnt Nord og Sør. Endelig skille mellom disse ansvarsområdene er ikke besluttet, men dagens skille går ved Boris Gleb demning.

Som en naturlig konsekvens av inndelingen i to ansvarsområder ble det også vurdert at grensestasjonen, hvor avdelingen som hadde ansvar for grenseovervåkingen var forlagt, fysisk burde plasseres på et sted som ga best utgangspunkt for oppdragsløsningen. Med dette menes blant annet:

- Lokalisering i nærhet av kjerneområdet av ansvarsområdet.  
Kjerneområdet er den delen av ansvarsområdet hvor trusselen for brudd på grenselovgivning er aller høyest. En slik plassering sørger for at en stor del av styrken er utgangsgruppert der hvor det er mest sannsynlig et det er bruk for den og at dette igjen reduserer utrykningstiden. Ut fra gjeldende trusselvurdering er kjerneområdet i Sør definert som området Svanvik og kjerneområdet i Nord definert som området rundt Storskog.
- Lokalisering i tilknytning til en vei som er åpen hele året.  
Dette vil lette logistikken kraftig da en kan benytte hjulkjøretøy i transport av personell og materiell hele året. Dette utelukket dermed de eksisterende grensestasjonene på Korpfjell og Grense Jakobselv som utgangspunkt for nye grensestasjoner da disse er uten veiforbindelse seks måneder i året.
- Tilgjengelighet for publikum.  
Det er et uttalt mål at stasjonen skal lokaliseres og bygges på en slik måte at de er åpne og tilgjengelige for publikum.

I Regjeringens Plan av 12.03.09 «Nye byggesteiner i nord - Neste trinn i Regjeringens nordområdestrategi» slås det fast at nordområdene er Norges viktigste strategiske satsingsområde.

Med bakgrunn i den militærfaglige vurderingen/tilrådingen i Grensevakt 2010 uttales der følgende: *«Det er Regjeringens målsetting å effektivisere, og forbedre grensevakt. I den forbindelse er det foreslått å erstatte dagens seks grensestasjoner med to større grensestasjoner som dekker hver sin halvdel av grensestrekningen i Sør-Varanger. Det innebærer å bygge to nye grensestasjoner. En løsning med to grensekompanier som opererer ut fra to større grensestasjoner vil tilrettelegge for konsentrasjon av kompetanse og reduksjon av det totale antallet administrative oppgaver. En slik ordning vil frigi befalsressurser fra administrative oppgaver til økt operativ virksomhet. Den vil også gi økt evne og kapasitet for gjennomføring av risikovurderinger og analyse av relevant informasjon ved at det etableres to større fagmiljøer.»*

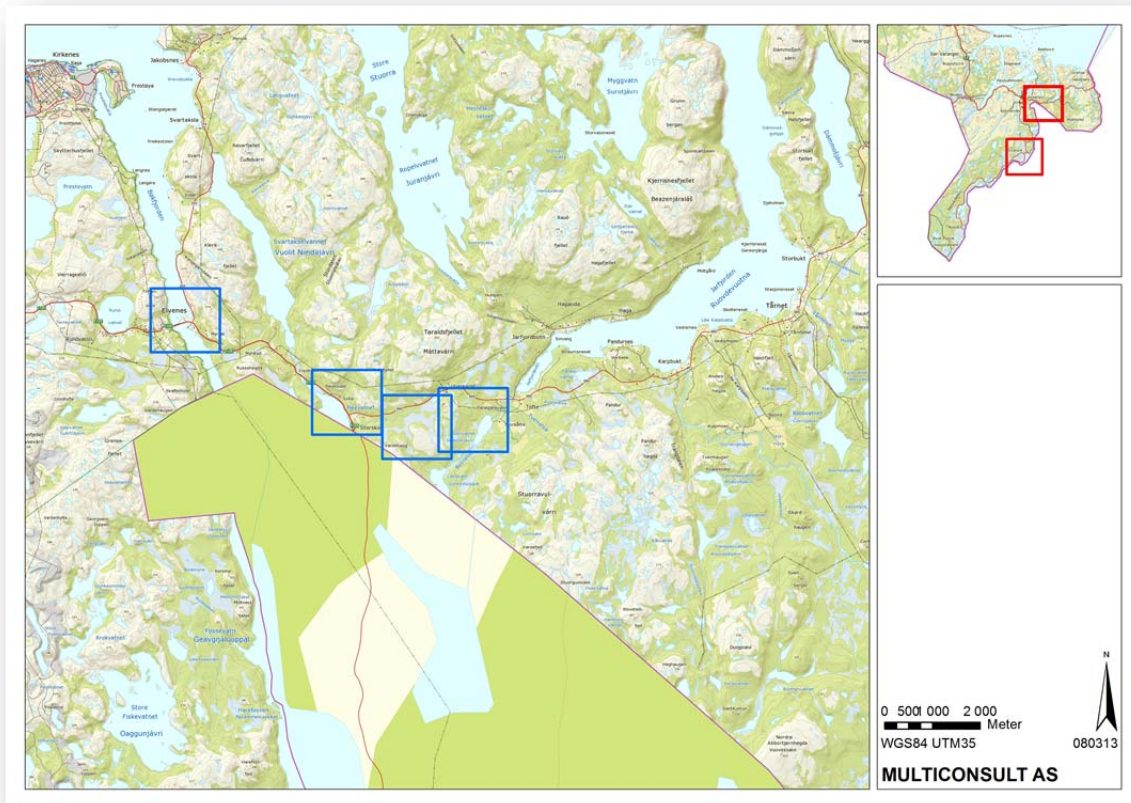
### 5.2 Valgt konsept

Med bakgrunn i Grensevaktstudien 2010 og Regjeringsdokument «Nye byggesteiner i nord – Neste trinn i Regjeringens nordområdestrategi» er det forutsatt at seks gamle stasjoner erstattes av to nye, hvorav stasjonene skal ha ansvar for hver sin halvdel av grensestrekningen i Sør-Varanger.

Dette har vært styrende for videre vurdering av alternativer for lokalisering av grensestasjon nord (grensestasjon sør er pr 2013 under etablering ved Svanvik).

Stortinget besluttet i 2011 å etablere de to nye stasjonene iht Regjeringens forslag; den ene i Svanvik og den andre på Storskog.

De aktuelle områdene er vist med rødt i skissen under.



Skisse som viser plassering av hhv Svanvik og Storskog (rødt), og aktuelle lokasjoner for grensestasjon nord (blått).

### 5.3 Om lokalisering av GSV grensestasjon nord

Det er særlig to hensyn som er tillagt vekt i vurdering av alternativer for lokalisering av grensestasjon nord – Forsvarets behov og forholdet til reindriftsnæringen.

Når det gjelder *Forsvaret*, er følgende forhold vektlagt:

- Avstand til grensa/ Schengentraseen
- Driftsmessige forhold som f.eks.:
  - Utrykningstid (nærhet) til kjerneområdet av Storskog. Det vurderes at en avstand på over 5 km fra Storskog vil være for lang med tanke på å sikre tilstrekkelig kort utrykningstid. Dette medfører at posisjoner lengre øst for Ulveskardet gradvis blir mindre egnet.
  - Samtidig tilstrekkelig langt unna Storskog til at den nye grensestasjonen ikke kommer i konflikt med en fremtidig utbygging av nytt Grensepasseringsstad.
  - Tilgang til eksisterende Schengen-trasè for lette terrengkjøretøy.
  - Grensevaktens mobilitet er basert på lette terrengkjøretøy sommer og vinter. Dette er materiell som Grensevakten av trafikale og sikkerhetsmessige årsaker ønsker skal nyttes så lite som mulig på trafikkerte veier. En etablering øst for Elvenes bru vil lette logistikken rundt lette terrengkjøretøy/vinter. I praksis betyr dette at en søker å unngå å måtte laste

snøscootere med sleder på bilhengere for å kjøre disse over Elvenes bru 3-5 km, for deretter å laste av før en kan starte en patrulje.

- Lokalisering i tilknytning til en vei som er åpen hele året.
- Tilgjengelighet for publikum.

Når det gjelder *reindrifta*, vil en etablering berøre reinbeite, nesten uansett beliggenhet. For reindrifta er det derfor primært forholdet til eksisterende drivlei/flyttlei som har vært avgjørende.

I tillegg har følgende forhold vært vurdert:

- Grunneier
- Grunnforhold
- Trafikale forhold
- Naboskap

Etter en innledende screening knyttet til ovennevnte kriterier, ble følgende lokasjoner undersøkt nærmere mtp etablering av grensestasjon nord:

- Elvenes
- Storskog
- En lokasjon ca 1 km øst for Storskog
- Ulveskardet

#### 5.4 Vurdering av de aktuelle lokasjonene

I lys av ovennevnte kriterier vurderes de aktuelle lokasjonene i tabellen under. De ulike alternativene er vist med blått i skissen foran.

Lokasjon	Pluss	Minus
Elvenes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mye tilgjengelig infrastruktur</li> <li>• Reguleringsplan avklart</li> <li>• Avklarte grunneierforhold</li> <li>• Helårsvei til stasjonen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Må krysse Elvenes bro for å komme til Storskog og LTK trasè</li> <li>• Må benytte E105 for å nå store deler av ansvarsområdet, sikkerhet for mannskaper, økt trafikk.</li> <li>• 6 km til Storskog</li> <li>• Eksisterende stasjon må mulig rives før ny kan bygges</li> </ul>
Storskog	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0 km til Storskog</li> <li>• Utmerket tilgang til LTK trasè</li> <li>• Noe tilgjengelig infrastruktur</li> <li>• Helårsvei til stasjonen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potensiell konflikt med utbyggingen av Politiets grensepasseringssted</li> <li>• Utfordrende grunneierforhold</li> <li>• Potensiell uklarhet overfor publikum pga for stor nærhet til Politiets grensepasseringssted</li> </ul>
1 km øst for Storskog	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 km til Storskog</li> <li>• Øst for Elvenes bro</li> <li>• God tilgang til LTK trasè</li> <li>• Helårsvei til stasjonen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konflikt med drivlei for rein</li> <li>• Lite tilgjengelig infrastruktur</li> <li>• Utfordrende grunneierforhold</li> </ul>
Ulveskardet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 km til Storskog</li> <li>• Øst Elvenes bro</li> <li>• God tilgang til LTK trasè</li> <li>• Avklarte grunneierforhold</li> <li>• Helårsvei til stasjonen</li> <li>• God atkomstsituasjon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lite tilgjengelig infrastruktur</li> </ul>

## 5.5 Nærmere om valgt lokalisering

Tiltakshaver har under hele prosessen hatt tett og god dialog med Reinbeitedistrikt 1-2-3, og kommet frem til løsninger som gir rom for begge parters behov.

Så tidlig som i 2008 ble det oppnådd enighet med distriktet om en plassering av ved Ulveskardet i stedet for andre lokaliseringer nærmere Storskog.

Relokalisering ble gjort av hensyn til drivingsleia/flyttleia som benyttes i forbindelse med trekk fra vinterbeite til sommerbeite, og ved driving fra sommerbeite til slakteplassen ved Pandur.

Som det framgår ovenfor, vil en plassering ved Ulveskardet løse Forsvarets behov på en tilfredsstillende måte.

