



Sisältö

Sisältö	1
1 JOHDANTO	2
2 MIKÄ ON KAAVOITUSOHJELMA	4
3 PROJEKTIN KUVAUS	5
3.1 Kaava-alue	5
3.2 Asemakaavatyön tausta	7
3.3 Asemakaavatyön tavoite	7
3.4 Tiestandardin valinta	7
4 ASEMAKAAVATYÖN PUITTEET JA EDELLYTYKSET	8
4.1 Valtakunnalliset vaatimukset alueelliseen ja kunnalliseen suunnitteluun	8
4.2 Kaavoitusohjeet yhdistetylle asuinalueiden ja liikenteen suunnittelulle	8

4.3 Suuntalinjat saamelaisen näkökulman arvioimiseksi koskien muuttunutta rakennetun ympäristön ulkopuolisten alueiden, "meahccien", käyttöä Finnmarkissa (Retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark)	8
4.4 Valtakunnallinen liikennesuunnitelma	9
4.5 Barentsin alueen liikennesuunnitelma	9
4.6 Alueen asemakaavan tilanne	9
4.7 Muut puitteet ja ehdot.....	10
5 SELVITYSTEEMAT JA ONGELMANASETTELU	10
5.1 Selvitettäväksi ehdotettavat vaihtoehdot	10
5.2 Metodi.....	11
5.3 Laadulliset vaikutukset.....	12
5.3.1 Lähiympäristö ja ulkoilmaelämä	12
5.3.2 Luonnon monimuotoisuus	13
5.3.3 Kulttuurimuistot ja kulttuuriympäristö	14
5.3.4 Maisemakuva	15
5.3.5 Luonnonresurssit	16
5.4 Riskit ja haavoittuvuusanalyysi	16
5.5 Asemakaavan kuvauksessa käsiteltävät teemat	17
6 ASEMAKAAVAPROSESSI JA OSALLISTUMINEN.....	17

1 JOHDANTO

Norjan tielaitos ja rannikkovirasto ovat Norjan kaavoitus- ja rakentamislain kohdan § 3–7 nojalla aloittaneet yhteistyössä Etelä-Varangin kunnan kanssa asemakaavan työstämisen koskien uutta runkoverkostotermiinalia satama-alueella sekä E6:sen liittymää Etelä-Varangin kunnassa. Asemakaavatyöhön kuuluu määräys vaikutusselvityksestä.

Etelä-Varangin kunnan, Norjan rannikkoviraston ja tielaitoksen sekä Finnmarkin läänin kuntayhtymän kesken on tehty sopimus työnjaosta ja kustannuksista asemakaavatyön osalta.

Lopullinen ehdotus kaavoitussuunnitelmaksi on tarkoitus jättää kunnanhallituksen päätöskäsittelyyn syksyllä 2018.

Kesäkuussa 2015 Norjan tielaitos ja rannikkovirasto tekivät konseptiselvityksen E6:sta koskien aluetta Høybuktkmoen – Kirkkoniemi. