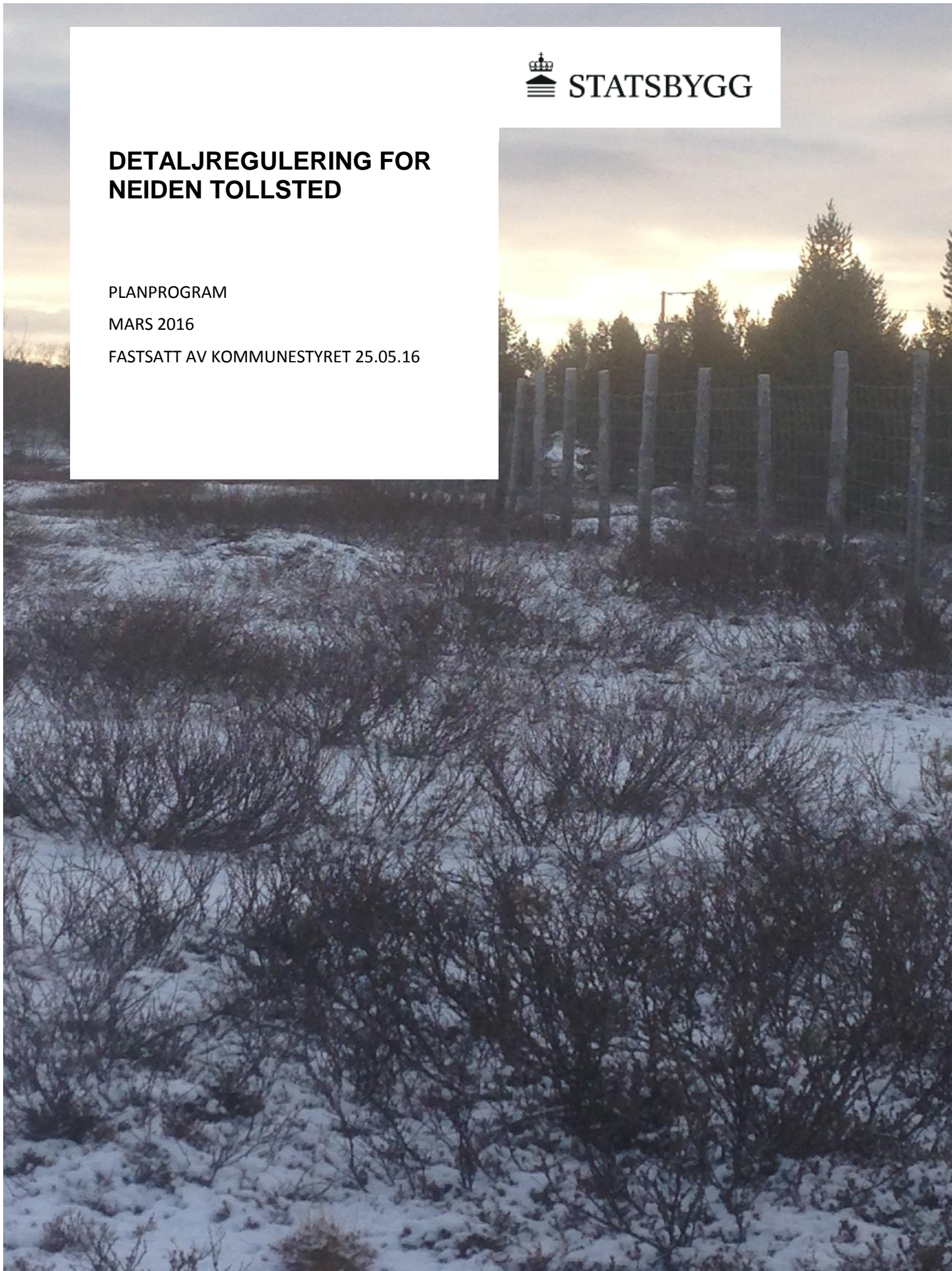


DETALJREGULERING FOR NEIDEN TOLLSTED

PLANPROGRAM

MARS 2016

FASTSATT AV KOMMUNESTYRET 25.05.16



Planens ID:	20302015004
ArkivsakID:	15/3454
Behandling av planprogram	
Varsel om oppstart/off. ettersyn av forslag til planprogram:	25.11.2015
Dato for siste revisjon:	09.03.2016
Behandling i planutvalget:	10.05.2016, UFPS sak 034/16
Fastsatt i kommunestyret:	25.05.2016, KST sak 032/16

Forside: Foto ved Statsbygg
 Prosjektnummer: 1003201 Neiden tollsted
 Doculivnr.: 201401407

Forord

Statsbygg har på oppdrag fra Toll- og avgiftsdirektoratet utarbeidet forslag til planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning for Neiden tollsted.

Planprogrammet er utformet i henhold til plan- og bygningslovens (pbl) § 4-1 og forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, og legges ut til offentlig ettersyn i henhold til Pbl § 12-9.

Forslagsstiller for planforslaget er Statsbygg. Det er ikke bevilget midler over statsbudsjettet til forprosjektering av tollstasjonen. Reguleringsplanprosessen gjennomføres i forkant av forprosjekteringen, basert på gjennomført skisseprosjekt og programmering.

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.

