Region nord
Vadsø kontorsted
30. 06 2017

Detaljregulering med konsekvensutredning (KU)

Havn og veg til havn - Høybukta vest i Sør-Varanger

Sør-Varanger kommune

PLANPROGRAM **Høringsutgave**

Statens vegvesen

KYSTVERKET

Sør-Varanger kommune

Innhold

1 INNLEDNING 2

2 HVA ER ET PLANPROGRAM 3

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET 4

3.1 Planområdet 4

3.2 Bakgrunn for planarbeidet 6

3.3 Målsetting for planarbeidet 6

3.4 Valg av vegstandard 6

4 RAMMER OG PREMISSER FOR PLANARBEIDET 7

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 7

4.2 Planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging 7

4.3 Retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark 7

4.4 Nasjonal transportplan 8

4.5 Joint Barents Transport Plan 8

4.6 Planstatus for området 8

4.7 Andre rammer og føringer 8

5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER 9

5.1 Alternativer som foreslås utredet 9

5.2 Metode 10

5.3 Ikke-prissatte konsekvenser 11

5.3.1 Nærmiljø og friluftsliv 11

5.3.2 Naturmangfold 12

5.3.3 Kulturminner og kulturmiljø 13

5.3.4 Landskapsbilde 13

5.3.5 Naturressurser 14

5.4 Risiko og sårbarhetsanalyse 15

5.5 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen 15

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING 16

1 INNLEDNING

Statens vegvesen og Kystverket har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7 i samarbeid med Sør-Varanger kommune startet arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for havnearealer for ny stamnetterminal, samt atkomst fra E6 i Sør-Varanger kommune. Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Det er inngått en avtale om fordeling av arbeidsoppgaver og utgifter for plansamarbeidet mellom Sør-Varanger kommune, Kystverket, Statens vegvesen og Finnmark fylkeskommune.

Endelig forslag til reguleringsplan til kommunal sluttbehandling forventer vi blir lagt fram høsten 2018.

I juni 2015 la Statens vegvesen og Kystverket fram en konseptvalgutredning (KVU) for E6 Høybuktmoen – Kirkenes. Formålet var å vurdere ulike konsepter for ny havn og veg til havn som kan gi Kirkenes et effektivt transportsystem for å betjene internasjonal maritim virksomhet i Barentsregionen.

KVUen anbefalte å gå videre med konseptene Høybukta vest og Pulkneset, med en prioritering av Høybukta vest.

Samferdselsdepartementet anbefalte i desember 2016 Høybukta vest som det beste alternativet for ny havn.

Kommunestyret i Sør-Varanger fattet i februar 2017 følgende vedtak:

> *Sør-Varanger kommunestyre tar til etterretning Regjeringens vedtak om å etablere en ny stamnetterminal i Høybukta vest. Vi ønsker å utvikle en stor internasjonal Barentshavn. Den nye stamnetterminalen skal på sikt samle industriell havnevirksomhet i kommunen.*
>
> - *Det igangsettes en prosess for å kartlegge private aktørers interesse for å utvikle nytt havneområde i Høybukta vest sammen med Sør-Varanger kommune / Havnevesenet.*
> - *Planprosess for Høybukta Vest igangsettes så raskt som mulig. Det forutsettes at dette skjer gjennom en statlig regulering.*

Forslag til planprogram sendes derfor på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet.

Formålet med planarbeidet er å fastsette beliggenhet, areal og utforming av havnearealer samt atkomst fra E6 med tilhørende vegnett, tekniske anlegg, tilstøtende terreng, massedeponier mv. Planarbeidet omfatter også justering av traséen for E6.

Ved fastsettelsen av planprogrammet er det tatt stilling til hvilket eller hvilke alternativ for atkomstveg som skal videreføres i detaljreguleringen.

Vi vurderer at kunnskapsgrunnlaget ikke er godt nok, og vil derfor igangsette kartlegginger/utredninger innenfor fagfeltene: naturmangfold, kulturmiljø, nærmiljø/friluftsliv og reindrift.

Forslag til planprogram er sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i fra 30.06.2017 til 25.08.2017. Dokumentene er tilgjengelig på vår nettside Vegprosjekter - vegvesen.no og på kommunens nettside www.svk.no.

I løpet av høringen blir det avholdt et åpent møte om planarbeidet. Møtet skal være på rådhuset i Kirkenes. Samme dag har Statens vegvesen åpen kontordag på trafikkstasjonen på Sandnes. Tidspunkt blir annonsert senere.

Innspill til planprogrammet, dvs. formål, alternativer, behov for utredninger eller opplegget for medvirkning sendes innen 25.08.2017 til:

Statens vegvesen Region nord

Postboks 1403
8002 Bodø

Eller til firmapost-nord@vegvesen.no

Kontaktperson for Statens vegvesen er planleggingsleder Bjarne Mjelde, telefon 78 94 17 92 eller e-post bjarne.mjelde@vegvesen.no.

2 HVA ER ET PLANPROGRAM

Et planprogram er egentlig en plan for prosessen og planleggingen.

