

FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR NEIDEN TOLLSTED

PLANBESKRIVELSE OG KONSEKVENsutREDNING
30.12.2019



Forord

Statsbygg har på oppdrag fra Tolldirektoratet utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for Neiden tollsted. Planområdet ligger i Sør-Varanger kommune, nær grensen til Finland.

Forslaget til reguleringsplan består av juridisk bindende arealplankart og planbestemmelser, samt planbeskrivelse med konsekvensutredning. Plandokumentene er utformet i henhold til plan- og bygningslovens (pbl) §§ 4-2 – 3, 12-5 – 10, samt forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, og legges ut til offentlig ettersyn i henhold til pbl § 12-10.

Forslagsstiller for planforslaget er Statsbygg. Planfaglig konsulent er tegn_3.

Det er ikke bevilget midler over statsbudsjettet til forprosjektering av tollstasjonen. Reguleringsplanprosessen gjennomføres i forkant av forprosjekteringen, basert på gjennomført skisse og programmering.

Planbeskrivelsen med konsekvensutredning tar for seg tiltaket som skal gjennomføres. Hensikten med og beskrivelse av planforslaget, hovedinnhold og konsekvenser skal fremgå. Hvordan planen forholder seg til føringer og planer for området omtales. I tillegg er gjennomført medvirkning og behandlingen av merknader beskrevet.

Oslo 04.12.2019

Planens ID:	5444-2015004
ArkivsakID:	15/3454
Varsel om oppstart:	25.11.2015
1.gangsbehandling:	21.01.2020, UFPS sak 005/20
Utlagt til offentlig ettersyn:	29.01.2020-12.03.2020
Dato for siste revisjon:	30.12.2019
2.gangsbehandling:	
Dato for vedtak i kommunestyret:	

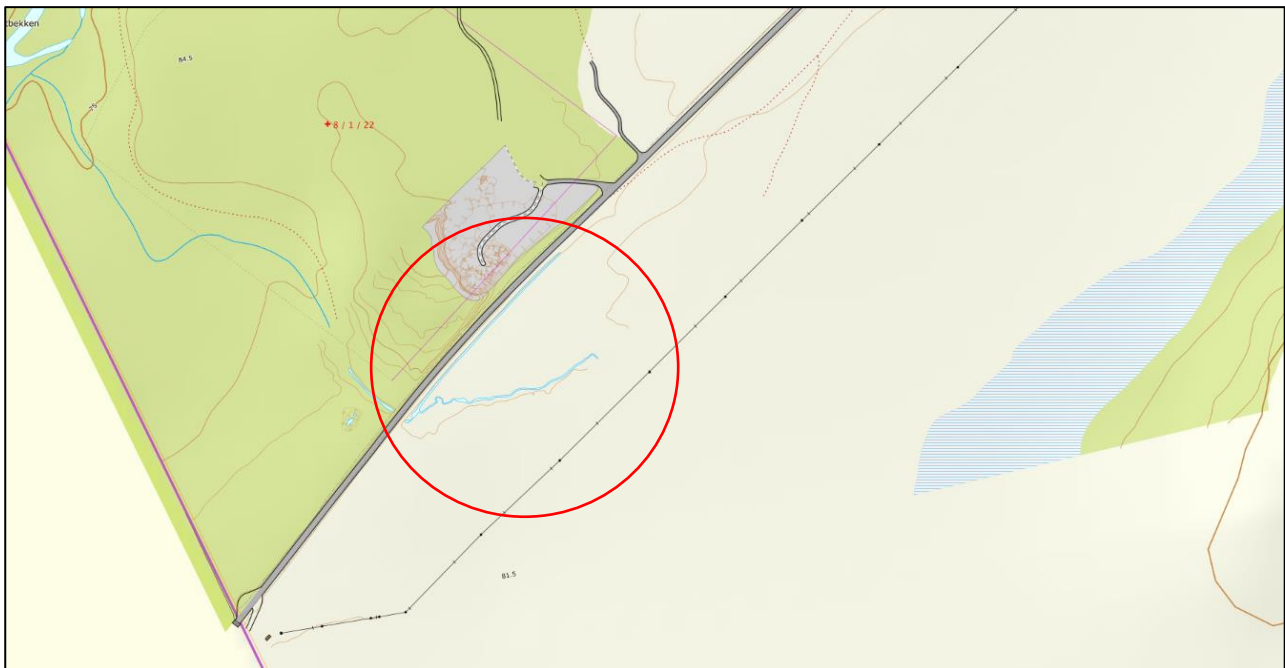
Innhold

Forord	2
1. Illustrasjon av planområdet før og etter plangjennomføring.....	6
1.1 Bakgrunn	7
1.2 Behov	7
1.3 Avgrensning av planområdet.....	7
1.4 Krav om konsekvensutredning	8
1.5 Planprosess.....	8
2. Eksisterende forhold	10
2.1 Dagens anlegg	10
2.2 Eiendomsforhold	11
2.3 Nærmiljø	11
2.3.1 Bomiljø og funksjoner i nærmiljøet	11
2.3.2 Friluftsliv.....	12
2.3.3 Idrettsaktiviteter	12
2.3.4 Støy	12
2.3.5 Forhold til barn og unge.....	13
2.4 Landbruk og reindrift	13
2.5 Naturmiljø	14
2.6 Nær- og fjernvirkning / landskapsbilde	17
2.7 Trafikk.....	17
2.8 Kulturminner og kulturmiljø.....	18
2.9 Teknisk infrastruktur, klima og energi.....	18
2.10 Risiko og sårbarhet	19
3. Overordnede føringer og planstatus	20
3.1 Overordnede føringer og retningslinjer.....	20
3.1.1 Lov om rettsforhold og forvaltning av grunn og naturressurser i Finnmark fylke (finnmarksloven)	20
3.1.2. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014)	20
3.1.3 Strategiplan for tolletaten.....	20
3.1.4 Retningslinjer for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon (28.11.2014)	21
3.1.5 Statens Vegvesen, Rammeplan for avkjørsler	21
3.1.6 Rundskriv M 12 2000 R-836 «Om arealbruk og byggetiltak i reinbeiteområder»	21
3.2 Regionale planer	21

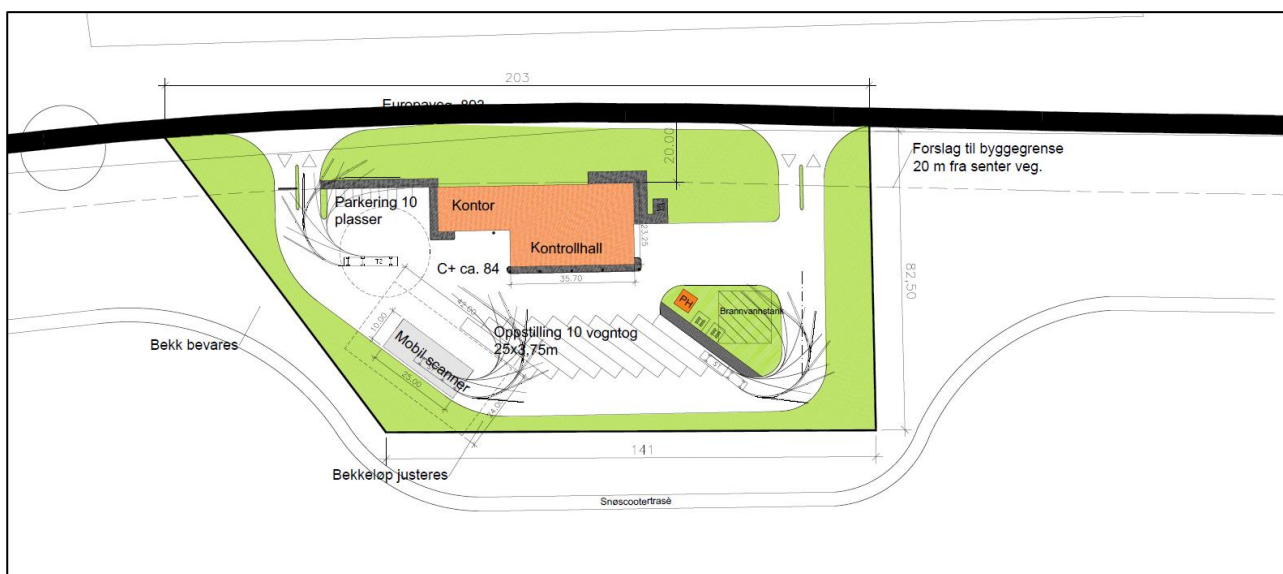
3.2.1 Fylkesplan for Finnmark, vedtatt av fylkestinget 8. juni 2005	21
3.2.2 Regional planstrategi 2016-2019, vedtatt 8. juni 2016	21
3.2.3 Fremtidens Finnmark - Regionalt utviklingsprogram (RUP) 2014-2023	22
3.2.4 Handlingsplan 2016-2019 for RUP 2014-2023 – Fremtidens Finnmark.....	22
3.3 Kommunale planer	23
3.3.1 Kommuneplanens arealdel 2018-2030	23
3.3.2 Energi- og klimaplan 2010-2020	24
3.4 Reguleringsstatus.....	24
3.4.1 Forskrift om kommunalt løypenett i Sør-Varanger kommune.	24
4. Medvirkning.....	25
4.1 Krav til medvirkning	25
4.2 Innspill til varsel og offentlig ettersyn av planprogram.....	25
4.3 Annen medvirkning / møter	28
4.3.1 Medvirkning med reinnæringen	28
4.3.2 Omlegging av skuterløype	31
5. Planforslaget	32
5.1 Intensjonen med planforslaget.	32
5.2 Arealformål og – regnskap	34
5.3 Planlagt nytt tollsted, BOP	35
5.4 Nærmiljø	37
5.5 Landbruk og reindrift, LNFR	37
5.6 Naturmiljø	37
5.7 Nær- og fjernvirkning /landskapsbilde og estetikk	37
5.8 Trafikk.....	37
5.9 Kulturminner og kulturmiljø.....	41
5.10 Teknisk infrastruktur, klima og energi.....	41
5.10.1 Vann- og avløpsanlegg.....	41
5.10.2 Brannvann	41
5.10.3 Overvann	42
5.10.4 Strøm og fiber	42
5.10.5 Energi krav, fjellvarme etc.	42
5.10.6 Miljøsmål/miljøkrav	42
5.10.7 Bekk.....	42
5.11. Risiko – og sårbarhet	42
6. Konsekvenser av planforslaget.....	43
6.1 Formålet med konsekvensutredningen	43
6.2 Metode for konsekvensutredning	43
6.3 Forholdet til andre planer	44

6.4 Nærmiljø	44
6.4.1 Friluftsliv	44
6.4.2 Idrett, støy, konsekvenser for barn og unge, m. videre	46
6.5 Reindrift	47
6.6.4 Anleggsperioden	49
6.6 Naturmiljø	50
6.6.1 Konsekvenser for planområdet	50
6.6.2 Konsekvenser for Influensområdet	50
6.6.3 Grunnforhold	52
6.6.4 Anleggsperioden	52
6.7 Nær- og fjernvirkning/landskapsbilde	52
6.7.1 Landskapet	52
6.7.2 Anleggsperioden	54
6.8 Trafikk	54
6.8.1 Forventet trafikkutvikling på rv. 92.	54
6.8.2. Trafikkmønster rundt tollstedet.	55
6.8.3 Parkeringsløsning	55
6.8.4 Snøopplagring	55
6.9 Kulturminner og kulturmiljø	56
6.10 Teknisk infrastruktur, klima og energi	56
6.10.1 Eksisterende teknisk infrastruktur:	56
6.10.2 Vann- og avløpsanlegg	57
6.10.3 Brannvann	57
6.10.4 Overvann	58
6.10.5 Strøm og fiber	58
6.10.6 Energikrav, fjellvarme, fibernet etc.	58
6.10.7 Klimakonsekvenser	59
6.10.8 Vann og avløp	59
6.10.9 Anleggsperioden	59
6.11 Risiko og sårbarhet	59
6.11.1 ROS-analyse	59
6.11.2 Anleggsperioden	60
6.12 Universell utforming / tilgjengelighet for alle	60
6.13 Sammenstilling av utredningstema	61

1. Illustrasjon av planområdet før og etter plangjennomføring



Figur 1: Viser planområdet og foreslått plassering av tollstedet



Figur 2: Grunnkart med illustrasjon av et forslag til fremtidig situasjon.

1.1 Bakgrunn



Figur 3: Dagens tollstasjon.

Neiden tollsted ligger i Sør-Varanger kommune ca. 4 mil sørvest for Kirkenes flyplass og ca. 4,5 km fra riksgrensen mot Finland.

Planarbeidet har hatt til hensikt å legge til rette for bygging av nytt tollsted nærmere riksgrensen.

1.2 Behov

Tolldirektoratet (TOD) har to hovedoppgaver i det norske samfunnet. Den ene er å innkreve avgifter og toll til finansiering av velferdssamfunnet. Økonomisk kontroll og bekjempelse av økonomisk kriminalitet hører til denne oppgaven. Den andre hovedoppgaven er å beskytte samfunnet mot ulovlig inn- og utførsel av varer, herunder å arbeide for å stanse grensekryssende, organisert kriminalitet.

For å kunne løse disse oppgavene mer effektivt på grensen mot Finland har TOD behov for en oppgradering av Neiden tollsted. Oppsummert er behovet som ligger til grunn for planen:

- Skape optimale kontrollmuligheter for kjøretøykontroll ved grensepassering og dermed øke effektiviteten i kontrollene.
- Skape et oversiktlig trafikkbilde og gode kontrollmuligheter som gir et sikrere arbeidsmiljø.
- Tilrettelegge for nytt tollsted nærmere riksgrensen mot Finland.

Tollvesenet i Sør-Varanger har behov for bedre kontrollfasiliteter nær riksgrensen mellom Finland og Norge. Eksisterende tollsted har en lite hensiktsmessig plassering i forhold til kontroll av grenseovergangen. Det er derfor ønskelig å relokalisere og fornye eksisterende institusjon på en mer hensiktsmessig og moderne måte nærmere grensen.

Videre er dagens tollbygg ikke utformet i henhold til gjeldende regelverk for publikums- og arbeidsbygninger. I en rapport fra Universell utforming fra 2013 vises det blant annet til at det ikke er tilrettelagt atkomst for publikum i bygget, da innganger og korridorer ikke har tilstrekkelig bredde og/eller stigningsforhold. Det samme gjelder for de som arbeider i bygget. Da disse også må kunne utføre arbeidet utenfor bygget, anses det som mulig å få fritak for universell utforming for arbeidsområdene. Utgiftene ved å tilrettelegge for publikum anslås til 445 100 kr. Det er ikke klart hvor mye av dette arbeidet som er utført.

1.3 Avgrensning av planområdet

Varslingsområdet som ble lagt ut til offentlig ettersyn i november 2015 utgjorde ca. 123 da. Området som det er behov for til selve tollstedet/byggetiltaket utgjør kun ca. 20 daa. Det fremgikk av varslingen at nødvendig areal innenfor varslingsområdet vil fremgå av høringsforslaget til reguleringsplan.

I høringen inkom merknader som har betydning for plassering av tollstedet. Det er forsøkt tatt hensyn til følgende forhold ved fastsettelse av planavgrensningen:

- Utløp av bekk og myr/myrsig
- Trekkveg for elg som konsentreres langs riksgrensegjerdet
- Flyttlei, gjerde og vegstengningspunkt for innsamling av rein øst for tiltaket
- Skuterløype og høyspentlinje som går langs planområdet

I TOD pågår prosesser knyttet til lokalisering av tollsteder. Føringsene har inntil nå gått ut på å legge tollsteder så nær riksgrensen som mulig. Men en rekke grenseoverganger vil utstyres med automatisk skiltregistrering og her må det være en viss avstand fra grensa til tollstedet slik at aktuelle kjøretøy som er filmet kan kontrolleres. For Neiden innebærer dette at tollstedet ikke kan ligge nærmere riksgrensen enn ca. 260 m (ca. 400 m fra grensen til grønn sone, andre avkjøring).

Planavgrensningen er på bakgrunn av merknadene/medvirkningen og avklaringer i TOD redusert i størrelse til ca. 48 daa og plassert nærmest midt i tidligere varslet planområde.

1.4 Krav om konsekvensutredning

§ 4-2 i plan- og bygningsloven oppgir på et overordnet nivå hvilke planer etter pbl som skal konsekvensutredes. § 4-2 lyder: «For regionale planer og kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn.»

Om en reguleringsplan defineres til å ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, fremkommer av ny forskrift om konsekvensutredninger, med ikrafttredelse 01.07.2017.

Forskriftens § 2 gir bestemmelser om planer som alltid skal behandles etter forskriften. Bokstav f omhandler detaljreguleringsplaner. Reguleringsplaner for tiltak i forskriftens vedlegg 1 skal alltid konsekvensutredes. Vedlegg 1, punkt 1 omfatter følgende tiltak: «Industriallegg, næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål med et bruksareal på mer enn 15.000 m² eller som omfatter et planområde på mer enn 15 dekar.»

Området for ny utbygging vil være ca. 25 daa stort og overskrider dermed grensen på 15 daa i vedlegg 1, punkt 1. Reguleringsplanen er derfor omfattet av utredningsplikt etter forskrift om konsekvensutredninger. Som følge av utredningsplikten ble planprogram lagt frem ved varsel om oppstart av planarbeidet. Planbeskrivelsen som herved legges ut til offentlig ettersyn omfatter konsekvensutredning i tråd med kravene i planprogrammet.

1.5 Planprosess

Saksgangen for en reguleringsplan med konsekvensutredning er beskrevet i plan- og bygningsloven, forskrift om konsekvensutredninger og tilhørende veiledningsmateriale. Først skal det utarbeides et forslag til planprogram for tiltaket. Prosessen og milepælene for dette planarbeidet gjennomgås under.

Oppstartsmøte

Det ble avholdt oppstartsmøte med Sør-Varanger kommune 29.10.2015.

Kunngjøring og varsel om igangsatt planarbeid

Oppstart av planarbeid ble varslet med avisannonse i Sør-Varanger avis 25.11.2015.

Kunngjøring ble satt inn på kommunens hjemmesider.

Grunneiere og berørte myndigheter og organisasjoner ble varslet ved brev 9.11.2015.

STATSBYGG

VARSEL OM OPPSTART/HØRING

VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERINGSPROGRAM MED KONSEKVENsutREDNING FOR NEIDEN TOLLSTASJON

I henhold til plan- og bygningsloven (pbl) § 12-8 varsles oppstart av detaljreguleringssplan med konsekvensutredning for Neiden tollsted, del av gbnr. 8/1 i Sør-Varanger kommune. Forslag til planprogram legges samtidig ut til offentlig ettersyn i samsvar med pbl. § 12-9. Varslingsområdet er vist med stiplet linje.

Hensikten med å starte en reguleringsplanprosess er å tilrettelegge for å bygge nytt tollsted nærmere riksgrensen mot Finland. Ny tollstasjon vil gi bedre kontrollmuligheter for tollvesenet for å kontrollere kjøretøyer som krysser grensen.

Varslingsområdet er ca. 123 daa stort. Området det er behov for til tollsted utgjør ca. 20 daa. Området varsles dermed større enn det reelle behovet. Vi ber om høringsinstansen sine eventuelt syns punkter på beliggenhet av tollstedet innenfor varslingsområdet. Ved offentlig ettersyn vil planområdet utgjøre ca. 20 daa, og det vil være plassert på det stedet innenfor varslingsområdet som viser seg mest hensiktsmessig.

Planforslaget er iht. forskrift om konsekvensutredninger konsekvensutredningspliktig. Det er derfor utarbeidet et planprogram som beskriver eksisterende situasjon ved varslingsstedet, tiltaket nytt tollsted, samt hvilke problemstillinger som vil bli konsekvensutredet i planbeskrivelsen/konsekvensutredning. Planprogrammet er tilgjengelig på rådhuset og nettsidene www.stb.no under «lu-tingingen» saken kan også søkes opp ved å søke på kommunens saksnummer 15/9454.

Innspill og spørsmål til planarbeidet sendes til Statsbygg v/ Kristine Dale Selvig på e-post kristin.dale.selvig@statsbygg.no eller postadresse: Postboks 8106 Dep, 0032 Oslo. Tlf. nr. 98669272, Merk innsendingen «Oppstart av planarbeid Neiden tollsted».

Frist for innspill settes til mandag 11.01.16

BYGG MED MENING

Figur 4: Varslingsannonsen

Åpningstider fastsettes ikke gjennom plan- og bygningsloven og vil således ikke bli fastsatt gjennom reguleringsprosessen. Utbedring av riksvegen vil kreve en egen reguleringsplan. Se kapittel 5.3.2 for dialog med Statens Vegvesen.

Medvirkning

Krav til og gjennomført medvirkning fremgår av kapittel 4.1.

Videre saksgang

Reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn i seks uker. Kommunen sammenstiller innkomne merknader og lager saksfremstilling til politisk behandling. Eventuell behandling av innsigelser skjer underveis. Plandokumenter bearbeides i nødvendig grad og vedtas av kommunestyret.

Planprogram

Forslag til planprogram ble sendt på høring og lå ute til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet lå ute i perioden 25.11.2015 - 11.01.2016. Rådet for likestilling av funksjonshemmede i Sør-Varanger kommune fikk utsatt høringsfrist.

Planprogrammet angir at to alternativer skal utredes, henholdsvis 0-alternativet og planforslaget. 0-alternativet innebærer dagens bruk av området og planforslaget om nytt tollsted. Konsekvensene skal fremgå for temaene: nærmiljø, reindrift, naturmiljø, nær- og fjernvirkning /landskapsbilde, trafikk, kulturminner og kulturmiljø, teknisk infrastruktur, klima og energi og risiko og sårbarhet. Konsekvensene for alternativene skal sammenstilles.

Planprogrammet ble fastsatt av kommunestyret 25.06.2016 (sak 032/16). Det er gitt følgende begrunnelse for vedtaket:

«Planprogrammet beskriver tiltaket som skal gjennomføres, hvilke antatte problemstillinger som vil bli belyst og hvilke utredninger som er nødvendig. Planprogrammet spesifiserer videre prosess for planarbeidet og beskriver opplegg for medvirkning og informasjon. Innkomne høringsinnspill synes tilstrekkelig ivare tatt i planprogrammet. Sør-Varanger kommune vil at man i forbindelse med planarbeid for Neiden Tollstasjon jobber for døgnåpen stasjon. Dette er svært viktig for næringsutviklingen og er et viktig logistikk-knutepunkt for regionen. Riksvegen må også utbedres slik at transport, ferdsel og trafiksikkerhet ivaretas.»

2. Eksisterende forhold

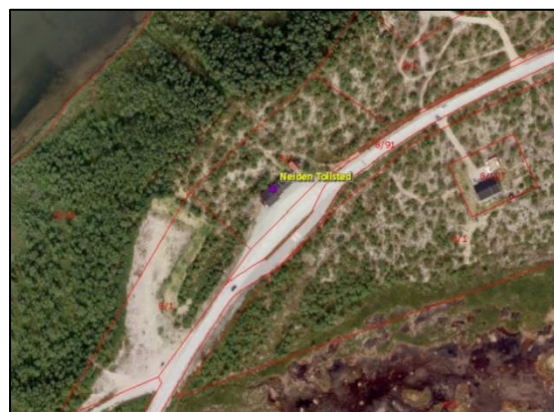
2.1 Dagens anlegg

Dagens tollsted ligger inntil rv. 92 ca. 4 mil sørvest for Kirkenes lufthavn og ca. 4,2 km fra grensen mot Finland. Virksomheten består av tollekspedisjon og tollkontroll inn til Norge og Finland. Neiden tollsted foretar grensekontroller, fortolling av varer og kontroll av kjøretøy. Finsk tollvesen har også kontor på tollstedet. Det er ikke en egen tollstasjon på finsk side av grensen. Normalt er det opptil 7 tollere til stede på jobb i tollstedets åpningstid.



Figur 5: Eksisterende tollsted og ny plassering av nytt tollsted.

Dagens tollstasjon består av kontorbygg, samt oppstillingsplass for trailere og personbiler på begge sider av rv. 92. Kontorbygget er på ca. 180 m² i en etasje. Statsbygg fester området som er del av gnr/bnr. 8/1 av Finnmarkseiendommen (FEFO). TOD er leietager av bygget og utomhusområdet.



Figur 6: Oversiktsbilder for eksisterende tollsted i Neiden.

Det er ikke avklart hva som skal skje med eksisterende tollsted når nytt tollsted er oppført.

2.2 Eiendomsforhold

Planområdet for nytt tollsted, som ligger nær riksgrensen, er del av gnr/bnr. 8/1 som eies av Finnmarkseiendommen. Statsbygg er i dialog med grunneier for feste av det aktuelle området.

2.3 Nærmiljø

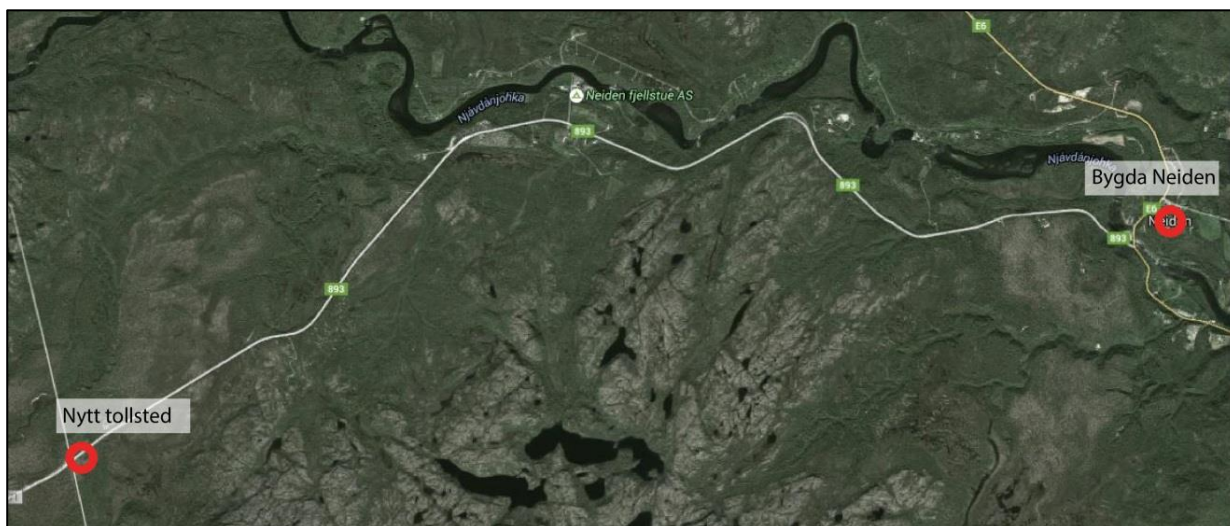
2.3.1 Bomiljø og funksjoner i nærmiljøet

Tettstedet Neiden har ca. 250 innbyggere. Neiden er en flerkulturell bygd med både norsk, finsk og østsamisk bosetting. Sør-Varanger kommune har ca. 10.200 innbyggere (Statistisk sentralbyrå 1.1.2016).



Figur 7: Bygda/tettstedet Neiden (Kilde: <http://driveklepp.org/johanneplassen/opplevelser/finnmarkstur/finnmarkstur.htm>)

Dagens tollstasjon er ca. 6 km fra bygda Neiden, mens ny tollstasjon vil ligge ca. 2 mil unna tettstedet (figur 8).



Figur 8: Flyfoto av nytt tollsted og bygda Neiden.

Planområdet ligger i et ruralt og ubebygde område ved den norsk-finske grensa. Det er ikke fast bosetting nær tollstasjonen på norsk side av grensen, men spredte hytter finnes. Like over finskegrensen er det et mindre kjøpesenter og noen andre handelsbedrifter (fiskeutstyr), et hotell og spredt hyttebebyggelse.



Figur 9: Området for nytt tollsted.

Rv 92 ligger inntil planområdet og på nordsiden har Statens vegvesen et masseuttak som ikke er i bruk i dag.

2.3.2 Friluftsliv

Neidenelva som ligger et stykke nord for området og naturområdene ca. 1 mil sør for planområdet er populære i friluftssammenheng. Neidenelva er en av landets beste lakseelver. Det er ingen stier eller skiløyper som er spesielt markert i turkart innenfor planområdet.

En merket skuterløype går langs sørsiden av rv. 92. Den krysser grensegjerdet mot Finland i bro. Skuterløypen utgjøres av en uthogd trase i terrenget og den går gjennom hele planområdet.



Figur 10: Merket skuterløype. Foto: Statsbygg

2.3.3 Idrettsaktiviteter

Det er ikke registrert anlegg for idrettsaktivitet i eller nær planområdet.

2.3.4 Støy

Området er ikke støyutsatt.

2.3.5 Forhold til barn og unge

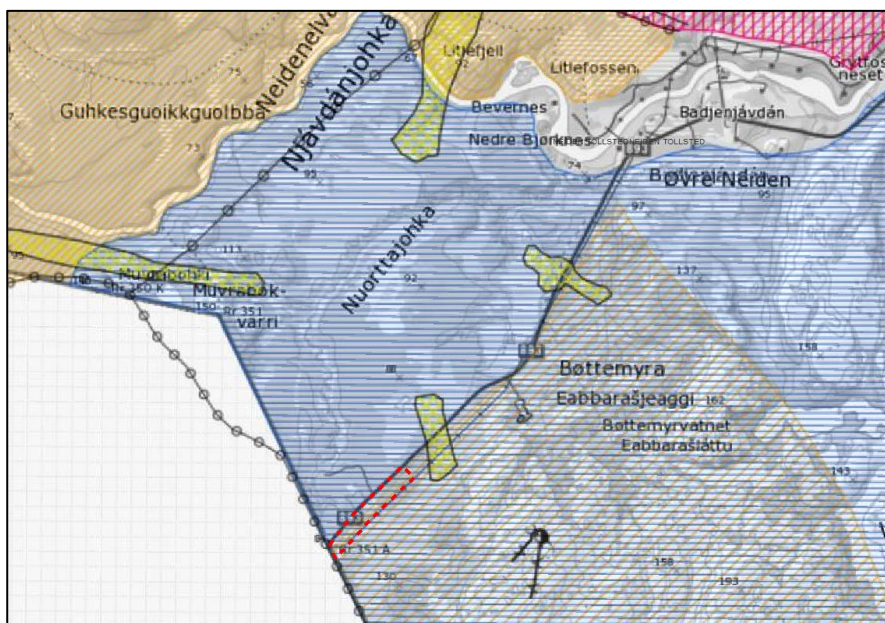
Planområdet innehar ingen viktige funksjoner for barn og unge.

2.4 Landbruk og reindrift

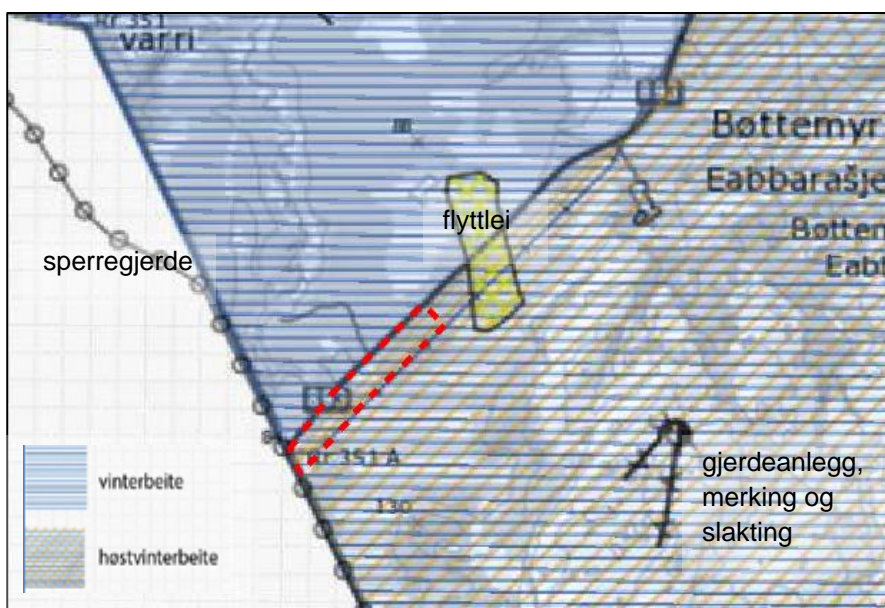
Området benyttes ikke til jordbruk eller skogbruk.

Hele området øst for finskegrensen er høst vinterbeite og vinterbeite for rein og ca. 1 km fra grensa er det restriksjonsområde (gjerdeanlegg for innsamling, merking og slakting), se figur 11, 12 og 13. Det er også en flyttlei der rein flyttes over rv. 92 mellom vinterbeite og høst vinterbeite. Denne er markert like nordøst for planområdet.

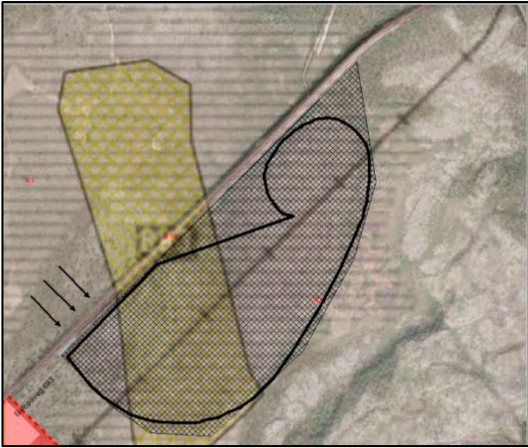
Området forvaltes av reindriftdistrikt 4/5B. Se kapittel 4.3.1 for dialog med reindriftdistriktet.



Figur 11: Oversiktskart for reindrift, kilde www.reindrift.no.



Figur 12 Oversiktskart for reindrift, kilde www.reindrift.no. Planområdet er markert. Innsamlingsanlegget er ikke plassert slik det er vist i kartet.



Figur 13: Kart over faktisk plassert innsamlingsanlegg

Reinbeitedistriktets bruk av området:

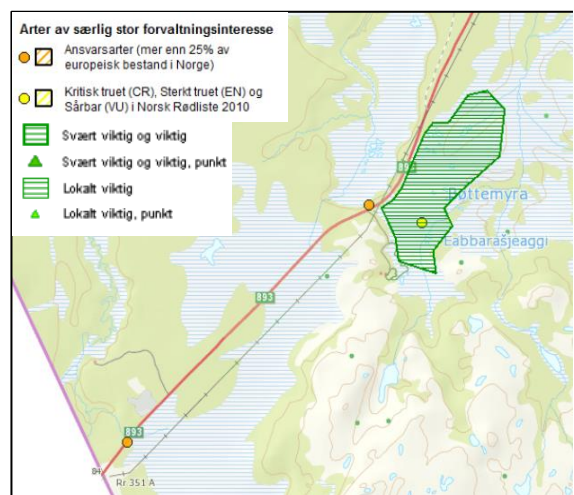
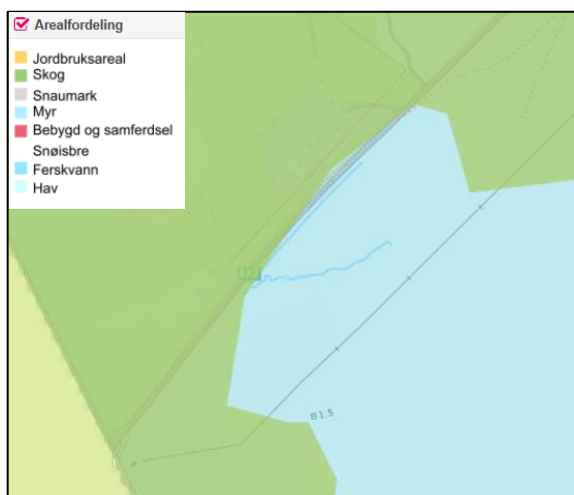
Reinen har ulike beiteområder gjennom året. Trekkleien som går ved foreslått ny tollstasjon er eneste naturlige trekkroute som går nordover fra sommer til høst/vinterbeitet. Reinen trekker til høstbeite hele høsten.

Området er som en trakt mellom grense-/sperregjerdet og bebyggelse/aktivitet/sauegjerd nærmer Neiden som gjør at reinen drives mot planområdet. Plasseringen av anlegget for innsamling/slakt/merking er plassert i forhold til trekkrutene reinen har i dag. Innsamlingen for slakt foregår på høsten/vinteren, og helst i desember, normalt 1-4 ganger i året. Da stenges riksvegen. Innsamlingen tar normalt 10-30 minutter, enkelte ganger lenger tid.

Aktivitet i nærområde forstyrrer reinen og kan gjøre det vanskelig å samle de inn. Reinen er var for støy og aktivitet. Det kan risikeres at reinen flytter seg til vinterbeite før den skal dit, dersom den forstyrres.

2.5 Naturmiljø

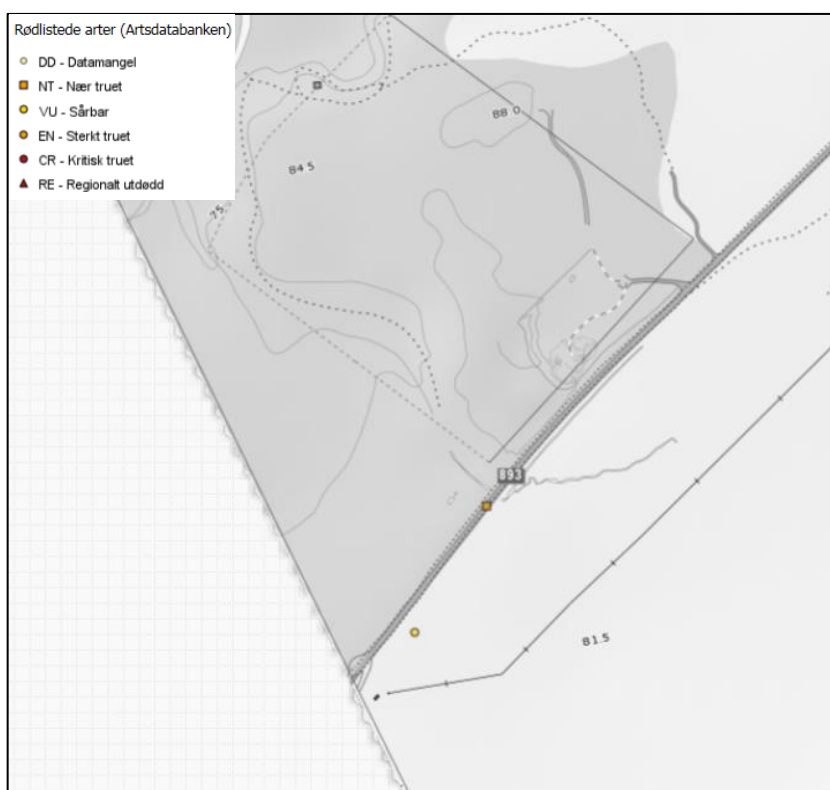
Boniteten i planområdet består i hovedsak av åpen jorddekt fastmark. Vest for planområdet er boniteten uproduktiv skog, og i øst er det et langstrakt myrområde. Skog i området er i all hovedsak lauvskog. Planområdet består hovedsakelig av myr med noe skog i ytterkantene.



Figur 14 Arealfordeling, kilde: www.miljostatus.no. Figur 15 Viktige arter og naturtyper, kilde: www.miljostatus.no.

Nordøst for planområdet, markert med grønt skravert felt i figur 15, ligger Bøttemyra. Dette er en svært viktig naturtype (A-lokalitet). Bøttemyra er et stort og intakt palsmyrsystem med forekomst av flere rødlistearter. Palsmyrer er myrer som inneholder flere såkalte, palser (jordhauger) med en kerne av permafrost. Bøttemyra har forekomster av palser i ulike stadier, både nedsmeltede og intakte palser. De er størst i søndre deler (opptil 4 meter høye) og lavere i nordre deler av myra. Lokaliteten avgrenses nokså tydelig mot fastmark i sørvest og øst, samt mot vegen i nordvest, litt mer utydelig mot myr uten særlig med palser i sør og nord. Som vanlig for slike myrer er det ganske så artsfattig med få interessante arter. Noe brannull forekommer og i tillegg ble det funnet en del lappstarr (vist med gul sirkel i figur 15 det skraverte området, karplante av særlig stor forvaltningsinteresse) i et parti. Det er potensial for våtmarksfugl på myra (Kilde: www.miljøstatus.no).

Nord for planområdet, på motsatt side av riksvegen for Bøttemyra, er det observert rundstarr, fjellkvein, og skogkråkefot. Dette er karplanter av særlig stor forvaltningsinteresse. Det er også observert fjellrype i dette området. Arten er av særlig stor forvaltningsinteresse (ansvarsart) og karakteriseres som nær truet.

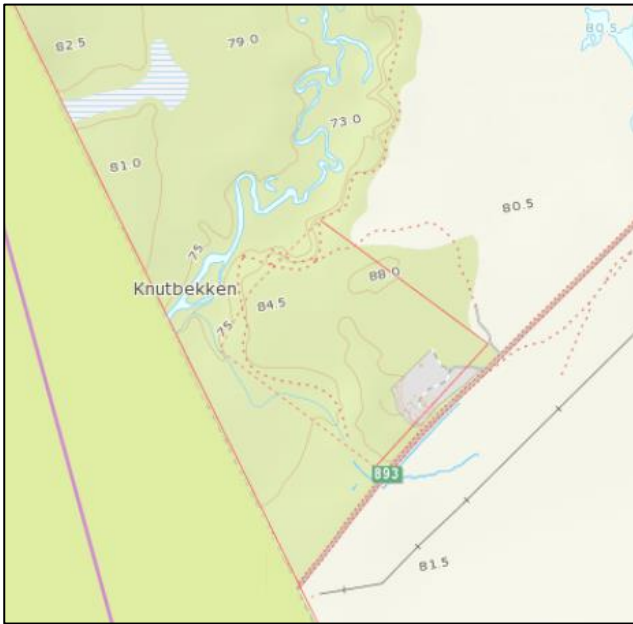


Figur 16 Artsdatabanken (rødlistede arter), kilde: kilden.skogoglandskap.no

Det er registrert fjellrype i planområdet i 1973, (oransje sirkel ved riksgrensen). Sivhauk, som er en sårbar art, er registrert i 2003 med samme lokalitet, (gul sirkel). Se figur 16.

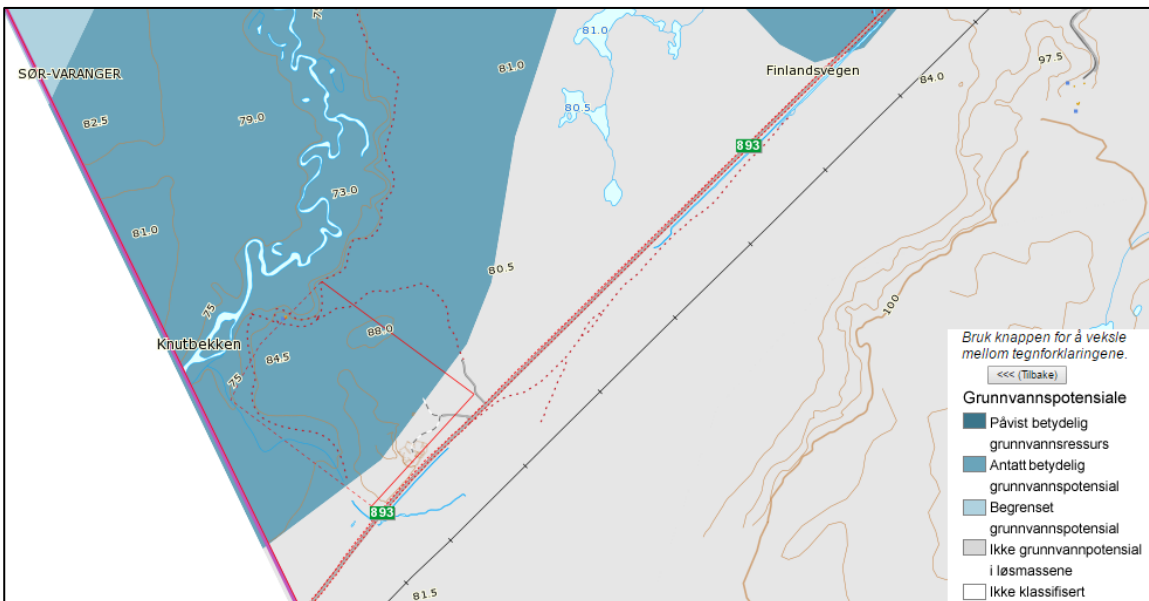
Det er en viktig trekkvei for elg i området for nytt tollsted. Neiden og omegn JFF oppgir at mye elg fra Tana/Gallokområdet som trekker mot Pasvik om høsten og tilbake om våren har krysningpunkt der ny tollstasjon planlegges. Tråkket følger i hovedsak grensegjerdet, men finnes generelt i et større område.

Et myrsig på planområdet leder vann under rv. 92 til en bekk som renner ut i Nourttajohka (Norttibekken) som har vanlig ørret og sjørret. Bekken har oppvekstområde for småfisk.



Figur 17: Bekk/myros på planområdet og tilhørende bekk. Kart fra miljostatus.no.

Tilgjengelig kartgrunnlag viser ikke grunnvannspotensiale innenfor planområdet. Det er imidlertid tilstrekkelige vannmengder på motsatt side av rv. 92, nord for planlagt tollstasjon. Grunnlagsrapport, Teknisk notat om grunnvann, utarbeidet av Golder, datert 21.02.2019, har utredet grunnvannspotensialet. Rapporten ligger som vedlegg til planforslaget.



Figur 18: Grunnvannskart. Kilde: Norges Geologiske Undersøkelse

Det er ingen verneområder etter naturvernloven eller naturmangfoldloven i nærheten. Området ligger innenfor verneplan for vassdrag. Området nord for rv. 92 er forvaltningsområde for gaupe og jerv.



Figur 19: T.v. Eksempel på pals som er ca. 2.5 m høy. T.h. vises bekkefar nord for varslingsområdet, på andre siden av vegen.

2.6 Nær- og fjernvirkning / landskapsbilde

Topografien i området er langstrakt og flatt. Området tilhører landskapsregion 43 – Finnmarksvidda. Landskapet i regionen er karakterisert som svakt bølgende vidde med lave åser med enkelte topper og nedskårne elvedaler.

Landskapet i området er preget av flate sletter med lav skogsvegetasjon og med høyere koller i noe avstand. Småskog i området gjør at tollstedets eksponering reduseres.

