

Forord

Statens vegvesen arbeider med konsekvensutredning for ny mellomriksveg mellom Norge og Finland over Pasvik.

Sør-Varanger kommune har det overordnede prosjektansvaret og finansierer utredningsarbeidet, mens vegvesenet har ansvaret for utarbeidelse av konsekvensutredningen samt koordinering og styring av KU-prosessen.

Målet med utredningsarbeidet er å utrede mulighetene for en ny mellomriksveg mellom Norge og Finland over Pasvik. I den forbindelse skal det utarbeides konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven kap. VII-a. Dersom konsekvensutredningen gir grunnlag for å videreføre arbeidet med mellomriksvegprosjektet vil det bli utarbeidet reguleringsplan for ny mellomriksveg. Tidspunkt for et eventuelt reguleringsplanarbeid er per i dag ikke avklart.

I første fase av konsekvensutredningsarbeidet inngår program for konsekvensutredningen. Programmet skal gi en beskrivelse av tiltaket og antatte problemstillinger i forhold til miljø, naturressurser og samfunn, og hvilke alternativer som vil bli vurdert. Videre skal programmet redegjøre for hvilke utredninger som inngår i arbeidet samt hvilke metoder som vil bli benyttet. Fastsatt program skal avklare hva som skal utredes i konsekvensutredningen.

Statens vegvesen har i samarbeid med Sør-Varanger kommune utarbeidet forslag til program for konsekvensutredningen. Det har også vært et nært samarbeid med fylkeskommunale og statlige fagetater gjennom en egen samarbeidsgruppe. Ulike lag/foreninger og organisasjoner har gitt innspill til arbeidet i oppstartfasen.

Forslag til program for konsekvensutredningen sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Frist for å komme med merknader og uttalelser til programmet framgår av oversendelsesbrev og annonser i lokalpressen.

På bakgrunn av forslaget og uttalelsene til dette vil Vegdirektoratet som ansvarlig myndighet fastsette endelig program for konsekvensutredningen. Kopi av fastsatt program vil bli sendt til dem som har avgitt uttalelse til forslag til program.

Eventuelle høringsuttalelser sendes til:

**Statens vegvesen
Region nord
Nordstrandveien 41
8002 Bodø**

Eventuelle spørsmål til utredningsarbeidet kan rettes til:

Statens vegvesen
v/planlegger John B. Njarga, tlf. 78 94 17 92

Innholdsfortegnelse

Forord.....	1
Innholdsfortegnelse.....	2
Bakgrunn.....	2
Målsetting.....	3
Beskrivelse av utredningsarbeidet.....	4
Beskrivelse av tiltaket.....	6
2 Trafikk.....	8
3 Tekniske forhold.....	8
4 Forhold til andre planer/utredninger og annen planlegging.....	8
5 Konsekvenser.....	9
6 Sammenstilling.....	16
7 Tiltakshavers anbefaling.....	16
8 Oppfølgende undersøkelser.....	16

Vedlegg: Oversiktskart

Bakgrunn

Planene om en mellomriksveg mellom Norge og Finland gjennom Pasvikkaldalen er gammel. Før andre verdenskrig, da Petsamo-området var finsk, ble det bygget veg fra Ivalo til Liinahamari (ved Ishavet) ved Ishavet på østsiden av Pasvikelva. Det var planer om en ny bru over Pasvikelva mellom det finske og norske vegnett ved Grensefoss. Arbeidet med fundamentene ble påbegynt og bru i stål ble produsert. Denne brua ble i stedet plassert i Askim av okkupasjonsmakten. Under krigen var det totalt tre bruer over Pasvikelva, samt bruforbindelse ved Grense Jakobselv og vegforbindelse over Storskog som i dag. I tillegg var det ferjeforbindelse/isveg fra Utnes til Salmijärvi. På slutten av krigen ble bruene sprengt. Ved fredsslutningen i 1945 ble "Ishavskorridoren" og Petsamo-området sovjetisk område. Vegforbindelsen ved Virtaniemi ble brutt. Grensen ble i praksis stengt.

Bygging av ny veg på vestsiden av Pasvikelva har vært til vurdering i hele etterkrigstiden. Det er utarbeidet en rekke utredninger og vegprosjektet har vært til behandling i Nordisk råd to ganger, i 1971 og 1985. Sør-Varanger kommune og kommunene i Midt- og Nord-Lapland (spesielt Enare kommune) har gjennom hele denne tiden arbeidet aktivt for en ny vegforbindelse.

Etter initiativ fra Sør-Varanger kommune og et arbeidsutvalg fra kommunene i Midt- og Nord-Lapland ble det igangsatt et felles norsk/finsk utredningsarbeid i 1988/1989. Dette arbeidet resulterte i nasjonale utredninger i begge land, samt en fellesrapport som var ferdig i 1991. Både i Finland og Norge er således de trafikale, samfunnsøkonomiske, nærings- og miljømessige virkninger av vegen blitt utredet tidligere.