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for havn og veg til havn – Høybukta vest.

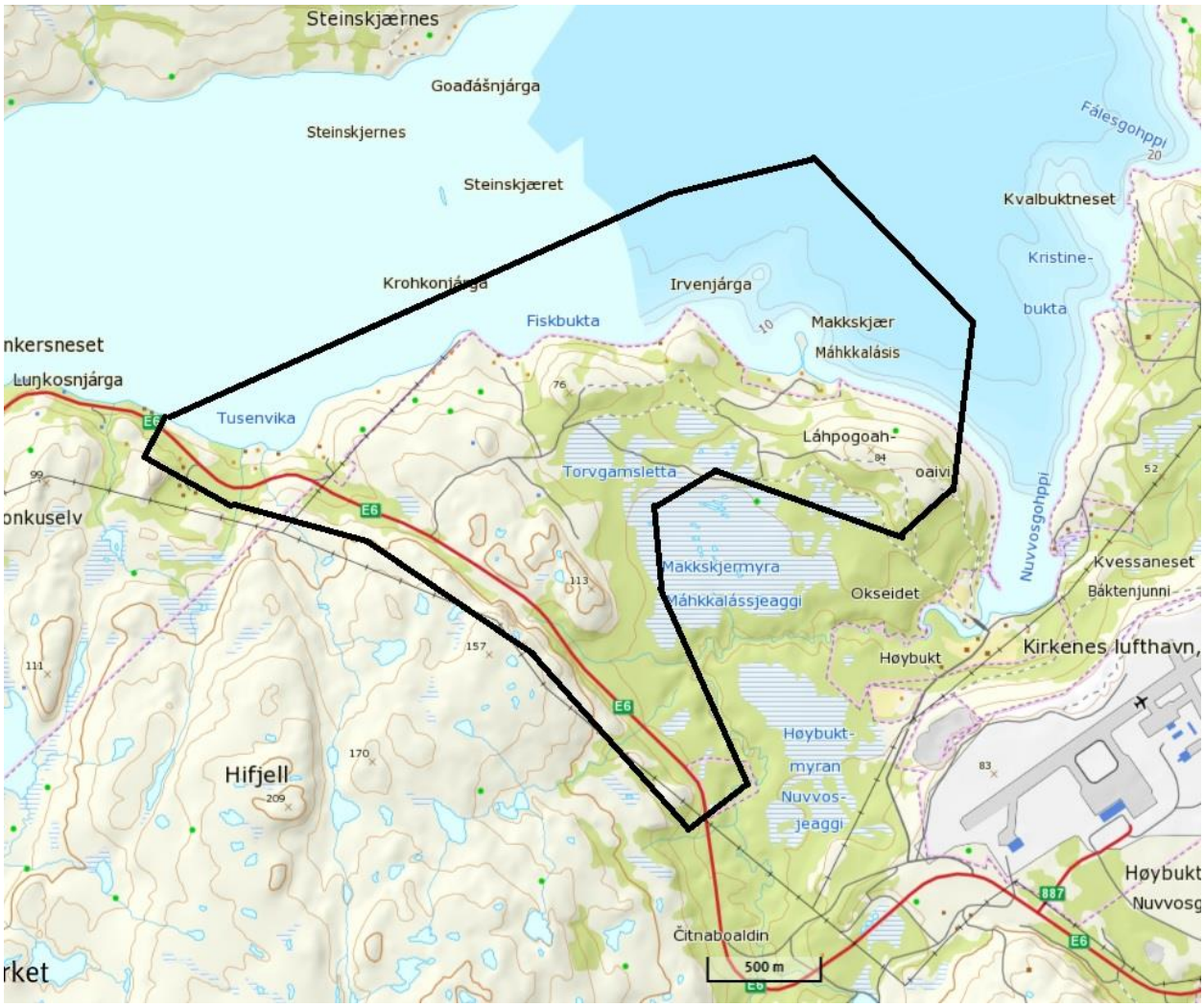
Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I dette høringsutkastet til planprogram foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes (jf. lovkommentaren til §4.1 i plan – og bygningsloven).