Varslingsområdet er i dag ubebygget, og det finnes ikke naboer med sikt mot det nye tollstedet.

Tollstedet vil derfor ikke være eksponert mot annen bebyggelse.



Figur 20 Området for nytt tollsted.

2.7 Trafikk

Området for nytt tollsted ligger ved rv. 92 og vil ha 2 avkjørsler på strekningen. Riksvegen har ca. 6 m vegbredde (ca. 18 m inkludert skulder/grøft) og fartsgrense 80 km/time. Som del av Nordområdesatsingen pågår en forstudie for en oppgradering av strekningen Neiden-Ivalo. Strekningen forventes å bli en viktig transportåre i fremtidens nordområde.

Det er registrert en trafikkmengde målt i årstdøgns trafikk (ÅDT) på 500 på rv. 92 ved eksisterende tollstasjon. Trafikktellingen er gjort i 2018 av Statens vegvesen (Kilde: www.vegvesen.no/vegkart).

Andelen lange kjøretøy er ca. 15 %. Dette er lave trafikk tall.

I dag ligger kontrollplassen til tollstedet på østsiden av rv. 92, mens tollkontoret ligger på vestsiden. Tollbetjener må derfor foreta kryssinger over riksvegen for å foreta kontroller. Figur 21 viser dagens vegløsning og avkjøringsløsning ved tollstedet.



Figur 21: Dagens tollsted, avkjøringsløsning og kontrollområde.

Det er ikke kollektivtilbud som betjener området verken for nytt eller dagens tollsted. Nærmeste kollektivtilbud vil være ved E6 i Nedre Neiden, ca. 1 mil fra den norsk-finske grensa. Det er ikke opparbeidet GS-veg eller fortau langs rv. 92.

Det er ifølge Sør-Varanger kommune relativ stor skutertrafikk i traseen langs riksvegen. Det finnes ikke trafikktegninger for skutertrafikk her.

2.8 Kulturminner og kulturmiljø

Sommeren 2016 ble det utført kulturminneregistrering innenfor varslet planområde. Sametinget har ansvar for forvaltningen av samiske kulturminner og utførte undersøkelser for disse. Finnmark fylkeskommune som har ansvar for kulturminner eldre enn 1537 og nyere kulturminner som ikke er samiske, undersøkte slike kulturminner.

Finnmark fylkeskommune har befart det aktuelle området uten at det ble registrert automatisk freda kulturminner. Sametinget har med bakgrunn i denne vurderingen ingen kulturminnefaglige merknader i plansaken.

2.9 Teknisk infrastruktur, klima og energi

Dagens tollsted betjenes med vann via brønn/oppkomme med pumpestasjon i kjelleren. Sort- og gråvann føres til tett tank som tømmes når den er full. Nærmeste VA-nett er i Neiden ved boligfelt/E6/skolen, ca. 8-9 km nord-øst for eksisterende tollsted.



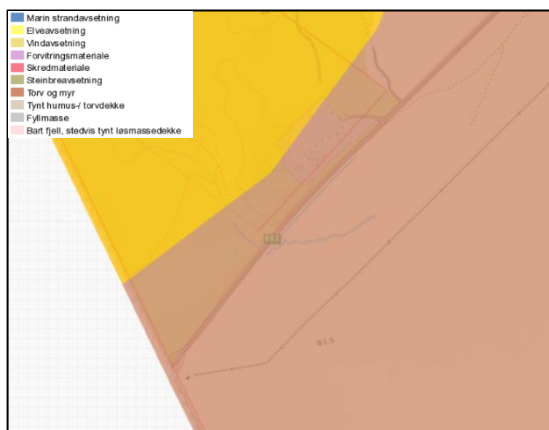
Figur 22: Høyspentledning langs varslingsområdet. Trafostasjon nær finskegrensen.

Kommunen har opplyst at det ikke finnes kommunalt VA-nett i området der nytt tollsted skal etableres.

Det går høyspentledning langs området der tollstedet ønskes plassert. Denne fører 22 kV og det er en byggegrense på 10 m på hver side til nærmeste bygg. Tollstedet ønskes plassert mellom rv. 92 og høyspentledningen. Det står også en nettstasjon innenfor planområdet nær riksgrensen.

2.10 Risiko og sårbarhet

Det er ingen kjente særskilte risikofaktorer i planområdet i dag. Tomta er ikke flomutsatt. NVE vurderer at risikoen for kvikkleireskred er svært liten da det ikke er registrert kvikkleireforekomster i området og at det består av torv og myr (figur 14). Eiendommen har ikke kjent forurensning i grunnen.



Figur 23: Løsmassekart. NGU

3. Overordnede føringer og planstatus

3.1 Overordnede føringer og retningslinjer

3.1.1 Lov om rettsforhold og forvaltning av grunn og naturressurser i Finnmark fylke (finnmarsloven)

Lovens formål er å legge til rette for at grunn og naturressurser i Finnmark fylke forvaltes på en balansert og økologisk bærekraftig måte til beste for innbyggerne i fylket og særlig som grunnlag for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv.

Sametinget kan gi retningslinjer for hvordan virkningen for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv av endret bruk av utmark skal bedømmes. Retningslinjene skal godkjennes av departementet. Departementet prøver om retningslinjene ligger innenfor rammen av første punktum, og om de er utformet på egnen måte.

I saker om endret bruk av utmark skal statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter vurdere hvilken betydning endringen vil ha for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv. Sametingets retningslinjer skal legges til grunn ved vurderingen av samiske interesser etter første punktum.

I saker om endret bruk av utmark skal Finnmarkseiendommen vurdere hvilken betydning endringen vil ha for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv. Sametingets retningslinjer skal legges til grunn.

3.1.2. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå en samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen, slik at samfunnets investeringer fremmer god ressursutnyttelse og bærekraftighet. Et viktig mål med retningslinjene er å planlegge slik at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, gange og sykkel, slik at klimagassutslipp reduseres, i tråd med klimaforlikets målsetninger. Retningslinjene skal også bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

3.1.3 Strategiplan for tolletaten

Strategiplanen fokuserer på å legge til rette for at samfunnsoppdraget til tolletaten skal kunne realiseres. Tolletaten har følgende visjon: «Verdiskapende samfunnsbeskyttelse». Tolletaten er en viktig verdiskaper og er medvirkende til riktig grunnlag for innkreving av toll og avgift gjennom registrering av varestrømmene. Andre oppgaver er å styrke norsk økonomi og næringslivets konkurransevne, uten å svekke sin rolle som samfunnsbeskytter, som å beskytte samfunnet mot ulovlig inn- og utførsel av varer, herunder å arbeide for å stanse grensekryssende, organisert kriminalitet.

Strategiplanen har effektiv vareførsel og enkel grensepassering som en strategi for å nå disse hovedmålene. Det er viktig at deklarerings-, fastsettelses- og kontroll skjemaer slik at den legale trafikken ikke forsinkes unødvendig.

Dette skal oppnås blant annet ved bruk av teknologisk utvikling og motta nødvendige opplysninger tidligere, slik at risikovurdering, kontroll, fastsetting og fristilling i større grad kan gjøres ved grensepassering.

Tollvesenets målbilder og strategier:

- etablere nye, differensierte og mer effektive prosedyrer for næringslivet
- forbedre regelverket
- utvikle og digitalisere informasjonsflyten
- videreutvikle digital selvbetjening, ekspedisjon og vegledning
- styrke vår rolle som koordinator for varer som krysser grensen

3.1.4 Retningslinjer for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon (28.11.2014)

Retningslinjenes hovedhensikt er å gi føringer for den statlige lokaliseringspolitikken slik statlige arbeidsplasser bidrar til vekst og verdiskapning i hele landet. Målet med lokaliseringspolitikken er å styrke regionale arbeidsmarkeder. Statlige arbeidsplasser er attraktive i hele landet, og mange kommuner ønsker slike arbeidsplasser til sin region.

3.1.5 Statens Vegvesen, Rammeplan for avkjørsler

Statens Vegvesen har en streng holdning til nye avkjørsler langs riks- og europaveger.

3.1.6 Rundskriv M 12 2000 R-836 «Om arealbruk og byggetiltak i reinbeiteområder»

Rundskrivet viser blant annet til at reindriftsnæringen har et særskilt arealbehov som må søkes ivarettatt også i kommunal planlegging.

3.2 Regionale planer

3.2.1 Fylkesplan for Finnmark, vedtatt av fylkestinget 8. juni 2005

Fylkesplanen har følgende hovedmål tanke på areal, miljø og ressursforvaltning: miljø og arealpolitikken i Finnmark skal sikre en bærekraftig forvaltning av natur, naturressurser og kulturarv. Bruk av naturen som gir trivsel og livskvalitet for hele befolkningen, skal bidra til å stabilisere bosetting. Fylkesplanen skal tilrettelegge for samordning av de ulike instansene innenfor arealforvaltning og styre bruken av arealer og naturressurser, også på tvers av kommunegrensene.

Et stort omfang av spredt hytte – og boligbygging er lite forenelig med målet om å bevare naturens produktivitet og biologisk mangfold, fylkets naturområder og reindriftens arealgrunnlag.

Dagens skuterløypenett skal i utgangspunktet ikke utvides.

Videre er det gitt delmål om å kartlegge og sikre Finnmarks biologiske mangfold, vassdrag, områder med ødemarks preg, kulturlandskap og kulturminner, og reindriftens arealbehov mm.

3.2.2 Regional planstrategi 2016-2019, vedtatt 8. juni 2016

Regional planstrategi er det overordnede regionale plandokumentet i Finnmark og et verktøy for å prioritere hvilke regionale planspørsmål som det er viktig å arbeide med.

Satsingsområdene er avgrenset tematisk på følgende måte:

- Næring
- Opplæring og kompetanse
- Kultur, folkehelse -og miljø

- Samferdsel
- Tannhelse
- Areal

Det forventes en markant vekst innenfor bygg og anlegg, varehandel, transport og forretningsmessig tjenesteyting. Det meste av sysselsettingsveksten i Finnmark har funnet sted i Sør-Varanger, Alta og Hammerfest.

Næringslivet og befolkningen etterspør et forutsigbart transportnett. Det forutsetter en helhetlig transportinfrastruktur for å sikre videre utvikling i vekstregionene (blant annet Sør-Varanger) samt opprettholde bosetning og næringsutvikling i distriktene. Det er også viktig å ha fokus på kommunikasjon med nabolandene i Barentsregionen.

3.2.3 Fremtidens Finnmark - Regionalt utviklingsprogram (RUP) 2014-2023

Formålet med strategidokumentet er å se det store bildet innen næringsutvikling i Finnmark gjennom å vurdere de ulike næringene under ett, og løfte frem fellesnevne og forutsetninger for vekst. Strategidokumentet ble vedtatt i Fylkestinget 25. mars 2015.

Med utgangspunkt i Foresight-metodikk og 20-års tidshorison er det utarbeidet fire vegkart som gir prioriteringer i RUP-strategien. De fire vegkartene har hovedvekt på internasjonalt samarbeid (hvordan skape grunnlag for kunnskapsutvikling og næringsvekst i grenseregionen), innovasjon og kompetanse (hvordan utvikle nyskapende næringsklynger i Finnmark), industri og næring (hvordan styrke vekstmulighetene i Finnmark gjennom økt forutsigbarhet) samt initiativrike kommuner (hvordan utvikle attraktive kommuner). Samferdsel, utdanning og arealplanlegging må bidra til å forsterke verdiskapingen i fylket. Av utfordringer pekes det på at Finnmarks fortrinn som grensefylke må utnyttes bedre.

*Det grenseregionale samarbeidet skal styrkes. Det skal tilrettelegges for smidig grensepassering for folk, varer og tjenester. Det skal også skapes grunnlag for **kunnskapsutvikling og næringsvekst i grenseregionen**. Internasjonale regelverk som åpningstider på grenseoverganger, tollavtaler og krav til tyngre kjøretøy pekes på som utfordringer for næringslivet.*

3.2.4 Handlingsplan 2016-2019 for RUP 2014-2023 – Fremtidens Finnmark

Finnmark vil fortsette sitt utenrikspolitiske engasjement på regionalt nivå med følgende overordnede målsettinger:

- Bygge videre på enigheten om innholdet i Barentssamarbeidet mellom Norge, Sverige, Finland og Russland som fremgår av Kirkenes-erklæringen
- Videreutvikle samarbeidet i Barentsregionen
- Videreføre og utvikle andre regionale samarbeidsmekanismer internasjonalt, herunder nordkalottsamarbeidet
- Videreføre og utvikle urfolkssamarbeidet i Barentsregionen

Videre skal det arbeides for en bedre infrastruktur og kommunikasjonen for den grensekryssende transporten av mennesker og gods. Tiltak for å styrke alle utenlandskorridorene til Finland vil ha betydning for næringstransportene fra Finnmark til markedet. Rv 92 Neiden - Finland er en prioritert utenlandskorridor i planen.

3.3 Kommunale planer

3.3.1 Kommuneplanens arealdel 2018-2030

Kommuneplanen for Sør-Varanger ble vedtatt i kommunestyret den 14.02.2018.

I den vedtatte kommuneplanen er foreslått plassering av tollstasjonen innarbeidet i plankart og bestemmelser:

Det er satt krav om detaljregulering før tiltak kan finne sted innen felt OP23 (fremtidig tjenesteyting).

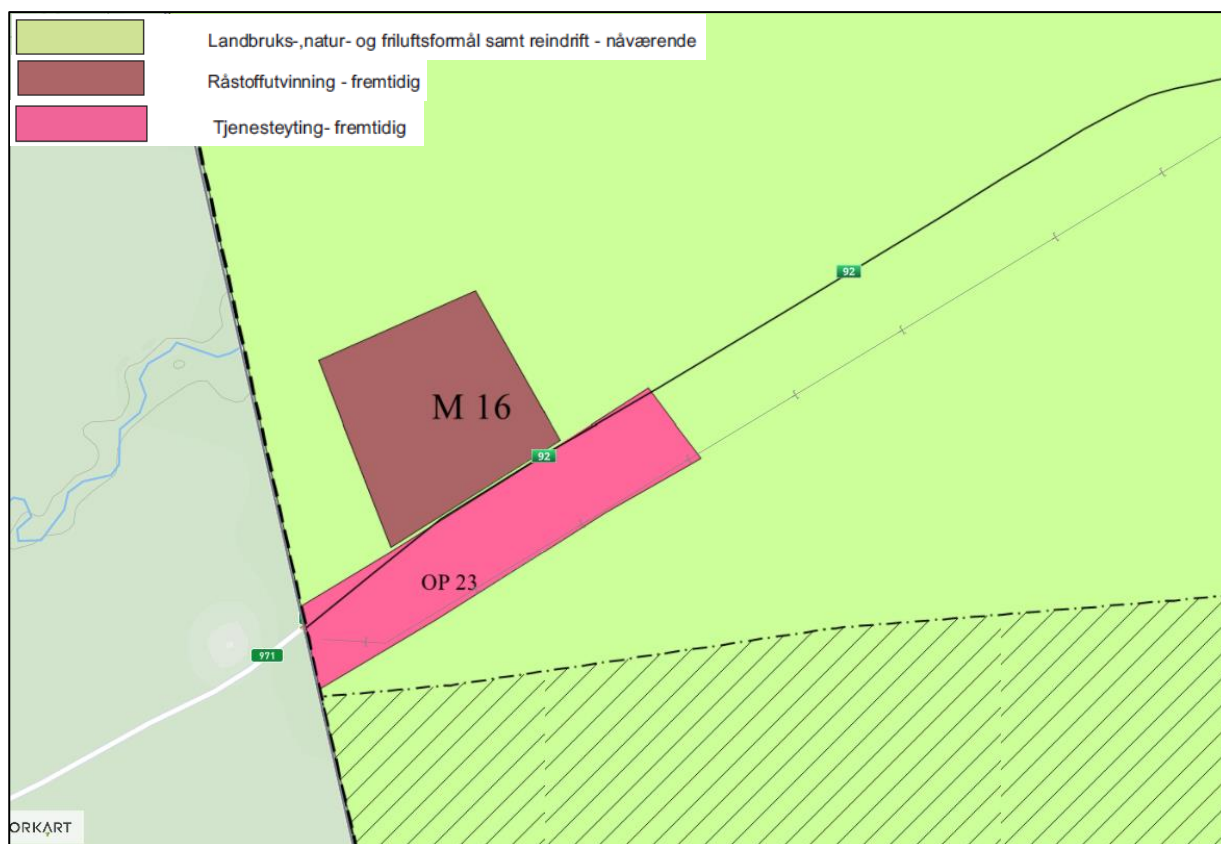
Områder kan ikke tas i bruk til bygge- og anleggsformål før nødvendig infrastruktur er etablert/ferdigstilt, Dette omfatter bl.a. teknisk og sosial infrastruktur.

Parkeringsbestemmelsene tilsier 4 plasser pr 100 m² BRA (for kontorbygg).

Ved planlegging og realisering av nye bygge- og anleggstiltak skal ulemper ved støy, støv og annen forurensing på og i grunnen dokumenteres.

I alle reguleringsplaner og ved større byggetiltak skal mulighetene for bruk av miljøvennlig, fornybar energiforsyning vurderes.

Etter konsesjon gitt i medhold av mineralloven kan området markert som M16 på kart i figur 24 (steinbruddet over vegen) utnyttes til masseuttak.



Figur 24 Utsnitt av kommuneplanen for Sør-Varanger kommune.

3.3.2 Energi- og klimaplan 2010-2020

Planen har som mål å synliggjøre og konkretisere noen av mulighetene Sør-Varanger kommune har for å oppnå en omlegging av energibruket. Planen er oppdelt i 3 deler: Kartlegging av dagens energisystem, Scenario av framtidig utvikling i kommunen, og Målsettinger og tiltak.

Kartleggingen viser at skogsressursene i Sør Varanger er et veldig strekt karbonbindingsmiddel. Klimaregnskapet i Tabell 1.6 viser at Sør Varanger kommune er en karbonbindende kommune med et negativt utslipp av CO₂-ekvivalenter på 92 tusen tonn totalt og – 9,7 tonn per innbygger.

Sør-Varanger kommune skal ha ambisiøse mål for økning i produksjonen av fornybar energi, effektiv utnyttelse av energiressursene og reduksjon i klimagassutslippene. I forbindelse med arealplanlegging og reguleringsplaner skal de relevante mål og tiltakspunkter i energi- og klimaplanen legges til grunn.

Næring basert på fornybare ressurser skal stimuleres.

Følgende delmål er relevante:

- Sør-Varanger kommune skal være en aktiv pådriver i den lokale energi- og klimautviklingen
- Opprette interaktiv informasjonstavle.
- Opprette arena/møteplass for organisasjoner/innbyggere/næringsliv
- Bruk av fossilt brensel i næringslivet skal utfases innen 01.01.2020
- Energibruk i virksomheter skal effektiviseres
- Det skal gjennomføres tiltak for å fremme klimavennlige løsninger for pendlere i kommunen

3.4 Reguleringsstatus

Verken eksisterende tollsted eller nytt område for tollsted er regulert. Det finnes heller ingen andre reguleringsplaner i nærheten.

3.4.1 Forskrift om kommunalt løypenet i Sør-Varanger kommune.

Forskrift for kommunalt løypenet for snøskuter for Sør-Varanger kommune er vedtatt 9. desember 2019. I forskriften omtales skuterløypen ved planområdet slik:

Fra Øvre Neiden til riksgrensen:

Fra løype 7 sør for Rv 92 (rett ovenfor innkjøringen til Neiden fjellstue), langs sørsiden av fylkesvegen forbi dagens tollstasjonen, herfra legges løypa i 30 til 50 meters avstand fra fylkesvegen fram til planlagt ny tollstasjon. Skuterløypen fortsetter på sørøstsiden av den planlagte tollstasjonen og fram til riksgrensen.

4. Medvirkning

4.1 Krav til medvirkning

I planprogrammet er det satt følgende krav til informasjon og medvirkning i planarbeidet:

- Felles varsel om planoppstart og utleggelse av forslag til planprogram kunngjøres ved avisannonse og direkte henvendelse til berørte parter, offentlige myndigheter og organisasjoner
- Utsending av fastsatt program til alle som har gitt uttalelse
- Møter med særskilte interessenter
- Høring av reguleringsplan med konsekvensutredning

4.2 Innspill til varsel og offentlig ettersyn av planprogram

Oppstart av reguleringsarbeid for Neiden tollsted ble varslet grunneiere og berørte myndigheter og organisasjoner 25.11.2015. Samtidig ble planprogram for planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 25.11.2015 – 11.1.2016. Rådet for likestilling av funksjonshemmede fikk utsatt frist for å behandle saken og gi sin uttalelse. Det kom inn 9 høringsuttalelser.

1. Finnmarkseiendommen, datert 7.12.2015

Har i utgangspunktet ingen merknader til at det utarbeides reguleringsplan for området. Legger til grunn at planen vurderes i forhold til Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark, jfr. Finnmarkslovens § 4. FeFo er grunneier og det må inngås avtale om feste av arealet. FeFo forutsetter at de som grunneier blir involvert i planprosessen og gis mulighet til å påvirke planforslaget før offentlig ettersyn.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til orientering og legges til grunn for videre planlegging.

2. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 14.12.2015

Planområdet berører kun en mindre elv/bekk som renner gjennom planområdet. Elveos og randsoner langs vassdrag er blant de mest artsrike og bevaringsverdige med hensyn til landskapsøkologi og biologisk mangfold. Vassdragsnaturen kan også være viktig i friluftssammenheng. Det bes om at tollstedets beliggenhet vurderes i forhold til vassdraget. NVE er ikke kjent med flomhendelser i området.

Området ligger under marin grense og består av torv og myr. Det er ikke registrert kvikkleireforekomster. NVE vurderer at det er svært liten risiko for kvikkleireskred. Skulle prosjektet komme i kontakt med usikker byggegrunn bes det om at veileder nr. 7/2014 Sikkerhet for kvikkleireskred legges til grunn for arbeidet.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til etterretning og legges til grunn for videre planlegging.

3. Finnmark fylkeskommune, datert 17.12.2015

Fylkeskommunen er fornøyd med planprogrammet og at forholdet til reindriftsnæringen blir et viktig tema i konsekvensutredningen. Det påpekes at arealer for allmennheten må vurderes opp mot kravet om universell utforming, samt at hensynet til estetisk utforming av omgivelsene skal vektlegges.

Det vurderes som sannsynlig at det finnes automatisk fredede kulturminner i området.

Fylkeskommunen gir ikke endelig uttalelse før det er gjennomført befaring. Dette vil bli gjort i løpet av barmarksperioden 2016. Utgiftene må dekkes av tiltakshaver og kan beløpe seg til ca. kr. 17.000,-. Tiltakshaver må sende skriftlig aksept av budsjettet og varsle grunneier/bruker om at befaring vil skje.

Det opplyses at det skal hentes inn egen uttalelse fra Sametinget.

Forslagsstillers kommentar:

Statsbygg har tilrettelagt for at befaring for kulturminneundersøkelse kan gjennomføres. Sametinget er tilskrevet som høringsinstans. Øvrige deler av innspillet tas til orientering og legges til grunn for videre planlegging.

4. Inarin kunta, datert 21.12.2015

Den finske kommunen Inari har ingen kommentarer til tiltaket. Det oppfattes at rammene til tollvesenets virksomhet blir vesentlig forbedret med nye lokaler.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til orientering.