Fra 1991 og fram til 1999 skjedde det lite i saken. I fellesrapporten ble det foreslått at det i begge land skulle fattes vedtak om bygging av vegen, og at landene skulle inngå en avtale. Arbeidet med utvidelse av Øvre Pasvik nasjonalpark ble igangsatt i denne perioden (1997).

I forbindelse med avviklingen av Sydvaranger ASA fikk Sør-Varanger kommune et omstillingstilskudd på totalt 120 millioner kroner. Dette ble gitt som et bevilgningstilsagn over kap. 962, post 71 i statsbudsjettet. I 2001 bevilget Sør-Varanger kommune 10 millioner kroner til å videreføre arbeidet med å få bygget en mellomriksveg mellom Norge og Finland over Pasvik som en del av dette bevilgningstilsagnet. Bevilgningen ble senere redusert til 7 millioner kroner.

I 2002 og 2003 ble det gjennomført et felles norsk-finsk forstudie for vegforbindelse mellom Norge og Finland over Pasvik. Forstudiet ble godkjent av Sør-Varanger og Enare kommuner. Hovedmålet med forstudiet var å opprette kontakt mellom norske og finske myndigheter, og finne ut om det var grunnlag for å gå videre med prosjektet.

I 2003 ble det søkt om finansiering av forprosjekt med konsekvensanalyser (konsekvensutredning) gjennom Interreg IIIA, nord (Nordkalottprogrammet), Nordkalottrådet og Lapplands forbund. Sør-Varanger og Enare kommuner har fått tildelt interreg-midler til å finansiere utredning av ny mellomriksveg mellom Norge og Finland over Pasvik. Det blir utarbeidet separate utredninger i Norge og Finland på grunn av forskjellig lovverk i landene.

Sør-Varanger kommune har det overordnede prosjektansvaret og skal finansiere konsekvensutredningen. Statens vegvesen vil levere tjenester knyttet til utarbeidelse av KU og vil i den forbindelse ha ansvaret for koordinering og styring av KU-prosessen.

I februar 2004 ble en felles norsk/finsk styringsgruppe konstituert i forbindelse med igangsetting av utredningsarbeidene. Styringsgruppa har ansvaret for det felles norsk/finske prosjektet. Styringsgruppa er sammensatt med representanter fra Sør-Varanger og Enare kommuner (både fra administrasjonen og politikerne) samt fra vegvesenet i Norge og Finland. Det er i tillegg opprettet en norsk og en finsk referansegruppe.

Målsetting

Den overordnede målsetting for mellomriksvegprosjektet er å opprettholde bosetting, styrke næringsutvikling og sysselsetting både i Sør-Varanger og Enare kommuner ved å bedre infrastrukturen i regionen.

Sør-Varangers posisjon i Barentsregionen som et kulturelt, logistisk og næringsmessig knutepunkt skal danne grunnlag for nyskaping, trivsel og kompetanseoppbygging for derigjennom å styrke samarbeid over landegrensene.

Enare kommune har valgt internasjonalisering som et viktig tyngdepunkt i sin virksomhet. Dette omfatter utvikling av forbindelser med nærområdene, hvilket forbedrer forutsetningene for reiseliv og annet næringsliv, samt kommunens og dens innbyggers kontakter over statsgrensene.

Målet med dette utredningsarbeidet er å vurdere mulighetene for å etablere en ny vegforbindelse mellom Norge og Finland over Pasvik.

Beskrivelse av utredningsarbeidet

1.1 Prosessen – forankring til plan- og bygningsloven

Formålet med en konsekvensutredning er å klargjøre virkninger av alternative løsninger for tiltak, som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser eller samfunn. Konsekvensutredningen skal sikre at disse virkningene blir tatt i betraktning under planleggingen av tiltaket og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, tiltaket skal gjennomføres.

Plan- og bygningslovens kap. VII-a med forskrifter inneholder bestemmelser om hvilke planer og tiltak som skal konsekvensutredes samt krav til prosess og innhold i en konsekvensutredning.

Øvre Pasvik nasjonalpark ble utvidet ved kongelig resolusjon 29. august 2003 og i tillegg ble Øvre Pasvik landskapsvernområde opprettet. I vernebestemmelsene til landskapsvernområdet er det åpnet for etablering av ny mellomriksveg, forutsatt at dette blir besluttet av nasjonale myndigheter etter forutgående konsekvensutredning.

Siden ny mellomriksveg berører både nasjonalpark og landskapsvernområde, som er vernet etter naturvernloven, skal det utarbeides konsekvensutredning for ny mellomriksveg (jf. forskrift om konsekvensutredninger 1. april 2005).

På grunn av verneområdenes utstrekning er det kun en aktuell trasé for ny mellomriksveg (flere alternativer utredet tidligere er uaktuelle). Det er av den grunn ikke behov for å utarbeide kommunedelplan samtidig med konsekvensutredning. Det vil derfor i første omgang kun bli utarbeidet konsekvensutredning for vegtiltaket. Dersom det etter utredningsarbeidet blir besluttet at ny mellomriksveg kan etableres, vil det bli utarbeidet reguleringsplan for ny vegtrasé. Tidspunkt for utarbeidelse av eventuell reguleringsplan er ikke fastsatt.