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

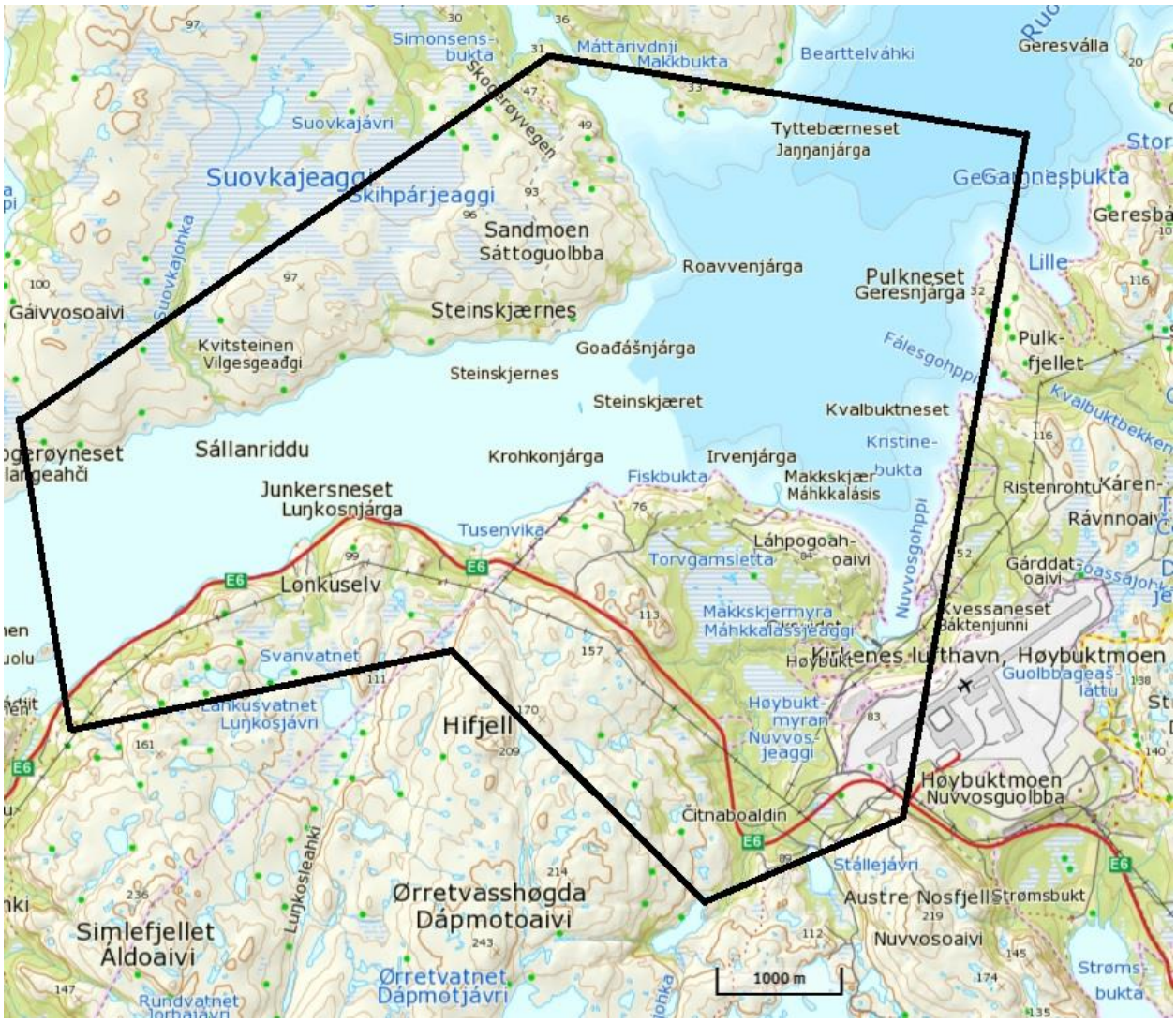
3.1 Planområdet

Planområdets foreløpige avgrensning framgår av nedenstående kart. Utstrekningen tar høyde for å vurdere veglinjen for E6 før og etter avkjørsel til Høybukta vest, jf. Riksvegutredningens forutsetninger om framtidig standard på E6.



Figur 1– Forslag til planområde

Etablering av tiltak vil gi konsekvenser også utenfor planområdet. Nedenfor er foreløpig avgrensning av tiltakets influensområde.



Figur 2 – Foreslått influensområde

Planområdet preges av berg- og morenelandskap mot kysten, og store myrområder bakenfor dette. Dagens E6 går gjennom planområdet. I den vestre delen av planområdet (rundt Tusenvika) er det noen boligeiendommer. Langs kysten fra Tusenvika og østover er det enkelte fritidseiendommer.

I influensområdet, mellom de store myrene ligger en svært viktig naturtypelokalitet (A verdi) med kroksjøer, flomdammer og meandrerende (svingete) elveparti. Her går bekken Nuvsjohka/Noselva som har en relativ god bestand av sjøørret. Bekken renner ut i Høybukta som er et aktivt marint delta med B-verdi (viktig naturtypelokalitet).

Det er registrert noen kulturminner fra Tusenvika og østover langs kystlinja. I influensområdet, særlig i selve Høybukta, er det registrert mange kulturminner.

Planområdet brukes av Forsvaret til øvingsvirksomhet. Området brukes også av reinbeitedistrikt 5A/5C Pasvik, og distrikt 4/5B Vestre Sør-Varanger.

Den største grunneieren i planområdet er Finnmarkseiendommen.

3.2 Bakgrunn for planarbeidet

Planarbeidet igangsettes med bakgrunn i Samferdselsdepartementets anbefalte løsning for ny stamnetterminal i Kirkenes, og kommunestyrets vedtak dat. 15.02.17. Det er nødvendig å planlegge arealer for framtidig havn på land og i sjø. Det er videre nødvendig å planlegge atkomst fra E6 til havnearealene. I sammenheng med dette skal linjeføringen for dagens E6 vurderes, ut fra hensyn til framkommelighet, trafikksikkerhet og Riksvegutredningens anbefaling for framtidig E6 mellom Varangerbotn og Kirkenes.