5. Fylkesmannen i Finnmark, datert 22.12.2015

Innspill til planprogrammet:

Etter fylkesmannens vurdering vil ikke planarbeidet komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn. Konsekvensutredning og evt. feltundersøkelser må gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk og av personer med relevant faglig kompetanse.

Det fremgår av planprogrammet at snøskuterløype 23 må legges om. Løypa omtales i forskrift om snøskuterløyper utarbeidet av Sør-Varanger kommune. Det bes om at kommunen vurderer om omleggingen krever forskriftsendring, og at eventuell endring behandles etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (nasjonal forskrift) § 4a.

Innspill til detaljreguleringen:

Anbefaler at forslag til innholdsfortegnelse i pkt. 3.7 Sjekkliste for planbeskrivelse i Klima- og miljødepartementets reguleringsplanveileder T-1490 benyttes i arbeidet med planbeskrivelsen. Det anbefales at Miljødepartementets veileder for reguleringsplaner benyttes ved planutarbeidelsen. Det vises til forskrift om tekniske krav til byggverk kapittel 5 og Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder H-2300 «Grad av utnyttning» for fastsetting av grad av utnyttning. Minner om at alle oppfølgende/avbøtende tiltak som identifiseres i risiko- og sårbarhetsanalysen må inngå i planbestemmelsene. Viktig at ROS-analysen tar høyde for fremtidige klimaendringer. Det vises til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder for kartlegging av risiko og sårbarhet «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging». I planbeskrivelsen skal det fremgå hvordan naturmangfoldet er vurdert. Det vises til veileder T-1514 om bruk av naturmangfoldloven kap. II. Planforslaget skal tildeles en nasjonal arealplan-ID så tidlig som mulig i prosessen og senest ved behandling i kommunen. Arealplan-IDen skal stå på plankartet og det anbefales at den også angis på de andre plandokumentene. Fylkesmannen anbefaler at plankartet sendes Kartverket til teknisk kvalitetskontroll.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til etterretning og legges til grunn for videre planlegging.

6. Neiden og omegn jeger- og fiskerforbund, datert 13.1.2016

Foreningen opplyser om at planlagt tollsted ligger midt i en viktig trekkvei for elg. Mye elg fra Tana/Gallok-området som trekker mot Pasvik om høsten og tilbake på våren har krysningspunkt der den nye tollstasjonen planlegges. Elgen følger grensegjerdet, og stasjonen vil være en hindring for trekket. Foreningen ser ikke at dette er nevnt i saksdokumentene. Videre bemerkes det at det er en liten bekk som kommer fra myra der stasjonen skal ligge. Bekken renner ut i Nortibekken som har ørret og sjørørret, og er oppvekstområde for småfisk. Det må påregnes at bekken forsvinner med

utbyggingen. Foreningen ber om at forholdene tas hensyn til i videre planlegging.

Forslagsstillers kommentar:

Virkningene for elgråkket og bekken vurderes i det videre planarbeidet. Planprogrammet endres i pkt. 5.3.1 og 5.3.2 for å presisere forholdet til elgråkket. Innspillet tas for øvrig til orientering og legges til grunn for videre planlegging.

7. Sametinget, datert 15.1.2016

Det vises til plan- og bygningslovens § 3-1 om at et viktig hensyn i planleggingen er å sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv, og videre konkretisering av Sametingets grunnlag for deltagelse i planarbeid i Sametingets planveileder.

Sametinget mener det er sannsynlig at det kan være samiske kulturminner i området som ikke er registrert. Det må derfor foretas en befaring før endelig uttalelse kan gis. Dette vil skje i løpet av barmarksperioden i 2016. Utgiftene må dekkes av tiltakshaver og kan beløpe seg til ca. kr. 7.500,-. Tiltakshaver må sende skriftlig aksept av budsjettet og varsle grunneier/bruker om at befaring vil skje.

Forslagsstillers kommentar:

Statsbygg har tilrettelagt for at befaring for kulturminneundersøkelse kan gjennomføres. Øvrige deler av innspillet tas til orientering og legges til grunn for videre planlegging.

8. Rådet for likestilling av funksjonshemmede, datert 26.1.2016

Det ble gitt utsatt frist etter forespørsel fra kommunen, slik at Rådet fikk behandlet og gitt sin uttalelse. Rådet registrerer at planprogrammet ikke inneholder noe om hvordan universell utforming og medvirkning for dette skal ivaretas. Det understrekes at det er viktig at universell utforming ivaretas da tollstedets tjenester rettes mot allmennheten, og at dette gjelder både utearealer og bygget. Konkrete beskrivelser og krav i anbudsdokumenter bør medtas, herunder god tilgjengelighet for alle, informasjonstavler, støy- og lydforhold. Rådet ber om tilbakemelding på ivaretagelse av forholdene som er beskrevet og at universell utforming ivaretas i planprogrammet.

Forslagsstillers kommentar:

Statsbygg viser til at prinsippet om universell utforming er godt sikret i gjeldende lovverk og legges til grunn i planleggingen og gjennomføringen av tiltaket. I planprogrammet legges inn et nytt pkt. 6.1.4 Tilgjengelighet for alle, hvor prinsippet om universell utforming omtales. Lovverket og ivaretagelsen av universell utforming skal videre fremgå av plandokumentene.

9. Statens vegvesen, datert 2.2.2016

Det vises til avholdt Skype-møte i desember 2015. Det pågår en forstudie for en oppgradering av strekningen Neiden-Ivalo som ledes av finske vegmyndigheter. Bakgrunnen er at det forventes at strekningen vil bli en viktig transportåre for framtidens nordområde. Det legges opp til tre avkjørslar fra riksvegen. Statens vegvesen ønsker at riksvegen tas inn i planområdet, og at det tas arealmessig hensyn til en H3-standard (Statens vegvesens håndbok N100, kap. C.1 Dimensjoneringsklasser). Avkjørslene bes utformet som kryss, i samsvar med håndbok N100, kap. E1.4. Når tiltaket detaljplanlegges ønsker Vegvesenet å være delaktig i arbeidet med utforming og plassering av skiltløsninger.

Forslagsstillers kommentar:

Det har vært dialog med Statens vegvesen knyttet til ønsket om at riksvegen tas inn i planområdet. I e-post av 8.3.2016 går Statens vegvesen bort fra dette kravet mot at det legges inn et areal til annen veggrunn i grensen mot rv. 92. Bredden på beltet diskuteres nærmere.

Forholdet ivaretas uten endring i planprogrammet. Øvrige deler av innspillet tas til orientering og legges til grunn for videre planlegging.

Statsbygg sendte epost til Statens Vegvesen den 24.02.2016, som oppfølging til høringsuttalelsen fra Statens vegvesen datert 02.02.2016. Statsbygg argumenterer for at det er lite hensiktsmessig å innta del av den antatt 20 mil lange riksvegstrekingen i reguleringsplanen, av hensyn til tids- og ressursbruk, og fordi det antas at strekingen må reguleres i sin helhet når den skal utbedres. Hensynet til en eventuell fremtidig vegutvidelse kan sikres på andre måter, for eksempel ved byggegrense mot vegen. Statens Vegvesen besvarer henvendelsen i epost datert 08.03.2016. Det aksepteres at det legges et areal til annen veggrunn i grensen mot rv. 92. Bredden skal diskuteres nærmere. Angående byggegrense mot veg har Statens Vegvesen ingen merknader til bygningsplasseringene i oppstartsvarselet.

4.3 Annen medvirkning / møter

4.3.1 Medvirkning med reinnæringen

Statsbygg sendte brev til reinbeitedistrikt 4/5B, datert 17.03.2016.

Det vises til telefonsamtale den 14.03.2016 om igangsetting av planarbeid for nytt tollsted. Det formidles at Tolldirektoratet ønsker en plassering så langt unna riksgrensen som mulig. Det vil settes opp automatisk skiltgjenkjenning på grensen, og for å stoppe aktuelle kjørende må stasjonen ha plassering lenger bort fra grensen. Ønsket plassering innenfor planavgrensning vises på kartutsnitt. Her vises plasseringen av tollstedet som rosa felt øst i planområdet. Fra selve byggetiltaket er det ca. 580 m til riksgrensen og ca. 200 m til flyttleia for rein (gull skravur). I tillegg går trasé for skutertrafikk (blå stiplinje) mellom planlagt tollsted og kraftlinje.

Statsbygg ber om tilbakemelding på om det er andre installasjoner for reindrift enn flyttleia som er vist på kart, og danes slakteplass lenger sørøst, og om dette i så fall kan markeres på kart. Videre bes det om tilbakemelding på om plasseringen av tollstedet kan aksepteres.

Reinbeitedistrikt 4 og 5B gir tilbakemelding i epost datert 31.03.2016. Forlaget til plassering vil etter reinbeitedistriktets vurdering sperre flyttveien fullstendig, da den vil blokkere mot hovedinntaket til samle-/slaktegjerdet.

Reindriften har som kjent få fysiske installasjoner, og en ny tollstasjon vil komme i direkte konflikt med det eneste slaktegjerdet i distriktet. I tillegg vil plasseringen hindre reinene i å bruke det bakenforliggende området, både til beiting og trekk. Normal avviksavstand til bygg og anlegg er mellom 1-5 km.

Det bes om et møte i mai, når reinflyttinga er gjennomført.

Møte med Reinbeitedistrikt 4/5B, 04.05.2016.

Reinbeitedistriktets bruk av området: Reinen har ulike beiteområder gjennom året. Trekkleien som går ved foreslått nytt tollstasjon er eneste naturlige trekkroute som går nordover fra sommer til høst/vinterbeite. Reinen trekker til høstbeite hele høsten.

Området er som en trakt gjennom grense-/sperregjerdet og bebyggelse/aktivitet/sauegjerdet nærmere Neiden som gjør at reinen drives mot området hvor ny tollstasjon foreslås. Plassering av anlegget for

Innsamling/merking/slakting er god sett i forhold til trekkrutene reinen har i dag. Opprinnelig anlegg/innsamlingsgjerde er fra 1966.

Innsamling for slakting foregår på høsten/vinteren, og helst i desember, normalt 1.4 ganger i året. Da stenges riksvegen på to steder, ved vegen til masseuttaket til Statens vegvesen og litt før vegkurven like øst for anlegget. Innsamlingen tar normalt 10-30 minutter, enkelte ganger lengere tid. Dyrene slaktes ikke på stedet, men fraktes med store lastebiler (de største tar 300 rein av gangen) fra rasteplassen hvor inntaket er at dyrene tas inn og ut i samme åpning i gjerdet.

Trekkleier, flyttleier og anlegg er markert på kart fra 1980-tallet. De ble tegnet inn på digitalt kart sammen med Fylkesmannen, reinbeite.no. Anlegget for innsamling/merking/slakting ligger ikke der det er markert i kartet, men like ved der ny tollstasjon er foreslått. Plassering ble tegnet på kart i møtet. Reinbeitedistriktet ønsker ikke tollstasjonen plassert slik den er foreslått. Tollstedet bør flyttes nærmere riksgrensen. Beitedistriktet ønsker også en vurdering av om ikke tollstasjonen kan utbedres med dagens lokalisering.

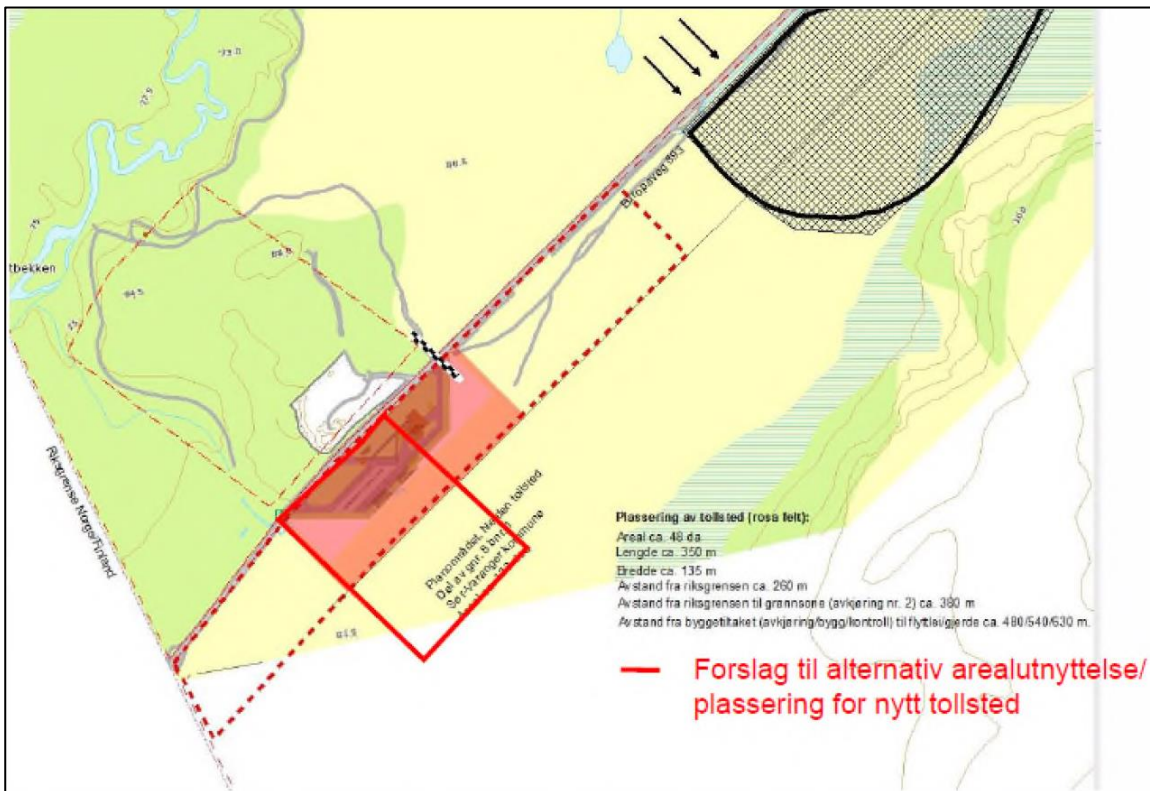
Aktivitet i nærområdet forstyrrer reinen, noe som kan gjøre det vanskelig å samle dem inn. Reinen er var for støy og aktivitet, f.eks. fra trailere som står med aggregat på når de skal fortolles. Det er mulig at reinen føtter seg til vinterbeite før den skal dit, dersom den forstyrres.

Reinbeitedistriktet regner med at innsamlingsgjerdet må flyttes dersom tollstedet plasseres som foreslått helt i østlig del av planområdet. Dersom tollstedet legges nærmere riksgrensen er det mulig at innsamlingsgjerdet kan bli som det er. Det er ikke mulig å se alle konsekvensene av tollstedet før dette er i drift. Det er ikke enkelt å flytte innsamlingsanlegget, særlig med tanke på andre interesser som da berøres, eksempelvis jegere. Reinbeitedistriktet ønsker at tollstedet plasseres så nær riksgrensen som mulig, og opplyser også at det i dette området er mindre skog, med tanke på utsikt til grensen. Ved masseuttaket til Statens vegvesen er det bratt, og reinen trekker derfor hovedsakelig på østsiden av dette. Statsbygg spør om plassering vis-a-vis dette vil være hensiktsmessig. Reinbeitedistriktet er redd for at aktivitet og støy fra tollstasjonen vil sjenere reinen.

Møtet følges opp av en epost datert 19.05.2016, der utkast til møtereferat og plassering av gjerdet/slakteplassen er vist på digitalt kart.

Reinbeitedistriktet kommenterer møtereferatet i epost datert 14.06.2016 og har følgende merknader: Reinbeitedistriktet ønsker at tollstedet skal ligge der det er i dag. Det er ikke sideveger fra tollstasjonen fram til finskegrensa. Dersom tollstedet må ligge ved grensen, må den ligge helt inntil grensen. Forstyrrelsessonen må antas å være ca. 500 m, og reinen vil trekke over vegen nærmere finskegrensa enn det som er vist på kartene. Det etterspørres et snarlig møte.

Møte og befaring med reinbeitedistrikt 4/5B 10.01.2017, mellom representanter for Reinbeitedistriktet og Norconsult. Reinbeitedistriktet hadde følgende kommentar og innspill til foreslått reguleringsplan: Det er den relativt korte avstanden mellom foreslått avkjøring fra tollstasjonen og trekklei/samleområde for dyrene som er problemet i det foreliggende reguleringsforslaget, dvs. faren for forstyrrelser er betydelig. Reinbeitedistriktet står på sitt hovedstandpunkt om at tollstedet bør flyttes nærmere grensa, hvis dagens tradisjonelle driving av reinflokken skal opprettholdes. Alternativ ønskes utstrekningen langs riksvegen kortet inn mot nord/nordøst (mot samleplass) og kompensere arealbehovet ved å utvide planområdet mot sør/sørvest.



Figur 25: Forslag fra Reinbeitedistriktet om innsnevring av tollstasjonens utbredelse, for å begrense konflikten med reindriften.

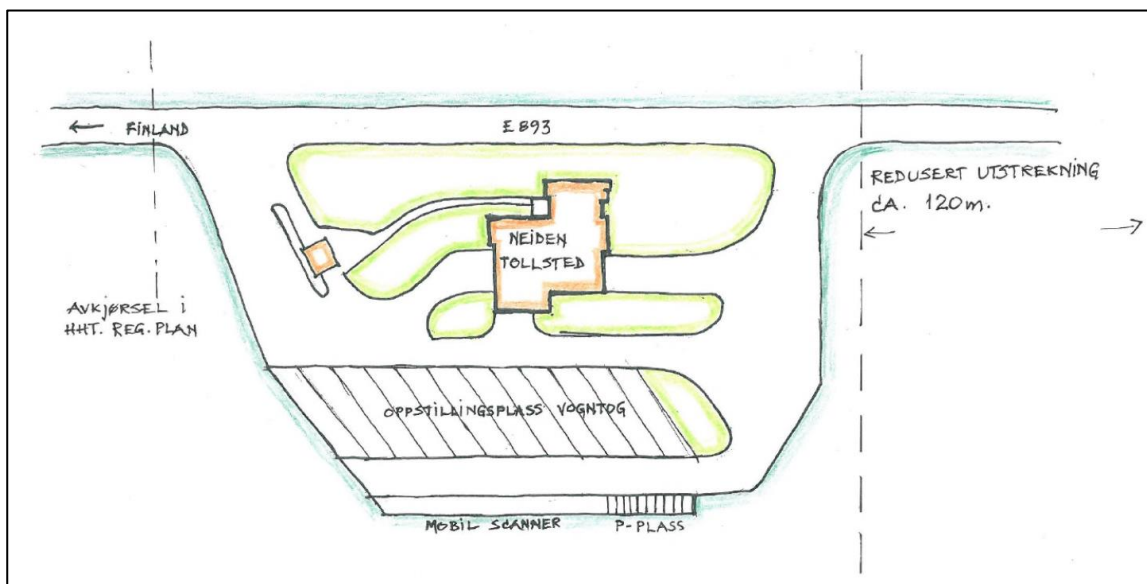
Følgende alternativer er vurdert av reinbeitedistriktet og vurdert som ikke fullgode løsninger, dersom reguleringsforslaget ikke endres:

Forskyvning av eksisterende samleplass nord/nordøstover, med tiltak i forhold til krysningsspunkt ved riksvegen. Et slikt tiltak krever en mer inngående vurdering, og reinbeitedistriktet må eventuelt komme tilbake til spørsmålet vedrørende konkrete praktiske tiltak. All trafikk i område må stanses den perioden reinflokken drives over vegen og inn i samleplassen.

Flytting av samleplass nordvest for riksvegen (omtrent vis-a-vis dagens samleplass), dvs. kryssing av riksvegen unngås. Nærmere vurdering av eventuelt ny lokasjon og praktiske tiltak må foretas i forhold til landskap, terreng og reinflokkens adferd/vaner pr. i dag.

Møte 18.01.2017, mellom reinbeitedistriktet og Norconsult. Møte ble avholdt for å få en vurdering av løsningsforslagene vist på figur 26. Reinbeitedistriktet presiserte at flytting av reinflokker kan skje til ulike tider av året, og kryssing av riksvegen skjer begge veier. Dette har sammenheng med beiteforhold, værforhold, samling for forsendelse til slakteri, etc.

Etter dette møtet har Statsbygg jobbet videre med å se på utforming og nytt forslag til løsning og lokasjon for tollstasjonen basert på innspill fra Reinbeitedistriktet. Dette ble oversendt til Reinbeitedistriktet og diskutert i eget møte i Kirkenes den 18.09.17. Tilstede var representanter fra Reinbeitedistrikt 4/5B (Atle Magga, Mariann W. Magga og Elin Magga), Norconsult (Arnt Pedersen) og Statsbygg (Karoline L. Kvaleberg).



Figur 26: Løsningsforslag fra reinbeitedistriktet med begrenset utstrekning, gjennomgått 18.01.17.

Det reviderte forslaget ble gjennomgått på møtet 18.09.17 og aktuelle avbøtende tiltak ble diskutert:

Reinbeitedistriktet mener fortsatt at det hadde vært best om tollstasjonen forble der den ligger i dag, og er redd for at aktivitet og støy fra tollstasjonen vil sjenere reinen. Det vises til at man er usikker på hvordan reinen vil tilpasse seg nye tiltak. Statsbygg vil vise til erfaringer som er gjort ved andre tollsteder i reguleringsplandokumentene.

Det var enighet om at tollstasjonen nå ligger mer skjermet til i forhold til at reinen hovedsakelig trekker øst for masseuttaket til Statens Vegvesen. Basert på tidligere uttalelser fra Reinbeitedistriktet om at det var ønskelig at tollstasjonen ble trukket langt mulig mot grensen, viste Statsbygg til at dette har blitt gjort. Tollområdet er ytterligere komprimert slik at det er flyttet nesten 150 meter mot grensen.

For å kunne dempe en eventuell fremtidig ulempe for reinbeitedistriktet ble det diskutert forslag til avbøtende tiltak som kan være aktuelle. Reduksjon av lys som er godt synlig i omgivelsene ble nevnt. Det ble diskutert om noe form for skjerming mot flyttelei/innsamlingsgjerde kunne hjelpe til i forhold til at tollstasjonen synes i omgivelsene, samtidig som man reduserer støy. I forhold til den kritiske perioden med innsamling stenges vegen, noe som fører til at aktivitet på tollstasjonen også stopper opp. Reinbeitedistriktet er opptatt av at avbøtende tiltak gjøres forpliktende gjennom reguleringsplanen i forhold til den senere anleggs- og driftsfase av bygget.

Det var enighet om at forslagsstiller skulle jobbe videre med å innarbeide avbøtende tiltak for reindriften basert på konsekvensanalyse for reindriften.

4.3.2 Omlegging av skuterløype

Statsbygg har gitt høringsuttalelse til «Forskrift om kommunalt løypenett, Sør-Varanger kommune». Her ble det bedt om at forskriften ivaretar behovet for omlagt skuterløype ved en fremtidig utbygging av nytt tollsted i Neiden.

Sør-Varanger kommune har i telefonsamtale opplyst at skuterløypene er fleksible. Dialog med Reinbeitedistriktet anses ivarettatt gjennom kommunens høring av planutkastet, da endringen er svært lokal.