I tillegg er det flere forhold som taler for en plassering ved Ulveskardet:

- Tomta berører ikke private grunneiere, kun FeFo's eiendom.
- God og fast byggegrunn.
- Gode forutsetninger for å etablere trafikk sikker adkomst og kryss fra fv 886.
- Beliggenheten berører få faste boenheter.
- Tomta gir rom for attraktiv og fin beliggenhet for ny grensestasjon, hvilket har betydning for Forsvarets virksomhet og rekruttering til grensevaktjenesten.



## 6. Beskrivelse av planforslaget

### 6.1 Nærmere om GSV grensestasjon nord

#### Bebyggelse

Prosjektet skal dekke grensevaktens samlede behov for forlegning og operasjonsbase.

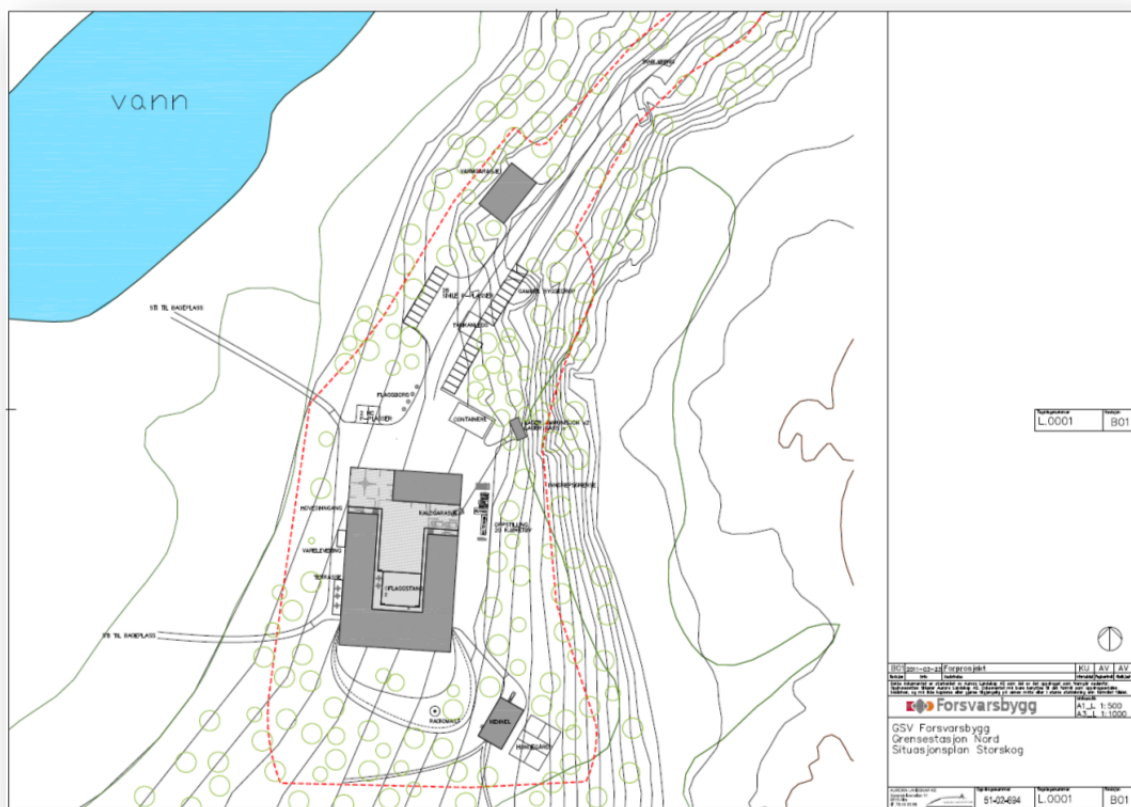
Det bygges et "flerbrukshus" som hovedbygg, med forlegning, lager/depot, treningsfasiliteter, operasjonsrom, auditorium, forpleining, garasjeplass, samt muligheter for å drive vedlikehold. Bygget vil ovenfra se ut som en "åpen firkant" med et skjermet gårdstun på innsiden. Selve stasjonsbygningen var i forprosjektfasen på ca 2500 m<sup>2</sup> (BTA).

I tilknytning til grensestasjonen må det etableres en frittliggende kennel for hundeevipasje samt kaldgarasjering/carport for oppstilling av kjøretøyer. Hundegården vil bli inngjerdet.

Stasjonen vil ha tilgang til drivstoff som etableres som en del av "basen". Til hele basen vil det bli etablert nødvendig infrastruktur.

Etablering av ny grensestasjon ved Ulveskardet innebærer ikke etablering av nytt vakttårn.

Foruten hundegården, etableres heller ikke gjerder i området.



*Situasjonsplan fra forprosjekt datert 26.03.11.*

#### Atkomstveg

Adkomst til anlegget er planlagt fra nord langs en ny adkomstveg. I forprosjektrapport datert 26.03.11 framgår videre at det etableres en kjøreplass langs østfasaden av bygget mot kennelen. Det er kjøreadkomst til garasjer, hundekennel og ammunisjonslager, og adkomst med snumuligheter for buss foran hovedbygget.

### Parkering

Langs adkomstvegen planlegges en parkeringsplass med kapasitet for 26 sivile p-plasser.

2 HC plasser er lagt rett imot hovedinngangen. Langs østsiden av bygget er det oppstillingsplass for øvrige kjøretøyer.

### Utfartsparkering

Parkeringsplasser langs atkomstvegen vil også kunne benyttes som utfartsparkering for allmenheten så lenge dette ikke er til hinder for Forsvaret.

### Kjøretrasé

Det vil være behov for å etablere en trasé mellom grensestasjonen og eksisterende «Schengen-trasé» langs grensen. Traséen nyttes helårlig ifm grensevakttjenesten.

Ut fra erfaringer med liknende anlegg, vil traséen bli bygget som en trekonstruksjon/klopp, stedvis med geonett under.

I utgangspunktet er det ikke vurdert som nødvendig at reguleringsplanen omfatter den nye traséen, dvs at en etablering vil kunne behandles som en byggesak. Evt virkninger ved en etablering vil imidlertid bli vurdert som en del av dette planarbeidet.

Følgende alternativer for etablering av en ny trasé har vært vurdert:

- Alternativ 1 – Vestre linje
- Alternativ 2 – Østre linje

Alternativene er vurdert i samråd med Reinbeitedistrikt 1-2-3. Planprosessen har kommet frem til et alternativ som er akseptabel for begge parter. Driftsavtale er inngått mellom Reinbeitedistriktet og Forsvaret v/GSV. Avtalen har som formål å avklare driftsmessige forhold for å unngå konflikt mellom reindriftsinteresser og Forsvaret.

### Helikopterlandingsplass

Selv om det pr i dag ikke er avklart om det skal etableres helikopterlandingsplass i tilknytning til grensestasjonen, tas det i planarbeidet høyde for dette.

For en framtidig landingsplattform (LP) gjelder følgende krav i forhold til sikkerhet:

- Selve LP må være 11 x 11 m (betongsokkel).
- LP må ligge minimum 75 m fra ytterkant av nærmeste bygg.
- Rett utenfor hvert hjørne skal det være markeringslys. (må kunne slås av og på)
- Vindpølse som er godt synlig fra helikopter (kan monteres på mast e.l ved selve stasjonen).

Følgende alternativer for plassering av en evt landingsplattform har vært vurdert:

- Alternativ 1 – på fjell øst for stasjonen
- Alternativ 2 – på myr vest for stasjonen

Det legges opp til at inn-/utflyging skjer mot sør, slik at virkningene for fugleliv og naboer minimeres.

## 6.2 Arealbruk

Planområdet er disponert til følgende formål:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
  - Kjøreveg (2011)
  - Annen veggrunn – grøntareal (2019)

- Forsvaret
  - Forlegning/leir (4030)
- Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift
  - LNFR-areal (5100)

I planen er angitt følgende hensynssoner:

- Frisikt (140)
- Bevaring naturmiljø (560)

### **Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

Planen legger til rette for å etablere en kryssløsning ved fylkesveg 886 som er i tråd med føringer fra Statens vegvesen, kfr avsnitt 6.9.

### **Forsvaret**

Området har et areal på ca 210 daa og utgjør hoveddelen av planområdet.

Utnyttelsen er begrenset til 2.000 m<sup>2</sup> (BYA), som er vurdert å gi tilstrekkelig handlingsrom for å legge til rette for aktuell bruk.

Arealet skal dekke grensevaktens samlede behov for forlengning og operasjonsbase. Det bygges et "flerbrukshus" som hovedbygg, med forlegning, lager/depot, treningsfasiliteter, operasjonsrom, auditorium, forpleining, garasjeplass, samt muligheter for å drive vedlikehold. Bygget vil ovenfra se ut som en "åpen firkant" med skjermet gårdsrom på innsiden.

I tilknytning til grensestasjonen må det etableres en frittliggende kennel for hundeevipasjene samt kaldgarasjering/carport for oppstilling av kjøretøyer.

Stasjonen vil ha tilgang til drivstoff som etableres som en del av "basen".

Til hele basen vil det bli etablert nødvendig infrastruktur.

Selv om det pr i dag ikke er avklart om det skal etableres helikopterlandingsplass i tilknytning til grensestasjonen, legges det i planen tilrette for dette. En etablering av evt helikopterlandingsplattform forutsettes å skje i tråd med støyvurdering fra SINTEF-rapport A23985.

Som beskrevet under avsnitt 6.10, legger planen videre til rette for at allmennheten kan benytte opparbeidede plasser langs atkomstvegen som utfartsparkering. Og planområdet forøvrig skal, så lenge det ikke er til hinder for Forsvarets virksomhet, være tilgjengelig for allmennheten.

### **Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift (LNFR)**

Området er avsatt til LNFR-areal, hvor det tillates etablert kjøretrasé (for Forsvaret).

Den definerte sonen har tatt utgangspunkt i en trasé som ble befart sammen med GSV og reinbeitedistrikt 1-2-3 den 03.10.12. Bredden er satt ut fra behovet for en viss fleksibilitet ved valg av endelig trasé.

Det stilles i bestemmelsene krav om at det ved valg av endelig trase skal legges vekt på å minimere virkninger for naturmiljø og samiske kulturminner.

### **Hensynssone - frisikt**

I tråd med vegnormalene avsettes i planen frisiktsoner i tilknytning til nytt kryss, kfr avsnitt 6.9.

### **Hensynssone – bevaring naturmiljø**

Ut fra hensynet til naturmiljø, kfr avsnitt 6.6, avsettes i planen en sikringsone mellom stasjonen og hhv vann/myr mot vest og fylkesvegen mot nord.

### **6.3 Landskap**

Det er redegjort for landskapsverdier i avsnitt 4.1 og utbyggingsplanenes betydning for disse i avsnitt 7.2.

For å dempe inntrykket i forhold til omgivelsene, foreslås at det i forbindelse med etterfølgende prosjektering av framtidig bebyggelse skal søke å finne avdempede og tilpassede løsninger mtp farge-, lys- og materialbruk.

Det samme gjelder ifht estetisk utforming av framtidig bebyggelse.

Avsatt hensynssone mot fv 886 vil bidra til å dempe innsyn mot grensestasjonen.

Dette følges opp gjennom planens bestemmelser.

### **6.4 Landbruk**

Det er redegjort for landbruksverdier i avsnitt 4.2 og utbyggingsplanenes betydning for disse i avsnitt 7.3.