3.3 Målsetting for planarbeidet

Resultatmålet for planarbeidet er å utarbeide en reguleringsplan med konsekvensutredning for stamnetterminal og veg fra E6 til stamnetterminalen.

3.4 Valg av vegstandard

Valg av vegstandard er forskjellig på atkomst til havna og på E6. Beskrivelsen av kravene til vegstandard er hentet fra Statens vegvesens håndbok N100 – Veg- og gateutforming. Håndboken er under revidering, og det kan skje mindre endringer i standardklassene nedenfor.

Veg til havn:

Standardklasse	H2 Nasjonale hovedveger, ÅDT <4000, fartsgrense 80 km/t
Vegtype:	Avkjørselregulert veg
Vegbredde:	8,5 m, to kjørefelt med midtlinje
Dimensjonerende kjøretøy:	VT (vogntog)
Maksimal stigning:	8 %
Helårs bæreevne:	10 tonn
Tilknytninger:	Forkjørsregulert T-kryss

Tilknyttet E6:

Standardklasse	H3 Nasjonale hovedveger, ÅDT <4000, fartsgrense 80 km/t
Vegtype:	Avkjørselregulert veg
Vegbredde:	8,5 m, to kjørefelt med midtlinje
Dimensjonerende kjøretøy:	VT (vogntog)
Maksimal stigning:	8 %
Helårs bæreevne:	10 tonn
Tilknytninger:	Forkjørsregulert T-kryss.

Valg av vegstandard danner grunnlaget for beregninger og analyser som gjøres i planen.

Trafikkutvikling:
Trafikkmengden på dagens E6 er 1360 kjøretøyer/døgn fra Kirkenes lufthavn/Høybuktmoen og vestover.

I konseptvalgutredningen er følgende trafikktall beregnet for 2062:

- Strekningen fram til kryss Høybukta vest: 2490 kjøretøyer/døgn
- Veg fra E6 til havnearealet i Høybukta vest: 880 kjøretøyer/døgn.

4 RAMMER OG PREMISSER FOR PLANARBEIDET

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer med videre som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringen av området.

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Gjennom dette forventningsdokumentet ønsker regjeringen å fremme en bærekraftig og mer effektiv areal- og samfunnsplanlegging i årene som kommer. Aktuelle tema for planleggingen er:

- Planer og beslutninger er basert på et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag, og ivaretar nasjonale og viktige regionale interesser.
- Medvirkning og involvering.
- Vektlegging av det lokale selvstyret.

4.2 Planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging

Retningslinjenes mål er bl.a. å:

- Fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse.
- Utvikle bærekraftige byer og tettsteder.
- Legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling.
- Redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

4.3 Retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark

Retningslinjene angir at det skal vurderes hvilke virkninger tiltaket kan få for:

- Reindriften.
- Hevdvunnen tradisjonell utmarksbruk og næringsutøvelse.
- Samisk kultur og samfunnsliv.

Det skal tas hensyn til de kulturelle særegenhetene som ligger til grunn for den tradisjonelle samiske bruken av meahcci/utmark.

4.4 Nasjonal transportplan

I Meld.St. 33 (2016–2017), Nasjonal transportplan 2018–2029, vises det til at potensialet for økt næringsaktivitet og verdiskaping i Barentsregionen vurderes som stort, og at Kirkenes har en unik strategisk beliggenhet. Dagens stamnetterminal ikke er tilrettelagt for en slik utvikling, og Høybukta vest er statens prefererte lokaliseringsalternativ for en ny stamnetterminal (dokumentets s. 316).

4.5 Joint Barents Transport Plan

Det er laget en felles transportplan for Barentsregionen, «Joint Barents Transport Plan» (JBTP 2013). Målet er å utvikle et felles transportsystem i Barentsregionen. Planen definerer 14 grensekryssende korridorer. Det medfører behov for å videreutvikle korridorer som omhandler Kirkenes. I dette planarbeidet er det «Den nordlige maritime korridor» med havna og det overordna vegsystemet med E6 til havna som berøres. Jernbane beskrives som en framtidig mulighet.

Den finske transportministeren har i mai 2017 orientert Samferdselsdepartementet om at Finland ønsker å utrede en jernbaneforbindelse mellom Finland og Norge. Rovaniemi – Kirkenes er én av tre aktuelle traséalternativer. Samferdselsministeren har offentlig uttalt seg positivt til å bidra i et slikt arbeid.

Statens vegvesen vurderer at en eventuell framtidig jernbaneterminal ut fra sin funksjon vil være tilknyttet havna.

4.6 Planstatus for området

Gjeldende arealplan er kommuneplanens arealdel, planID 2004105, vedtatt 05.10.2005. Arealbruken er LNF, båndlagt til Forsvaret.