5. Planforslaget

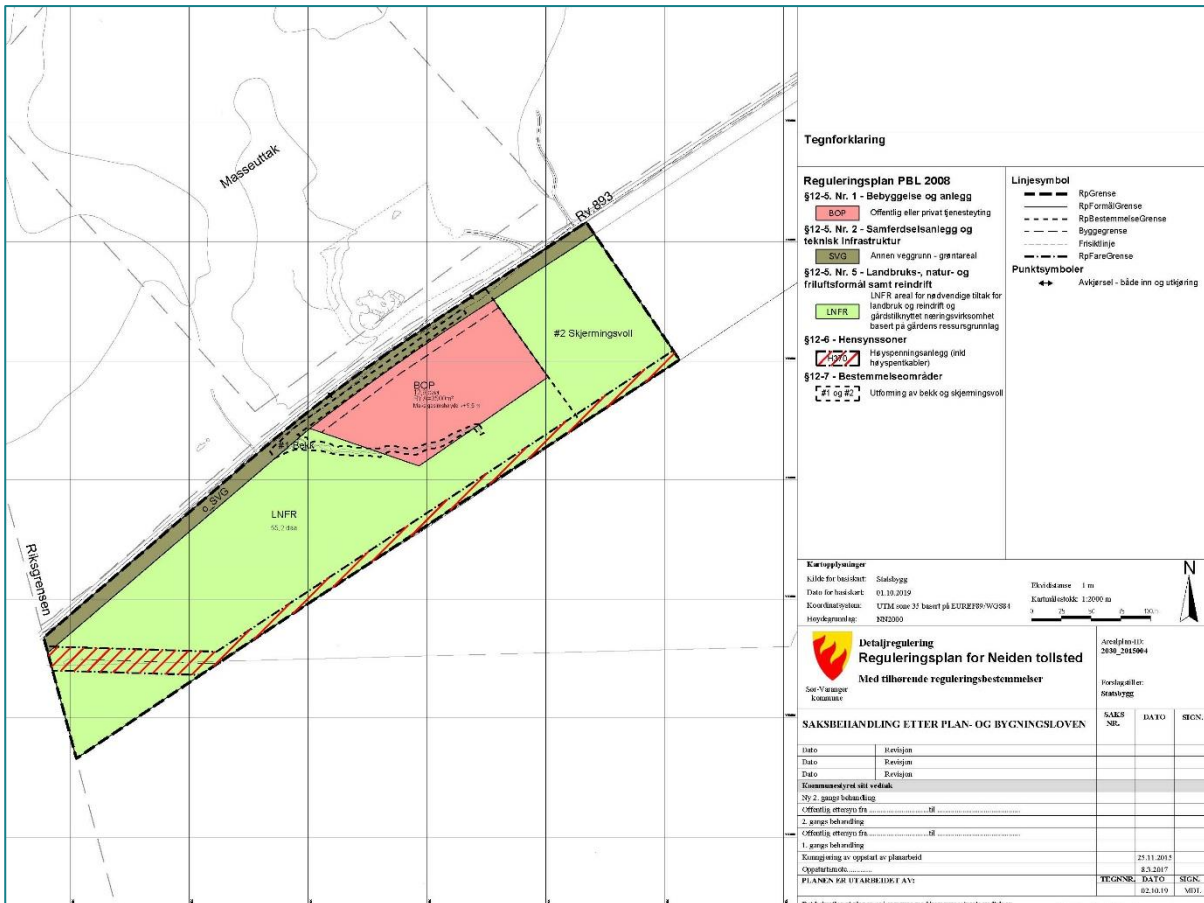
5.1 Intensjonen med planforslaget.

Neiden tollsted trenger tidsmessige fasiliteter i form av nytt bygg, samt permanente og mobile anlegg for tollstasjon for mer hensiktsmessig plasserte og opparbeidede utomhusarealer, slik at det blir bedre muligheter til å kunne gjennomføre en effektiv grensek kontroll i fremtiden.

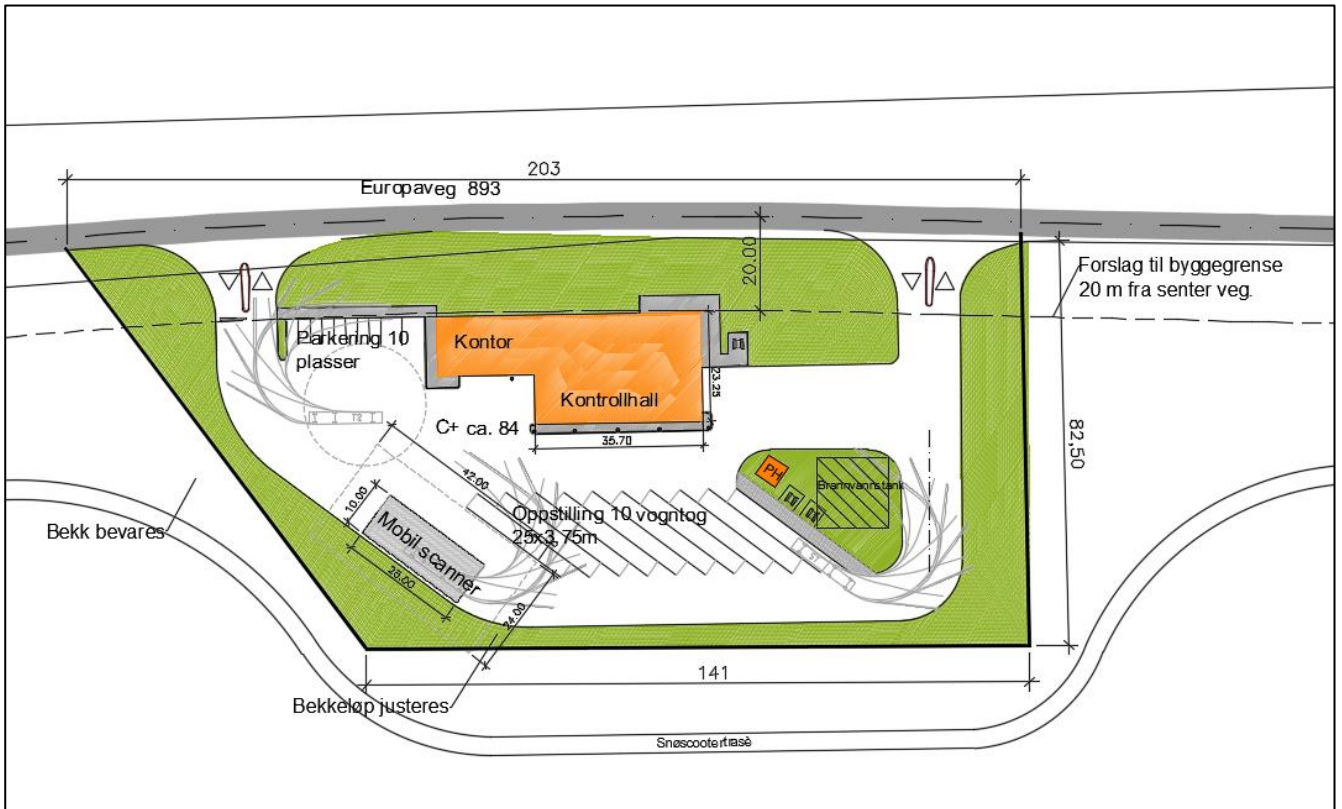
Plassering og utforming er valgt ut fra ønsket om å balansere behovene til Tolldirektoratet med behovene knyttet til regndriften i området. Videre er det enkelte miljøforhold som setter vilkår for bruken av området, særlig forholdet til bekker og vann- og avløpsanlegg.

Tollstedet ligger noe fram i tid, og er derfor ikke prosjektert i tilstrekkelig grad til at detaljløsningene er kjent. Planforslaget viser derfor i stor grad prinsipielle løsninger basert på erfaring fra andre tollsteder. Det er avsatt arealer slik at de mest plasskrevende løsningsforslagene kan gjennomføres. Utbyggingen kan altså bli mer beskjeden enn hva som er skissert under.

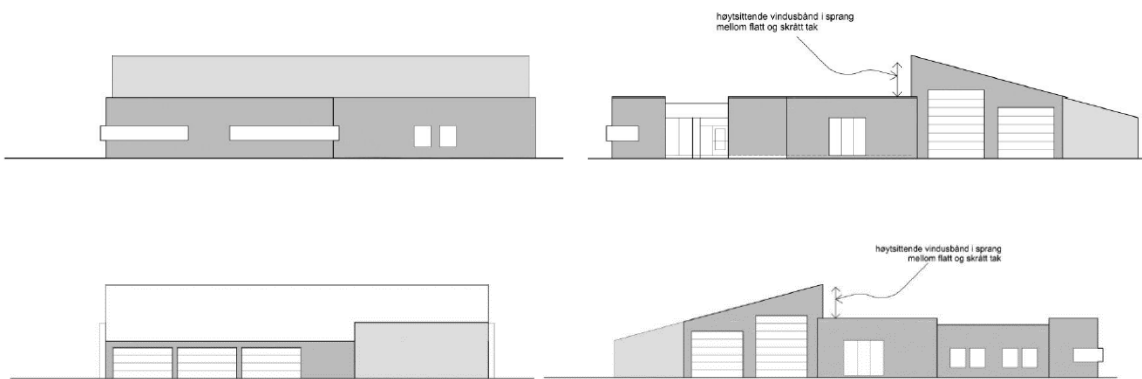
Der det er mulig er det satt bestemmelser for å begrense innvirkningen fra tollstedet på omgivelsene.



Figur 27: Reguleringsplankart datert 02.10.2019



Figur 28: Eksempel på situasjonsplan av en tradisjonell tollsted



Figur 29 Illustrasjonen viser prinsipp tegninger for mulig fasade på nybygg

5.2 Arealformål og – regnskap

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1160 - Offentlig eller privat tjenesteyting	12,9
Sum areal denne kategori:	12,9
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	7,0
Sum areal denne kategori:	7,0
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift	Areal (daa)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårds tilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	55,2
Sum areal denne kategori:	55,2
Totalt alle kategorier: 75,2	
Hensynsonetabell	
§12-6 - Hensynssoner	Areal (daa)
Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)	6,9
Sum areal denne kategori:	6,9
Totalt alle kategorier: 6,9	
Bestemmellesområder	
§12-7 - Bestemmellesområder	Areal (daa)
Utforming (2)	16,2
Sum areal denne kategori:	16,2
Totalt alle kategorier: 16,2	

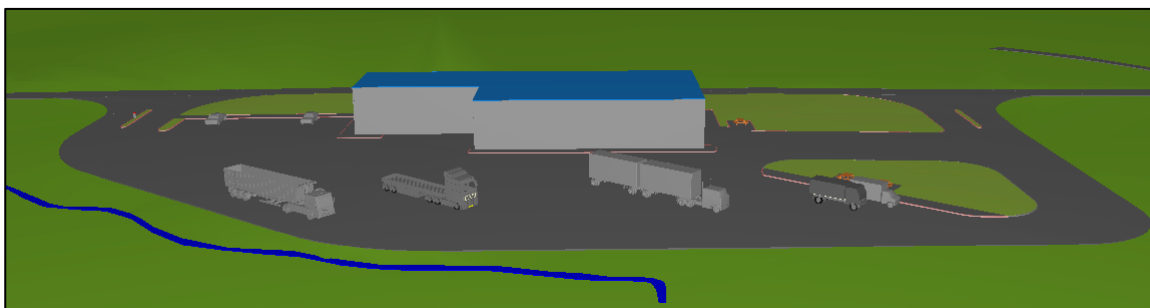
5.3 Planlagt nytt tollsted, BOP

Innenfor området tillates det oppført bygninger og anlegg for tollstasjon. I tillegg skal det tilrettelegges enkle fasiliteter for sjåførere.

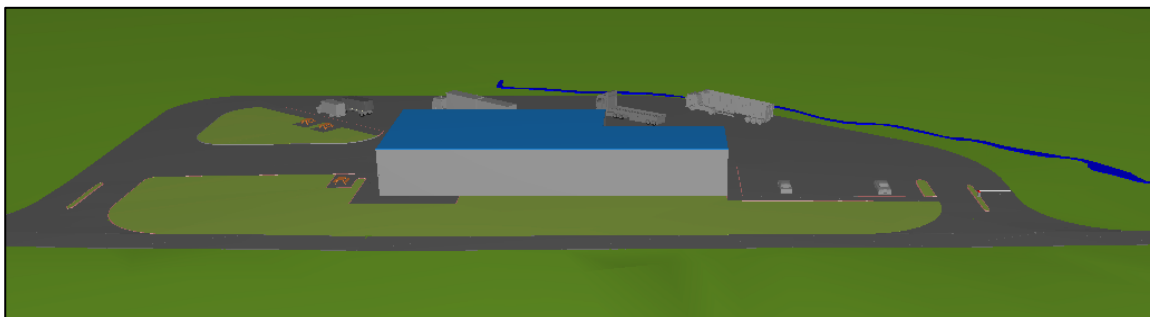
Alle inngrep i terrenget skal skje mest mulig skånsomt og begrenses i omfang, slik at konsekvensen av tiltaket blir minst mulig.

Plassering av nytt tollsted er vist på vedlagt reguleringskart. Anlegget består av to avkjørsler (en for reisende til Finland, og en for reisende til Norge), og parkering. Arealet kan også bestå av et bygg, mobil skanner for undersøkelse av kjøretøy, samt enkel utendørs møblering i tillegg til vann- og avløpsanlegg.

Et nytt tollkontor kan inneholde ekspedisjonsrom, kontrollrom, fellesrom, driftsfunksjoner og garasje. Finsk tollvesen ønsker å leie fasiliteter i bygget. Beregnet bruttoareal på nytt bygg er ca. 1150 m².



Figur 30: Viser mulig fremtidig situasjon for tollstasjonen, sett fra sør mot nord



Figur 31: Viser mulig fremtidig situasjon for tollstasjonen, sett fra nord mot sør

Det planlegges videre å etablere utendørs funksjoner som er overdekket (ev. innebygget), herunder kontrollområde/seleksjonsområde i grønn sone, oppstillingsplass trailere og personbiler, med mulighet for å snu. Videre er det behov for plass til å etablere mobil skanner inkl. sikkerhetssone.

Skuterløype mellom Finland og Norge etableres sør for tollstasjonen, hvor det er mulig for tollvesenet å ta inn snøskutere til kontroll direkte til skuterløypa til tollstasjonen. Areal til snøopplagring planlegges avsatt innenfor BOP.

Antall parkeringsplasser er beregnet ut fra erfaringsmessige tall fra et tradisjonelt tollsted, dvs. 10 parkeringsplasser for personbiler og 10 for trailere. Et tollsted utformet som et annet anlegg kan etableres med et annet antall parkeringsplasser.

Vann- og avløpsanlegg tillates etablert inne på området, inkl. mindre bygninger for pumpe- og renseanlegg.

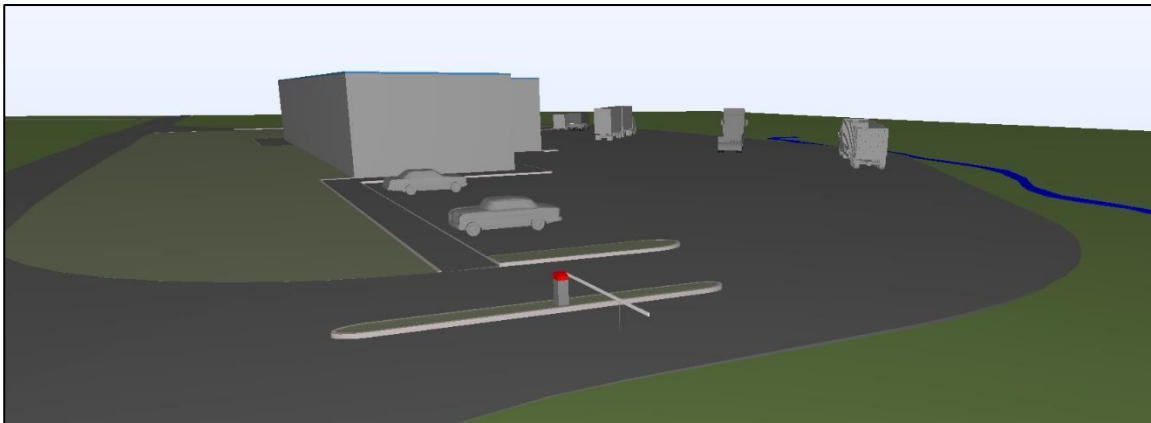
Samlet utnyttelse for området er anslått som følger:

Funksjon	Areal
Kontorbygg	1350 m ²
Mobil scanner	+ 971,75 m ² .
10 personbiler	+ 153 m ² .
10 vogntog	+ 935 m ² .
VA-anlegg, inkludert vanntank	+ 25 m ²
Totalt	= 3 434,75 m²

Grad av utnyttelse er rundet opp for å ha marginer for uforutsette behov, og settes til 3 500 m² BYA. Grad av utnyttelse er beregnet ut fra forutsetningen om at møblering plasseres på bakkeplan, dvs. at det ikke etableres plattinger for møblering som stikker mer enn 0,5 meter over terreng, og som derfor ikke regnes med i grad av utnyttelse.

Det er vist grenser for bebyggelse mot veg i plankartet. Bebyggelse kan ikke plasseres nærmere enn denne byggegrensen, som er vist 20 meter fra senter av nærmeste kjørebane i rv. 92. Murer og ramper med høyde under 1 meter over planert terreng kan plasseres utenfor byggegrensen mot veg. Det er også stilt krav om at kjøreveger inne i området skal være minimum 15 m fra vegkant RV 92. Mot øst, vest og sør ligger byggegrensene i avgrensningen av felt for bebyggelse og anlegg. Plassering og utforming av skilt skal dokumenteres ved tegninger som følger søknad om tillatelse til tiltak. Uttalelse fra Statens Vegvesen skal innhentes i behandlingen om søknad om skilt.

Kontordelen av et nybygg planlegges oppført i en etasje. Hall for kontroll av kjøretøy vil bli noe høyere. Maksimal tillatt gesims- og mønehøyde settes derfor til 9,5 m i forhold til gjennomsnittlig planert terreng rundt bygget.



Figur 32: Viser illustrativt fremtidig løsning for arealbruken

For utforming av bygg og anlegg, se avsnitt 5.7 og 6.7.

Krav om detaljering i byggesøknad:

Krav til dokumentasjonen er gitt i SAK10 kap. 5, eller senere forskrifter som erstatter denne, uavhengig av bestemmelsene i dette planforslaget. I tillegg er det satt følgende spesifikke bestemmelser i forlaget:

Utomhusplan som viser videre prosjektering av uteområdene, i målestokk 1:250. Planen skal redegjøre for eksisterende og fremtidig terreng med planlagt byggverk, andre varige og mobile konstruksjoner, samt parkering innplassert. Planen skal også omfatte adkomster, innganger, trafikkarealer, arealer

avsatt til snøopplagring, opparbeidelse og bruk av ubebygde områder med materialbruk, beplantning og møblering. Det må videre fremgå hvordan vann og avløp tenkes løst.

En redegjørelse for hvordan universell utforming er ivaretatt skal legges ved.

5.4 Nærmiljø

Det er ikke satt støykrav for kontorbygg i T-1442. Retningslinjen er derfor ikke nevnt i reguleringsbestemmelsene. Innendørs støykrav ivaretas av byggteknisk forskrift og det settes derfor ikke bestemmelser om dette.

5.5 Landbruk og reindrift, LNFR

Området mellom tollstedet og riksgrensen videreføres som LNFR-område (område for landbruk, natur, friluftsliv og reindrift) for å sikre at det ikke kommer en senere utbygging på dette området som kan medføre vanskeliggjøre driften eller sikkerhetsproblematikk for tollstedet.

Det tillates nødvendig skjøtsel i området for å sikre fri sikt til grenseovergangen og skuterløypa. I kantsonen langs bekkeløpet bør vegetasjonen likevel bevares, om mulig.

Det er også innenfor LNFR-området vurdert at det er hensiktsmessig å anlegge en skjermingsvoll mot areal for reindrift i øst. Plassering av skjermingsvollen vurderes nærmere i detaljprosjekteringsfasen av hensyn til bebyggelse og aktivitet.

5.6 Naturmiljø

Det er få naturverdier som berøres av planforslaget, ut over reindriften.

En del av bekkeløpet sør i planområdet kommer trolig i konflikt med utbyggingen. Denne delen er markert med bestemmelsessone i plankart, og tillates omlagt som følge av planforslaget. Det skal opparbeides kantsoner på hver side av bekken, med 1 meters bredde.

5.7 Nær- og fjernvirkning /landskapsbilde og estetikk

Plassering og utforming av bebyggelse og anlegg skal gis et dempet visuelt uttrykk, med fargebruk tilpasset moderate farger og benytte værbestandige materialer som beholder sin kavitert over tid. Det settes krav til kvalitet i utforming og materialbruk, og forstyrrende elementer, som oppbygg på tak og liknende bør unngås. Taktekkingen kan ikke være reflekterende.

Utearealer skal tilrettelegges og brukes med vekt på ryddighet og oversikt. Videre detaljutforming vil bli nærmere bestemt etter forslag fra entreprenør.

5.8 Trafikk

Planområdet omfatter ikke selve kjørevegen i rv. 92, men viser annen veggrunn inntil dagens veg, som gir grunnlag for en framtidig utvidelse av vegbanen. Innenfor arealet annen veggrunn, o_SVG, tillates opparbeidet grøft, og nødvendig og naturlig tilhørende installasjoner.

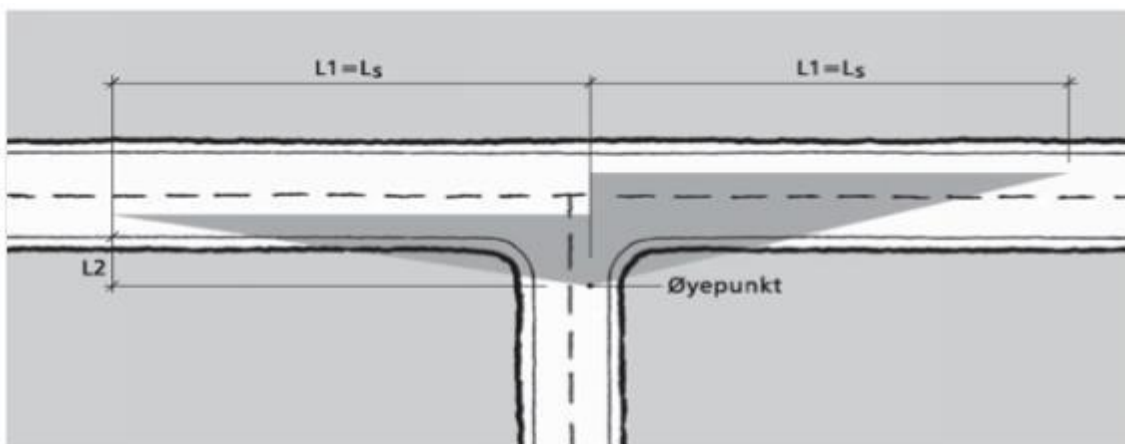
Det skal etableres to på- og avkjørsler fra hovedvegen, disse er vist med piler på plankartet.

Plasseringen er veiledende og vil plasseres under prosjektering. De to på- og avkjørslene plasseres og utformes av hensyn til plassering av bygg og svingradius og logistikk på tomten. Av trafiksikkerhetsmessige vurderinger etableres skuterløypa sør for tollstasjonen slik at skutertrafikk og trafikk til og fra tollstasjonen holdes separat. Plassering av skuterløypa skal være etablert før det gis midlertidig brukstillatelse, jf. pbl. § 21-10.

Det kan etableres rør eller lignede for å krysse bekkeløpet sør for riksvegen, men ikke i større utstrekning enn nødvendig – bekken tillates ikke lagt i rør på grunn av fremtidig økt vannføring som følge av klimaendringer.

Avkjørsler skal utformes i henhold til Statens vegvesens håndbok N100 Kap. E1.4, eller senere publikasjoner som erstatter denne.

Frisiktsonene i plankartet er utarbeidet med utgangspunkt i kravene som er satt i Statens vegvesens håndbok N100. Innen siktretrekanten skal eventuelle sikthindringer ikke være høyere enn 0.5m over primærvegens kjørebanelnivå. Figur 33 nedenfor viser siktkrav i avkjørsler.

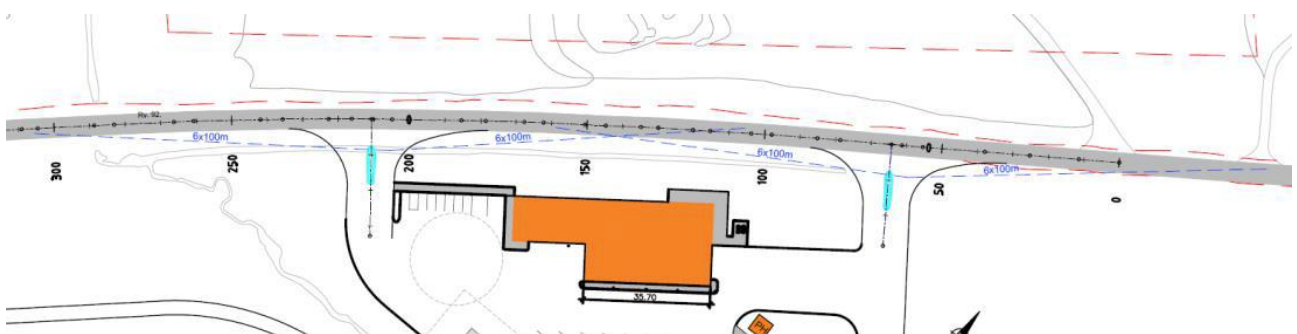


Figur 33: Siktkrav i avkjørsler. Kilde Håndbok N100, Statens vegvesen.

Figur 34 nedenfor viser siktkrav i avkjørsler kategorisert etter fartsgrense og ÅDT. Fartsgrensen er 80km/t og det antas en ÅDT over 50. L2 har derfor blitt satt som 6.

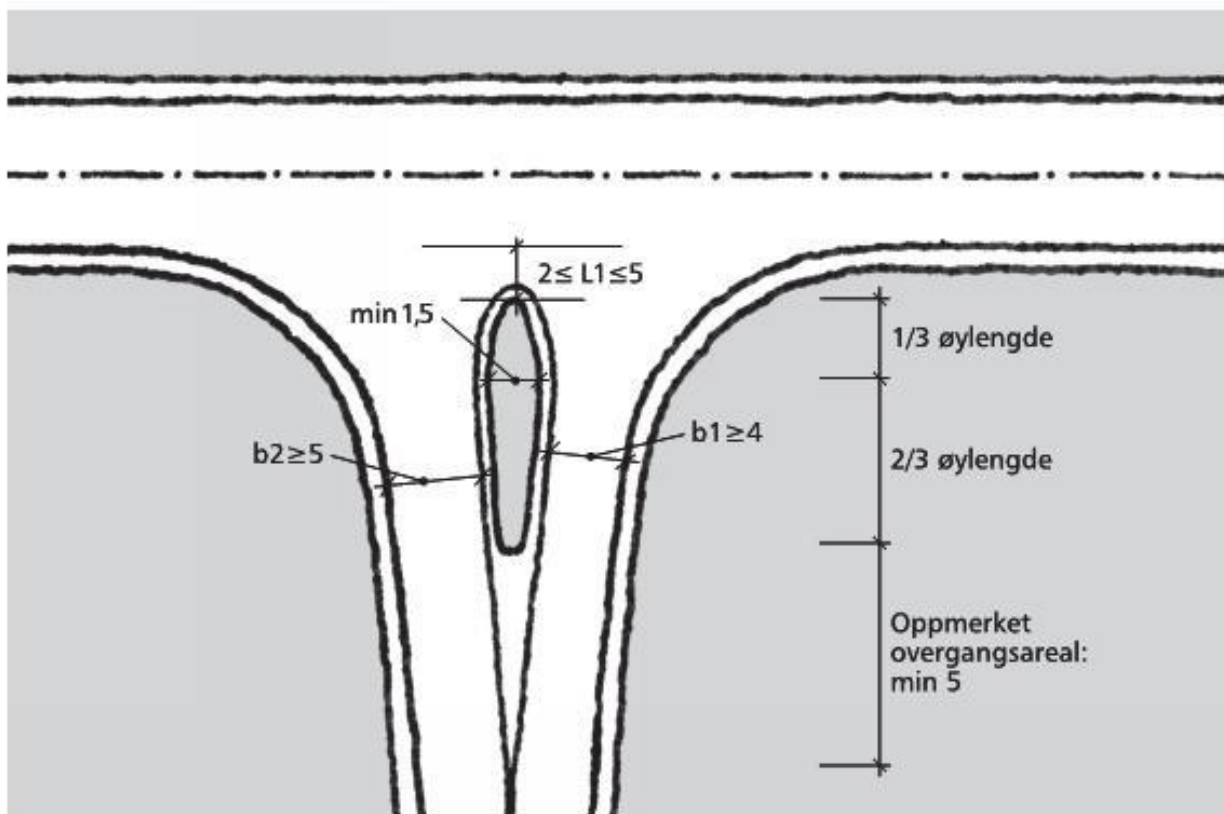
Trafikk i avkjørsel	Fartsgrense [km/t]			
	30 og 40	50 og 60	80	90
ÅDT < 50	3	4	4	6
ÅDT > 50	4	6	6	8

Figur 34: tabell siktkrav i avkjørsler L2,(m). Kilde: håndbok N100, Statens vegvesen.



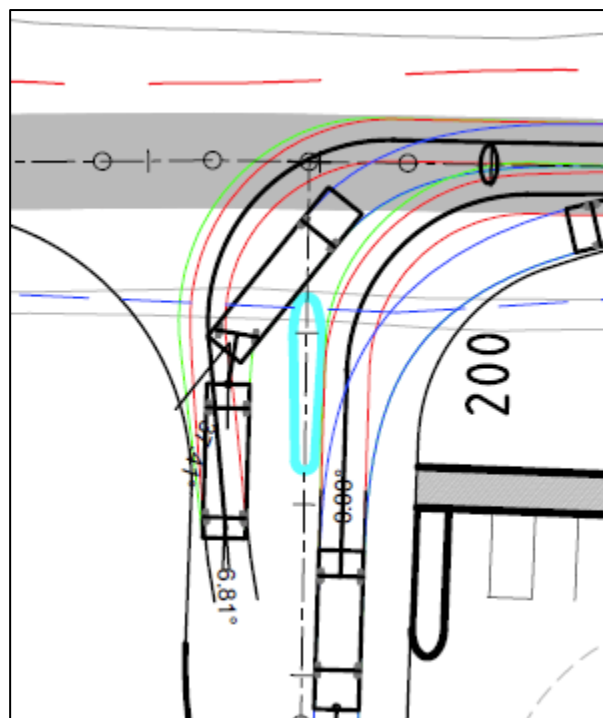
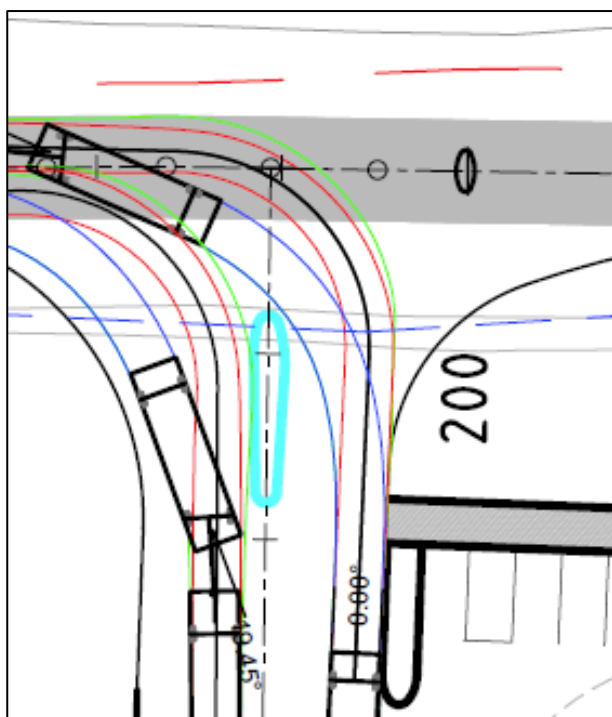
Figur 35: Illustrerer mulig frisisiktzone for Neiden Tollstasjon

Det anbefales at tollstasjonen etableres med to trafikkøyer, og de er utformet som dråper i henhold til Statens vegvesens Håndbok V121. Figur 36 illustrerer hvordan av- og påkjørslene kan utformes.



Figur 36: Bredder for trafikkøye og kjørebredde i sekundærveg målt i meter, Kilde: Håndbok V121, Statens vegvesen.

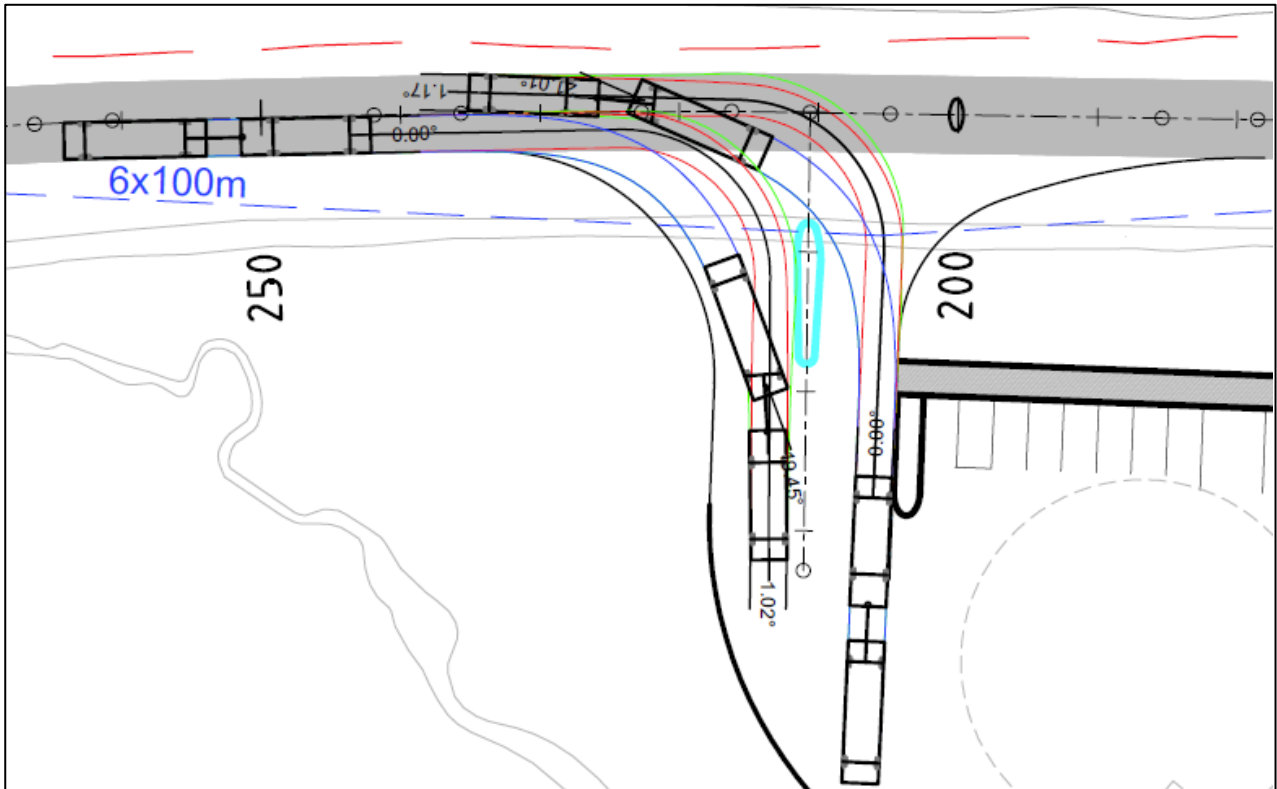
Trafikkøylene for Neiden Tollstasjon anbefales å utformes med $L_1=5.0\text{m}$ og med en bredde på 1.5m . Begge trafikkøylene kan ha en lengde på 10.0m , som er innenfor det Statens vegvesen anbefaler.



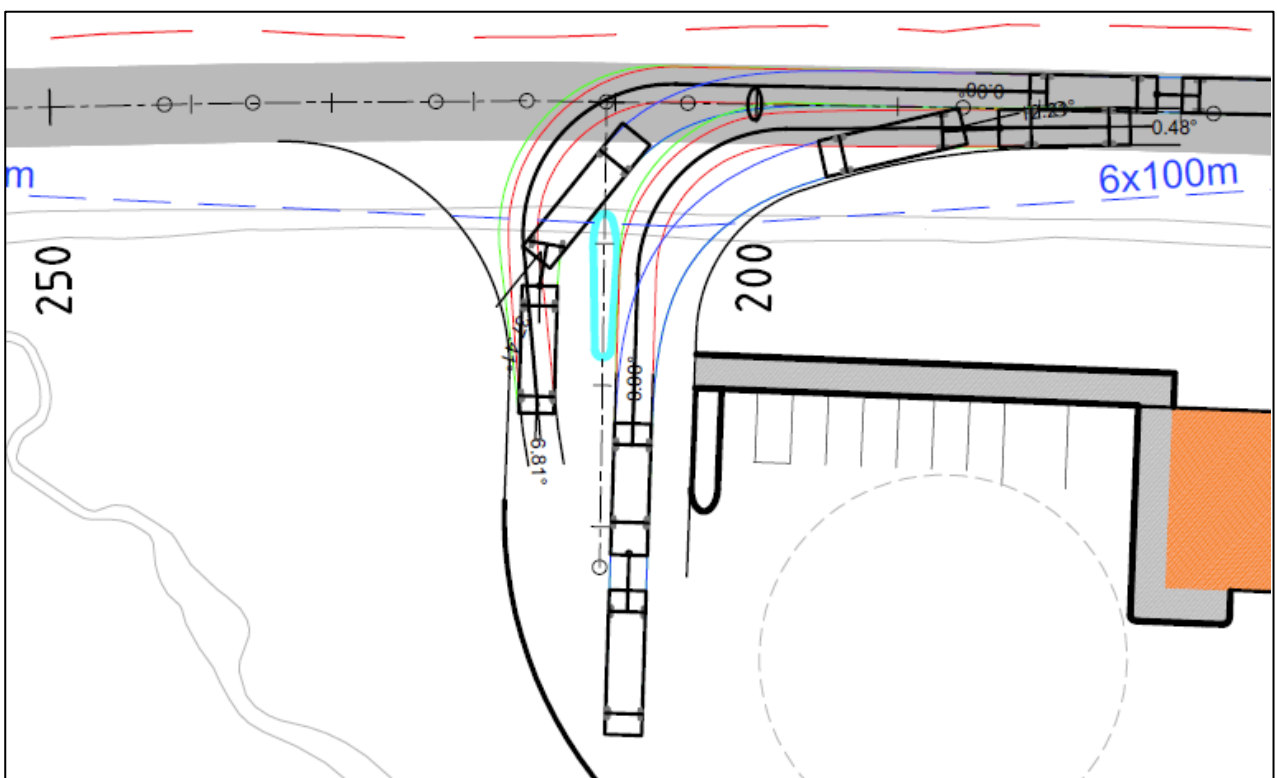
Figur 37: Dråpe lengst vest, Neiden Tollstasjon

Figur 38: Dråpe lengst øst, Neiden Tollstasjon

Dimensjonerende kjøretøy ble satt til «VT – Vogntog, Håndbok 017, 2008» med en minste svingradius på 10.59m. Asfaltert areal ved Neiden Tollstasjon skal ha tilstrekkelig bredde, slik at vogntog kan kjøre inn og ut. Det presiseres at grønn linje i figur 39 og 40 illustrere overheng, mens rød og blå linje viser henholdsvis forhjul og bakhjul.



Figur 39: Illustrerer springanalyse fra rv. 92, vest for Neiden Tollstasjon



Figur 40: Illustrerer springanalyse fra rv. 92, øst for Neiden Tollstasjon

5.9 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke mistanke om kulturminner i grunn. Kulturminnelovens § 8 vil likevel gjelde for området og er derfor referert til orientering: dersom man støter på kulturminner under arbeid i marken, må arbeidet umiddelbart stanse og man må omgående melde fra til kulturminnemyndighetene.

5.10 Teknisk infrastruktur, klima og energi

5.10.1 Vann- og avløpsanlegg

Golder anbefaler grunnvannsbrønn i fjell fra bergets naturlige sprekkesystem. Oppsprekkingsgraden av berget under tomten er ukjent, men nærmeste fjellbrønn (ca. 9,5km fra planområdet) har registrert vanninnslag på 500-1000 l/time fra 15-120 m under overflaten, i en bergart som har mye til felles med berget under planområdet. Vanninnslag på 500-100 l/time vil mer enn dekke kapasitetsbehovet indikert for nye Neiden Tollstasjon på 280 m³/år.

Ved etablering av grunnvannsbrønn i fjell på planområdet er det betydelig mindre risiko for influens fra topplaget av løsmasser samt influens fra infiltrert spill- og ivervann enn for etablering av grunnvannsbrønn i løsmasser på planområdet. En anbefalt løsning er at en ev. fjellbrønn etableres på den ene siden av tomten, og håndtering av spill- og overvann på den andre siden. Sett ut fra topografi anbefales det å etablere fjellbrønn på tomtens østlige side nær kartlagt bart fjell/tynt dekke. Videre anbefales det at det tettes mellom foringsrør og grunnen i overgangen mellom løsmasser og fjell. Dette for å hindre «lekkasje» fra overliggende grunnvann langs med foringsrøret og inn i grunnvannskilden i berget. Anbefalt tettemedium er bentonitt. Det skal foretas prøver av vann fra fjellbrønnen for å avdekke eventuelle behov for å bedre vannkvalitet. Løsning for vann- og avløpsanlegg detaljeres ut i prosjekteringsfasen, og det er lagt til grunn at fjellbrønn etableres innenfor BOP.

Avløp kan løses på tre prinsipielle måter:

- Oppsamling av grå- og svartvann i tett tank
- Oppsamling av svartvann i tett tank og behandling av gråvann før utslipp
- Behandling av grå- og svartvann i minirensanlegg eller andre renseløsninger avhengig av resipient.

Arealbruk avhenger av den valgte renseløsningen. Det vil være tilstrekkelig med et areal på 25 m² BYA for å håndtere vann- og avløpstekniske installasjoner. Området plasseres innenfor byggegrenser i område for bebyggelse og anlegg.

For etablering av vann- og avløpsanlegg må det innhentes nødvendige tillatelser i henhold til gjeldende lover og forskrifter. Dette omfatter blant annet registrering av vannforsyning Mattilsynet, jfr. ny drikkevannsforskrift gjeldende fra 1.7.2017, søknad om konsesjon for vannforsyningen til NVE, jf. Vannressursloven, og utslippstillatelse inkludert godkjenning av teknisk løsning for håndtering av avløpsvann hos kommunen, jfr. Forurensningsforskriften §12.

Uttaket av grunnvann reduseres, eventuelt opphører dersom det medfører negative virkninger for vassdrag inkludert grunnvann og miljøforhold ellers.

5.10.2 Brannvann

Nødvendig brannvannsdekning kan løses med direkte forsyning til brannhydrant/-kum fra grunnvannsbrønn, fra vanntank på stedet, eller en kombinasjon av de to. Da reservetank for vann vil være plasskrevende, er det avsatt tilstrekkelig utnyttelse for en slik løsning innenfor område for bebyggelse og anlegg.

Det er satt rekkefølgebestemmelser om at det ikke kan gis igangsettingstillatelse for bygninger før det kan dokumenteres at brannvannforsyningen vil tilfredsstillere brannvesenets krav.

Brannvannsforsyningen må være etablert før det gis midlertidig brukstillatelse, jf. pbl. § 21-10. Siden dette følger av loven er det ikke gitt egen bestemmelse for dette.

5.10.3 Overvann

Avløpshåndteringen må omfatte både svartvann, og overflatevann fra trafikk. Det tillates ikke tiltak som kan medføre forurensing av grunn eller som medfører at grunnforurensing gir spredning eller eksponering av miljøgifter i jord, grunnvann, overvann og vassdrag. Dette gjelder også for anleggsperioden. Tiltak som sikrer dette skal beskrives i søknad om tiltak.

5.10.4 Strøm og fiber

Det settes ikke egne bestemmelser for framføring av elektrisitet og fibernett til tollstedet.

5.10.5 Energi krav, fjellvarme etc.

Det medtas energibrønner i fjell som energikilde til varmepumpe. Bygget blir varmet opp ved hjelp av jordvarmepumpe og oljekjel. Elektrisk varmeanlegg er derfor svært begrenset. Varmeovner basert på direkte el-tilknytning tas med kun i vindfang (luftgardin) og i spesielle tilfeller (sekundære rom) der det ikke er ønskelig med væskeførende installasjoner (bla. elkraftrom og teleforderinger).

5.10.6 Miljømål/miljøkrav

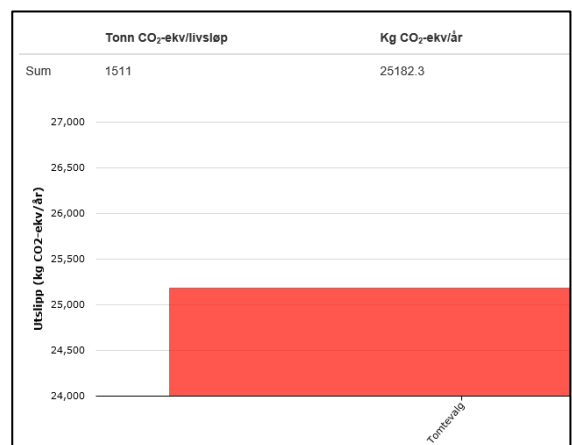
For kontrollhall, Energiforbruk : Tek 17 -5%. eller bedre.
For resten av bygget, unntatt garasjen. Energiforbruk : Passivhusnivå eller bedre. Det vil bli utarbeidet et miljøprogram for prosjektet i hht. NS 3466 "Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan for yremiljø for BAE-næringen". Miljøprogrammet fastsetter og konkretiserer miljømålene for dette byggeprosjektet. Det vil videre bli utarbeidet en miljøoppfølgingsplan for prosjektet som skal brukes for å dokumentere miljøoppfølgingen og oppnåelsen av målene i byggeprosjektet.

5.10.7 Bekk

Dersom det blir behov for det, kan deler av bekkeløpet legges om. Nytt bekkeløp må isåfall opparbeides med en kantsone på en meter. Det er ikke satt krav om revegetering.

5.11. Risiko – og sårbarhet

Det er ikke satt bestemmelser som følge av risiko – og sårbarhetsanalysen som ligger ved planforslaget.



Figur 41: Viser utslipp

6. Konsekvenser av planforslaget

6.1 Formålet med konsekvensutredningen

Formålet med konsekvensutredningene er å klargjøre virkninger av planforslaget som kan ha vesentlig konsekvenser for naturressurser, miljø og samfunn. Forut for konsekvensutredningen er det utarbeidet og fastsatt et planprogram som avklarer premissene for det videre planarbeidet, herunder hvilke forhold som skal utredes og/eller beskrives nærmere i planforslag med konsekvensutredning.

Konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til forskrift om konsekvensutredninger, og føringer fastsatt i planprogrammet. Forslaget er som følge av dette utarbeidet etter Miljøverndepartementets veileder til forskriften, samt veiledere til plan- og bygningsloven som spesifiserer framgangsmåte, form og innhold på prosjektdokumentene.

6.2 Metode for konsekvensutredning

Planprogrammet beskriver ikke konkrete metoder for utredning av de enkelte tema.

Konsekvenser av et tiltak framkommer ved å måle forventet tilstand **etter** tiltaket mot forventet tilstand **uten** tiltak. Referansealternativet (0-alternativet) utgjør den framtidige situasjonen eller utviklingen dersom tiltaket i reguleringsplanen ikke gjennomføres, dvs. at tollstasjonen beholdes der den er i dag og det foreslåtte planområdet beholdes ubebygd.

Konsekvenser for hvert enkelt utredningstema skal vurderes opp mot dagens situasjon både for tollstasjonen og planområdet, kalt 0-alternativet. Videre er konsekvensene av den samlede arealbruksendringen vurdert.

Konsekvenser av tiltaket er målt opp mot mål og retningslinjer gitt i nasjonale føringer, kommunale planer og vedtak. Disse er gjengitt i en samlet, tekstlig vurdering, og er ikke gjengitt under hvert tema/deltema.

Avbøtende tiltak og behov for oppfølgende undersøkelser skal vurderes for alle tema.

Konsekvenser i anleggsfasen skal beskrives, men det er de langsiktige virkninger av tiltaket som skal vektlegges i den samlede vurderingen.

Konsekvenser for influensområdet, dvs. arealer som berøres av tiltaket men som ligger utenfor planområdets avgrensning. Planen influensområde varierer i definisjon mellom de ulike utredningsteamene og det vil derfor bli definert et influensområde for det enkelte tema i forbindelse med utredningene, der dette er relevant. Generelt gjelder at planområdet i seg selv er influensområde for alle temaer dersom eget område ikke defineres.

Det er gitt et samlet, ikke-teknisk sammendrag av konsekvensutredningen i kapittel 7.13 Sammendrag. Mulige avbøtende tiltak for 0-alternativet og mulige avbøtende tiltak som ikke er innarbeidet i planforslaget inngår ikke i konsekvensvurderingene.

Høringsinnspill, tilgjengelige plandokumenter og informasjon fra Statsbygg, offentlige databaser, og rapport om reindrift utarbeidet av Rambøll er benyttet som grunnlag for konsekvensutredningen. Både kvalitative og kvantitative data er brukt i arbeidet. Det er også gjort befaring i planområdet av Statsbygg.

6.3 Forholdet til andre planer

Hovedtrekk i gjeldende planer, retningslinjer og liknende med betydning for områdeplanen er gjengitt i kapittel 3. overordnede føringer og planstatus. Nedenfor er det redegjort for hvordan planforslaget forholder seg til disse.

Plassering og utforming av tollstasjonen er utformet i dialog med Reinbeitedistrikt 4/5B. Prosesskravene i Finnmarksloven m.v. er dermed oppfylt. Selv om man ikke har kunnet imøtekomme alle ønsker fra reinnæringen anser vi at planforslaget ikke er i strid med overordnet lovverk, planer og retningslinjer som regulerer forholdet mellom arealbruk og reindriftsnæringen.

Planforslaget vil ikke fullt ut oppfylle statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ettersom utvidelsen av fengselet delvis skjer ved å ta i bruk ubebygde arealer fremfor fortetting eller transformasjon av allerede bebygde arealer. En tollstasjon må nødvendigvis være lokalisert grenseområder, også når dette er ubebygde områder i dag. Retningslinjene for samordnet areal – og transportplanlegging er dermed mindre relevante i denne plansaken enn for eksempel strategiplan for toll- og avgiftsetaten.

Planforslaget legger til rette for næringslivet i Sør-Varanger og det internasjonale samarbeidet i Barentsregionen, og er således i tråd med Fylkesplan for Finnmark, regional planstrategi, regionalt utviklingsprogram og retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser.

Planforslaget er i hovedsak i tråd med kart i gjeldende kommuneplan for Sør-Varanger, der det er satt av et større areal til offentlig og privat tjenesteyting. Forslaget vil medføre en omlegging av skuterløype. Parkeringsplasskrav skal følge gjeldende kommuneplan. Planforslaget samsvarer med forskrift om kommunalt løypenett for snøskuter. Et nytt bygg kan utarbeides med bruk av miljøvennlig, fornybar energiforsyning, i tråd med kommunens planer.

En realisering av planforslaget medfører at dagens tollsted ved Neiden skal fortsatt benyttes til allmennyttig formål, ifølge gjeldende kommuneplan.

Ved varsling av planoppstart og høring av planprogrammet er det ikke varslet noen innsigelser, og planprogrammet er fastsatt av begge de berørte kommunene. Forholdet til overordnede retningslinjer og kommuneplanens arealdel vurderes derfor som lite problematisk.

6.4 Nærmiljø

6.4.1 Friluftsliv

Det aktuelle planområdet benyttes ikke til friluftsliv i dag, men det ligger en merket skuterløype i planområdet som kommer i konflikt med den planlagte tollstasjonen. Denne må legges om for å gi plass for tollstedet. For å begrense konflikten med omkringliggende natur og reindrift er ny trasé lagt utenfor tollstedet, sør for oppstillingsplasser for kjøretøyer. Fortolling av skutertrafikken kan i følge tollvesenet skje uten faste installasjoner, direkte i løypen. Ved behov kan trafikken ledes gjennom selve tollstedet i denne situasjonen.



Figur 44: Dagens overgang til Finland kan dermed benyttes videre.

Konflikter mellom skuterløype og andre

I forskrift om kommunalt løypenett for snøskuter §§ 4d og 4e kreves det at kommunen skal åpne/stenge løypa i samråd med det aktuelle reinbeitedistrikt, og åpnes for at kommunen kan stenge hele-, eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktene ber om dette av hensyn til reindrifta. Konsekvensene av omleggingen anses derfor som små. § 5d og f tilsier at fører av snøskuter har vikeplikt for trafikanter på veg og for myke trafikanter og annen ferdsel. § 6 krever at løypene skal skiltes om merkes.

Konflikter knyttet til skuterløypen er ivaretatt gjennom kommunens utkast til forskrift, som også vil være gjeldene i planområdet.

6.4.2 Idrett, støy, konsekvenser for barn og unge, m. videre

Planforslaget medfører ikke konsekvenser for idrett, støyproblematikk ut over den som er knyttet til reindriften, barn og unges interesser, etc. Temaene er derfor ikke utredet videre.

Oppsummering og vurdering nærmiljø:

Alternativ	Konsekvensvurdering	Avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak
0-alternativet	Ingen konsekvens	-	-
Planforslaget	Liten negativ konsekvens	Omlegging av skuterløypen.	Ingen konsekvens.

Omlegging av skuterløype er lagt inn i planforslaget som et avbøtende tiltak mot konsekvensene for friluftslivet i området. Omlegging av skuterløype sikres gjennom rekkefølgebestemmelser i forslag til reguleringsbestemmelser.

Anleggsperioden

Omlegging av løypen kan gjøres uavhengig av utbyggingen av tollstasjonen, og vil enklest kunne opparbeides på sommerstid. Bruken av løypene vil således ikke bli vesentlig berørt av anleggsarbeider.

Tilgjengeligheten til området kan likevel bli begrenset i deler av anleggsperioden for tollstasjonen, om dette skjer i vintersesongen. Løypenettet nær tollstedet vil bli visuelt påvirket av anleggsarbeidene.

6.5 Reindrift

Som grunnlag for vurderingen av konsekvenser for reindriften tas det utgangspunkt i metoden til Statens vegvesen, Håndbok 140, konsekvensanalyser benyttet (Statens Vegvesen 2006). Der vurderes reindriften status forutsetninger innenfor det planlagte utredningsområdet, der en verdi fastsettes basert på dagens reindrift og uttrykte behov i fremtiden.

Verdier	Kriterier
Stor verdi	Tilgang på området for beiting, flytting og/ eller kalving er en forutsetning for opprettholdelse av reindriften på dagens nivå.
Stor/ middels verdi	Området utgjør en viktig del av beitegrunnlaget i deler eller hele året.
Middels verdi	Området utgjør en del av beitegrunnlaget i deler av året.
Middels/ liten verdi	Området er noe brukt til beiting i dag og har noe betydning i reindriftssammenheng.
Liten verdi	Tilgang på området har liten verdi i reindriftssammenheng.

Tabell 1. Kriterier for verdisetningen av reindrift.

Med vurdering av omfang (effekt) menes hvordan og i hvilken grad reindriften vil bli påvirket av planforslaget.

Omfang (effekt)	Kriterier
Stort negativt	Drift eller planlagt drift må enten opphøre eller reduseres betydelig.
Middels	Drift eller planlagt reindrift må endres.
Lite (begrenset)	Reindrift i området blir begrenset i forhold til dagens nivå eller planlagt aktivitet ikke blir gjennomført.
Ubetydelig/ Ingen	Tiltaket har ubetydelig eller ingen virkning for dagens eller framtidig reindrift i området.
Positivt	Tiltaket har positive virkninger for dagens eller framtidig reindrift i området.

Tabell 2. Kriterier for vurdering av omfang (effekt) på reindrift.

I vurderingen av konsekvensgrad for reindriften blir verdiene sammenstilt med tiltakets effekt og virkning (omfang). Denne sammenstillingen er vist i en matrise (se figur 45).

Verdi Ingen verdi	Omfang		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt			Meget stor positiv konsekvens (++++)
			Stor positiv konsekvens (+++)
Middels positivt			Middels positiv konsekvens (++)
			Liten positiv konsekvens (+)
Lite positivt Intet omfang Lite negativt			Ubetydelig (0)
			Liten negativ konsekvens (-)
Middels negativt			Middels negativ konsekvens (- -)
			Stor negativ konsekvens (- - -)
Stort negativt			Meget stor negativ konsekvens (- - - -)

Figur 45: Samlet presentasjon av konsekvensvurderingen, hentet fra Statens vegvesens håndbok 140

Området ved planforslaget er en del av et større høst vinterbeite og vinterbeite for rein. Den nærliggende flyttveien over riksveg 92 og anlegget for innsamling av rein medfører at dette er et område som har stor verdi for reindriften.

Reinen har nedarvede vaner og instinkt i forhold til landskap og terreng, samt stor følsomhet ovenfor forstyrrende elementer, aktiviteter og støy, slik som et tollsted vil være (bygninger, kjøring inn/ut, menneskelig aktivitet etc.). Dersom slike forstyrrende elementer gjør dyrene usikre når de kommer til oppsamlingsplass over et kjent krysningpunkt/drivlei ved Finlandsvegen, kan de bøye av. I en del tilfeller tar dyrene «en runde» i terrenget og vil prøve en krysning på ny. Ved fortsatt usikkerhet ved andre eller tredje forsøk, kan hele flokken bestemme seg for å snu og dra i motsatt retning, der de kommer fra. Det vil da være nytteløst å forsøke å snu flokken tilbake. Mest sannsynlig vil flokken ikke stoppe før de møter kysten i nord, flere mil unna. (Beskrivelse fra møte med Reinbeitedistriktet 10.01.17)

Etablering av tollstasjonen medfører ingen økning av trafikk eller ferdsel i området. Som følge av planforslaget vil det være noe støy fra og menneskelig aktivitet på selve tollstasjonen som vil virke forstyrrende på reinen. Det er usikkerhet knyttet til hvordan reinen vil reagere på tiltaket og eventuelt tilpasse seg. Reinbeitedistriktet 4/5B er spesielt opptatt av faren for forstyrrelser ved bruk av flyttlei og innsamlingsområdet.

Etter dialog med Reinbeitedistriktet (se kapittel 4.3.1) er planforslaget lokalisert lengst mulig unna reindriften installasjoner knyttet til innsamling og andre bruksområder. Plasseringen gjør at

tollstasjonen skjermes mot nord av det naturlig bratte terrenget/vegetasjon og av masseuttaket som ligger her. Reinen trekker hovedsakelig på østsiden av masseuttaket.

For å avbøte på forstyrrelsene for rein som er konsekvenser av planforslaget forutsettes anleggelse av skjermingsvoll som skal skjerme reindriften øst for tollstedet. Belysningen på tollstedet tilpasses slik at belysningen fokuserer på tollstedet, noe som medfører at opplysning av omgivelsene reduseres. Riksvegen stenges i forbindelse med innsamling eller bruk av flyttlei, noe som medfører at aktiviteten på tollstasjonen også vil kunne stanse ettersom trafikken blir stoppet.

Tiltaket kan få noe innvirkning på dagens eller framtidig reindrift i området. Avbøtende tiltak vurderes som tilstrekkelig til at drift eller planlagt reindrift ikke må endres slik at omfanget og effekten av tiltaket anses som lite.

Totalt sett vurderes tiltaket å ha liten negativ konsekvens for reindriften. Avbøtende tiltak vil redusere mulig påvirkning knyttet til støy og visuell synlighet, samt ta særskilt hensyn til reindriften i de mest kritiske periodene som ved flytting og innsamling.

6.6.4 Anleggsperioden

I anleggsfasen vil tilgrensende områder kunne bli berørt av arbeidene, anleggsarbeidet vil medføre økt aktivitet og støy som kan få konsekvenser for reindriften når den befinner seg i nærområdet. Det er satt bestemmelse om at det må tas hensyn til reindriften i anleggsfasen ved at det ikke foretas sprengninger og omfattende anleggsarbeider i flytteperiodene vår og høst, samt at anleggsarbeidet stanser på dager med innsamling av rein til de nærliggende gjerdeanlegg for oppsamling av rein. Det forutsetter kontakt mellom anleggsledelse og reinbeitedistriktet slik at flytting og driving av reinen kan gå mest mulig skånsomt.

Oppsummering og vurdering reindrift

Alternativ	Konsekvensvurdering	Avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak
0-alternativet	Ingen konsekvens (0)	-	-
Planforslaget	Negativ konsekvens (- -)	Etablering av skjermingsvoll Belysning av omgivelsene reduseres Reinbeitedistriktet rådføres og hensyntas i detaljprosjektering Kontakt mellom anleggsledelse og reinbeitedistriktet for planlegging iht. reindrifts aktivitet i området Unngå sprenginger og omfattende anleggsarbeider i flytteperiodene vår og høst	Liten negativ konsekvens (-)

6.6 Naturmiljø

6.6.1 Konsekvenser for planområdet

Som følge av planforslaget vil et myr- og skoglandskap på omtrent 15000 m² bygges ned. Det er ikke registrert verdifulle naturtyper, verdifullt biologisk mangfold, prioriterte eller fredede eller rødlistede arter i området.

De miljømessige prinsippene i § 8 – 12 i naturmangfoldloven skal legges til grunn ved utøvelse av offentlig myndighet. Det er gjort følgende vurderinger:

§ 8 om kunnskapsgrunnlaget.

Det er ikke utført fagrappport som grunnlag for konsekvensutredningen. Kunnskapsgrunnlaget vurderes likevel å være tilstrekkelig. Vurderingene i konsekvensutredningen er basert på foreliggende og tilgjengelige registreringer i tilgjengelige databaser. Det foreligger ikke registreringer og observasjoner av verdifulle naturtyper og eller sårbare arter innenfor planområdet. På den annen side vil det aldri være mulig å kartlegge alle arter som lever innenfor et planområde og det er derfor en mulighet for at verdifulle arter overses.

§ 9 om føre-var-prinsippet

Ut fra kunnskapsgrunnlaget er det for de planlagte tiltakene ikke vurdert at disse vil medføre betydelige eller ukjente negative konsekvenser for naturmangfoldet.

§ 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning

De største belastningene for naturmangfoldet er knyttet til nedbygging av myrområdet. Det er ikke knyttet særlige kvaliteter til skogen i forhold til biologisk mangfold, leveområder, bonitet eller alder. Planområdet inngår i et større, sammenhengende myrområde. Den samlede belastningen for naturmangfoldet er vurdert som liten.

Til § 11 om kostnader ved miljøforringelse

Eventuelle avbøtende tiltak ved gjennomførte tiltak vil bli bekostet tiltakshaver.

6.6.2 Konsekvenser for Influensområdet

Fugleliv

Fuglelivet knyttet til planområdet vil kunne bli svakt redusert gjennom utviklingen av området.

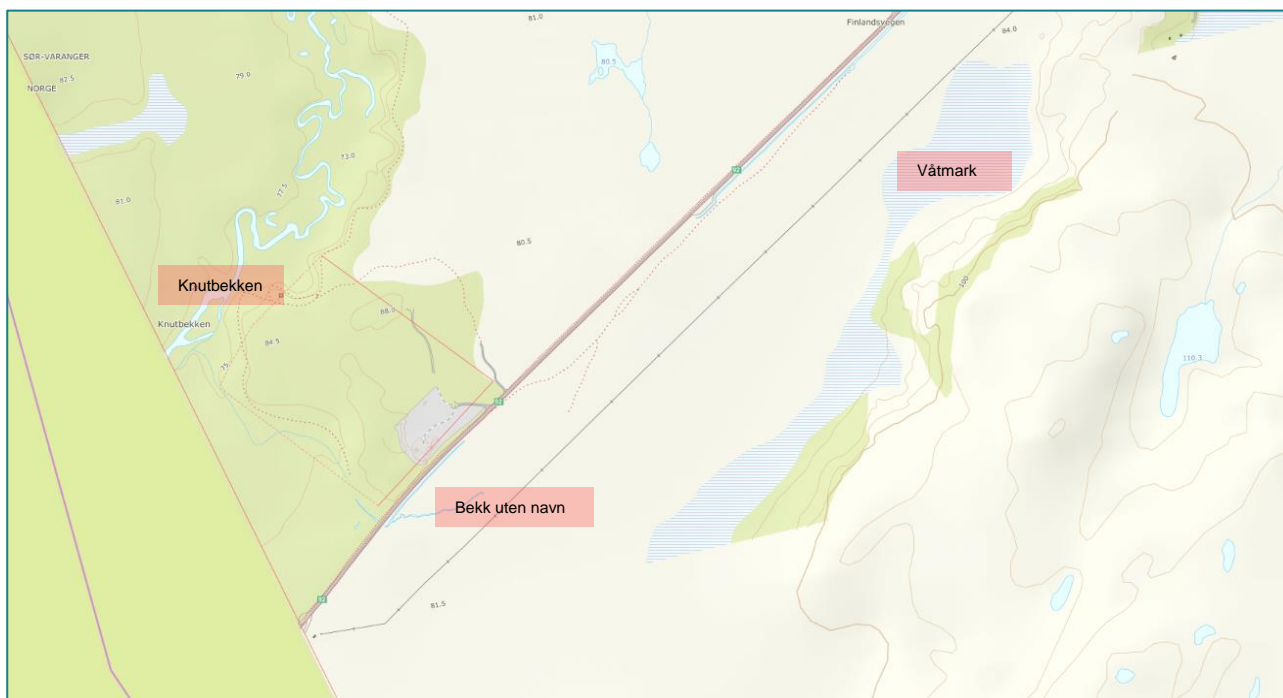
Arealbeslag og forstyrrelser vil medføre at noen få lokaliteter for fugler utgår. Observert fugleliv inkluderer beitende fjellrype – utbygningen vil blant annet medføre at det er mindre å spise på dette punktet.

Totalt sett vurderes utviklingen av tollstasjonen å ha liten negativ konsekvens for fugler. Dette betyr at tiltaket stort sett ikke reduserer artsmangfoldet eller forekomst av arter, eller forverre deres vekst- og levevilkår.

Bekk og grunnvann

Tiltaket medfører at deler av myren bygges ned for å gi kjøreadkomst til tollstedet, og at bekkeløp omlegges («bekk uten navn», figur 46). Det kan også bli endinger i grunnvannsstanden som følge av vannforsyning til tollstedet.

Dersom deler av bekkeløpet omlegges («bekk uten navn», figur 47), forutsettes det at kantsone langs bekken opparbeides på nytt. Det er ikke gjort funn av verdifullt biologisk mangfold som tilsier at kantsonene må flyttes sammen med bekkeløpet. Etablering av kantsoner vil begrense konsekvensene av flytting av bekkeløpet, da kantsonene erfaringsmessig er områdene med størst artsmangfold.



Figur 46: Bekker, vann og andre våtmarksområder

Det må hentes ut grunnvann for å forsyne tollstedet med drikke- og forbruksvann, samt tilstrekkelig brannvann. Dette må opphøre om uthenting medfører negative virkninger for grunnvannsstanden og miljøforhold ellers. Se for øvrig avsnitt om teknisk infrastruktur.



Figur 47: Foto av lokal bekk.

Elg

Det er en viktig trekkvei for elg i området for nytt tollsted, fra Tana/Gallokområdet som trekker mot Pasvik om høsten og tilbake om våren. Tråkket følger i hovedsak grensegjerdet, men finnes generelt i et større område.

Planforslaget medfører arealbeslag og et økt forstyrrelsesregime. Elg holder seg noe på avstand ovenfor menneskelig aktivitet. Det oppgis fra Neiden og omegn JJF at elgtråkket brer seg over et stort område, og at tollstedets eksakte plassering ikke vil ha vesentlig betydning for tråkket.

Siden tråkkområdet er stort, vil tiltak som tilrettelegger for villreinen også tilrettelegge for elgtråkket. Ved å begrense bebyggelsen mellom tollstasjonen og grenselinjen vil konsekvensene for elgen reduseres.

Myr

Bøttemyra som ligger i influensområdet nord-øst utenfor planområdet, bør generelt spares for alle former for fysisk inngrep. Det planlegges heller ingen inngrep som følge av planforslaget, endringen av

skuterløypen tilpasses lokalt for å ikke berøre myra unødig. Planforslaget anses å ikke ha konsekvenser for myra.

6.6.3 Grunnforhold

Det er utarbeidet en egen geoteknisk rapport for planområdet, se ROS-analyse.

Før det kan utredes geotekniske tiltak eller restriksjoner på enkelte områder må det fremskaffes et bedre grunnlag i form av grunnundersøkelser kombinert med laboratorieundersøkelser.

Stabilitet anses ikke som problem i området. Detaljer rundt fundamenteringsmetode avklares i senere prosjektering.

6.6.4 Anleggsperioden

I anleggsfasen kan tilgrensende områder bli berørt av arbeidene. Det er satt bestemmelse om at det ikke tillates tiltak som medføre forurensing av grunn eller som medfører at grunnforurensing gir spredning eller eksponering av miljøgifter i jord, grunnvann, overvann og vassdrag. Dette gjelder også for anleggsperioden.