Arbeidet med konsekvensutredning for ny mellomriksveg mellom Norge og Finland over Pasvik ble igangsatt vinter/vår 2004 etter tidligere forskrift om konsekvensutredninger av 21. mai 1999 (T-1281). På grunn av forsinkelser i fasen med melding/utredningsprogram ble ikke tiltaket tatt opp til behandling etter den eldre forskriften før denne ble opphevet og erstattet av ny forskrift 1. april 2005. Utredningsarbeidet vil av den grunn følge ny forskrift.

I første omgang er kun arbeidet med konsekvensutredning igangsatt. Det vil bli tatt endelig stilling til videre behandling for konsekvensutredning og eventuell plan etter plan- og bygningsloven i forbindelse med fastsetting av program for konsekvensutredningen. Ansvarlig myndighet skal, på bakgrunn av forslaget til program og uttalelsene til dette, fastsette program for konsekvensutredningen (jf. forskriften § 6).

Ettersom ny mellomriksveg mellom Norge og Finland over Pasvik berører nasjonale verneinteresser har Miljøverndepartementet besluttet (jf. forskriftens § 15, 2. ledd), i samråd med Samferdselsdepartementet, at Vegdirektoratet skal være ansvarlig myndighet for konsekvensutredning av ny mellomriksveg mellom Norge og Finland over Pasvik.

1.2 Program for konsekvensutredning - formål

Hovedhensikten med programmet for konsekvensutredningen er å avklare:

- hvilke alternative traséer/løsninger som skal utredes for ny mellomriksveg mellom Norge og Finland over Pasvik i Sør-Varanger kommune
- hvilke problemstillinger som er vesentlig i forhold til miljø, naturressurser og samfunn og som skal utredes i denne forbindelse
- hvor detaljerte disse utredningene skal være

Programmet skal videre sikre at konsekvensutredningen fokuserer på forhold som det er nødvendig å få belyst for å kunne:

- ta beslutningen om, og eventuelt på hvilke vilkår, tiltaket kan gjennomføres
- foreta valg mellom alternativer

1.3 Generelt om utredningen og utredningsarbeidet

Konsekvensutredningen skal gi en begrunnelse for tiltaket, herunder formål og målsettinger som søkes ivarettatt, samt inneholde en beskrivelse av dagens situasjon.

Metodikken i Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser skal brukes i størst mulig grad for konsekvenser som dekkes av håndboken. For andre konsekvenser skal anerkjent metodikk benyttes

Konsekvensutredning skal foreligge som eget dokument. Det skal vurderes behov for offentlig(e) møte(r) i høringsperioden for konsekvensutredningen.

Utredningsarbeidet for mellomriksvegen vil bli gjennomført forut for planlegging etter plan- og bygningsloven. Da det kun utredes et hovedalternativ er det ikke nødvendig å utarbeide kommunedelplan for å avklare linje- og standardvalg for mellomriksvegen. Etter en eventuell beslutning om etablering av ny mellomriksveg er det aktuelt å utarbeide reguleringsplan for mellomriksvegen.

Det skal legges vekt på at konsekvensutredningen blir beslutningsrelevant.

1.4 Organisering av utredningsarbeidet

Sør-Varanger kommune finansierer (med tildelte interreg-midler) utarbeiding av konsekvensutredning for den norske delen av mellomriksvegen og har det overordnede prosjektansvaret. Statens vegvesen, region nord er tiltakshaver og vil ha ansvaret for utarbeiding av konsekvensutredningen. Vegdirektoratet er ansvarlig myndighet.

Det er opprettet en felles norsk/finsk **styringsgruppe** som består av representanter fra:

- Sør-Varanger og Enare kommune (både politisk og administrativ representasjon)
- Statens vegvesen
- Tiehallinto (Finsk vegvesen, vegforvaltningen)

Styringsgruppa har det overordnede ansvaret og styringen av det felles norsk/finske prosjektet. Styringsgruppa skal sørge for at prosjektet gjennomføres innenfor gitte rammer. Styringsgruppa skal informeres jevnlig i KU-prosessen og når viktige problemstillinger skal diskuteres/avklares. I forkant av viktige milepæler i KU-prosessen skal aktuelle saker tas opp med styringsgruppa. Det vil bli avholdt møter i styringsgruppa ved behov ca. annen hver måned.

Det er etablert en **samarbeidsgruppe** bestående av representanter fra:

- Statens vegvesen
- Sør-Varanger kommune
- Fylkesmannen i Finnmark, miljøvernavdelingen
- Fylkesmannen i Finnmark, landbruksavdelingen
- Finnmark fylkeskommune, areal- og kulturvernavdelingen
- Finnmark fylkeskommune, samferdselsavdelingen
- Sametinget, miljø- og kulturvernavdelingen
- Forsvarsbygg
- Garnisonen i Sør-Varanger

Samarbeidsgruppa består av ressurspersoner innenfor berørte fagfelt. Gruppen skal komme med råd og veiledning, samt faglig oppfølging i konsekvensutredningsprosessen. Det vil være regelmessig kontakt med de enkelte deltakerne i samarbeidsgruppa gjennom KU-prosessen. Det arrangeres noen få møter i prosessen der alle deltakerne i samarbeidsgruppa innkalles.