Pr. juni 2017 er det under utarbeidelse ny arealdel. I høringsutkastet til 2. gangs offentlig ettersyn er arealbruken LNFR, med båndlegging i påvente av reguleringsplan. Eventuell lokalisering av stamnetterminal og arealkonflikter i området søkes løst gjennom reguleringsplan.

4.7 Andre rammer og føringer

Nasjonal laksefjord/laksevassdrag

Planområdet grenser til Neidenfjorden/Bøkfjorden som nasjonal laksefjord. Neidenelva som nasjonalt laksevassdrag munner ut i Neidenfjorden. Formålet er å beskytte bestanden av villaks. Beskyttelsesregimet for nasjonale laksevassdrag skal sikre at det ikke gjennomføres nye tiltak som kan være til nevneverdig skade for laksen. Beskyttelsesregimet for nasjonale laksefjorder

viser til at laksen skal gis særlig beskyttelse mot akutt forurensing i laksefjordene. Marin kartlegging og miljørisikoanalyser vil danne grunnlag for vurderingen.

5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

Konsekvensutredningen inneholder en vurdering av behovet for, og eventuelle forslag til:

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- Undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen

Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. Det skilles mellom tema som skal utredes særskilt gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Konsekvensutredningen*», og tema som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Virkninger av planforslaget*».

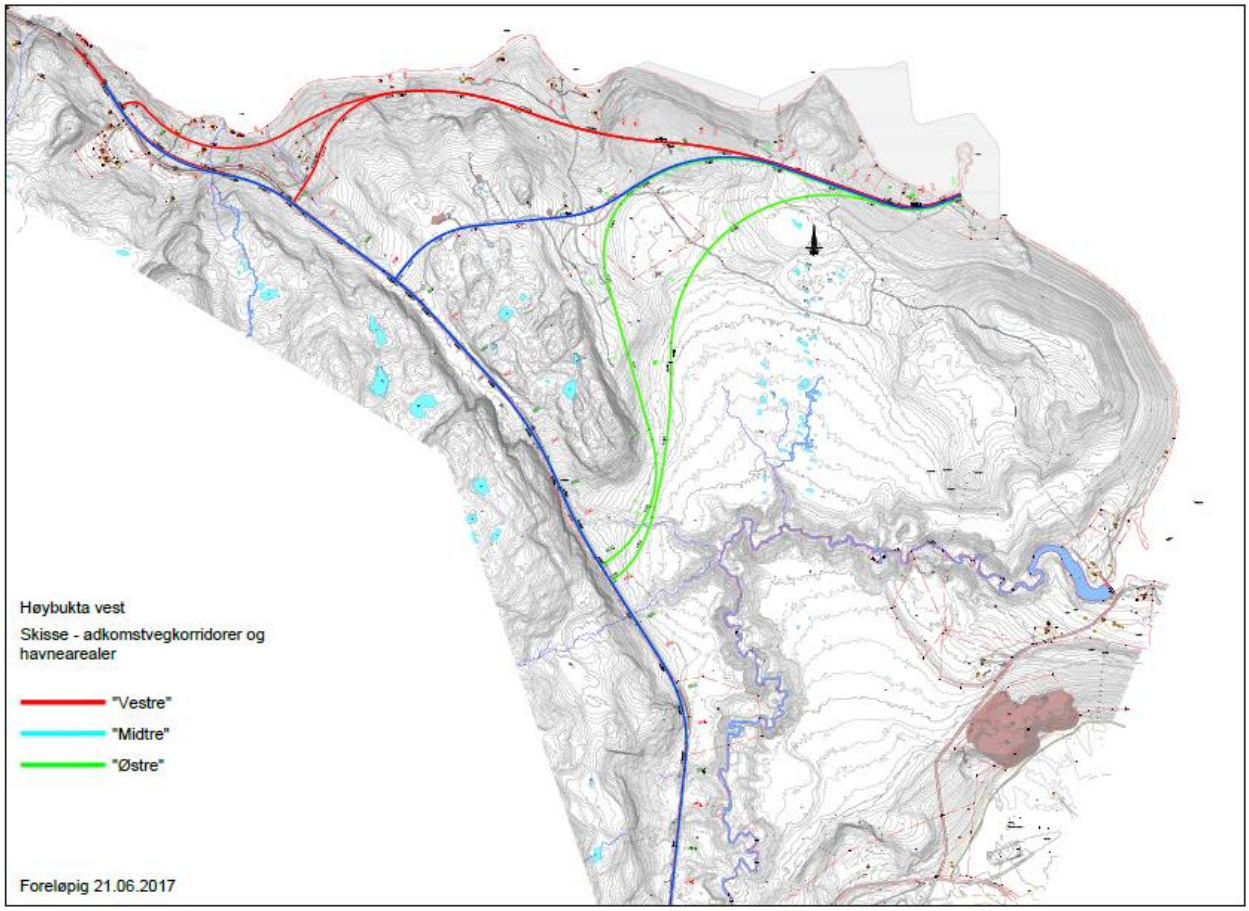
Linjevalg for en fremtidig jernbanetilknytning til Høybukta vest vurderes ikke i denne reguleringsplanen. Men reguleringsplanen vil ta hensyn til jernbanens arealbehov i tilknytning til havneområdet. En eventuell fremtidig jernbanetrase vil i seg selv utløse krav til en egen statlig konseptvalgutredning i tidlig fase slik statens krav er i dag.

5.1 Alternativer som foreslås utredet

0 – Alternativet
Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres.

Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles «*0-alternativet*». Her skal man altså vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført.

Alternativ 1 (hovedalternativet)
Det utredes et havneareal på inntil 1000 daa. I tillegg utredes det valgte alternativ for atkomst fra E6 til havnearealet. Tre alternative atkomstkorridorer vurderes, se kartet under.



Figur 3 – Atkomstkorridorer fra E6

Alternativ 1 (hovedalternativet med valgt atkomst) er det foretrukne alternativ.

5.2 Metode

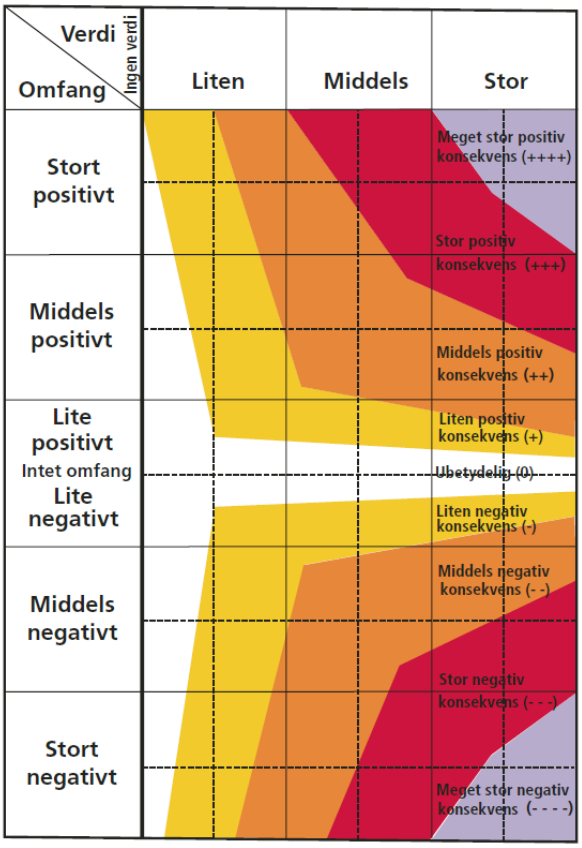
Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen håndbok V712 "*Konsekvensanalyser*".

Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok V712. De aktuelle KU-tema utredes etter følgende struktur:

Områdets verdi: Vurderes på en tredelt skala; liten-middels-stor

Tiltakets omfang: Vurderes på en femdelt skala fra «Meget stort negativt» til «Meget stort positivt»

Tiltakets konsekvens: For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf. «Konsekvensvifta» i håndbok V712.



Figuren viser konsekvensvifta (kilde: Statens vegvesen. Håndbok V712)

Samlet vurdering:

Sammenstilling. Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbeides i «*Virkninger av planforslaget*» inngå i helhetsvurderingen.

Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.

Anleggsperioden skal også omtales.

5.3 Ikke-prissatte konsekvenser

De ikke-prissatte konsekvenser omhandler ulike aspekter ved miljøet i et område. Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om undersøkelsesområdet og virkninger av tiltaket. Analysen skal vise hvordan ulike alternativer kan påvirke forholdene for fagtemaene. Det skal gis en samlet vurdering av ikke-prissatte temaer som skal belyse virkningen av de ulike alternativene.

5.3.1 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø, herunder områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor (Klima- og miljødepartementet 2013) og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel.

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse.

Tema nærmiljø er lite relevant i utbyggingsområdet, men noen boligeiendommer i den vestre delen av planområdet kan bli påvirket, og vil inngå i konsekvensutredningen.

For tema friluftsliv skal alle brukte friluftsområder i eller nær planområdet kartlegges og verdisettes i henhold til metodikk i V712. Informasjon om friluftsbruk innhentes primært fra Sør-Varanger kommune. Det vil også være aktuelt å kontakte lokale turlag eller andre lokale foreninger som driver eller tilrettelegger for friluftslivsaktiviteter.

5.3.2 Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler det biologiske mangfoldet av økosystem, naturtyper, arter og genetisk variasjon på landjorda, i ferskvann, i brakkvann og saltvann, samt spesielle geologiske elementer. Naturmangfold avgrenses i utgangspunktet til å omfatte naturens egenverdi, og ikke dens verdi og funksjon for mennesker.

I henhold til Forskrift om konsekvensutredning § 9, skal det tas utgangspunkt i eksisterende kunnskap. Der denne ikke anses som tilstrekkelig for å gjøre nødvendige vurderinger av berørte naturverdier skal planprogrammet vise til behov for ny kartlegging. I henhold til naturmangfoldloven § 8 skal kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Det er behov for å gjennomgå og eventuelt supplere eksisterende data om vilt, med særlig fokus på arter i rødlistekategori sårbar (VU) og mere sjeldne. Videre bør funksjonsområder for vilt og landskapsøkologiske trekk undersøkes og legges til grunn i det videre planarbeidet.