Oppsummering og vurdering naturmiljø:

Alternativ	Konsekvensvurdering	Avbøtende tiltak	Konsekvensvurdering med avbøtende tiltak
0-alternativet	Ingen konsekvens (0)	-	-
Planforslaget	Negativ konsekvens (- -)	Begrense plassering av bygg og installasjoner mellom grensegjerdet og tollstasjonen Sikre vann i bekk Opparbeidelse av kantsone langs bekk. Sikre hensiktsmessig plassering av skuterløype.	Ingen konsekvens.

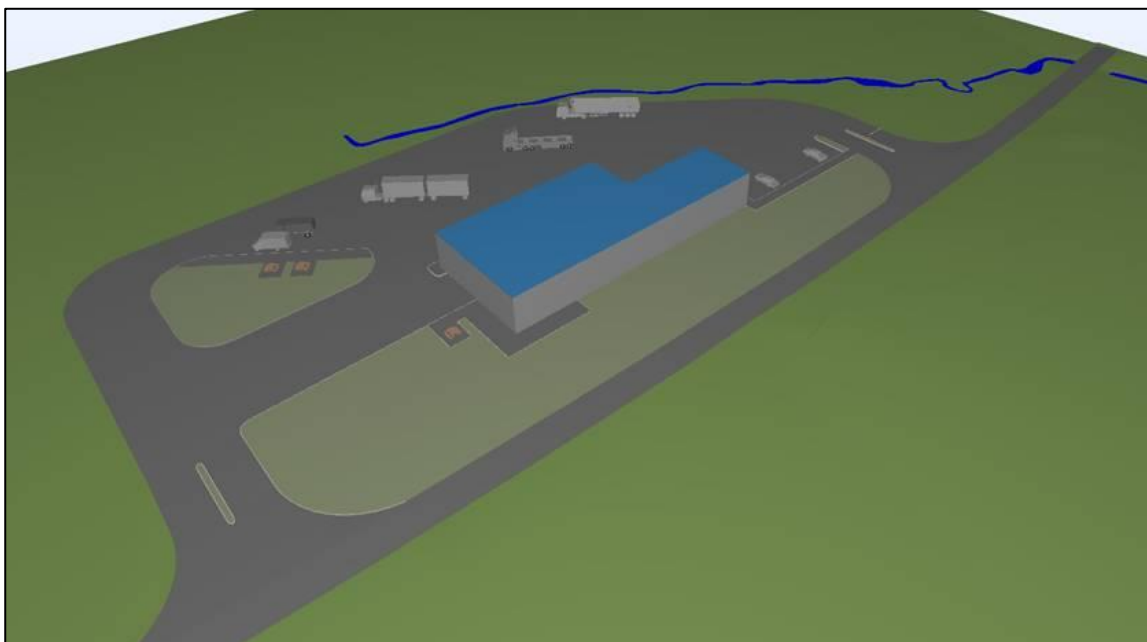
6.7 Nær- og fjernvirkning/landskapsbilde

6.7.1 Landskapet

Planområdet ligger i et åpent landskap, som oppleves som forholdsvis flatt til tross for mindre variasjoner. Vegetasjonen er spredt og relativt lav. Fremtidig utbygging som vist i planforslaget er vurdert å ha betydning for fjernvirkningen og landskapsbilde i området. Området går fra å være ubebygget til bebygget.



Figur 48: Nærområdet rundt planlagt tollsted.



Figur 49: Et eksempel på utforming med et bygg plassering i terrenget

En bygning ved tollstedet vil bygges i en etasje og kontrollhall vil muligens utgjøre to etasjer. En bebyggelse med maksimal gesims- eller mønehøyde på 9,5 m vil være godt synlig i terrenget, og vil endre landskapets silhuett på vidda. Et tollsted skal synes, her skal trailere og andre kjøretøy som har varer som skal fortolles stanse. Nye lys og skilt vil prege kjøreopplevelsen forbi tollstedet.

Valg av materiale og farge på bygget vil i stor påvirke anleggets visuelle uttrykk og opplevelsen av det i forhold til om det spiller med landskapet i stedet for å spille opp mot landskapet.

Detaljer rundt framtidig bygg er ikke kjent, og vil utarbeides i samråd med entreprenør.

Det finnes ingen naboer med sikt mot det nye tollstedet. Tollstedet vil derfor ikke være eksponert mot annen bebyggelse.

I forhold til det overordna landskapsrommet, blir inngrepet ikke særlig dominerende. Kvalitetene ved landskapet forringes ikke, da landskapsrommet er så stort. Høyder og størrelse på bygg og anlegg er relativt små, og medfører kun forbigående sikthindring for viktige landkapselementer som fjelltopper og andre landemerker.

Avbøtende tiltak:

- Krav om bruk av materialer og farger som bidrar til at bygningene og gjerder/murer eksponeres minst mulig mot omgivelsene er sikret i reguleringsbestemmelser. Blant annet tillates ikke reflekterende taktekking eller forstyrrende elementer som oppbygg på tak.
- Beplantning og belysning skal vises på utomhusplan men det er ikke stilt krav til plassering og belysningsstyrke da dette må vurderes i forhold til tollstedets funksjonskrav.

6.7.2 Anleggsperioden

I anleggsfasen vil området kunne fremstå uryddig og kaotisk, med en del høye konstruksjoner over en periode. Dette vil påvirke opplevelsen negativt for noen og være forstyrrende. Generelt vil området i anleggsperioden bli preget av anleggsarbeider.

Oppsummering og vurdering nær- og fjernvirkning/landskapsbilde:

Alternativ	Konsekvensvurdering	Avbøtende tiltak	Konsekvensvurdering med avbøtende tiltak
0-alternativet	Ingen konsekvens (0)	-	-
Planforslaget	Noe negativ konsekvens (-)	Utforming av bygninger og gjerder/murer Materialbruk (se 6.7.1)	Ingen konsekvens.

6.8 Trafikk

6.8.1 Forventet trafikktvikling på rv. 92.

Etablering av ny tollstasjon vil ikke påvirke trafikkmengden på rv. 92. Riksvegen viser ÅDT på ca. 500, hvorav 15 % er lange/tunge kjøretøy. Trafikktallene er datert 2018. (Kilde: www.vegvesen.no/vegkart).

Det er gjort følgende antagelser rundt trafikktviklingen for rv. 92:

For perioden 2008-2014 er Vegtrafikkindeksen fra Statens Vegvesen, samlet trafikktvikling for Nord-Norge lagt til grunn for beregnet vekst. Denne har ikke tatt utgangspunkt i fordeling mellom persontrafikk og tungtrafikk.

For perioden 2014-2037 er det tatt utgangspunkt i TØI rapport 1362/2014, Grunnprognoser for persontransport 2014-2050, fra Transportøkonomisk institutt. I rapporten er det angitt en forventet årlig endring i trafikkarbeid for personbil i fylket på 0,57 %. Dette er summering av korte og lange reiser. For

lange reiser er den prosentvise økningen på 0,88 %. Trafikk til og fra utlandet er ikke medregnet. Forventet vekst er avtagende i prognoseperioden, med et landsgjennomsnitt på 1,99% vekst per år de første fire årene og 0,63 % per år etter 3040. Gjennomsnittet er regnet likt i hele perioden.

For lange/tunge kjøretøy er det tatt utgangspunkt i prognosene for fylkesfordelt transportarbeid i Grunnprognoser for godstransport til NTP 2018-2027, TØI rapport 1393/2015. Tallene i rapporten er inkludert den delen av import og eksport som transporteres på norsk område.

Det forutsettes at forventet vekst i transportarbeid gir en tilsvarende prosentvis økning av ÅDT på veien. Dette gir en beregnet ÅDT i 2037 på ca. 570, hvorav ca. 170 (omtrent 30 %) vil være tungtransport.

6.8.2. Trafikkmønster rundt tollstedet.

Etablering av ny tollstasjon vil ikke påvirke trafikkmengden på rv.92. Trafikkløsning for tollstedet er skissert i byggeprogrammet for skisseprosjektet. Innkjøringen til tollstedet vil skje gjennom to adkomster.

Det er i planen vurdert ulike plasseringer av skutertraseen. Snøskuterløypa legges på sør-østre siden av tollstede, nært opptil BOP, og uten konflikt med kjøretøy til og fra tollstedet. Det bør vurderes skilting som sikrer at snøskuter viker for andre trafikantgrupper og andre avbøtende tiltak i prosjekteringen. I planarbeidet er det vurdert plassering av skutertraseen langs rv.92. Det er vanskelig å tilfredsstille alle krav til siktsoner for kryssing av vei fra snøskuterløypa. En snøskutertrasé langs rv.92 er vurdert til å skape konfliktpunkter mellom kjøretøy som svinger ut og inn av tollstedet og potensielt kunne skape alvorlige situasjoner. Det er samlet sett vurdert at skuterløypa har færrest konfliktpunkter sør for tollstedet.

6.8.3 Parkeringsløsning

Kommunens parkeringsnorm angir ikke normtall for tollsteder, men dersom man legger behovet for kontor til grunn for beregningen får man et parkeringsbehov på 27 parkeringsplasser, samt 2 parkeringsplasser for sykkel.

Erfaringstall fra tilsvarende tollsteder tilsier totalt 20 parkeringsplasser, dette inkluderer parkering for ansatte, samt for vogntog og privatbiler som skal innom for kontroll.

Krav til antall parkeringsplasser følger av kommuneplanens arealdel og beregnes i forbindelse med byggesaksbehandling. Det stilles krav om én parkeringsplass tilpasset UU-krav.

6.8.4 Snøopplagring

Det avsettes snøopplagring innenfor formålet BOP. Det skal ikke komme i konflikt med snøskuterløper, sikt, manøvreringsarealer og utsyn til veien fra tollstasjonen. I prosjektering av anlegget utarbeides det en plan for avsatt areal til snøopplagring.

6.8.5 Anleggsperioden

Det vil bli økt trafikk av tungtransport i området i anleggsperioden, noe som potensielt medfører konflikter med dyretråkk, reindrift og vanlig trafikk på vegstrekningen.

Anleggsarbeidene bør tilpasses reindriften i området, og fortrinnsvis skje sommerstid for å begrense forstyrrelsen for dyrelivet i området.

Vegen har tilstrekkelig bredde slik at det ikke vil være problem å møte biler og øvrig tungtransport/store kjøretøy.

Oppsummering og vurdering trafikk:

Alternativ	Konsekvensvurdering	Avbøtende tiltak	Konsekvensvurdering med avbøtende tiltak
0-alternativet	Liten negativ konsekvens (-) Ikke trafiksikkert å krysse vegen for å fortolte varer. Generer mer trafikk ved at folk må oppsøke tollstedet som en omvei på turen.	-	-
Planforslaget	Liten positiv konsekvens (+): mer trafiksikker løsning.	Sikre at skuterløypen har vikeplikt for andre trafikk ved krysningspunkter.	Liten positiv konsekvens. En mer trafiksikker løsning.

6.9 Kulturminner og kulturmiljø

6.9.1 Undersøkelser

Planområdet er befart av Finnmark fylkeskommune sommeren 2016. Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner.

6.9.1 Anleggsperioden

Det er lite trolig at man støter på automatisk fredete kulturminne. Dersom det finnes ytterligere kulturminner under anleggsarbeid, må arbeidet stanses, det skal meldes fra om dette til kulturminnemyndighetene. Kulturminner som ikke skal fjernes må angis på riggplanen og gjerdes inn i anleggsperioden. For ordens skyld er dette tatt med i reguleringsbestemmelsene.

Oppsummering og vurdering kulturminner og kulturmiljø:

Alternativ	Konsekvensvurdering	Avbøtende tiltak	Konsekvensvurdering med avbøtende tiltak
0-alternativet	Ingen konsekvens (0)	-	-
Planforslaget	Ingen konsekvens (0)	Ingen	Ingen konsekvens

6.10 Teknisk infrastruktur, klima og energi

6.10.1 Eksisterende teknisk infrastruktur:

Dagens tollsted betjenes med vann via brønn/oppkomme med pumpestasjon i kjelleren. Sort- og gråvann føres til tett tank som tømmes når den er full. Nærmeste VA-nett er i Neiden ved boligfelt/E6/skolen, ca. 8-9 km nord-øst for eksisterende tollsted. Kommunen har opplyst at det ikke

finnes kommunalt vann- og avløpsnett i området der nytt tollsted skal etableres. Vannforsynings- og avløpsrenseanlegg må derfor etableres på stedet. Det er trafostasjon i nærheten, med ledningsnett i luftstrek langs vegen.

6.10.2 Vann- og avløpsanlegg

Konsekvenser for omgivelsene av de vann- og avløpsløsninger som velges

Golder anbefaler grunnvannsbrønn i fjell fra bergets naturlige sprekkesystem. Oppsprekkingsgraden av berget under tomten er ukjent, men nærmeste fjellbrønn (ca. 9,5km fra planområdet) har registrert vanninnslag på 500-1000 l/time fra 15-120 m under overflaten, i en bergart som har mye til felles med berget under planområdet. Vanninnslag på 500-100 l/time vil mer enn dekke kapasitetsbehovet indikert for nye Neiden Tollstasjon på 280 m³/år.

Ved etablering av grunnvannsbrønn i fjell på planområdet er det betydelig mindre risiko for influens fra topplaget av løsmasser samt influens fra infiltrert spill- og ivervann enn for etablering av grunnvannsbrønn i løsmasser på planområdet. Det anbefales likevel at en ev. fjellbrønn etableres på den ene siden av tomten, og håndtering av spill- og overvann på den andre siden. Sett ut fra topografi anbefales det å etablere fjellbrønn på tomtens østlige side nær kartlagt bart fjell/tynt dekke. Videre anbefales det at det tettes mellom foringsrør og grunnen i overgangen mellom løsmasser og fjell. Dette for å hindre «lekkasje» fra overliggende grunnvann langs med foringsrøret og inn i grunnvanskilden i berget. Anbefalt tettemedium er bentonitt. Det skal tas vannprøver av vann fra fjellbrønnen for å avdekke eventuelle behov for å bedre vannkvalitet.

Vannforbruket til tollstasjonen anslås på bakgrunn av antall ansatte. Det anslås et spesifikt vannforbruk på 40 liter/person/døgn basert på Mattilsynets veileder for vannforbruk for arbeidsplasser. Estimert totalt vannforbruk blir da $40 \text{ L/p/d} * 12 \text{ p} = 480 \text{ L/d}$.

Avløpsvannet må håndteres før det slippes ut eller samles opp i tett tank. Det finnes ulike alternativer for dette:

- Oppsamling av grå- og svartvann i tett tank
- Oppsamling av svartvann i tett tank og utlipp av gråvann i infiltrasjonsgrøfter
- Behandling av grå- og svartvann i minirensesanlegg eller andre renseløsninger avhengig av resipient

Anlegget må dimensjoneres for riktig antall personekvivalenter. Eventuelt utslippspunkt for avløpsvannet må være i tilstrekkelig avstand fra vanninntaket for å unngå forurensning. Anlegget inkludert utslippsledning bør legges frostfritt. Areal for evt. infiltrasjon av avløpsvann må ligge i tilstrekkelig avstand fra grunnvannsuttak.

Arealbruk og konsekvenser avhenger av den valgte renseløsningen. Det vil være tilstrekkelig med et areal på 25 m² BYA for å håndtere vann- og avløpstekniske installasjoner. Området plasseres innenfor byggegrenser i område for bebyggelse og anlegg.

Uttaket av grunnvann reduseres, eventuelt opphører, dersom det medfører negative virkninger for vassdrag inkludert grunnvann og miljøforhold ellers.

6.10.3 Brannvann

Brannvannskravet til bolighus i tettbebygde strøk er 20 l/s på to uttak. Nødvendig brannvannsdekning kan løses med direkte forsyning til brannhydrant/ -kum fra grunnvannsbrønn, fra vanntank på stedet, eller en kombinasjon av de to. Vanntank gir mulighet for to brannslanger samtidig med et trykk som gir tilstrekkelig rekkevidde. Med anbefalt slokkevannsmengde på 20 l/s i én time krever dette en

tank/basseng på 72 m³. Avløp vil måtte renses før det slippes ut til bekk/elv eller infiltrasjon. Det må søkes Sør-Varanger kommune om utslippstillatelse for å avklare rensemetode og utslippskrav.

6.10.4 Overvann

Overvann løses via lokal overvannshåndtering gjennom filtrasjon til grunnen. Anlegget prosjekteres med fall mot infiltrasjonskummer med sandfang. Det skal utarbeides miljøplan for drift som sikrer at kum renses og tømmes. Løsning for overvannshåndteringen skal detaljeres ut i prosjekteringsfasen, og vise hvordan overvannet håndteres innenfor området.

6.10.5 Strøm og fiber



Figur 50: Bilde av lokal trafostasjon.

Det etableres en hensynsone til høyspenningsanlegg i planområdet hvor bebyggelse og anlegg ikke kan oppføres. Endring av terrenget i hensynsonen skal godkjennes av netteier.

Det settes ikke egne bestemmelser for kobling av elektrisitet og fibernet til tollstedet.

6.10.6 Energikrav, fjellvarme, fibernet etc.

Det medtas energibrønner i fjell som energikilde til varmepumpe. Bygget blir varmet opp ved hjelp av jordvarmepumpe og oljekjel. Elektrisk varmeanlegg er derfor svært begrenset. Varmeovner basert på direkte el-tilknytning tas med kun i vindfang (luftgardin) og i spesielle tilfeller (sekundære rom) der det ikke er ønskelig med væskeførende installasjoner (bla. arkiv, magasiner o.l.).

6.10.7 Klimakonsekvenser

Tiltaket krever at eksisterende våtmark (myr) blir bygget ut. Som kjent er våtmarker verdifulle naturtype ved at de er viktig både som et karbonlager og som hjem for mange planter og dyr.

Planforslaget er vurdert til å medføre negativ konsekvens for klima. Se figur 41.

6.10.8 Vann og avløp

Vann- og avløpsanlegget vil betjene forholdsvis små vannmengder.

Avbøtende tiltak:

- Krav om at grunnvannsuttalet skal reduseres dersom dette har negativ innvirkning. Det tillates ikke tiltak som kan medføre forurensing av grunn eller som medfører at grunnforurensing gir spredning eller eksponering av miljøgifter i jord, grunnvann, overvann og vassdrag

6.10.9 Anleggsperioden

Gjennomføringsfasen vil innebære energibruk og klimagassutslipp ved økt aktivitet i forbindelse med bygging og tilhørende transportarbeid.

Oppsummering og vurdering teknisk infrastruktur, klima og energi:

Alternativ	Konsekvensvurdering	Avbøtende tiltak	Konsekvensvurdering med avbøtende tiltak
0-alternativet	Liten negativ konsekvens (-)	-	-
Planforslaget	Negativ konsekvens (- -)	Infiltrasjon	Liten negativ konsekvens

6.11 Risiko og sårbarhet

6.11.1 ROS-analyse

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med planen. Denne foreligger som egen rapport. Konklusjonen er som følger:

«Planområdet for Neiden tollsted, Sør-Varanger kommune, fremstår som lite sårbart overfor et relativt bredt spekter av uønskede hendelser. Det er gjennom sårbarhetsvurderingen ikke vurdert noen faretema med forhøyet sårbarhet. Det er likevel gjennom den innledende farekartleggingen og sårbarhetsvurderingen av utvalgte tema identifisert noen tiltak som bør legges til grunn i videre prosjektering.»

Planforslaget er vurdert til ikke å medføre særskilte negative konsekvenser for miljø eller samfunn. Planområdet anses dermed ikke å være særlig utsatt, og risiko i forbindelse med tiltaket vil i første rekke knytte seg til bekken, vind/- ekstremnedbør, skog/-lyngbrann eller eksisterende høyspentledning.

Radongass er ikke omtalt i ROS-analysen, men fanges opp av Byggteknisk forskrift (TEK17) og vil dermed ivaretas gjennom detaljprosjektering av tiltaket.

6.11.2 Anleggsperioden

Da forurensningsforskriften også gjelder for anleggsperioden, anses ikke denne som særskilt risikofylt.

Oppsummering og vurdering risiko og sårbarhet.

Alternativ	Konsekvensvurdering	Avbøtende tiltak	Konsekvensvurdering med avbøtende tiltak
0-alternativet	Ingen	-	-
Planforslaget	Ingen	Gjeldende regelverk legges til grunn for detaljprosjektering.	Ingen konsekvens

6.12 Universell utforming / tilgjengelighet for alle

Dagens kontorbygg er ikke tilrettelagt for tilgjengelighet for alle, hverken ansatte eller publikum. Et nytt tollkontor vil ivareta dagens regelverk, som krever universell utforming for alle publikums- og arbeidsbygg, jf. Byggteknisk forskrift (TEK17) § 12-1.

Oppsummering og vurdering universell utforming/tilgjengelig for alle:

Alternativ	Konsekvensvurdering	Avbøtende tiltak	Konsekvensvurdering med avbøtende tiltak
0-alternativet	Liten negativ konsekvens (-)	Om mulig utbedring av dagens kontorlokaler	-
Utbygging	Positiv konsekvens (+ +)	Ingen	Positiv konsekvens

6.13 Sammenstilling av utredningstema

Utredningsteam	0-alternativet	Planforslaget med avbøtende tiltak
Forhold til overordnede planer	Anses å være i tråd med gjeldende regelverk.	I tråd med ny KP. Omlegging av skuterløype iht. forskrift.
Nærmiljø	Ingen konsekvens	Ingen konsekvens
Reindrift	Negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens
Naturmiljø	Ingen konsekvens	Ingen konsekvens
Nær- og fjernvirkning	Ingen konsekvens	Ingen konsekvens
Trafikk	Liten negativ konsekvens: Ikke trafiksikkert å krysse vegen for å fortolle varer. Generer mer trafikk ved at folk må oppsøke tollstedet som en omvei på turen	Liten positiv konsekvens ved forbedret sikkerhet knyttet til kontroll av kjøretøy.
Kulturminner og kulturmiljø	Ingen	Ingen konsekvens
Teknisk infrastruktur, klima og energi	Negativ konsekvens	Klimagassberegningen viser at konsekvensen er vurdert til negativ. Liten negativ konsekvens i forhold til energi da det hovedsakelig skal benyttes jordvarme
Risiko – og sårbarhet	Ingen konsekvens	Ingen konsekvens. Gjeldende regelverk legges til grunn for detaljprosjektering.
Universell utforming	Liten negativ konsekvens, bygget må tilrettelegges for besøkende	Positiv konsekvens ved at nytt bygg vil måtte oppfylle dagens krav for både ansatte og besøkende.

Følgende plandokumenter er vedlagt planforslaget:

- Plankart, datert 02.10.2019
- Reguleringsbestemmelser, datert 04.12.2019
- ROS-analyse, datert 12.06.2019
- Situasjonsplan
- Referat fra oppstartsmøte, datert 30.10.2015
- Planprogram, datert 25.05.2016
- Varslingsannonse, datert 24.11.2015
- Varsel om oppstart av regulering, datert 09.11.2015
- Varslingsliste naboer og offentlige instanser, datert 09.11.2015
- Oppsummering av merknader, datert 04.01.2016
- Teknisk notat om Grunnvann, datert 21.02.2019

BILDE FORSIDE Foto av Statsbygg, nåværende Neiden tollsted

STATSBYGG
ADRESSE P.b. 8106 Dep. N-0032 Oslo
BESØKSADRESSE Erling Skakkes gate 66, 7012 Trondheim

TLF. 815 55 045
NETT statsbygg.no
E-POST postmottak@statsbygg.no