I følge skogbrukslovens § 11 skal kommunens skogmyndighet meldes/varsles ved eventuelle større tiltak som flatehogst i grøntområder, friområder, spesialområder og lignende. Dette vurderes ikke å være tilfelle i denne saken.

Ifht utbygging legges det vekt på at eksisterende vegetasjon bør bevares i størst mulig grad.

Sistnevnte følges opp gjennom planens bestemmelser.

### **6.5 Reindrift**

Det er redegjort for forholdet til reindriftsinteressene i avsnitt 4.3 og virkninger av utbyggingsplanene for disse i avsnitt 7.4.

De driftsmessige forholdene er avklart gjennom en privatrettslig avtale mellom reinbeitedistrikt 1-2-3 og GSV.

En avtale der planlagte utbygging av grensestasjon nord er lagt til grunn, ble underskrevet av partene 11.02.13.

### **6.6 Naturmiljø**

Det er redegjort for naturverdier i avsnitt 4.4 og utbyggingsplanenes betydning for disse i avsnitt 7.5.

Ved valg av endelig kjøretrasé skal det legges vekt på å minimere virkninger for naturmiljø/fauna.

For bevaring av eksisterende vegetasjon og for å hindre uønskede utslipp eller erosjon fra anleggsvirksomhet og drift i å påvirke våtmark og vassdrag, avsettes en sikringssone mellom adkomstveg/bygningsmasse og vann/myr vest for tiltaket.

Dette følges opp gjennom planens bestemmelser.

### **6.7 Kulturminner- og miljø**

Det er redegjort for kulturminneverdier i avsnitt 4.5 og utbyggingsplanenes betydning for disse i avsnitt 7.6.

Ved valg av endelig kjøretrasé skal det legges vekt på å minimere virkninger for samiske kulturminner.

Dette følges opp gjennom planens bestemmelser.

### **6.8 Støy og andre miljøforhold**

Det er redegjort for miljøfaglige forhold i avsnitt 4.6 og utbyggingsplanenes betydning for disse i avsnitt 7.7.

Når det gjelder grunnforurensning har påvist mistanke utløst behov for å gjennomføre en miljøteknisk grunnundersøkelse i tiltaksområdet.

I forhold til støy er det dokumentert at det ikke er bygninger med støyømfintlig bruksformål innenfor støysonene, beregnet ihht T-1442. Når det i planen åpnes for å etablere helikopterlandingsplattform, forutsettes dette å skje med i tråd med SINTEF-rapport A23985.

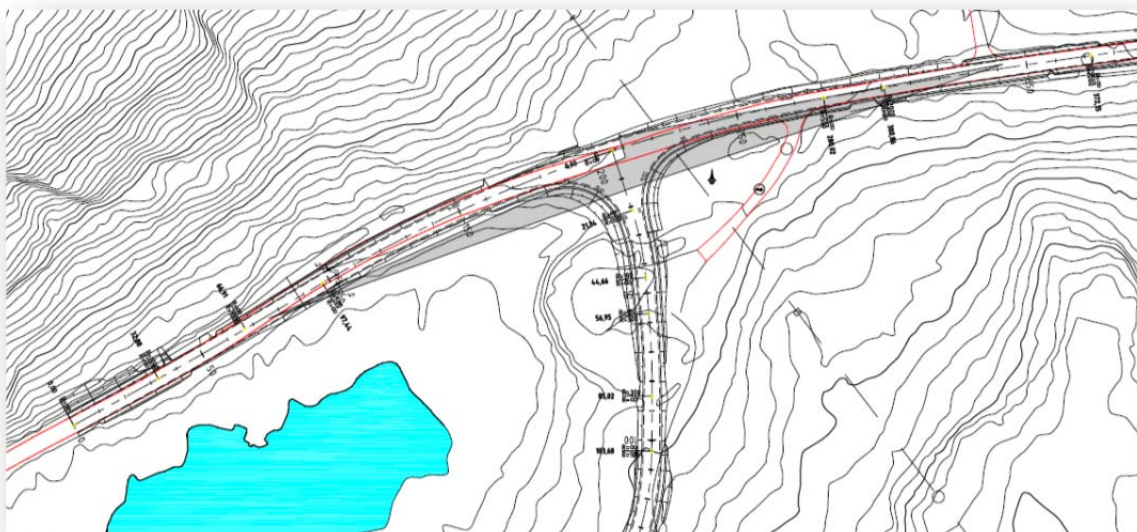
Dette følges opp gjennom planens bestemmelser.

## 6.9 Trafikkløsninger

Det er redegjort for trafikale forhold i avsnitt 4.7 og virkninger av utbyggingsplanene i avsnitt 7.8.

Foreslått kryssløsning er planlagt i samråd med Statens vegvesen:

- Krysset er dimensjonert for vogntog.
- Stigningen i avkjøringen fra hovedvegen til sekundærvegen er 4,25 %.
- Fylkesvegen:
  - Fartsgrense: 80km/t
  - Vegklasse: H1: 5,5m kjørebane + 0,5m skulder (0,25m ved tilpasning til eks.veg)
  - Stoppsikt: 120m
- Atkomstvegen:
  - Fartsgrense: 50km/t
  - Vegklasse: Sa1: 5,0m kjørebane + 0,5m skulder



Skisse som viser nytt kryss ved FV886.

## 6.10 Friluftsliv og annen utmarksbruk

Det er redegjort for forholdet til friluftsliv og annen utmarksbruk i avsnitt 4.8 og virkninger av utbyggingsplanene for disse i avsnitt 7.9.

Planen legger til rette for at allmennheten kan benytte opparbeidede plasser langs atkomstvegen som utfartsparkering.

Planområdet forøvrig skal, så lenge det ikke er til hinder for Forsvarets virksomhet, være tilgjengelig for allmennheten.

### 6.11 Teknisk infrastruktur

Kfr beskrivelse i avsnitt 7.10.

### 6.12 Risiko og sårbarhet

Følgende er hentet fra en ROS-analyse utarbeidet av Multiconsult, datert 01.02.13.

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak.

Som det framgår av tabellen under er det ikke identifisert slike hendelser eller situasjoner i planområdet.

Konsekvens	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet				
4. Svært sannsynlig		36		
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig		11, 21, 34	42, 46	
1. Lite sannsynlig				27

*Oppsummerende tabell fra ROS-analysen som viser grad av risiko som er påvist knyttet til identifiserte hendelser.*

#### Naturrisiko

Ved dimensjonering av drensssystem rundt bygninger og fra åpne plasser bør det tas hensyn til mulige klimaendringer (mer/kraftigere nedbør).

Risiko for lynnedslag og skade på materiell og utstyr vurderes ifm prosjekteringen og forebyggende tiltak implementeres under gjennomføring.

#### Sårbare naturområder og kulturmiljøer

Søk etter automatisk fredete kulturminner sommer 2012, jf undersøkelsesplikten i kulturminneloven, har ikke gitt funn.

Grensestasjon med tilhørende kjøretrasè kan i følge temautredning fra NINA og Akvaplan niva anlegges uten vesentlige konsekvenser for sårbart naturmiljø.

#### Teknisk og sosial infrastruktur

Det må etableres nytt kryss fra fv 886 for adkomst til ny grensestasjon. Krysset etableres iht gjeldende regelverk med friskt osv. Eksisterende trafikk på fv 886 er begrenset.

Kabel-/ledningspåvisning er påkrevet før anleggsarbeidene.

Alle deler av tiltaksområdet som berøres av fysiske inngrep skal undersøkes og klareres av autorisert EOD personell for å sikre mot uønskede hendelser som følge av krigsetterlatenskaper. Undersøkelsen vil samtidig avdekke evt ammunisjonsrester som kan påvirke forurensningsnivå i grunnen.

Særskilt avtale er inngått mellom reindriftsnæringen og Forsvaret for å regulere forholdet til drivled for rein. Ny kjøretrasè for Forsvarets ATV/snøscooter anlegges etter avklaring med reindriftsinteressene.

#### Virksomhetsrisiko

Tiltaket medfører økt belastning av administrative kjøretøyer på fv 886. Mertrafikken er imidlertid begrenset og det er ingen stor trafikkbelastning på fv 886 i dag. Nytt kryss for adkomst anlegges iht regler om friskt. Mannskapene forutsettes å bli løpende instruert om sikkerhet ved evt kjøring med terrengkjøretøy/scooter på fv 886.

Kjøring med ATV/snøscooter vil tilføre ny støykilde i området. Kjøretrasè etableres sørover fra stasjonen og støynivå ved fast bebyggelse vil aldri være høyt og vil raskt avta med avstand til støykilde.

Landingsplass for helikopter og inn- og utflygingstrasèer anlegges etter støyfaglige råd fra SINTEF for å redusere støypåvirkning på fast bebyggelse. Det er knyttet usikkerhet rundt på hvilken måte helikopter skal nyttes ifm grensevaktjenesten i fremtiden, men volumet på flygingen vil etter all sannsynlighet være begrenset. Fremtidig oppdragsportefølje for militære helikoptre er uavklart. Foreløpig planlagt frekvens er én til to dager i uken, med én til to landinger per flyging. I sum 0-4 planlagte landinger pr uke.

Ammunisjon og drivstoff mv forutsettes transportert, lagret og håndtert i hht regelverk om dette.

Det er gjort funn av krater med bilvrak og søppel i området for selve stasjonen. Alt er fjernet og levert til godkjent mottak. Området i tilknytning til deponiet bør undersøkes nærmere, jfr anbefaling fra Multiconsult i notat av 21. mars 2012. Det vises for øvrig til pkt 3.4 vedr sikring for ammunisjonsrester.

Det legges til grunn at Forsvarets grensestasjoner ikke utgjør noe høyt prioritert terrormål. Selv om disse terrorvurderingene skulle vise seg å slå feil, vurderes risikoen i forhold til miljøverdier og samfunnsinteresser som meget begrenset, bl.a. ut fra anleggets beliggenhet.

#### **Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring**

Massetransport til og fra anleggsområdet antas ikke å representere høyere risiko enn det som gjelder for tungtransport generelt. Anleggsavfall forutsettes levert godkjente mottak.

## 7. Konsekvenser av planforslaget

Nedenfor gjøres det rede for virkninger av planlagt utbygging ifht ulike deltemaer.

Forslag til avbøtende tiltak knyttet til de ulike deltemaene er oppsummert i avsnitt 7.12, sammen med en beskrivelse av hvordan tiltakene evt er fulgt opp i planen.

### 7.1 Datagrunnlag og metoder

Når det gjelder datagrunnlag og metoder vises det til de enkelte delutredningene.