Oslo 09.03.2016

Innhold

Innhold	4
1 Om Neiden tollsted	5
2 Behov og hensikt med reguleringsplanen	6
3 Planstatus og planprosess	6
3.1 Planstatus i dag	6
3.2 Varslingsområde	7
3.3 Krav om konsekvensutredning	8
3.4 Planprosess	8
3.5 Informasjon og medvirkning	9
4 Tiltaket	9
5 Dagens situasjon og antatte problemstillinger	11
5.1 Nærmiljø	11
5.2 Landbruk og reindrift	13
5.3 Naturmiljø	14
5.4 Nær- og fjernvirkning/landskapsbilde	16
5.5 Trafikk	16
5.6 Kulturminner og kulturmiljø	18
5.7 Teknisk infrastruktur, klima og energi	18
5.8 Risiko og sårbarhet	19
6 Forholdet til overordnede føringer og retningslinjer	19
6.1 Statlige retningslinjer	19
6.2 Regionale planer	20
7 Innhold i planbeskrivelse/utredningsprogram	21
7.1 Rammer og føringer for planforslaget	21
7.2 Beskrivelse av planforslaget	21
7.3 Alternativer som skal utredes	21
7.4 Metode for konsekvensutredning	21
7.5 Utredningstemaer	22
8 Referanser	24

1 Om Neiden tollsted



Figur 1 Oversiktskart. Neiden tollstasjon vist med rød prikk

Neiden tollsted ligger ca. 4 mil sør for Kirkenes lufthavn, nær grensen mot Finland, langs rv. 893. Virksomheten består av tollekspedisjon og tollkontroll både inn til Norge og Finland. Dagens tollstasjon består av kontorbygg, samt oppstillingsplass for trailere og personbiler, på begge sider av rv. 893. Neiden tollsted foretar grensekontroller, fortolling av varer, samt kontroll av kjøretøy. Finsk tollvesen har også kontor på tollstedet. Det er ikke en egen tollstasjon på finsk side av grensen.

Normalt er det opp til 7 tollere til stede på jobb i tollstedets åpningstid.

Tollstasjonen er for liten og har ikke tilfredsstillende kontrollfasiliteter.



Figur 2 Neiden tollstasjon i dag



Figur 3 Eksisterende tollstasjon, samt ønsket plassering av ny tollstasjon

2 Behov og hensikt med reguleringsplanen

Toll- og avgiftsetaten 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 på grensen mot Finland har Tollvesenet 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 å øke effektiviteten i kontrollene.
- Skape et oversiktlig trafikkbilde og gode kontrollmuligheter som gir et sikrere arbeidsmiljø.
- Tilrettelegge for nytt tollsted nærmere riksgrensen mot Finland.

3 Planstatus og planprosess

3.1 Planstatus i dag

3.1.1 Kommuneplanens arealdel



Figur 4 Dagens tollsted er regulert til allmennyttig formål iht. tidligere plan- og bygningslov

Dagens kommuneplanstatus er vist i figur 4. Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 05.10.2005. I arealdelen har område for eksisterende tollsted formål byggeområde, allmennyttig formål. Figur 5 viser kommuneplanens planstatus for varslingsområdet. Arealformålet er her LNFR-område, dvs. landbruks-, natur-, friluftslivs- og reindriftsområde. I dette området anses reindriftsinteressene å være viktigst.

Varslingsområdet utgjør ca. 123 daa. Området som det er behov for til tollsted utgjør kun 20 daa. Området varsles større enn det reelle behovet, slik at høringsinstansene kan ha synspunkter på plassering av tollstedet. Ved offentlig ettersyn vil planområdet være utgjøre ca. 20 daa, og plassert på det stedet som offentlig høring og videre arbeid peker ut som mest hensiktsmessig.

3.3 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, ikrafttrådt 01.01.2015.

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 allmennyttige 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. 20 daa stort, og det overskrider dermed grensen på 15 daa i vedlegg 1, punkt 1. Reguleringsplanen er derfor omfattet av utredningsplikt etter forskrift om konsekvensutredninger. Det må i første omgang utarbeides planprogram som legges frem ved varsel om oppstart av regulering. Til offentlig ettersyn må planbeskrivelsen omfatte konsekvensutredning i tråd med kravene i planprogrammet.

3.4 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. Planprogrammet beskriver tiltaket, antatte problemstillinger som vil bli belyst og hvilke utredninger som er nødvendige. Programmet spesifiserer videre prosess for planarbeidet og beskriver opplegg for medvirkning og informasjon. Forslag til planprogram er gjenstand for offentlig høring (seks uker). Det lages en sammenstilling av alle høringsuttalelser og programmet revideres eventuelt på grunnlag av uttalelsene før det fastsettes av Sør-Varanger kommuner som ansvarlige myndigheter.

Reguleringsplan med konsekvensutredning utarbeides så med utgangspunkt i Plan- og bygningslovens krav til reguleringsplaner og fastsatt planprogram. Reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn med seks ukers høringsfrist. Kommunene sammenstiller innkomne merknader og lager en saksfremstilling for politisk behandling. Kommunestyrene behandler og vedtar planen.

Konsekvensutredningsplikten må være oppfylt før reguleringsplanen kan vedtas.

3.5 Informasjon og medvirkning

Kravet til informasjon og medvirkning sikres gjennom:

- 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 Tiltaket

Neiden tollsted trenger tidsmessige fasiliteter i form av nytt bygg og opparbeidelse av utomhusarealer med bedre muligheter til å kunne gjennomføre en effektiv grensekontroll. Nytt tollkontor vil inneholde ekspedisjonsrom, kontrollrom, fellesrom, driftsfunksjoner og garasje. Finsk tollvesen vil leie fasiliteter i bygget. Beregnet bruttoareal på nytt bygg er ca. 1150 kvm.

Det planlegges videre å etablere utendørs funksjoner som er overdekket (ev. innebygget), herunder kontrollområde/seleksjonsområde i grønn sone, oppstillingsplass for 12 trailere og 10 personbiler, med mulighet for å snu. Videre er det behov for plass til å etablere mobil skanner inkl. sikkerhetssone.

Kontordelen av nybygget planlegges oppført i en etasje. Hall for kontroll av kjøretøy vil bli noe høyere. Figur 7, Figur 8 og Figur 9 viser skisseprosjekt for nytt tollsted.

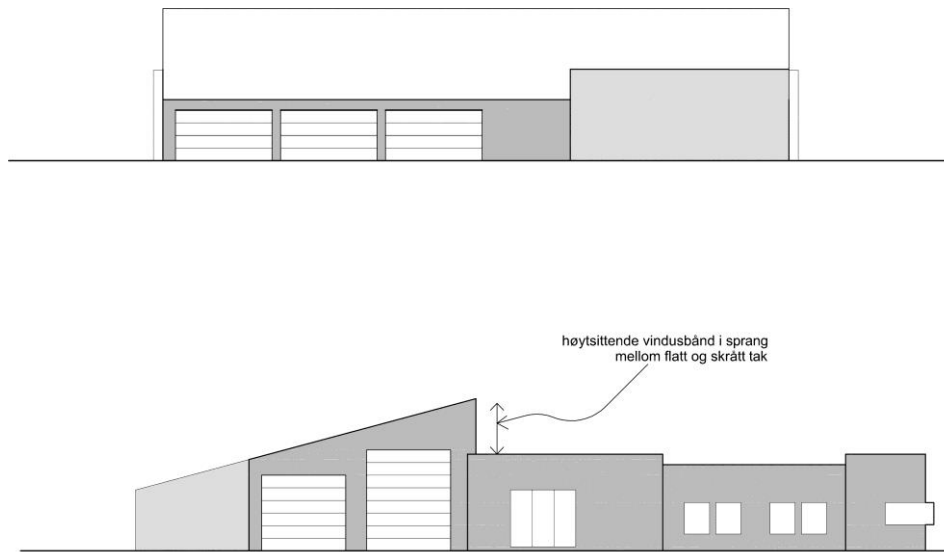


Figur 7 Situasjonsplan for Neiden tollsted etter utbygging

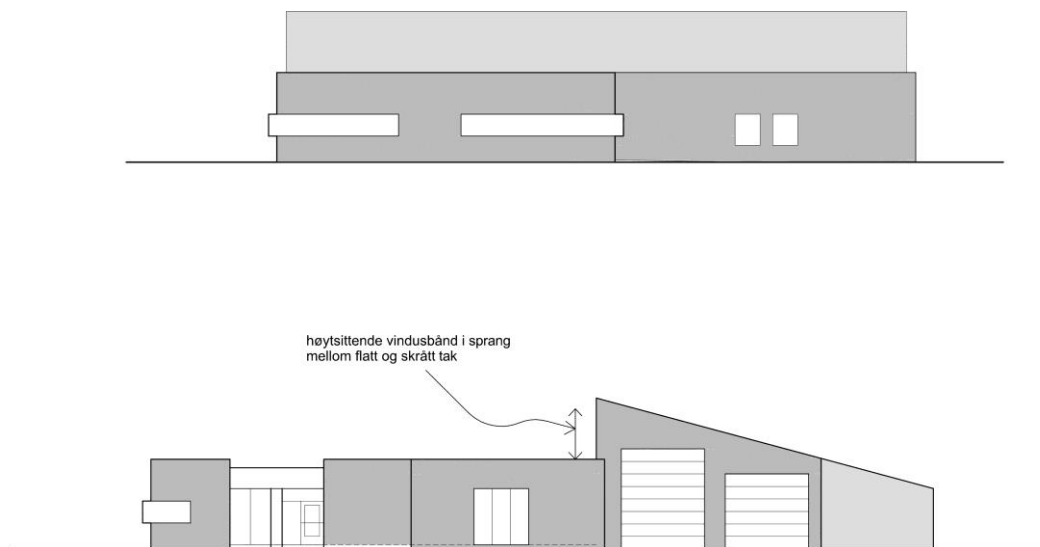
TEGNFORKLARING

	Grønt/park 3.350m ²
	Grønt/skråning tilbakeført 4.750m ²
	Asfalt - gangvei 315m ²
	Asfalt - vei 4.900m ²
	Asfalt - plass/parkering 2.200m ²
	Kantstein - granitt
	Dvergbjørk/furu 10stk (oppr. 40 stk)
Totalt areal inkl anleggsbelte og bygg 16365m ²	

Området for nytt tollsted eies av Finnmarkseiendommen (FEFO). Ervervsprosess er igangsatt.



Figur 8 Figuren viser Neiden tollsted – prinsipptegninger for fasade på nybygg.



Figur 9 Figuren viser Neiden tollsted – prinsipptegninger for fasade på nybygg.

5 Dagens situasjon og antatte problemstillinger

Dette kapittelet oppsummerer kunnskap om planområdet innenfor de tema som det er relevant å behandle i konsekvensutredningen, og beskriver antatte problemstillinger. Det er ikke gjort undersøkelser eller feltarbeid i denne fasen, og beskrivelsen baserer seg derfor på tilgjengelig informasjon.

5.1 Nærmiljø

Innenfor nærmiljø omtales de forhold som gir konsekvenser for og påvirker bruken av nærområdene for naboene. Undertemaer under overskriften nærmiljø er normalt:

- Bomiljø og funksjoner i nærmiljøet
- Friluftsliv
- Idrettsaktiviteter
- Støy
- Konsekvenser for barn og unge

5.1.1 Dagens situasjon

Bygda 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 1.1.2015). Tollstasjonen er ca. 2 mil fra bygda Neiden. Varslingsområdet 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 finsk grensen er det et kjøpesenter og noen andre handelsbedrifter (fiskeutstyr) samt et hotell, samt spredt hyttebebyggelse.



Figur 11 Bygda Neiden, beliggenhet til nytt tollsted.

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

En merket skuterløype går langs sørsiden av rv.893. Denne krysser grensegjerdet mot Finland i bro. Skuterløypen utgjøres av en uthogd trase på terreng, og den går gjennom hele varslingsområdet.

Området er ikke støyutsatt.

5.1.2 Antatte problemstillinger

Etablering av nytt tollsted vil ikke påvirke nærmiljøet for Neiden. Barn og unges interesser vil ikke påvirkes. Den store avstanden til annen bebyggelse fører til at man kan utelukke at det nye tollstedet vil skape støy for nærmiljøet.

Den viktige problemstillingen i forhold til tema nærmiljø er forholdet til skuterløypa gjennom området. Skuterløypa må legges om ved etablering av nytt tollsted. Omleggingen må skje i samråd med reindriftsnæringen og Sør-Varanger kommune. Det er avklart at reguleringsplanen ikke skal omfatte trase for omlagt skuterløype, omleggingen skjer utenfor planområdet. Det må i planen vurderes om det også er behov for fortolling av varer som fraktes via skuter, og ev. redegjøres for hvordan dette kan organiseres.

Områder som er mye brukt for friluftsliv og idrett blir ikke berørt. Temaer utover forholdet til skuterløypa anses ikke å være beslutningsrelevante i forhold til tema nærmiljø i denne plansaken, og utredes ikke.



Figur 10 Skuterløype langs rv. 893, mot nord-øst. Bildet viser området der nytt tollsted ønskes plassert



Figur 11 Bro for skutere over grensegejdet mot Finland



Figur 12 Grenserøys, grensegjerde og grensegate ved den finsk-norske grensen

5.2 Landbruk og reindrift

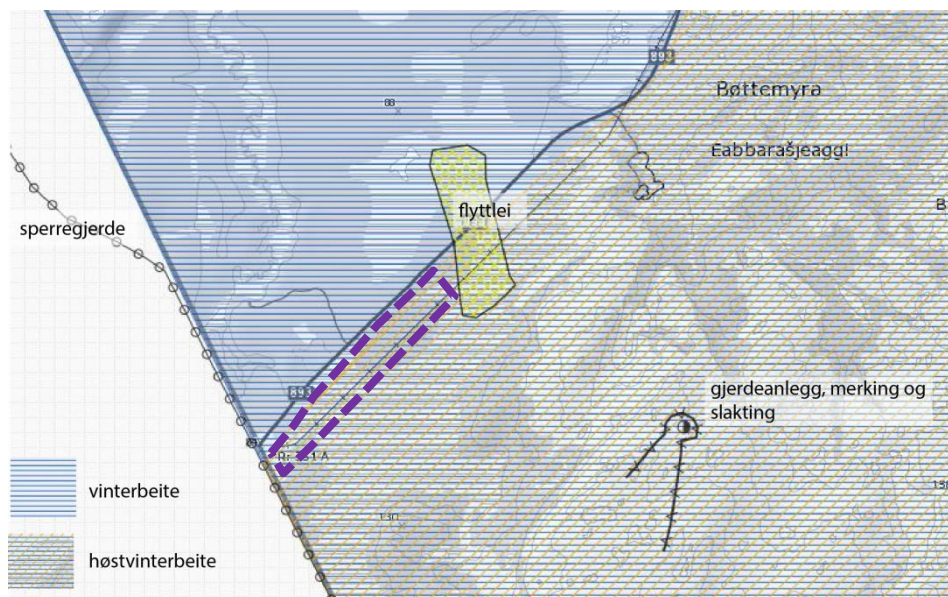
Innenfor dette tema omtales de forhold som påvirker landbruk eller reindrift innenfor området.

5.2.1 Dagens situasjon

Området benyttes ikke til jordbruk eller skogbruk.

Hele området øst for finskegrensen er høstvinterbeite og vinterbeite for rein, og ca. 1 km fra grensa er det restriksjonsområde (gjerdeanlegg for merking og slakting), se figur 13. Det er også en flyttlei der rein flyttes over rv. 893 mellom vinterbeite og høstvinterbeite. Denne er markert like nord for varslingsområdet.

Området forvaltes av reindriftdistrikt 4/5B.



Figur 13 Oversiktskart reindrift, kilde: www.reindrift.no

5.2.2 Antatte problemstillinger

Det er viktig at reindriften kan opprettholde sin virksomhet i området. Varslingsperioden vil avklare om reindriften har synspunkter på hvor innenfor varslingsområdet det nye tollstedet bør plasseres. Forholdet til reindriftnæringen blir et viktig tema i konsekvensutredningen.

For øvrig er forholdet til skogbruk og jordbruk ikke et beslutningsrelevant tema i konsekvensutredningen.

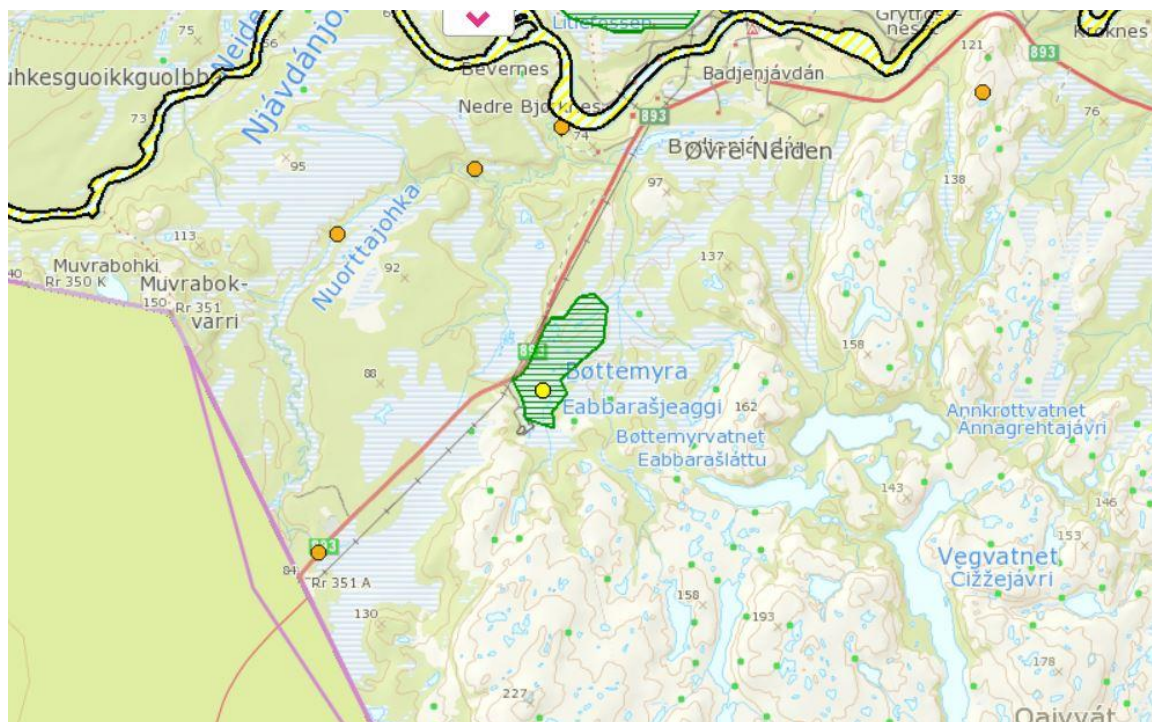
5.3 Naturmiljø

5.3.1 Dagens situasjon

Varslingsområdet består hovedsakelig av myr med noe skog i ytterkantene.

Bøttemyra er vurdert som en svært viktig naturtype, en A-lokalitet, se figur 14. Bøttemyra er et stort og intakt palsmyrssystem med forekomst av flere rødlistearter. Palsmyrer er myrer som inneholder flere såkalte, palser, jordhauger med en kjerne 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. Det er potensial for våtmarksfugl på myra (Kilde: www.miljøstatus.no).

Innenfor varslingsområdet er det ikke registrert viktige naturtyper.



Figur 14 Bøttemyra er vurdert som en svært viktig naturtype



Figur 15 Eksempel på pals som er ca. 2,5 m høy



Figur 16 Bekkefar nord for varslingsområdet, på den andre siden av rv. 893

De gule sirklene på figur 14 viser registreringer av fjelltype og den rødlistede arten lappstarr, som vokser på palsmyra.

Gult belte rundt Neidenelva på figur 14 viser at det er elvemusling i elva. Nordvest for varslingsområdet ligger ei sideelv til Neidenelva som heter Nourttajohka (Norrtibekken på norsk). Et myrsig renner gjennom planområdet, og blir til en bekk nord for rv. 893, se figur 16.

Det er ingen verneområder etter naturvernloven eller naturmangfoldloven i nærheten. Området ligger innenfor verneplan for vassdrag. Området nord for rv. 893 er forvaltningsområde for gaupe og jerv.

Neiden og omegn JFF opplyser at det går en viktig trekkvei for elg gjennom planområdet. Mye elg fra Tana/Gallokområdet som trekker mot Pasvik om høsten og tilbake på våren har krysningspunkt der den nye tollstasjonen planlegges. Elgene følger i stor grad grensegjerdet.

5.3.2 Antatte problemstillinger

Det er foretatt naturtypekartlegging i Sør-Varanger kommune i 2009. Det antas derfor at det ikke vil være behov for ytterligere registreringer. Forholdet til naturmiljøet og palsmyra nord for vil være tema for konsekvensutredningen. Videre vil konsekvenser av planforslaget for vassdrag og bekker måtte vurderes i konsekvensutredningen. Det samme gjelder konsekvenser for trekkveien for elg.

5.4 Nær- og fjernvirkning/landskapsbilde

5.4.1 Dagens situasjon

Varslingsområdet er i dag ubebygd, og det finnes ikke naboer med sikt mot det nye tollstedet. Tollstedet vil derfor ikke være eksponert mot annen bebyggelse. Et tollsted skal synes, her skal trailere og andre kjøretøy som har varer som skal fortolles stanse. Tollstedet vil bygges i en etasje, muligens vil kontrollhall utgjøre to etasjer.

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

5.4.2 Antatte problemstillinger

Etter utbygging vil området endre preg. Området går fra å være ubebygd til bebygd. Nye lys og portaler vil sannsynligvis prege kjøreopplevelsen forbi tollstedet. Hvilken virkning det nye tollstedet kan få for landskapsbilde og eksponering mot omgivelsene bør derfor vurderes i konsekvensutredningen.

5.5 Trafikk

5.5.1 Dagens situasjon

Det er registrert en trafikkmengde målt i årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 400 på rv. 893 ved eksisterende tollstasjon, denne trafikkteilingen er gjort i 2008 av Statens vegvesen. Andelen lange kjøretøy er ca. 18 %. Dette er lave trafikk tall.

I dag ligger kontrollplassen til tollstedet på østsiden av rv. 893, mens tollkontoret ligger på vestsiden. Tollbetjener må derfor foreta kryssinger for over riksveien for å foreta kontroller. Figur 17 viser dagens veiløsning og avkjøringsløsning ved tollstedet.

Det er ikke kollektivtilbud som betjener området. Nærmeste kollektivtilbud vil være ved E6 i Nedre Neiden, ca. 10 km fra den norsk-finske grensa.

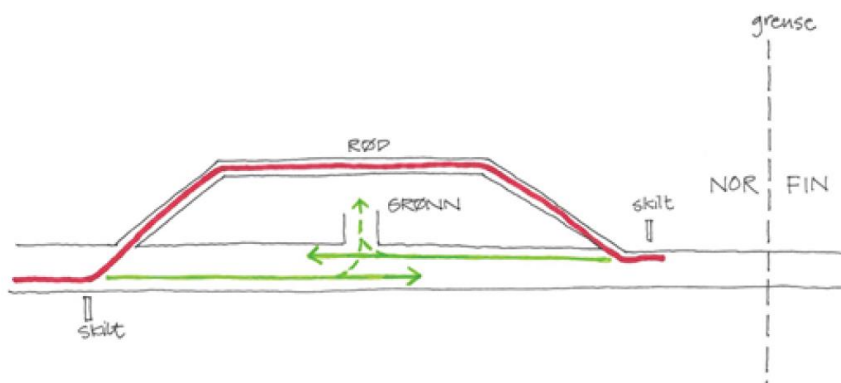
Det er i følge Sør-Varanger kommune relativ stor skutertrafikk i traseen langs riksveien. Det finnes ikke trafikkteilinger for skutertrafikk her.



Figur 17 Veiløsning ved eksisterende tollstasjon. Skuterløype kan skimtes i høyre kant av bildet

5.5.2 Antatte problemstillinger

Etablering av ny tollstasjon vil ikke påvirke trafikkmengden på rv. 893. Trafikkløsning for tollstedet er skissert i byggeprogrammet for skisseprosjektet. Før man kommer til tollstedet vil man måtte velge mellom rød og grønn sone avhengig av om man har varer å fortolle. Dersom varer må fortolles, tas det av fra riksveien inn mot tollstasjonen. Det skal også være mulig å ta inn biler fra grønn sone til kontroll. Organiseringen av avkjørsler er foreløpig planlagt som vist i figur 18.



Figur 18 Foreslått trafikflyt på ny tollstasjon i forhold til rv. 893

Innkjøring til tollstedet vil skje gjennom to adkomster. Statens vegvesen vil måtte gi samtykke til nye avkjørsler fra riksvegen.

Planbeskrivelse/konsekvensutredning vil måtte redegjøre for hvordan trafikstrømmene tenkes anlagt inn og ut i tollområdet. Planen må tilrettelegge for gode siktforhold, og dette må beskrives. Mulige konflikter mellom skutertrafikk og vanlig trafikk som følge av planforslaget skal redegjøres for, dersom slike finnes.

Området ligger langt fra kollektivtilbud, og forholdet til myke trafikanter og kollektivtrafikk er tema for utredning.

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

5.6.1 Dagens situasjon

Det er ikke registrert eldre eller nyere tids kulturminner eller kulturmiljøer på eiendommen eller i nærområdet. Sametinget har ansvar for forvaltningen av samiske kulturminner. Finnmark fylkeskommune har ansvar for kulturminner eldre enn 1537 og nyere kulturminner som ikke er samiske.

5.6.2 Antatte problemstillinger

Ved høring av planprogrammet vil Sametinget og Finnmark fylkeskommune gjøre en vurdering av behovet for og omfanget av arkeologiske registreringer i varslingsområdet. Ev. arkeologisk registrering vil bli gjennomført dersom dette kreves. Konsekvensutredningen må redegjøre for resultatet av arkeologiske registreringer, og hvordan eventuelle kulturminner blir berørt av planforslaget.

5.7 Teknisk infrastruktur, klima og energi

5.7.1 Dagens situasjon

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.



Figur 19 Høyspentledning langs varslingsområdet. Trafostasjon nær finskegrensen

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. 893 og høyspentledning. Det står også en nettstasjon nær grensen, innenfor varslingsområdet.

5.7.2 Antatte problemstillinger

Vannforsyning må sannsynligvis etableres ved boring etter vann på stedet. Tilsvarende må det etableres lokale avløpsløsninger, både til sortvann og gråvann, i tråd med Sør-Varanger kommunes krav. Konsekvensutredningen må redegjøre for valgte vann- og avløpsløsninger. I den grad løsningene har arealmessige konsekvenser, må disse løses innenfor planområdet.