Det er behov for å forsterke beslutningsgrunnlaget på flere områder, både gjennom kvalitetssikring av eksisterende data, samt supplere med nye kartlegginger. Det skal samles tilstrekkelig informasjon til å oppfylle naturmangfoldloven §8 om kunnskap, både med tanke på verdier og inngrepets påvirkning. Grunnlagsdata som kan belyse eventuell samlet belastning (jf. naturmangfoldloven §10) skal samles inn. Eventuelle forekomster av prioriterte arter og utvalgte naturtyper med egne forskrifter iht. naturmangfoldloven, må avklares og belyses.

En kartlegging i 2013 ble utført i august måned. På det tidspunktet vil en ikke kunne ha avdekket mulig hekkende fugler i området så her må det ny undersøkelse til, eventuelt innhente lokal kunnskap fra lokale ornitologer. Hvis det ikke foreligger lokal kunnskap om området må vi utføre en ny kartlegging av potensielle rødlistede arter. Dette utføres i perioden mai-juni.

Funn av myrflatbelg rødliste art (nær truet) ble avdekket under kartleggingen i 2013. Videre vurderes området som potensielt interessant for flere karplanter, bl. a. russearve og det er trolig også verdifullt for moser. (2013_hoybuktmoen_biofokus_rapport.pdf). Nøyere botanisk kartlegging for å avdekke mulige rødlistede arter og naturtyper utføres i perioden juni-august.

Korsfjorden er registrert som en egen vannforekomst (0424030400-C) og er en del av Norsk-finsk vannregion og Neiden vannområde. Det er utført flere marine kartlegginger som viser tilstanden i Korsfjorden, men ikke spesifikt hvor ny havn er tiltenkt ved Høybukta vest. Her må

det derfor gjøres nye undersøkelser av sediment, både for kartlegging av arter og miljøgifter, samt kartlegging av fjæresonen som vil gå tapt ved en utfylling i strandsonen. Videre må det gjøres en kartlegging av konsekvens ved deponering i sjø, både ved utfylling til havn og deponering av overskuddsmasser.

Det skal videre redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8-12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp. Det skal også gjøres vurderinger av potensiell forurensning i anleggs- og driftsfase. Spesielt gjelder dette i forhold til fiskeriressurser og i forhold til bestander av anadrom fisk. Påvirkning på registrert naturmangfold i ferskvann, sjø og strandsone, og påvirkning av resipienters (vannkilders) økologiske tilstand skal belyses tilstrekkelig. Anleggsperioden skal omtales. Mulige avbøtende eller kompenserende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås.

5.3.3 Kulturminner og kulturmiljø

Temaet omfatter kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap. Dette er spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø. Definisjonen er vid, og det er viktig å vurdere viktigheten av kulturmiljøene og hvilke materielle spor som det er viktig å bevare for ettertiden.

I planens influensområde er det kjent flere kulturmiljøer med stor tidsdybde, blant annet felt med automatisk fredete hustufter fra yngre steinalder, som har særlig høy forsknings- og opplevelsesverdi. Innenfor foreslått planområde for havneanlegget er det kjent en automatisk fredet samisk gammetuft og flere ikke fredete tyske strukturer fra Andre verdenskrig.

Kunnskapsgrunnlaget for kulturminner i det foreslåtte planområdet er godt, da det forholdsvis nylig har blitt foretatt kulturminneregistreringer her av arkeologer fra fylkeskommunen og Sametinget, i forbindelse med Forsvarets planer for å bruke H som øvelsesområde.

Vegforbindelsen mellom ny havn og E6 er ikke avklart, og vil kunne være av vesentlig betydning for graden av konflikt for dette temaet.

Det vil blir utarbeidet en konsekvensutredning som en del av planarbeidet. For kulturmiljø vil det utarbeides en rapport som belyser kulturminneverdiene i området, grad av konflikt ved foreslåtte alternativer, og forslag til avbøtende tiltak. Metodikken som skal brukes vil være etter Vegvesenets veileder *V712 – Konsekvensanalyser*. Utredningen vil i hovedsak basere seg på eksisterende kunnskap, men krigsminnene i området må registreres og kartfestes som en del av dette arbeidet.

5.3.4 Landskapsbilde

Landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter. Temaet tar for seg hvordan landskapet oppleves romlig, ut fra omgivelsene. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra tette bylandskap til uberørte naturlandskap.

Landskapet er småkupert med avrundete bergknauser, myrområder, lynghei og skog. Det ligger grusveger og stier i området og det er spredt fritidsbebyggelse nærmere kysten. Det er ingen større inngrep på kyststrekningen, der det finnes både rullesteinstrand og svaberg. For øvrig fremstår landskapet som et uberørt naturområde.