### 7.2 Landskap

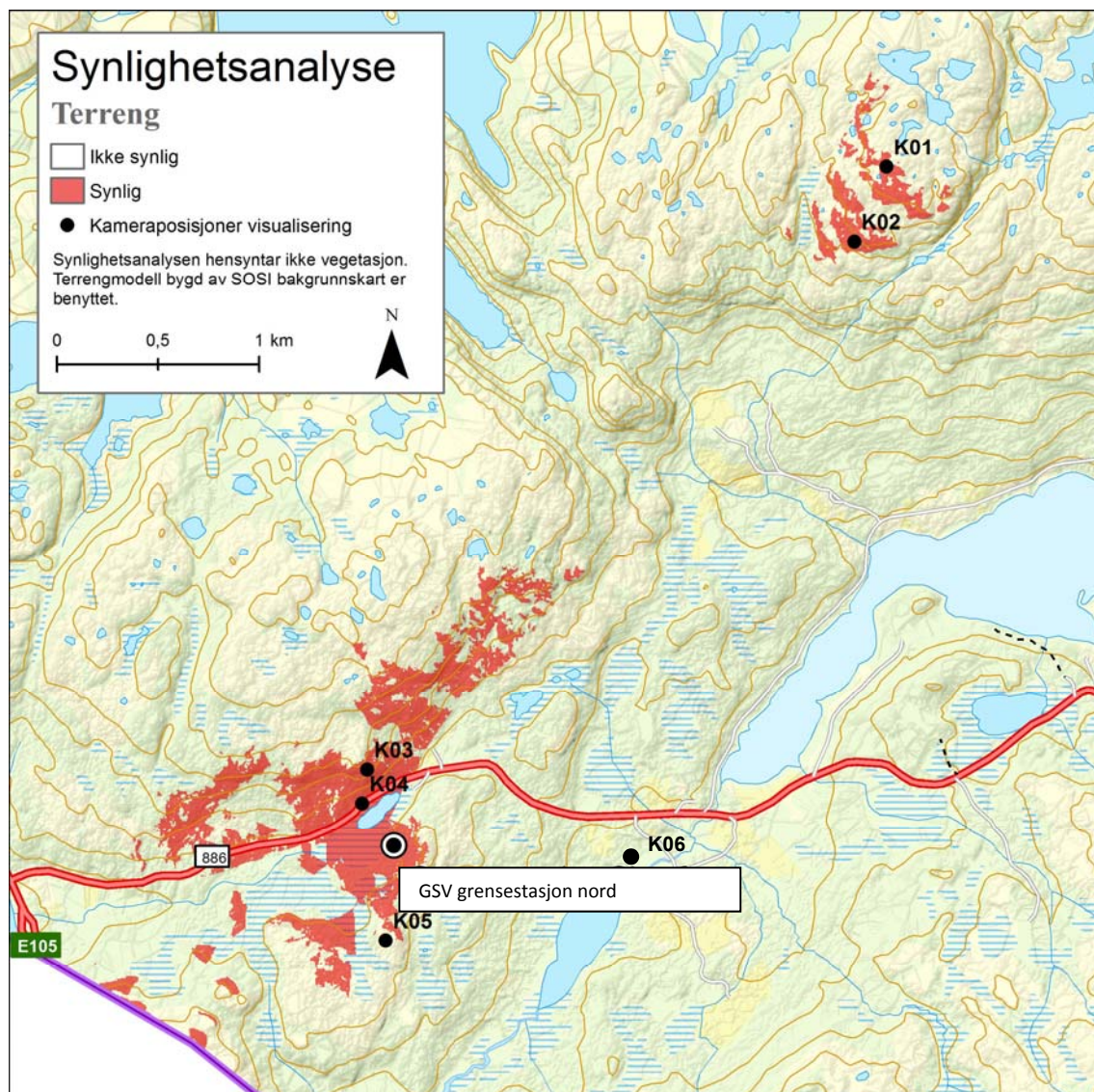
Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av Multiconsult, datert 14.02.13.

#### Synlighetsanalyse

Basert på en digital terrengmodell er det gjennomført en synlighetsanalyse. Analysen er utført ved bruk av GIS-verktøyene ArcMap og 3D Analyst.

I figuren er områder hvorfra planlagte anlegg er synlig (teoretisk), vist med lyserødt. Bebyggelsens plassering og høyde er basert på foreliggende forprosjekt, øyehøyden til 2m.

Som det framgår er planlagte anlegg eksponert i et begrenset område. Merk også at eksisterende vegetasjon nok medfører at faktisk innsyn er mindre enn figuren viser.





### Synlighetsvurderinger

Vi har valgt å bruke synlighetsvurderinger, dels til å beskrive opplevelsen av landskapet fra relevante betraktningpunkter, dels til å beskrive virkninger av tiltaket – sett fra de samme punktene.

Basert på resonnementene over er følgende ståsteder benyttet:

- Raudfjellet nord
- Raudfjellet sør
- Taraldsfjellet
- Fv 886
- Langvassfjellet
- Taraldshaugen

3D-illustrasjonene nedenfor er framstilt ved at modeller av terreng og bebyggelse er importert til 3DS MAX. Deretter er terrenget drapert med et ortofoto. I tillegg er modellen supplert med vegetasjon.

#### *Ståsted 1 - Raudfjellet nord (se under)*

Avstanden i luftlinje til grensestasjonen er om lag 4200 meter. Ved god sikt vil en kunne ane planlagt anlegg herfra. Stasjonen antas å bli synlig i en opplyst nattesituasjon, på linje med eksisterende boliger og fritidsbebyggelse.



#### *Ståsted 2 - Raudfjellet sør*

Avstanden i luftlinje til grensestasjonen er om lag 3800 meter. Ved god sikt vil en kunne ane planlagt anlegg herfra. Stasjonen antas å bli synlig i en opplyst nattesituasjon, på linje med eksisterende boliger og fritidsbebyggelse.

*Ståsted 3 – Taraldsfjellet (se under)*

Avstanden i luftlinje til grensestasjonen er om lag 400 meter. Herfra vil stasjonen være godt synlig, hvor godt vil avhenge av i hvilken grad det etableres buffervegetasjon omkring anlegget.



*Ståsted 4 – Fv 886 (se under)*

Avstanden i luftlinje til grensestasjonen er om lag 300 meter. Fra fylkesvegen vil stasjonen være godt synlig, hvor godt vil avhenge av i hvilken grad det etableres buffervegetasjon omkring anlegget – og hvorvidt kantvegetasjonen langs fylkesvegen tynnes/fjernes.



*Ståsted 5 - Langvassfjellet*

Avstanden i luftlinje til grensestasjonen er om lag 400 meter. Herfra vil en kunne ane stasjonen gjennom den mer eller mindre glisne skogen.

#### *Ståsted 6 - Taraldshaugen*

Avstanden i luftlinje til grensestasjonen er om lag 1300 meter. Herfra kan ikke stasjonen sees, da den ligger bakom åsen.

#### **Vurdering av omfang og konsekvens**

##### *Landform/terrengform (..)*

Ingen overordnede landskapsformer eller viktige landskapselementer blir forstyrret/skadet.

##### *Vegetasjon (..)*

I forbindelse med utbygging vil vegetasjonen i tiltaksområdet bli fjernet. Usikkert i hvilken grad randvegetasjon og kantvegetasjon langs fylkesvegen opprettholdes.

##### *Vann (..)*

Planlagt bebyggelse blir liggende ved foten av en knaus/kolle, med tjernet i front.

##### *Bebyggelse (..)*

Influensområdet er spredtbygd, og grensestasjonen vil ikke berøre eksisterende bebyggelse.

##### *Andre elementer (..)*

Ingen menneskeskapte landskapselementer blir berørt, verken direkte eller indirekte.

##### *Synlighet*

Planlagte utbygging vil bli godt synlig lokalt, bl.a. fra fylkesvegen og høyereliggende områder. Pga topografien i området er området likevel i liten grad eksponert, og det er begrenset innsyn til planlagt bebyggelse/anlegg fra omliggende områder.

#### **Samlet vurdering**

##### *Lokalisering/linjeføring*

Anlegget er plassert på en gunstig måte i forhold til omliggende terreng, som bl.a. medfører at det er lite eksponert mot omgivelsene.

##### *Dimensjon/skala*

Med tanke på størrelse og skala, forholder planlagte anlegg seg til kjente størrelser knyttet til eksisterende bebyggelse.

##### *Utforming*

Anleggets utforming forholder seg til omliggende terreng på en gunstig måte, både når det gjelder høyde og materialbruk.

### **7.3 Landbruk**

Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av Edvardsen skog og plan/Multiconsult, datert 14.02.13.

#### **Jordbruk**

Utbyggingsområdet berører ikke fulldyrka arealer.

Kjøretraseene fra stasjonsområdet og sør til riksgrensen berører noe dyrkbare myrområder. Traseene vil ikke føre til store terrenginngrep og i begrenset grad redusere kvaliteten på evt. nydyrkingsarealer. Eventuell lokalisering av helikopterlandingsplass vest for stasjonen vil legge beslag på noe dyrkbar myr. Potensielt har området verdi som beitemark og en nedbygging av området vil redusere tilgangen på beitearealer. Det foregår ikke beiting pr. i dag og det er ikke påregnelig at det vil etableres beiting av et

så stort omfang at en evt. utbygging innenfor tiltaksområdet vil være begrensende faktor for et beitehold. Ved eventuell etablering av beiting i området vil det fortsatt være store arealer tilgjengelig til dette formål både på de private eiendommene og på FeFo sine arealer.

En grensestasjon med jevnlig patruljering kan virke preventivt mot eventuelle rovdyrtaap.

### Skogbruk

Innenfor undersøkelsesområdet står det anslagsvis 300 - 800 m<sup>3</sup> med bjørkeskog lett tilgjengelig fra offentlig veg. Dette er skog egnet til vedproduksjon eller heltreflising til bruk i flisfyringsanlegg.

I følge Sør- Varanger kommune ved Thor Gøran Henriksen har det ikke kommet i gang flisfyringsanlegg i kommunen selv om dette har vært et tema noen år.

På FeFo sin hjemmeside står at det er liten kommersiell utnyttelse av bjørkeskogen. Finnmarksloven gir bosatte i Finnmark rett til hogst av lauvskog til brensel for husbehov og FeFo tildeler årlig ca. 2000 vedteiger for selvhogst.

Tiltaksområdet vil kunne legge beslag på i underkant av 180 dekar lett tilgjengelig bjørkeskog. Arealet er imidlertid lite med tanke på grunneiers totale skogareal i kommunen. Området sør for tiltaksområdet mot den russiske grense vil fortsatt være tilgjengelig over FeFo sin eiendom fra FV 886 med eksempelvis snøscooter.

### Vurdering av omfang og konsekvens

GSV grensestasjon nord er planlagt i et område som ikke er under press for nedbygging av landbruksarealer og det er ikke påregnelig at en etablering av stasjonen vil øke presset på resterende landbruksarealer i betydelig grad.

## 7.4 Reindrift

Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av NINA, datert 14.02.13.

### Forholdet til eksisterende reinbeiteområder

Planlagte utbygging av grensestasjon med atkomstveg og landingsplattform vil ikke medføre arealbeslag av betydning for reinbeitedistriktet. Heller ikke etablering av en ny kjøretrasé mellom stasjonen og riksgrensen vil medføre arealbeslag av betydning, uansett trasé.

### Forholdet til eksisterende drivleil/flyttleil

Grensestasjon med atkomstveg vil ikke medføre noen direkte forstyrrelser for eksisterende drivleil/flyttleil. Siden det legges opp til at inn-/utflyging skjer mot sør, slik at virkningene for miljøet minimeres, vil heller ikke planlagte helikopterplattform ha betydning i forhold til driving/flytting av rein forutsatt at slik flyging minimaliseres i flytteperioden.

Vestre kjøretrasé ansees som det dårligste alternativet for driving/flytting av reinen da trasé og dermed trafikken kommer på tvers av drivleil/flyttleil. Men trafikken vil være relativt liten og omfanget anses som lite til middels negativt.