I byggeprogrammet opplyses det at det planlegges å etablere fjellbrønner som energikilde til varmepumpe.

Det er sannsynligvis behov for fiberkabel til tollkontoret. Denne må etableres.

Alle Statsbyggs byggeprosjekter skal vurdere klimagassutslipp gjennom beregningsprogrammet www.klimagassutslipp.no. Om dette kan gjøres gjennom konsekvensutredningen er ikke avklart, da prosjektering av tollstedet neppe er gjennomført før offentlig ettersyn. Statsbygg har som ambisjon å være et forbilde i bygge- og eiendomsnæringen når det gjelder å bygge klimavennlige bygg. Planforslaget/konsekvensutredningen bør peke på ambisjonsnivå mhp. energibruk og klimagassutslipp for byggeprosjektet.

Området der planforslaget ønskes bygd består i stor grad av torvmyr. En kjent konsekvens av å bygge på myr er høye metanutslipp, som er en sterk klimagass, 25 ganger sterkere enn CO₂. Konsekvensutredningen skal inneholde en klimagassberegning for hhv. 0-alternativet og planforslaget gjennom tomtevalgsmodule i www.klimagassregnskap.no.

5.8 Risiko og sårbarhet

5.8.1 Dagens situasjon

Det er ingen kjente særskilte risikofaktorer i varslingsområdet i dag. Tomta er ikke flomutsatt. Området har ikke registrert kvikkleireforekomst. Eiendommen har heller ikke kjent forurensing i grunnen.

5.8.2 Antatte problemstillinger

Det skal gjennomføres en ROS-analyse i tråd med kravet i pbl. § 4-3.

6 Forholdet til overordnede føringer og retningslinjer

6.1 Statlige retningslinjer

6.1.1 Statlige retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (26.09.2014)

Hensikten med disse 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 bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Relevans for planarbeidet:

En tollstasjon må nødvendigvis være lokalisert i grenseområder. Disse områdene ligger ikke alltid i tilknytning til befolkede områder, og kollektivtransport er ofte mangelfull. Disse retningslinjene er mindre relevante i denne plansaken.

6.1.2 Strategiplan for toll- og avgiftsetaten

Strategiplanen fokuserer på å legge til rette for at samfunnsoppdraget til toll- og avgiftsetaten skal kunne realiseres. Toll- og avgiftsetaten har følgende virksomhetside: «Vi beskytter samfunnet og skaffer staten inntekter.» Den ene hovedoppgaven til Tollvesenet er å beskytte samfunnet mot ulovlig inn- og utførsel av varer, herunder å arbeide for å stanse

grensekryssende, organisert kriminalitet. Den andre hovedoppgaven er å innkreve avgifter og toll til finansiering av velferdssamfunnet. Økonomisk kontroll og bekjempelse av økonomisk kriminalitet hører til denne oppgaven.

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

Dette skal oppnås blant annet ved å videreutvikle elektroniske løsninger og motta nødvendige opplysninger tidligere, slik at risikovurdering, kontroll, fastsetting og fristilling i større grad kan gjøres ved grensepassering.

Tollvesenet skal:

- Legge til rette for effektiv deklarerer og enkel markedsadgang for næringslivet
- Sørge for at privatpersoner kan innføre og utføre legale varer på en enkel måte
- Være aktive i arbeidet med å harmonisere regelverk og prosedyrer internasjonalt
- Bruke kontrollmetoder og teknologi som underbygger riktig balanse mellom vareflyt og kontroll

Relevans for planarbeidet:

Utbygging etter planforslaget vil tilrettelegge for ønsket utvikling i tråd med strategiplanen.

6.1.3 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.

Relevans for planarbeidet:

Etablering av nytt tollsted i Neiden er i tråd med retningslinjene. Tiltaket bidrar til opprettholdelse av statlige arbeidsplasser i Sør-Varanger.

6.1.4 Tilgjengelighet for alle

Plan- og bygningsloven ivaretar prinsippene om universell utforming, hvor det blant annet i § 1-1 *Lovens formål* fremgår at universell utforming skal ivaretas i planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. I arealplanlegging skal bygg, transportsystem og utearealer utformes slik at alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, kan bruke de uten behov for tilpasning eller spesiell utforming.

6.2 Regionale planer

6.2.1 Regional planstrategi 2012 – 2016

Regional planstrategi er en overordnet plan som skal vise retning og være et viktig styringsverktøy for utviklingen av Finnmark de kommende år. Den skal binde sammen nasjonal, regional og lokal politikk for å gi et best mulig grunnlag for vekst i fylket.

Hovedelementene som ligger til grunn for å nå overordnede mål om vekst og utvikling er satsing på følgende fire områder:

- Kompetanse og næringsutvikling
- Infrastruktur
- Klima, energi og naturressurser
- Attraktivitet

Relevans for planarbeidet:

Planarbeidet anses å være i samsvar med regional planstrategi. Et utbygget tollsted vil gjøre grensekontrollene mer effektive og således tilrettelegge for enklere og raskere utveksling av varer over grensen, noe som kommer næringslivet til gode.

7 Innhold i planbeskrivelse/utredningsprogram

Kapitlet gir en gjennomgang av hvilke elementer som skal inngå i en samlet planbeskrivelse/konsekvensutredning. Videre beskrives forhold som skal utredes som del av konsekvensutredningen. Også metodikk for utredningen, samt andre elementer som skal inngå i planbeskrivelse/konsekvensutredning beskrives i dette kapitlet.