- Det er ikke helt bestemt, hvordan vegen skal ligge mellom E6 og ny havn. Berg (100 moh.) mot vest og en større myr mot øst begrenser dog mulighetene, dersom man i løsningen tar hensyn til landskapet og naturmangfoldet.

- Landskapet ved den planlagte havnen stiger raskt opp til 50 moh. og det vil gi utfordringer å tilpasse vegen til landskapet, som følge av krevende stigningsforhold for tunge kjøretøyer.

- Vegen fra E6 til havn vil være 2-2,5 km lang.
- Det er ingen tiltak i sjø fra før, og etableringen av en havn vil forandre landskapsopplevelsen vesentlig. Tiltaket vil ha fjernvirkning (kunne sees fra avstand) men vil i praksis begrenses til de som kommer i båt, da det ikke er særlig aktivitet i landskapet rundt.

Utredningens innhold

- Registrering av landskapet og dets elementer

- Kartfesting og beskrivelse av landskapet. Befaringer og kartgrunnlag skal danne grunnlag for definisjon av influensområde for de ulike forslag

- Beskrivelse av (del-)områdenes verdi. (En vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.)

- Beskrivelse av omfang. (En vurdering av hvilke endringer prosjektet antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene, og graden av denne endringen.)

- Beskrivelse av konsekvenser av tiltaket. (En avveining mellom de fordeler og ulemper et definert prosjekt vil medføre i forhold til ikke å gjennomføre tiltak.)

- Beskrivelse og vurdering av reiseopplevelse

- Mulighet for avbøtende eller kompenserende tiltak skal også omtales.

5.3.5 Naturressurser

Reindrift

Temaet handler om reindriftas bruk av området, og hvordan deres bruk påvirkes av tiltaket. Berørte reinbeitedistrikter er distrikt 5A/5C Pasvik, og distrikt 4/5B Vestre Sør-Varanger.

- Reindriftsnæringas bruk av de berørte områdene skal beskrives.

- Direkte og indirekte beitetap som følge av utbyggingen skal vurderes.
- Det skal vurderes om det fastsatte reintallet for de berørte distriktene blir berørt, og i så fall hvor mye.
- Det skal vurderes hvordan tiltaket i anleggs- og driftsfasen kan påvirke reindriftens bruk av området gjennom barrierevirkning, skremsel/støy og økt ferdsel.

Avbøtende og konfliktreduserende tiltak skal utredes og beskrives.

Utredningen gjøres på bakgrunn av eksisterende informasjon om vegetasjon, trekk- og flytteleier, bruksomfang med videre, eventuelt supplert med befaringer.

Reindriftsnæringen og reindriftsforvaltningen skal kontaktes. Det forutsettes at konsekvensutredningen bygger på et kunnskapsgrunnlag bestående av ulike forskningsresultater, forvaltningskunnskap og tradisjonell kunnskap.

5.4 Risiko og sårbarhetsanalyse

I planarbeidet skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det overordnede målet er å forebygge og håndtere risiko og unødvendig sårbarhet i samfunnet. Temaer som utredes vil være:

- Naturgitte forhold
- Omgivelser
- Virksomhetsrisiko
- Brann-/ulykkesberedskap
- Infrastruktur

Temaene vurderes ut fra to perspektiver:

- Hva i omgivelsene kan true prosjektet, og hvordan?
- Hva i prosjektet kan true omgivelsene, og hvordan

Analysen gjennomføres etter metodikken i vegvesenets håndbok V712 Konsekvensanalyser, jf. risikomatrisen til Direktoratet for sivil beredskap.

5.5 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 5.3 (ikke-prissatte konsekvenser) er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli underlagt en konsekvensutredning, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen. Aktuelle temaer er blant annet følgende:

- Framkommelighet og trafikksikkerhet
- Samfunnsmessige forhold

- Forsvarets bruk
- Elforsyning og vann/avløp
- Naboskap/berørt bebyggelse
- Fiskeri og havbruk
- Samisk bruk
- Støy og vibrasjoner
- Massehåndtering

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planprosess:
Planforslaget fremmes som en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Forslag til planprogram skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag til planprogram skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres samtidig som det varsles planoppstart. Frist for uttalelse til planprogram skal være minst seks uker. På grunn av ferietid utvides fristen til åtte uker.

Sør-Varanger kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet.

Statens vegvesen og Kystverket utarbeider konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet. Virkninger av planen som helhet skal også inngå i vurdering av konsekvensene.

Etter hvert skal detaljregulering med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn med frist for uttalelse minimum i seks uker. Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret.

Medvirkning:
Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger sikrer at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Det er lagt opp til et åpent informasjonsmøte i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet og et møte under høringen av planforslaget. Det skal gjennomføres egne møter med parter som har særlige interesser i planområdet.

Statens vegvesen, Kystverket og planmyndighetene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vår nettside Vegprosjekter – vegvesen.no. Informasjon om prosjektet ligger også på kommunen sine nettsider www.svk.no.

Statens vegvesen og Kystverket har hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen og vil sammen med kommunen stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.