Østre kjøretrasé ansees som det beste alternativet for driving/flytting av reinen da traséen delvis går i og langs med driv- og flyttleil og som vil medføre at reinen lettere kan flyttes/drives mellom Pandur og Taraldsfjellet. Alternativet vurderes derfor til å gi et lite positivt omfang.

## 7.5 Naturmiljø

Følgende er hentet fra egne delutredninger utarbeidet av NINA, datert 18.02.13, og Akvaplan niva, datert 06.02.13.

### Vegetasjon

På lokalt og regionalt nivå vil tiltaket ikke endre viktige vegetasjonsbiologiske eller vegetasjonsøkologiske sammenhenger, ei heller endre artsmangfoldet eller forekomst av arter eller deres vekst- og levevilkår. De største inngrepene er planlagt utenfor områdene som er avgrenset som lokalt

verdifulle. Vestre kjøretrasé vil imidlertid føre til inngrep i myrflate av lokal verdi. Dette trasealternativet vil derfor ha en litt større negativ innvirkning enn østre kjøretrasé på vegetasjon. Ut fra de erfaringene en gjorde under befaringene, vil kloppsystemet sannsynligvis ikke føre til store skader på vegetasjon, dog med noe større skade på myr og annen våtmark enn på fastmark. Uansett vil myra ikke kunne betraktes som intakt etter et eventuelt inngrep av denne typen. Tiltakets negative påvirkning for vegetasjon kan avbøtes på.

### Dyreliv

For faunaen vil arealinngrepet være relativt lite, men anleggsaktivitet, særlig med sprenging, blir ansett å ha et omfang av negativ karakter på plan- og influensområdet. Dette er en begrenset periode og som det kan avbøtes på. I driftsfasen vil den økte menneskelige aktiviteten kunne påvirke sammensetningen av fuglearter i Tjønnå og de omkringliggende myrområdene. Aktivitetene langs kjøretraséene vil også kunne ha en forstyrrende effekt. En er videre usikker på i hvilken grad støy fra hunder på grensestasjonen kan virke forstyrrende på fugle- og dyrelivet. Det er svært viktig at det ikke skjer barmarkskjøring på myrområdene da dette kan påvirke hekkebestandene for vadefugler betraktelig. Dette gjelder spesielt arter som fjellmyrløper og kvartbekkasin som begge er registrert der. En har ikke nok kunnskap til å si noe sikkert om hvordan trekkveiene til ulike pattedyrarter er i plan- og influensområdet. Det er imidlertid ikke usannsynlig at en utbygging kan medføre endringer i forhold til hvordan f.eks. elgen bruker området.

### Botnelva og Jarfjordbotn

Hverken naturverdier i Botnelva eller Jarfjordbotn vil bli berørt av planlagte etablering av bebyggelse, atkomstveg eller helikopterplattform.

En eventuell etablering av kjøretrasé langs den vestre linja vil ikke påvirke naturverdier hverken i Botnelva eller Jarfjordbotn.

## 7.6 Kulturminner og -miljø

Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljøer som blir berørt av planlagte tiltak.

Etter det Sametinget kan se vil det kun være eventuelle ATV-traséer som vil kunne berøre disse, og en vurderer at det vil kunne være tilstrekkelig å flytte traséen noe eller legge den rundt disse.

## 7.7 Støy og andre miljøforhold

### Støy fra helikopter

Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av SINTEF, datert 30.01.13.

*«Det er utført støyberegning med NORTIM for to alternativer til helikopterlandingsplass ved en ny stasjon for GSV på Storskog i Finnmark fylke. Beregningene er gjort i henhold til retningslinje T-1442/2012 fra Miljøverndepartementet. (...).*

*Det er angitt at landingsplassen vil ha inntil 120 landinger og tilsvarende avganger i løpet av et år. I tillegg er det beregnet for en trafikkmengde med 250 landinger og avganger pr år. Resultatene viser at det ikke er bygninger med støyømfintlig bruksformål innenfor støysonene for noen av alternativene med den angitte trafikkmengde.»*

### Støy fra kjøretøyer

Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av Sweco, datert 05.02.13.

*«Det er utført beregninger av støy fra kjøretøyaktivitet tilknyttet GSV grensestasjon nord.*

*Beregningene viser at kjøretøyaktivitetene rundt grensestasjonen berører eksisterende bebyggelse i liten grad.*

*Trafikkmengden langs Fv 886 kan øke med ca. 20 % etter at stasjonen er etablert. En slik endring gir en knapt merkbar økning i støynivåene.*

*Kjøring med snøscooter sørover fra grensestasjonen berører ikke nabobebyggelse. Områder som ligger i avstander mer enn 200 m fra traséen tilfredsstiller kriterier for stille områder i T-1442.»*

### Utslipp til luft

Seks av de gamle grensestasjonene skal erstattes av to nye. Trolig vil nettoutslippene til luft reduseres som følge av konsentrasjon av virksomheten.

Pga store avstander, så vel som begrenset omfang, vurderes ikke framtidige utslipp til luft som en utfordring ifht nærliggende boliger og fritidsboliger.

### Utslipp til grunn og vann

Avløpsløsninger for håndtering av gråvann og svartvann fra grensestasjonen skal etableres med grunnlag i utslippstillatelse etter bestemmelsene i forurensningsloven. Løsningene for dette omhandles ikke nærmere i reguleringsplanen.

Overvann føres til samlet terreng på en egnet måte.

### Grunnforurensning

Påvist mistanke om grunnforurensning har utløst behov for å gjennomføre en miljøteknisk grunnundersøkelse før fysiske arbeider kan igangsettes i tiltaksområdet.

### Avfall

Når det gjelder håndtering av byggeavfall forutsettes gjeldende forskrifter og kommunale bestemmelser fulgt opp.

Det vil bli benyttet materialer til byggarbeidene basert på miljø- og energiriktig produksjon.

Avfallshåndteringen fra grensestasjonen skjer via avtaler med privat renovatør på lik linje med dagens løsning og løpende avtaler ved Garnisonen i Sør-Varanger (GSV).

Matavfall oppbevares i kjølt avfallsrom for å hindre uønsket luktoverføring til det ytre miljø.

## 7.8 Trafikkforhold

### Biltrafikk

I planprogrammet var omfanget av biltrafikk beskrevet slik:

*«Stasjonen vil ha rundt 20 ansatte som er bosatt utenfor leiren. Av operative forflytninger vil en kunne forvente rundt 15 turer daglig og av disse vil 10 være på dagtid, 1-3 kveldstid og 0-2 kunne være på nattetid. Administrativt vil det normale være 1-2 leveringer på stasjonen daglig.»*

Ut fra dette gav Statens vegvesen i brev av 31.01.13 slik tilbakemelding vedr et oversendt forslag til kryssløsning:

*«Fv. 886 har en årsdøgntrafikk på ca 550 kjøretøyer. Vi antar at det ikke blir ekstraordinær vekst i trafikken de neste 20 år. Ut fra planprogramforslagets pkt 4.2.6 vil biltrafikken mellom grensestasjonen og fv. 886 være lav.*

*Fartsgrensen på fv. 886 er 80 km/t. Siktforholdene anses å være gode.*

*Etter Statens vegvesens vurdering vil adkomsten til grensestasjonen defineres som en avkjørsel. På grunn av at det ventes en del trafikk av lastebiler og vogntog, ber vi om at avkjørselen bygges med samme krav til vertikal linjeføring som kryss, og slik at vogntog kan benytte kjøremåte A. Vi viser til håndbok 017 kap. C.3.4 og kap. E.2.*

*Vi ber om at planforslaget detaljerer kryssløsningen med angivelse av hjørneavrundning og med siktlinjer, og at vertikalkurvatur de siste 35 meter inn mot fv. 886 angis.*

*Statens vegvesen stiller ikke krav om kanalisering.»*

### **Snøscootertrafikk**

Lett terreng kjøretøy/vinter (LTK/V) vil i all hovedsak gå på ny trasé rett sørvest fra stasjonen inn til grenselinjen og videre langs eksisterende trasé. Ved forflytning med LTK/V til Korp fjell eller Grense Jakobselv er utgangspunktet at scooteren fraktes på henger til henholdsvis Tårnet skole og Vintervollen.

Hyppigheten anslås til å være 15 på dagtid, 2-6 på kveldstid og 0-2 på nattetid. Ved scooterkurs eller utrykninger vil dette tallet kunne øke opp mot at 30 LTK/V kjører ut samtidig.

### **ATV-trafikk**

Lett terreng kjøretøy/sommer (LTK/S) vil oftest benytte ny trasé rett sørvest fra stasjonen inn til grenselinjen og videre langs eksisterende trasé. Med LTK/S er det samtidig mulig å benytte hovedveien til henholdsvis Tårnet skole og Vintervollen for å komme seg til Korp fjell og Grense Jakobselv. Denne trafikken vil man søke å holde lav da det er mer kosteffektivt å frakte patruljer til disse områdene med hjulkjøretøy.

Hyppigheten anslås til å være 15 på dagtid, 2-6 kveldstid og 0-2 nattetid. Ved kurs eller utrykninger vil dette tallet kunne øke opp mot at 30 LTK/S kjører ut samtidig. 2/3 av trafikken vil normalt gå langs trasé til grenselinjen og 1/3 vil gå ut på offentlig vei.

### **Helikoptertrafikk**

Tradisjonelt sett har GSV hatt tilgang på et militært helikopter fra skvadron 339 i ukedagene. P.t. løser GSV helikopterbehovet ved innleie av sivilt helikopter, med flyvning på dagtid en gang i uken med to landinger. Hvis man får tilgang på militært helikopter er det naturlig å anslå at bruken vil øke noe, men trolig ikke mer enn 5 landinger i uken.

I hovedsak vil all flyging foregå på dagtid. Landinger i mørket vil kunne forekomme ved utrykninger og forutsetter et militært helikopter med utsjekk på mørkeflyvning. Kveld og natt er dermed usannsynlig i dagens situasjon.

Bruk av helikopter er imidlertid ikke aktuelt før beslutning om etablering av landingsplass er fattet.

## **7.9 Friluftsliv og annen utmarksbruk**

Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av Multiconsult, datert 14.02.13.

### **Bruksmuligheter**

Planlagte utbygging vil i liten grad medføre fysiske tiltak utover selve stasjonsområdet, og medfører heller ikke vesentlig økt aktivitet i terrenget.

Bruk av lette terreng kjøretøyer og evt helikoptertrafikk vil medføre aktivitet innenfor influensområdet som tidvis vil være hørbar og enkelte ganger oppleves som støyende. Likevel vurderes bruksmulighetene knyttet til tiltaks- og influensområdet i liten grad å bli endret i forhold til dagens situasjon.

### **Barriere for ferdsel og opplevelse**

Sommerstid utgjør Botnelva/Botnvatnet og Langvatnet en betydelig, og fylkesveg 886 en begrenset, ferdselsmessig barriere. Vinterstid er vannveiene farbare.

Siden anleggene ikke skal gjerdes inn, vil ikke selve grensestasjonen med tilliggende infrastruktur utgjøre noen ny barriere. Til en viss grad vil eksisterende og planlagte kjøretraseer kunne medføre økt tilgjengelighet.