For øvrig vil det gjennom KU-prosessen være kontakt med andre berørte parter, organisasjoner og offentlige myndigheter med interesser i prosjektet.

Beskrivelse av tiltaket

1.5 Alternativer

Det skal kun utredes ett utbyggingsalternativ (jf. kart i vedlegg):

Alternativ 1: Ny mellomriksveg går fra Rv 885 ved Gjøkbekken til Treriksøysa der vegtraséen krysser riksgrensen til Finland. Alternativet følger i hovedtrekk eksisterende skogsbilvegtrasé fra Gjøkåsen grensestasjon (Forsvaret) til Grenseberget. Det etableres ny vegtrasé på strekningen fra Grenseberget til Treriksøysa (parallelt med tursti).

I tillegg skal 0-alternativet (referansealternativet) utredes. 0-alternativet skal være en beskrivelse og analyse av hvordan forholdene på og langs eksisterende veg vil utvikle seg dersom prosjektet ikke blir gjennomført. Allerede vedtatte tiltak som vil bli gjennomført uavhengig av dette prosjektet inngår i 0-alternativet. 0-alternativet brukes som referanse når effekter og konsekvenser av de forskjellige utbyggingsalternativene skal vurderes og sammenstilles. Alternativ 0 vil være dagens vegnett i Norge (og Finland) uten vesentlige endringer.

Både 0-alternativet og utbyggingsalternativene skal utredes innenfor en analyseperiode på 25 år.

Det vedlagte kartutsnittet gir kun en grov framstilling av mellomriksvegtraséen. I konsekvensutredningen skal vegtraséen for ny mellomriksveg konstrueres mer nøyaktig på kart i målestokk 1:5.000.

1.6 Standard/utforming

I forbindelse med utredning av ny mellomriksveg gjelder følgende forutsetninger for standard/utforming (krav i håndbok 017 veg- og gateutforming):

Standardklasse:	H1 (hovedveg i spredt bebyggelse)
Vegtype:	Avkjørselsregulert hovedveg
Vegbredde:	6,5 meter (2-felt, feltbredde 2,75 m, skulderbredde 0,5 m og dekkebredde asfalt 6,0 m)
Dimensjonerende fart:	80 km/t
Dimensjonerende kjøretøy:	ST (semitrailer)
Dimensjoneringsperiode:	25 år
Bæreevne:	10 tonn (aksellast) helårs bæreevne, 50 tonn totallast
Minste horisontalradius:	230 m
Minste lavbrekksradius:	1650 m
Minste høybrekksradius:	2100 m
Maksimal stigning:	9 %

1.7 Forkastede alternativer

Som tidligere nevnt (jf. kap. 1) ble det utført et felles norsk/finsk utredningsarbeid i perioden 1988-1991. Den norske utredningen omfattet 5 alternative traséforslag for ny mellomriksveg. Utvidelsen av Øvre Pasvik nasjonalpark har medført at 4 av 5 alternative traséforslag i den tidligere utredningen måtte forkastes.

I forbindelse med oppstart av arbeidet med konsekvensutredningen ble det også vurdert en alternativ trasé for mellomriksvegen på en delstrekning (fra ca. km 2,0 til km 11,0) vest for eksisterende skogsbilveg. Denne deltraséen berører i større grad (enn alternativ 1 langs eksisterende skogsbilveg) urørte deler av landskapsvernområdet og vil av den grunn gi større negative konsekvenser for naturmiljøet. Den alternative vegtraséen er derfor forkastet og vil ikke bli utredet.

2 Trafikk

Som en del av utredningsarbeidet skal det gjennomføres en trafikkanalyse. Avgrensning av prosjektets influensområde skal skje i forbindelse med trafikkanalysen (influensområdet vil også kunne omfatte veger/grenseoverganger til Finland og Russland). Innenfor influensområdet kartlegges dagens trafikk på vegnettet med hensyn til størrelse, variasjon, reisehensikt og fordeling på reisemiddel (kartleggingen omfatter også eventuell gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk).

Trafikkanalysen skal angi hvilke endringer som kan forventes i trafikken som følge av det planlagte tiltaket. Dette gjelder både overføring av trafikk mellom veger i influensområdet og eventuell overføring av trafikk mellom reisemidler. Nyskapt trafikk som følge av ny vegforbindelse skal også beregnes.

Trafikkanalysen skal ha spesiell fokus på turisttrafikk og næringstransport.

Det skal utarbeides prognose for endring i trafikken fra dagens nivå og fram til et tidspunkt for en eventuell ferdigstillelse/åpning av tiltaket. Videre skal det utarbeides prognose for endring i trafikken for en analyseperiode på 25 år etter en eventuell åpning av tiltaket. Et utgangspunkt for disse prognosene vil være Vegdirektoratets fylkesfordelte trafikkprognoser.

Vegdirektoratets forslag til "Veileder Trafikkdata til nytteberegninger" kan legges til grunn for trafikkanalysen.

Det skal presenteres trafikkbilde for 0-alternativet og utbyggingsalternativene.

Trafikkanalysen skal også synliggjøre hvilken trafikal betydning en eventuell opprustning av eksisterende vegnett i Pasvikdalen (spesielt Rv 885) vil ha for ny mellomriksveg.

3 Tekniske forhold

Det skal utarbeides en kort teknisk beskrivelse av utbyggingsalternativene. Beskrivelsen skal også omfatte vurderinger/undersøkelser av geotekniske og geologiske forhold og annet som kan ha stor betydning for prosjektets kostnad.

Det skal legges vekt på å få fram de ulike alternativenes fleksibilitet og muligheter for justeringer. Muligheter og virkninger av etappevis utbygging skal beskrives. Som en del av dette skal også mulighetene for samordning av utbyggingen i Norge og Finland vurderes og beskrives.

4 Forhold til andre planer/utredninger og annen planlegging

Konsekvensutredningen skal kort oppsummere forholdet til andre planer som fylkesplan, kommuneplaner, verneplaner m.v. i området. Den skal også inneholde en redegjørelse for hvilke eventuelle tillatelser fra offentlige myndigheter som er nødvendige for å gjennomføre tiltaket og spesielle lover som kan ha betydning for tiltaket.

5 Konsekvenser

5.1 Generelt

Konsekvensene av ny mellomriksveg er knyttet til miljø, naturressurser og samfunn. Under disse hovedtemaene skal det utredes konsekvenser/virkninger av en rekke deltema slik det framgår i dette kapittelet.

De største negative konsekvensene er knyttet til naturmiljøet og da spesielt for de store verneområdene i sørenden av Pasvikdalen (nasjonalpark og landskapsvernområde er direkte berørt). Vegtraséen vil også kunne gi negative konsekvenser for flere andre deltema (reindrift, kulturminner m.m.).

De positive virkningene som følge av en ny mellomriksveg vil spesielt være knyttet til mulighetene for å opprettholde bosetting og sysselsetting. En ny veg vil blant annet gi økte muligheter for reiseliv/turisme.

Influensområdet skal defineres for hvert enkelt tema.

Metodikken i Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser skal benyttes i størst mulig grad ved utredning av konsekvenser. I tillegg skal temaveileder T-1177 fra Miljøverndepartementet benyttes.

For de ikke-prissatte konsekvensene skal kriterier for vurdering av verdi og omfang benyttes. For de enkelte tema fastsettes konsekvensens betydning ved å sammenholde opplysninger om verdi med omfanget av inngrep/endringer tiltaket medfører, med korrigerende virkning av eventuelle avbøtende tiltak.

For både trafikkprognoser/analyser, prissatte- og ikke prissatte konsekvenser skal egenskaper, effekter og konsekvenser for de forskjellige tema illustreres med skisser, bilder, fotomontasjer m.v. der dette er hensiktsmessig.

Fysiske inngrep i anleggsperioden samt midlertidige og varige deponiområder som er direkte relatert til tiltaket skal inkluderes i konsekvensutredningen.

Eventuelle lokale midlertidige konsekvenser som gjennomføringen av tiltaket medfører vurderes og beskrives under konsekvenser i anleggsperioden (jf. pkt. 5.5.3).

Avbøtende tiltak for å begrense eventuelle negative konsekvenser skal vurderes og kostnadsberegnes. Dersom effekten av eventuelle avbøtende tiltak inkluderes i konsekvensvurderingene skal også kostnadene ved disse tas med i anleggskostnadene.

5.2 Prissatte konsekvenser

Under dette tema skal konsekvensene beregnes, beskrives og illustreres.

5.2.1 Trafikanterers tidskostnader

Det skal for alle alternativer beregnes endring i trafikantenes tidskostnader med EDB-programmet Effekt 5.

5.2.2 Kjøretøyers driftskostnader

Det skal for alle alternativer beregnes endring i kjøretøyers driftskostnader med EDB-programmet Effekt 5.

5.2.3 Ulykkeskostnader

Det skal gis en beskrivelse og analyse av ulykkesituasjonen for de ulike alternativene. Endring i antall ulykker beregnes og beskrives. Beregninger utføres med EDB-programmet Effekt 5.

5.2.4 Nytte av nyskapt trafikk

Nyskapt trafikk er trafikk som skapes som følge av vegprosjektet. Nye trafikanter kjører vegstrekningen og eksisterende trafikanter kjører strekningen oftere fordi tilgjengeligheten blir bedre. Bedret tilgjengelighet kvantifiseres som redusert generalisert kostnad bestående av kostnads- og tidskomponenter. Størrelsen på nyskapt trafikk samt nytte av nyskapt trafikk skal beregnes. Nytt av nyskapt trafikk beregnes gjennom metoder basert på teoretiske etterspørselskurver.

5.2.5 Anleggskostnader

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for samtlige alternativer. Kostnadene skal kvalitetssikres ved hjelp av EDB-programmet Anslag. Det skal beregnes rentekostnader i byggetiden. Kostnadsoverslag for de enkelte alternativene skal ligge innenfor en usikkerhet på maks +/- 40 %. Overslagene skal også omfatte nødvendige tiltak på dagens veg og annet berørt vegnett. Kostnadsoverslaget skal sendes Vegdirektoratet for gjennomsyn før konsekvensutredningsrapporten legges ut til offentlig ettersyn.

5.2.6 Drifts- og vedlikeholdskostnader

Drifts- og vedlikeholdskostnader beregnes for samtlige alternativer med EDB-programmet Effekt 5.

5.2.7 Nytte/kostnadsanalyse

Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av de ulike alternativene beregnes i form av alternativenes nettonytte og nytte/kostnadsbrøk. Beregningene utføres med EDB-programmet Effekt 5 i henhold til håndbok 140 Konsekvensanalyser.

5.3 Konsekvenser for miljø

5.3.1 Friluftsliv

Temaet omfatter opphold og fysisk aktivitet i friluft på fritid med sikte på miljøforandring, mosjon, rekreasjon og naturopplevelse, såvel i nærmiljøet som i skog og mark. Det er viktig å vurdere den samlede effekt av veganlegget sett i sammenheng med annen regional infrastruktur og barrieredannere i regionen.

Områder som er viktige for friluftslivet skal kartfestes og verdivurderes. Spesielt viktig er:

- større sammenhengende turområder
- områder med lokal, regional eller nasjonal verdi for friluftsliv
- hovedsti- og -løypenett, utfartsteder og turmål

Verdien av friluftslivsområder må ikke bare vurderes ut fra bruksfrekvens. Fjernere friluftslivsområder kan ha stor verdi selv om det ikke er like mange som bruker disse som f.eks. nærrekreasjonsområdene. De forskjellige friluftsområdene kan også ha en innbyrdes betydning for hverandre.

Det skal beskrives hvilke metoder som er benyttet ved vurderingene.

5.3.2 Naturmiljø

Temaet omfatter våre fysiske omgivelser med vekt på naturgitte forhold, og er her begrenset til å omfatte naturens egenverdi og biologiske funksjoner i naturen. Emnet omfatter altså ikke naturmiljøets form, funksjon for mennesker og kulturhistoriske innhold. Disse forholdene behandles under landskapsbilde, friluftsliv og kulturmiljø. Det er viktig å vurdere den samlede effekt av veganlegget sett i sammenheng med annen regional infrastruktur og barrieredannere i regionen.

Områder som er viktige for naturmiljøet skal kartfestes og verdivurderes. Spesielt viktig er:

- internasjonalt vernete områder (Ramsarområder, våtmark)
- områder vernet etter naturvernloven (nasjonalpark, naturreservat, landskapsvernområder)
- områder vernet etter eget vedtak, f.eks. vernede vassdrag med tilhørende RPR
- områder regulert som spesialområde naturvern (PBL § 25 nr 6)
- områder omtalt i forbindelse med nasjonale og fylkesvise verneplaner (barskog, edelløvskog, våtmark, myr, kulturlandskap, sjøfugl)
- regional grøntstruktur og trekkruter for vilt
- områder og lokaliteter som er viktige for sjeldne og truede arter, eller som er viktige for biologiske mangfold (nøkkelbiotoper)

Hydrologiske effekter av vegutbyggingen, og spesielt i myrområdene, skal også vurderes.

Det skal vises hvilke konsekvenser alternativene får for naturmiljø.

Indirekte virkninger av mellomriksvegen for verneverdiene skal også vurderes, herunder eventuelle virkninger for det pågående naturvernsamarbeidet mellom russiske, finske og norske myndigheter. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

Mellomriksvegen berører deler av Øvre Pasvik nasjonalpark. Vernebestemmelsene for nasjonalparken tillater ikke vegbygging, derfor kreves et nasjonalt vedtak for at vegbygging skal kunne tillates. Konsekvensutredningen må avklare hvor stor del av nasjonalparken som blir direkte berørt av mellomriksvegen samt konsekvensene av dette.

5.3.3 Kulturminner og kulturmiljø

Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.

Temaet omfatter automatisk fredete kulturminner (kulturminner eldre enn 1537), nyere tids kulturminner, samiske kulturminner samt kulturmiljøer.

Kjente kulturminner skal kartfestes, og det skal vises hvor en kan forvente å finne ikke-kjente automatisk fredete kulturminner. Behovet for eventuelle supplerende feltregistreringer (oversiktsbefaring) skal vurderes. I forhold til omfang av tidligere undersøkelser i området skal kulturminnene beskrives kort på et overordnet nivå (hva slags kulturminne, alder, beliggenhet, stilart, kortfattet historikk, tilstand, ev. endringer etc.). Det skal utarbeides en kortfattet kulturhistorisk oversikt. Sammenhengen mellom landskap, miljø og kulturminner skal beskrives.

Kulturminnenes verdi skal vurderes og begrunnes, uavhengig av juridisk status. Det skal utarbeides et verdikart som viser hvor de viktigste kulturminnene er lokalisert. Det skal også redegjøres for kulturminnenes eventuelle vernestatus (fredet, regulert til spesialområde bevaring etc.).

Kulturminnene kan inngå i kulturmiljøer. Det må beskrives og begrunnes hvilken sammenheng disse inngår i. Eventuelle kulturmiljøer kartfestes og verdisettes på samme måte som de øvrige kulturminnene med en enhetlig verdi på kulturmiljøet.

Det skal beskrives hvilke metoder som er brukt ved vurderingene.

Det skal vises hvilke konsekvenser alternativene får for kulturminner og kulturmiljø, eksempelvis terrenginngrep og arealforbruk (f.eks. hvilke kulturminner som går tapt, hvilke arealer som får støybelastning slik at kulturminner må innløses eller får redusert verdi og barriereeffekter).

Kulturminnelovens § 9 (undersøkelsesplikt m.v.) forutsettes oppfylt i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan.

5.3.4 Landskapsbilde

Landskapsbilde omfatter visuelle og estetiske opplevelsesverdier i landskapet og omfatter både det åpne natur- og kulturlandskapet samt det mer bebygde landskapet.

Estetiske verdier skal kartfestes og vurderes. Kartfestingen suppleres med foto etc. Det anbefales å vurdere landskapsbilde som en del av en steds- eller landskapsanalyse. De estetiske verdienes sårbarhet for inngrep bør inngå i vurderingen.

Det skal vurderes hvilken innvirkning alternativene vil ha på landskapsbildet med spesiell vekt på:

- landskapets tåleevne mot inngrep
- oppsplitting og vegens barrierevirkning
- terrengsår i form av store skjæringer og fyllinger
- spesielle kvartærgeologiske formasjoner
- masseuttak og massedeponier
- inngrep i strandsonen

Konsekvensene av vegalternativene illustreres vha. av fotomontasje, modellfoto, perspektivtegninger og lignende.

Betydningen av endringen i landskapsbilde skal vurderes.

5.4 Konsekvenser for naturressurser

5.4.1 Landbruk

Landbruk omfatter jordbruk og skogbruk samt annen økonomisk utnytting av utmarksressursene i tilknytning til landbruk.

Tiltaket berører ikke jordbruket derfor er dette temaet utelatt i konsekvensutredningen.

Skogens produksjonsevne (bonitet) skal vurderes og kartfestes. Som grunnlag for fastlegging av konsekvenser for skogbruk skal kvaliteten på skogområdene vurderes og beskrives.

Konsekvensene for skogbruk vurderes i hovedsak med bakgrunn i arealforbruk, driftsmessige ulemper og barrierevirkning.

Eventuelle fordeler (og ulemper) for skogbruket som følge av vegutløsning til Finland må også vurderes. Dette vil særlig være knyttet til økt tilgjengelighet til ressursene, endrede markedsforhold (ev. utveksling mellom Norge og Finland) og transportsamarbeid.

Eventuelle fordeler/ulemper for næringsinteresser knyttet til jakt/fiske skal også beskrives.

5.4.2 Reindrift

Ny mellomriksveg vil berøre områdene til reinbeitedistrikt 5A/C - Veażir/Girkonjarga.

Beiteområder, trekk- og flytteleier skal kartlegges og verdivurderes.

Alternativenes konsekvenser for reindriften skal vurderes og beskrives.

Det skal også vurderes hvilke konsekvenser (midlertidige) anleggsvirksomheten vil ha for reindriften.

5.4.3 Georessurser og vannressurser

Temaet omfatter fjellgrunn, spesielle berggrunnsgeologiske formasjoner, løsmasser, grunnvann og overflatevann som brukes til vannforsyning, energiproduksjon mm. Det er viktig å få kartfestet og vurdert konsekvenser i forhold til:

- vernete geologiske forekomster
- løsmasseforekomster
- drikkevannskilder og -brønner
- grunnvannsforekomster
- vannforsyning
- energiproduksjon

5.5 Samfunnsmessige konsekvenser

5.5.1 Transportkvalitet

Temaet omfatter en kvalitetsvurdering av:

- tilgjengeligheten til ulike transportmuligheter/-midler
- forutsigbarhet mht reisetid
- reisekomfort/kjørerytme
- trafikanterers synsinntrykk og reiseopplevelse

Dagens begrensninger i transporttilbudet (rutetilbud, kolonnekjøring, stengninger pga ras, snø mm) beskrives. Alternative transportmuligheter (avstander, buss-, fergetilbud mm) kartlegges. Trafikantintervju kan gjennomføres for å kartlegge utrygghet, dårlig reisekomfort og negative opplevelser ved ferdsel på aktuell prosjektstrekning. Konsekvensene av bedret transportkvalitet kan kartlegges gjennom en "stated preference" undersøkelse.