7.1 Rammer og føringer for planforslaget

Tiltakets forhold til overordnede rammer og føringer (lovverk, rikspolitiske retningslinjer, regionale og kommunale planer) skal beskrives. Det gjøres vurderinger av om planforslaget er i samsvar med de nasjonale og regionale rammene for planforslaget.

7.2 Beskrivelse av planforslaget

Planbeskrivelsen skal beskrive planforslaget og tiltaket det legges til rette for, så langt dette er klarlagt. Planbeskrivelsen skal videre redegjøre for valg av arealformål, samt hvilke begrensninger og muligheter som bestemmelsene og plankartet gir. Det skal beskrives hvordan området kan utvikles innenfor planområdet. Løsninger for teknisk infrastruktur og energi skal omtales i den grad det gis bestemmelser om dette i planbestemmelsene.

7.3 Alternativer som skal utredes

To alternativer skal utredes: 0-alternativet og planforslaget. 0-alternativet defineres som opprettholdelse av dagens tollsted.

7.4 Metode for konsekvensutredning

Konsekvenser skal vurderes for foreslått planløsning samt 0-alternativet, dvs. opprettholdelse av dagens tollstasjon. I denne saken brukes ingen spesiell metodikk utover en skriftlig vurdering av konsekvensene i forhold til hvert enkelt av utredningstemaene.

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.

Det skal til slutt gis en sammenstilling av konsekvenser i tabellform.

7.5 Utredningstemaer

Planbeskrivelsen/konsekvensutredningen skal inneholde en konsekvensbeskrivelse av planforslagets konsekvenser for følgende temaer.

7.5.1 Nærmiljø

Skuterløypa langs rv. 893 må omlegges. Omlagt trase skal vises på kart. Det skal redegjøres for omlagt trase og den prosess som har vært rundt dette. Det må i planen vurderes om det også er behov for fortolling av varer som fraktes via skuter, og ev. redegjøres for hvordan dette kan organiseres.

Temaer utover forholdet til skuterløypa anses ikke å være beslutningsrelevante i forhold til tema nærmiljø i denne plansaken, og utredes ikke.

7.5.2 Reindrift

Forholdet til beiteområdene til reindriftsnæringen skal utredes. Det samme skal planens eventuelle virkning på trekkvei og reinslakteplass. Det skal redegjøres for den prosess som har vært gjennomført mot reindriftsnæringen.

7.5.3 Naturmiljø

Konsekvensutredningen skal redegjøre for planforslagets påvirkning på eventuelle viktige naturtyper, viktige eller sjeldne artsforekomster og vann og vassdrag. Forholdet til naturmangfoldlovens bestemmelser skal beskrives.

7.5.4 Nær- og fjernvirkning/landskapsbilde

Konsekvensutredningen skal vise hvilken virkning det nye tollstedet kan få på landskapsbildet og eksponeringen mot omgivelsene, med utgangspunkt i planforslagets høydebestemmelser og utnyttelsesgrad. Det skal vises enkle 3D-illustrasjoner med skissert prosjekt plassert i landskapet.

7.5.5 Trafikk

Planbeskrivelse/konsekvensutredning skal vise hvordan trafikkstrømmene tenkes anlagt inn og ut i tollområdet. Siktforhold ved avkjøringene beskrives.

Mulige konflikter mellom skutertrafikk og vanlig trafikk som følge av planforslaget skal redegjøres for, dersom slike finnes.

Antatt trafikkutvikling på rv. 893 beskrives.

7.5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet inneholder ikke kjente kulturminner i dag. Dersom det kreves gjennomført arkeologisk registrering i området, skal det redegjøres for resultatene av denne, og dersom det finnes kulturminner, skal det redegjøres for konsekvensen av planforslaget for disse.

7.5.7 Teknisk infrastruktur, klima og energi

Konsekvensutredningen skal redegjøre for eventuelle konsekvenser av planforslagets løsning for eksisterende teknisk infrastruktur. Videre skal eventuelle konsekvenser for omgivelsene av de vann- og avløpsløsninger som velges beskrives.

Konsekvensutredningen skal inneholde en klimagassberegning for hhv. 0-alternativet og planforslaget for tomtevalg, ved hjelp av beregningsverktøyet www.klimagassregnskap.no. Konsekvensutredningen skal også beskrive ambisjonsnivå for klimagassutslipp og energibruk for det kommende byggeprosjektet.

7.5.8 Risiko og sårbarhet

Det skal utføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for prosjektet. ROS-analysen skal redegjøre for om det planlagte tiltaket vil medføre endret risiko for mennesker, miljø og/eller materielle verdier. Analysen skal omfatte både anleggsfasen og permanent situasjon.

Mulige uønskede hendelser skal beskrives. Sannsynligheten av at en hendelse oppstår og konsekvensen av hendelsen skal vurderes iht. DSBs veileder for ROS-analyser

Avbøtende tiltak skal foreslås for forhold som blir klassifisert med middels eller høy risiko.

7.5.9 Sammenstilling

Konsekvensutredningen skal inneholde en sammenstilling av konsekvenser for både 0-alternativet og planforslaget.

8 Referanser

www.vegdata.no

www.miljøstatus.no

www.toll.no, Strategiplan for Toll- og avgiftsdirektoratet, udatert,

www.reindrift.no

www.ssb.no, befolkningsstatistikk

www.askeladden.no

Byggeprogram for Neiden tollsted, datert 09.07.2015. Statsbygg