### **Attraktivitet**

Planlagt utbygging vil nok, i kraft av mindre uberørthet og økt aktivitet, kunne medføre at tiltaksområdet oppfattes som mindre attraktivt med tanke på rekreasjon og høsting.

I positiv retning vil det kunne få betydning at stasjonen vil være åpen for publikum, og at influensområdet blir mer tilgjengelig gjennom forbedret avkjørsel og tilrettelagt utfartsparkering.

### Identitetsskapende betydning

I den grad tiltaks- og influensområdet er vurdert å ha identitetsskapende betydning, knyttes det til Forsvarets tilstedeværelse. Lokalt innebærer planlagt utbygging i så måte en økt effekt.

## 7.10 Teknisk infrastruktur

### Kraftforsyning

Det krysser flere 22 kV kraftlinjer i nærheten av planområdet, den nærmeste om lag 300 meter fra planlagt bebyggelse. Stasjonen vil kople seg på via en ny trafo. I tråd med forhåndsuttalelse fra Varanger Kraft vil det være aktuelt å etablere en ny høyspent fram til stasjonen med tilhørende nettstasjon og lavspenning.

### Oppvarming

I utgangspunktet er det lagt opp til at bygget hovedsakelig vil bli varmet opp av en varmepumpeløsning med varmekollektorer plassert i borehull i fjell.

### Vannforsyning

Det finnes ikke kommunalt vannledningsanlegg i nærheten, og grensestasjonen må derfor sørge for egen vannforsyning. Det gjennomføres boring, og det tas sikte på å etablere borebrønn lokalt ved stasjonen.

### Brannvann

På grunn av begrenset tilgang på vann vil det være behov for å sikre vann til utvendig brannsløkkevann med egne magasin (tanker) som forutsettes nedgravd i bakken utenfor bygget. Det etableres 2 brannvannskummer for tilgang på utvendig sløkkevann.

### Spillvann

Det finnes ikke kommunalt spillvannsanlegg i nærheten, og stasjonen må derfor sørge for egen spillvannshåndtering. Spillvann planlegges ført til sjø i Jarfjordbotn, via pumpestasjon og renseanordning. Det er enighet med berørt grunneier om trasévalg for ledning langs eksisterende vegger og det tas sikte på å inngå intensjonsavtale om linjeføring, spesielle hensyn og tiltak, m.v.

### Overvann

Overvann fra veier og plasser ledes ut på terreng der det ligger til rette for det. Øvrig overvann fra området samles opp via sluker og sandfang. Sammen med takvann fra byggene ledes overvannet ut i terrenget på egnet sted.

## 7.11 Samfunnsmessige forhold

Følgende er hentet fra en egen delutredning utarbeidet av Multiconsult, datert 12.03.13.

### Militær bruker

I motsetning til dagens stasjoner som byr grensejegere og befal vanskelige arbeidsforhold i form av små, trange og lite hensiktsmessige lokaler, vil de nye stasjonene være optimale og tilpasset framtidens grensevakt.

Operative egenskaper er bedre enn nullalternativet, men ett svakt punkt er publikumskontakt.

Større faglige miljø ved to stasjoner vs. seks.

Kontrollspennet (dvs. befalets muligheter til å ha kontroll på ledelse, sikkerhet for mannskaper og befal, samt operativ kompetanse) er bedre avstemt mellom mannskaper og området som skal kontrolleres.

### Forsvarsbygg

De nye stasjonene bygges etter dagens standard hva gjelder livssyklus-kostnader, noe som innebærer lavere fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader. Forsvarsbygg vil få mer effektiv drift knyttet til vedlikehold med å redusere fra seks til to lokasjoner.



### Sysselsetting

*Utbyggingsfasen* vil innebære bygging av ca. 2.700 m<sup>2</sup> bygg med tilhørende infrastruktur. Basert på erfaringstall vil byggeperioden kreve disipliner som maskinentreprenører, byggetekniske arbeider og ulike tekniske installasjoner. Disse er inne i prosjektet i ulike faser, og totalt sett antas det at utbyggingen sysselsetter 10 personer i byggeperioden på 15-18 måneder, dvs. rundt 12-15 årsverk.

I tillegg kommer sysselsetting hos byggherre, arkitekter, prosjektering og byggeledelse. Disse er ikke inkludert i skissert antall årsverk.

I *driftsfasen* er det beregnet til sammen 20 ansatte fordelt på befal, ansatte i FLO og sivilt ansatte. I tillegg kommer vernepliktige og grensejegere.

Sysselsettingen i driftsfasen vil ikke endre seg fra dagens bemanning.

### Skatteinntekter

Dersom *utbyggingsfasen* representerer ny sysselsetting, vil kommunens inntektsside styrkes med mellom 506. - 632.000 kroner. Anslaget er beregnet sysselsettingseffekt (12-15 årsverk) ganget med gjennomsnittlig skatteinntekt til kommunen per bofaste sysselsatt. I tillegg kommer sysselsetting hos byggherre, arkitekt og prosjekterende, ringvirkninger av lokale vare- og tjenestekjøp, samt konsumvirkninger.

Sysselsetting i *driftsfasen* vil ikke endres i fra dagens situasjon hva gjelder forholdet mellom antall soldater og befal. Befal og sivilt ansatte er som hovedregel bofast sysselsetting, dvs. at de (allerede) skatter til Sør-Varanger kommune.

## 7.12 Sammenstilling, oppsummering og konklusjon

### Sammenstilling av konsekvenser

Foran i kapittel 7 er det redegjort for virkninger av planlagte utbygging knyttet til ulike temaer, jfr fastsatt planprogram.

Følgende temaer er utredet i hht Statens vegvesens håndbok 140, og konsekvensverdi før gjennomføring av avbøtende tiltak er angitt som følger i tråd med en 9-delt skala:

Tema	Konsekvens
Landskap	-
Landbruk	-
Reindrift	-- / -
Naturmiljø	-- / -
Friluftsliv og annen utmarksbruk	- / 0

#### Skala i tabell:

---- (meget stor negativ), --- (stor negativ), -- (middels negativ), - (lite negativ)  
++++ (meget stor positiv), +++ (stor positiv), ++ (middels positiv), + (lite positiv)  
0 (ubetydelig)

Følgende temaer er vurdert på en enklere måte, og konsekvenser av tiltaket før gjennomføring av evt avbøtende tiltak, kan skjønsmessig oppsummeres slik i tråd med en 5-delt skala:

Tema	Konsekvens
Kulturminner og -miljø	0
Støy	0
Utslipp til luft	0
Utslipp til grunn	0
Trafikale forhold	0
Teknisk infrastruktur	0
Samfunnsmessige forhold	0 / +

#### Skala i tabell:

-- (stor negativ), - (lite negativ), 0 (ubetydelig), + (lite positiv), ++ (stor positiv)

Oppsummert synes planlagte tiltak å gi små negative konsekvenser for miljø og naturressurser før gjennomføring av eventuelle avbøtende tiltak.

Mens konsekvensene i forhold til naturmiljø og reindrift er vurdert til middels / lite negativ, er de vurdert som lite negativ for landskap, landbruk, samt friluftsliv og annen utmarksbruk. For de øvrige temaene er virkningene vurdert som ubetydelige.

Merk at de negative konsekvensene reduseres dersom de foreslåtte avbøtende tiltakene følges opp.

## Forslagsstillers oppsummering og konklusjon

### *Avbøtende tiltak/planpremisser*

Som en del av utredningsarbeidet er det knyttet til de enkelte deltemaene foreslått avbøtende tiltak/planpremisser, dersom det er vurdert som hensiktsmessig for å redusere påviste negative virkninger.

Forslagsstiller har valgt å følge opp foreslåtte tiltak på denne måten i planen:

<b>Forslag til avbøtende tiltak</b>	<b>Kommentar</b>
<i>Reindrift</i>	
Flytt- og drivleia bør ved behov ryddes for skog og kratt slik at gjennomflytting kan foregå på en effektiv og skånsom måte.	Følges opp gjennom privatrettslig avtale.
En klopp over Botnelva sør for Botnvatnet vil lette flytting og driving.	Som over.
Reindriftsfaglig kompetanse bør rådspørres ved eventuelt valg av løsninger og stedvalg for klopp over Botnelva samt eventuelt rydding av flytte- og drivingslei fra Botnelva og over mot fylkesveg 886 og Taraldsfjellet.	Som over.
Det må tas hensyn til reindriften i anleggsfasen ved at det ikke foretas sprengninger og omfattende anleggsarbeider i flytteperiodene vår og høst.	Som over.
Det bør opprettes kontakt mellom Forsvaret og reinbeitedistrikt slik at flyttingen av reinen kan gå mest mulig knirkefritt. Her bør man redusere trafikken til et minimum under flytteperioden. Forsvarets folk kan med fordel være behjelpelig (vakthold) ved flytting av reinen over Fylkesveg 886. Likeledes bør helikopterflyging minimeres i flytteperiodene.	Som over.
<i>Landskap</i>	
For å dempe inntrykket i forhold til omgivelsene, foreslås at det i forbindelse med etterfølgende prosjektering av framtidig bebyggelse skal fokuseres på å finne avdempede og tilpassede løsninger.	Følges opp i planens bestemmelser.
Og at eksisterende vegetasjon tillates supplert med sikte på å begrense innsyn fra omliggende områder om det er ønskelig.	Følges opp i planens bestemmelser.
<i>Landbruk</i>	
Ved eventuelle større tiltak som flatehogst i grøntområder, friområder, spesialområder og lignede skal kommunens skogmyndighet meldes/varsles, jfr. skogbrukslovens § 11.	Ikke relevant. Følges ikke opp.
Ved utbygging bør eksisterende vegetasjon bevares i størst mulig grad.	Følges opp i planens bestemmelser.

Forslag til avbøtende tiltak/planpremisser	Kommentar
<i>Naturmiljø</i>	
Sprengningsarbeidet bør i utgangspunktet utføres utenfor hekketida. Dette gjelder spesielt i det tidlige tidsrommet (1. april -1. juli), og innenfor en avstand på minst 800 m fra reir til hensynskrevende arter som er i bruk.	Utfordrende ifht ønsket framdrift. Vurderes ifbm kontrakter.
Ny tilplantning av blottlagte områder vil kunne redusere erosjon i bratte eller vindutsatte sider. Tilplantning bør i størst mulig grad foregå med lokalt tilpassete arter.	Følges delvis opp i planens bestemmelser.
Det bør påses at generelle tiltak for å sikre utslipp av skadelige stoffer etterfølges. Dette gjelder f.eks. rene fyllmasser, opprydding av midlertidige deponier, anleggsveger etc.	Følges opp i planens bestemmelser.
Et avbøtende tiltak for myr og våtmark er å endre noe på kjøretraséen slik at den i størst mulig grad går over fastmark. Det er f.eks. sannsynlig at en trasé som legges i overgangen mellom skog og myr gjør mindre skade enn en trasé som legges lenger ut på myra.	Følges opp i planens bestemmelser.
Gjennomføring av en mindre befaring av Tjønna og myrområdene rundt i 2013 for å få bekreftet om de aktuelle rødlisteartene ennå finnes der.	Ikke fulgt opp.
<i>Grunnforurensning</i>	
Miljøteknisk grunnundersøkelse må gjøres før tiltak i områder med mistanke om forurensninger.	Følges opp i planens bestemmelser.