Behov for raste- og stoppeplasser skal vurderes. Tema transportkvalitet må vurderes og samordnes med utredning av konsekvenser for landskapsbilde (reiseopplevelse) samt prissatte konsekvenser (reisemulighet).

5.5.2 Lokalt utbyggingsmønster

Temaet inneholder vegtiltakets betydning for lokal tilgjengelighet, barriere og arealbruk.

Viktige forhold å vurdere er:

- arealer som fysisk brukes til selve vegprosjektet, og som derfor ikke kan brukes til annet formål
- arealer som pga prosjektet får endret bruksmulighet og utviklingspotensiale (kan være både positive og negative)
- forskyvning av handel- og servicefunksjoner
- press på arealer der utbygging ansees å være uheldig
- endret transportmønster for andre transportmidler enn vegtrafikk

5.5.3 Konsekvenser i anleggsperioden

Det skal vurderes om tiltaket vil medføre lokale konsekvenser i anleggsperioden. Bare kortsiktige virkninger skal tas med under dette punktet, da de langsiktige virkninger kommer inn under de enkelte tema.

Kartlegging og vurdering av konsekvenser i anleggsperioden bør gjøres i forhold til:

- utslipp til vassdrag og grunn
- sikkerhet
- støy i fht. nærmiljøet, institusjoner, friluftsområder mv.
- anleggstrafikk i fht. skoleveger, mye brukte fotgjengeroverganger, lokaltrafikk mv.
- forurenset grunn

5.5.4 Deponi og bruk av overskuddsmasser

Det skal for alle alternativer gjøres enkle driftsvurderinger for å klarlegge massedeponering, massetak og masselager. Videre skal det vurderes eventuelt behov for masser fra sidetak. Det skal også redegjøres for hvordan restmasser kan anvendes, samt foretas en beskrivelse av eventuelle avslutningsplaner og istandsetting av sidetak.

5.5.5 Regionale virkninger

Regionale virkninger er knyttet til regionalpolitiske målsettinger om bosetting, trivsel, sysselsetting og næringslivets rammebetingelser. I hovedsak beskrives bare regionale virkninger i forbindelse med tiltak som gir en vesentlig tilgjengelighetsforbedring. [1]

For *næringslivet* er følgende forhold viktige å vurdere. Medfører tiltaket:

- enklere tilgang til reservedeler og vedlikehold
- bedret tilgang til markeder, råvarer og arbeidskraft
- bedret tilgjengelighet for kunder å komme til bedriftene
- økt konkurranse
- økt lønnsomhet

Dette er forhold som kan bidra til etablering av nye bedrifter, vekst i eksisterende bedrifter og bidra til økt sysselsetting. Men de samme forhold kan bidra til effektivisering og sentralisering av handel, distribusjonssentraler og offentlig og privat tjenesteyting. Dette kan føre til redusert sysselsetting.

Det skal spesielt vurderes hvilke muligheter mellomriksvegen gir for reiseliv/turisme.

For *bosetting* er følgende forhold viktige å vurdere. Medfører tiltaket:

- utvidet arbeidsmarkedsregion, lettere å få arbeid
- bedre tilgjengelighet til handel og service, helsetilbud og annen kommunal tjenesteyting, skole, fritidstilbud med mer
- bedre tilgjengelighet for besøkende, redusert isolasjon

5.5.6 Konsekvenser for forsvaret

Eventuelle konsekvenser av mellomriksvegen for forsvarets virksomhet/interesser skal vurderes og beskrives. Eventuell positiv betydning av den nye vegen for forsvaret skal også beskrives.

6 Sammenstilling

Konsekvensene som utredes skal *oppsummeres og sammenstilles*. Sammenstilling av prissatte og ikke prissatte konsekvenser skal utføres etter prinsipper gitt i håndbok 140.

Enhetlig kartframstilling hvor flere tema sammenstilles samt skisser, bilder og fotomontasje skal utarbeides der dette er hensiktsmessig som hjelp for anskueliggjøring av konsekvenser.

Det skal redegjøres for i hvilken grad alternativene sikrer måloppnåelse i forhold til målsettinger i:

- prosjektet
- nasjonale målsettinger
- annet

[1] *Grensen mellom lokalt utbyggingsmønster og regionale virkninger vil være skjønnsmessig.*

7 Tiltakshavers anbefaling

Tiltakshaver skal med grunnlag i de utredninger som er gjennomført, komme med en anbefaling av valg av alternativ og standard. Anbefalingen skal begrunnes.

8 Oppfølgende undersøkelser

Tiltakshavere skal i forbindelse med konsekvensutredningen vurdere behovet for, og eventuelt utarbeide:

- forslag til nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket, og
- forslag til program for undersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkninger av tiltaket under utbyggingen, i driftsfasen og ved nedleggelse.