#### *Andre kvaliteter i planen*

Også følgende elementer har forslagsstiller valgt å legge til grunn i planen for å redusere ulempene i forhold til omgivelsene:

- Buffersone mot fylkesveien bidrar til å redusere innsyn til anlegget.
- Kryss og adkomstveg trekkes lengst mulig mot vest for å øke avstanden til og redusere trafikkulempere og støy for nærmeste nabo.
- Plassering av kryss er gunstig mtp trafikkikkerhet.
- Buffersone mot myr/tjern bidrar til å hindre erosjon og redusere innsyn til anlegget.
- Hundegård legges bak bygningsmasse for å redusere støyulempere for nærliggende bebyggelse.
- Valgt kjøretrasé mellom stasjonen og riksgrensen legges på en måte som minimerer virkninger for naturmiljø og samiske kulturminner.
- Opparbeidede p-plasser vil være tilgjengelig for sivil bruk.
- Siden leirområdet ikke skal inngjerdes, blir det ikke til vesentlig hinder for jakt, fiske og friluftsliv.
- Botnelva blir ikke berørt, verken av valgt kjøretrasé mellom stasjonen og riksgrensen eller på annen måte.
- Beregnede støynivåer iht T-1442 knyttet til framtidig biltrafikk, terrengkjøretøyer og helikopter, viser at boliger og fritidsboliger ligger i god avstand fra gul og rød støysone.

## 8. Grunnlagsmateriale

- Fastsatt planprogram datert 24.01.13
- Forhåndsuttalelser til forslag til planprogram. Sammenstilling og kommentarer, datert 21.08.12 (Multiconsult AS)
- GSV Grensevaktstasjon Nord – historisk miljøkartlegging, datert 21.03.12 (Barlindhaug Consult AS)
- Reguleringsplan med konsekvensutredning for GSV grensestasjon nord – Støy fra helikopteraktivitet, datert 30.01.13 (SINTEF)
- Reguleringsplan med konsekvensutredning for GSV grensestasjon nord – ROS-analyse, datert 01.02.13 (Multiconsult AS)
- Reguleringsplan med konsekvensutredning for GSV grensestasjon nord – Støy fra kjøretøyaktivitet, datert 04.02.13 (Sweco)
- Reguleringsplan med konsekvensutredning for GSV grensestasjon nord – konsekvensvurderinger Botnelva og Jarfjordbotn, datert 06.02.13 (Akvaplan niva)
- Reguleringsplan med konsekvensutredning for GSV grensestasjon nord – Friluftsliv og annen utmarksbruk, datert 14.02.13 (Multiconsult AS)
- Reguleringsplan med konsekvensutredning for GSV grensestasjon nord - Landbruk, datert 14.02.13 (Edvardsen Skog og Plan/Multiconsult AS)
- Grensestasjon nord, Sør-Varanger kommune - konsekvensvurdering deltema reindrift, datert 14.02.13 (NINA)
- Reguleringsplan med konsekvensutredning for GSV grensestasjon nord - Landskapsbilde, datert 18.02.13 (Multiconsult AS)
- Grensestasjon nord, Sør-Varanger kommune - konsekvensutredning deltema naturmiljø, datert 18.02.13 (NINA)
- Reguleringsplan med konsekvensutredning for GSV grensestasjon nord – Samfunnmessige forhold, datert 12.03.13 (Multiconsult AS)

## Vedlegg – innkomne uttalelser

Nedenfor oppsummeres de 10 innkomne uttalelsene.

### Sametinget

Sametinget uttaler i brev av 10.05.13 at de ikke har merknader til planforslaget.  
Det vises til egen uttalelse fra Finnmark fylkeskommune.

### Wartiainen/Gulbrandsen

Wartiainen/Gulbrandsen har uttalt seg i brev av 19.05.13.

Det pekes på at en ikke mottok varsel om planoppstart i 2012.

En stiller seg også noe undrende til at de som har utført konsekvensutredning for landbruk, og friluftsliv og annen utmarksbruk ikke har tatt seg bryet med å kontakte alle berørte naboer og grunneiere i influensområdet.

Utover dette er det spesielt to punkter en har behov for en bedre avklaring omkring:

Det ene er tilgang til egen skogsteig ved Langvatnet, som en kun har adgang til via andre eiendommer.

Deler av året er en avhengig av å kunne parkere på den planlagte grensestasjonens område, og gå gjennom deler av det regulerte området for å komme til Langvatnet. Det oppgis at denne adkomstveien har vært brukt så lenge eiendom 31/10 har eksistert.

Etter avtale med grunneier Ture Jensen (31/2) kan en i sommersesongen bruke båt over Botnvatnet og gå over hans eiendom frem til Langvatnet.

Det andre punktet en forventer å få mer direkte informasjon om fra utbygger er løsninger på avløpsvann fra grensestasjonen.

### Skogbrukssjefen i Finnmark og Kvænangen

Skogbrukssjefen har uttalt seg i brev av 22.05.13.

I forslag til plan heter det i bestemmelsene at *«Innenfor området tillates tradisjonell aktivitet innenfor rammene av LNFR-formålet i kommuneplanens arealdel»*.

Skogbrukssjefen er opptatt av tilgang til bakenforliggende områder, og foreslår en ny bestemmelse: *«Adkomst til bakenforliggende areal skal sikres, ved eventuell hogst i bakenforliggende område skal eksisterende opparbeidede veger innenfor området kunne benyttes»*.

I tillegg foreslås 3 retningslinjer som en mener bør innarbeides.

### Statens vegvesen

Statens vegvesen har uttalt seg i brev av 31.05.13.

Det opplyses at Statens vegvesens rolle først og fremst er knyttet til trafiksikkerhet, samt å bidra til å tilrettelegge for effektiv vegtransport.

Det har vært dialog mellom Multiconsult AS og Statens vegvesen i planprosessen om hvordan kryssløsningen skal utformes.

Fv. 886 har en årsgjennsnitttrafikk på ca 550 kjøretøyer. Fartsgrensen på fv. 886 er 80 km/t. Siktforholdene anses å være gode. En antar at det ikke blir ekstraordinær vekst i trafikken de neste 20 år. Ut fra planbeskrivelsen vil biltrafikken mellom grensestasjonen og fv. 886 være lav.

Det framlagte planforslag tilfredsstillende så langt Statens vegvesen kan se etatens krav, og en har derfor ingen merknader til kryssløsningen.

### Finnmark Fylkeskommune

Finnmark Fylkeskommune har uttalt seg i brev datert 31.05.13.

Fylkeskommunen har ingen planfaglige innspill.

Når det gjelder kulturminner, peker en på at det ser ut til å foreligge en misforståelse. Sametinget har ikke overtatt hele ansvaret for kulturminner, det er imidlertid avtalt at Sametinget skulle forestå (koordinert) befarings av det aktuelle området. For videre saksgang vises det til Sametingets uttalelse.

### **Knut Tharaldssen**

Knut Tharaldssen uttaler følgende i brev datert 08.05.13:

*«Øvre Storskog Ulveskaret er det eneste stedet reinen kan passere mellom Holmengrå og Jarfjordfjellet. Det er en fast trasé der reinen blir drevet over ved flytting mellom Holmengrå og Jarfjordfjellet. Grensestasjonen er planlagt bygget der denne traseen ligger. Når en driver reinen brukes et stort areal. Om våren kommer reinsimlene med kalvene i området Øvre Storskog Ulveskaret for beiting, da er hele område helt til reingjerdet benyttet av rein. Reintrekket og beiteområdet er benyttet av reineiere i generasjoner så lenge det har vært reindrift i området. Ved å bygge grensestasjonen i det tenkte området vil Forsvaret ødelegge rein- og elgtrekket.*

*Ved Tjønna der ender hekker, vil dette og annet dyreliv forsvinne. Dette området er et fantastisk turområde med gode bærmyrer, mye rype og hare.*

*Her må man også ta i betraktning at verdien på eiendommene som grenser til en slik stasjon med helikoptertrafikk, hundegjøing og ødelagt natur vil være lik null. Her har forsvaret glimret med sitt fravær om erstatning.*

*Det er også mindre attraktivt for den yngre generasjon å bygge og bo ved en slik stasjon.*

*Forsvaret kan bygge en ny stasjon bakenfor den gamle Elvenes Grensestasjon, der det allerede er vann og avløp. Når den nye veien og broa blir brukt til andre formål kan forsvaret benytte broen for en lett tilgang til grensen. Da forsvaret har hytte ved Pikevannet og Vardefjell dekker dette området som må overvåkes.*

*Jeg har bodd på Ulveskaret i 72 år, og jobbet 25 år ved grensepasseringsstedet og hele grensen, som grenseassistent for Grensekommisæren, og kjenner området der stasjonen skal bygges bedre enn noen tror jeg.»*

### **Bjørn Tharaldssen**

Bjørn Tharaldssen har uttalt seg i brev datert 09.06.13.

Han kommenterer og peker på forhold ved følgende punkter som han vurderer som feil og mangler:

- Berørte parter
- Reindrift
- Friluftsområdet
- Ammunisjon og sprengstoff fra 2. verdenskrig
- Støy
- Forurensning
- Ny infrastruktur

Følgende er et (ordrett) utdrag fra nevnte brev:

#### **Berørte parter:**

*Jeg bor ca 5-600 meter fra den nye grensestasjonen planlagte beliggenhet, Forsvarsbygg eller Multicom har ikke vært i kontakt med meg vedrørende informasjon eller orientering om dette prosjektet.*

*I konsekvensutredningen står det at alle berørte parter noe som ikke er riktig.*

*Det er i dag flere eiendommer som vil bli direkte berørt ved plassering av denne stasjonen.*

*Gr/Br: 29/1, 29/5, 29/8, 29/1-23, 29/16, 29/55, 29/57, 29/70, 29/119, 31/2 og 31/10.*

*Det er 11 eiendommer de fleste av disse er jordbruks og fritids eiendommer.*

*Kan opplyse at noen av disse eiendommene er av Sør-Varanger eldste i kommunen.*

*I utredningen kan jeg bare se at det har vært dialog med 3 parter, hvor en av partene har vært i kontakt pr telefon. Er dette en god løsning som Forsvarsbygg benytter seg av.*

*Hvordan kan man sikre at prosessen til de berørte parters interesse blir ivaretatt. Om man må omdisponere bruken av eiendommene, hva vil konsekvensene av eiendommene bli. Hvordan vil videre framtidige bruk av eiendommene og den økonomiske verdi.*

*På Ulveskaret står nå for generasjonsskifte og Tharaldhaugen vil også endre driftsform enn hva som er i dag. I utredningen har man konkludert med at gårdene med området ikke skal brukes mere. Hvilken dokumentasjon kan man legge til grunn med en slik konklusjon?*

*Det står i utredningen at det finnes store alternative beite arealer i dette området. Området her har noen begrensinger, bla har vi en grense til Russland og det er andre private grunneiere som har eiendommen*

ligger nært til hverandre. Ved å presse seg inn på andre vil det lett oppstå konflikter mellom grunneierne om beite og dyrket mark områder.

**Reindrift:**

Det vises til en avtale med Trasti om plassering av stasjonen.

I samtale med Trasti er det lite ønskelig at stasjonen blir plassert i dette området men følte at det var bedre å få til en løsning med Forsvaret enn å gå i konflikt. De fikk flyttet stasjonen litt i fra planlagt beliggenhet.

At en reindriftutøver kan lage en slik avtale som vil få store konsekvenser for reindriften i dette området i framtiden er ikke betryggende for framtidig forvaltning av slike saker.

Med denne avtalen som er gjort vil det også bli vanskeligere for nye utøvere å etablere seg.

Avtalen ligger heller ikke i saken.

**Friluftsområdet:**

Det kommer i utredningen at området et lite brukt og brukes lite av andre.

Hvordan har man kommet fram til en slik konklusjon?

Det foreligger ingen undersøkelser eller bakgrunnsmateriale, noe som er meget betenkelig.

Området brukes av mange og av turister i sommerhalvåret.

Det er ofte turister som camper der.

States Vegvesen sperret av bla en del av området pga det ble en del søppel og tømning av septikk fra bobiler og campingvogner. Dette problemet kan løses ved at det blir flere eller bedre info om eksisterende tømmestasjoner.

Om Forsvarsbygg har sett på kartet fra Hesseng til Tårnet er det ingen områder hvor man kan benytte seg fra veien og ut i terrenget.

Andre områder er det dyrket mark eller private eiendommer. Pandur er sterkt preget av forsvarets atv trasserer og Kraftlinje bygging.

Reindriften har også samlingssted der og det er mye gjerder og sperringer der.

Hva vil skje med elgtrekket med en så økt aktivitet i området.

Forsvarsbygg har selv i utredningen at med økt aktivitet vil rovdyr bestanden holde seg borte.

Hvilke konsekvenser blir om bjørnen ikke trekker ut av området, men blir værende i østre eller vestredel.

I Jarfjord finnes det bjørn, gaupe og jerv, gaupe og jerv er som kjent meget vare dyr for mennesker og aktivitet i området rundt seg.

Jeg synes at det burde gjøres en bedre og grundigere undersøkelse om bruken av området.

**Forurensning:**

Avløp ut Jarfjorden.

Hvordan vil denne avløpsledningen gå og hvilken konsekvens vil det få.

Det kommer ikke fram i utredningen hvilken type renseanlegg det skal benyttes.

Et mekanisk eller kjemisk renseanlegg har flere feilkilder som kan oppstå.

Feil på et renseanlegg kan få alvorlige konsekvenser i en liten fjord som Jarfjord.

Jarfjord benyttes til fiske av laks, sjøfiske og krabbefiske.

Disse berørte partene er ikke blitt orientert eller fått mulighet for å ivareta deres interesser.

**Støy:**

Vi som bor i dette området vil bli kraftig berørt av støy fra helikopter.

I dag når helikopteret overflyr over huset vårt er det kraftig støy og vibrasjon i huset.

Det er ikke foretatt noen støymålinger og beregningen som er gjort et beregnet på generelt grunnlag og ikke tatt hensyn til hvordan terrenget i dette området er.

En del av bygningene er fra 60 og slutten av 80 tallet, hvor kravet byggeteknisk som isolasjon og vinduer er fra da tidens krav.

Hva har slike støy som kan bli en stress faktor for både mennesker å dyr.

**Ammunisjon og sprengstoff fra 2. verdenskrig:**

I utredningen er det bare tatt med at det finnes rester i hvor stasjonens beliggenhet.

Jeg er oppvokst i dette området, det befinner seg store mengder med ammunisjon i hele dette området.

På 80 tallet brukte vi å hente opp granater og ammunisjon i Tjønna.

Vi hentet også opp en kasse med glyserin som vi trodde da var krydder beholdere.

Dette ble da fortalt at dette ble brukt av under krigen og var meget farlig å røre.

Ofte fant vi også bombekaster granater i myrområdet rundt.



Det fortelles om at det ble dumpet store mengder sprengstoff og ammunisjon i Tjønna under opprydningen etter krigen.  
Ved Storskog grensekontrollsted ble et nytt bygg stoppet pga kostnadene ble for store ved å fjerne sprengstoffet.  
Jeg er bekymret hvorfor Forsvarsbygg ikke nevner at det finnes sprengstoff i Tjønna og i myrområdet hvor atv trasserer skal være.  
Hva og hvilken konsekvens kan man få om det blir bevegelser i denne myr mold massen hvor det befinner seg sprengstoff og ammunisjon ved sprengning av tomten til grensestasjonen.  
Når metall ligger i myr sump hvor det er lite tilgang til oksygen brytes metall sakte og kan være i helt i orden.  
Forsvarsbygg må jo sjekke hva som befinner seg i Tjønna og terrenget rundt.  
Ønsker Forsvarsbygg å holde unna slik informasjon pga dette vil få konsekvenser for prosjektet.

**Ny infrastruktur:**  
Siden konseptet «Nye Grensevaken» satte i gang har infrastrukturen endret seg betydelig.  
Det bygges en ny vei Hesseng –Storskog E105, med bla en ny bru ved Elvenes.  
Denne veien vil ha bredde og kvalitet som vil ha en hastighet på 90km/t.  
Det vil også være en egen gang og sykkel vei hvor bla deler eksisterende vei skal benyttes til dette formålet, samt adkomst vei til boliger i området,  
Eksisterende Elvenes bru vil bestå for framtidig bruk.  
Slik framtidig vei struktur vil bli vil man få en responstid fra GSV-Storskog på under 15 min.  
Om plasseringen på nåværende sted Elvenes vil responstiden være noen minutter unna.  
Forsvaret kan forflytte seg med atv og snøscootere uten å komme i kontakt med E105.  
Respons tiden vil også bli mindre fra Elvenes enn hva som er i dag.  
Normalt når det snakkes om respons tid er det tid og ikke km.  
Slik man kan se over de negative momenter ved plassering ved nåværende stasjon på Elvenes er det ingen negative momenter bortsett fra eventuelt bygg må rives før nytt bygges.  
Her kan man finne gode og rimelige alternative løsninger.  
Det vil bli en billigere løsning å legge avløpsledningen i Pasvikelva ut fjorden hvor det ikke benyttes til fiske. Enn å legge en avløpsledning fler kilometer over privat grunn med fare for feilkilder hvor konsekvensene kan få alvorlige følger.  
Dette vil berøre mindre områder og området rundt Elvenes hvor nåværende plassering benyttes til industri, masse deponi og motorsport anlegg.  
Det er meget rart at Forsvarsbygg unnlater å ta med at en slike endringer av infrastruktur som vil ha følger av plassering av stasjonen og behovet for å bygge ny stasjon.  
Forsvaret har en kultur om å bygge anlegg som viser å være unødvendige eller direkte feil investeringer.  
Det har vært flere slike saker i media i senere tid.  
Erfaringen fra disse kommunen er at de trodde på Forsvarets prosjekter og holdningen til forvaret var av respekt og kommunene aksepterte dette og trodde på dette ville gange kommunen.  
Istedenfor ble det avstengte områder og ferdsel i det området ble forbudt.  
Forsvarsbygg selger til høystbydende eller river bygg som ikke brukes.  
Er det slik vi i Sør-Varanger ønsker også.

### **Fylkesmannen i Finnmark**

Fylkesmannen har uttalt seg i brev av 10.06.13.

Fylkesmannen anser det som uheldig at det i denne saken ikke er foretatt en konsekvensvurdering av aktuelle alternativer. All den tid planen heller ikke er forankret i overordnet plan hvor aktuelle lokaliseringalternativer kunne vært belyst, mener en at sektormyndigheters og befolkningens medvirkning begrenses hva angår å gi innspill til beste lokalisering.

Fylkesmannen anser at kunnskapsgrunnlaget i hovedsak er tilfredsstillende for å kunne vurdere planens virkninger. Nedbygd areal vil ikke direkte påvirke naturmangfold av regional eller nasjonal verdi. Det er imidlertid knyttet noe usikkerhet til hvordan forstyrrelser i driftsfasen vil påvirke forekomsten av rødlistede fugl ved Tjønna og i omkringliggende myrområder. Etter Fylkesmannens syn bør denne

kunnskapen suppleres, eventuelt må føre var prinsippet tillegges vekt, særlig ved etablering av kjøretraseer og ved annen virksomhet i disse områdene, jf naturmangfoldloven § 6, 7 og 8-12. En registrerer for øvrig av planbeskrivelsen at det i forhold til vannforsyning, brannvann og spillvannshåndtering nå er valgt løsninger som ikke vil påvirke de store verdiene i Botnelva-vassdraget og den økologiske tilstanden i Jarfjordbotn negativt. Vannforsyning er forutsatt løst gjennom borebrønn. Videre er spillvann forutsatt ført til sjø i Jarfjordbotn, via pumpestasjon og renseanordning. Hvordan dette konkret er tenkt løst, fremgår etter det en kan se ikke av planforslaget. Det er heller ikke utfyllende drøftet i konsekvensutredningen.

Fylkesmannen anbefaler primært at forholdene omkring vannforsyning og spillvannshåndtering blir gjenstand for tilleggsutredninger. Alternativt må en som forurensningsmyndighet komme tilbake til disse spørsmålene under kommende behandling etter forurensningsloven.

En vil imidlertid allerede nå signalisere at tiltak som kan forringe tilstanden i vassdraget på en måte som kan påvirke vannforekomsten negativt, herunder som leveområde for elvemusling, må unngås. Den endelige løsningen for rensing og utslipp til Jarfjorden må også imøtekomme de krav som er avdekket i konsekvensutredningen med tanke på å unngå overskridelser av resipientkapasiteten.

### **Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark**

Reindriftsforvaltningen har uttalt seg i brev av 10.06.13.

Reindriftsagronomen er skeptisk og negativ til inngrep i og i nærheten av flytteleier og punktering av nye områder i beiteområder til for rein.

Selv om omfanget av tiltaket ikke kan sees å ha noe betydning i forhold til totaliteten til flytteleia og til beiteområder for distriktet, vil den ha ringvirkninger og medføre forskyvninger av beiteområder.

Ytterligere tiltak innenfor reinbeiteområder vil også føre til økt forstyrrelse av menneskelig aktivitet og trafikk som kan medføre til skade og ulempe for reindriften i området.

Dersom tiltaket medfører at reindriften ikke fritt og uhindret kan forflytte med sin rein etter en tradisjonell flyttelei, må flytteleien anses for å være stengt.

Reindriftsagronomen forutsetter at tiltakshaver følger opp avbøtende tiltak som vedrører reindrift, slik opplistet i reguleringsplanen og planbeskrivelsen.

Videre forutsettes det at tiltaket ikke vil medføre fare, skade og hindringer for reindriften i området.

Reindriftsagronomen har ingen ytterligere merknader til reguleringsplanen med konsekvensutredning for GSV grensestasjon Nord.

### **Norges vassdrags- og energidirektorat**

NVE har uttalt seg i brev av 18.06.13.

Normalt krever NVE at vurderinger/utredninger ifht grunnforholdene skal foretas før reguleringsplan vedtas. Det er imidlertid her snakk om et byggeområde hvor NGIs løsmassekart viser morenemasser, og at sannsynligheten for ustabile grunnforhold/kvikkleireskred er liten. NVE mener ut fra dette at det i dette tilfellet er greit at krav om dokumentasjon vedrørende grunnforhold forskyves til byggesaksnivå.

NVE synes det er positivt at det er avsatt hensynssone langs vassdraget.

NVE har ikke ytterligere merknader til reguleringsplanen.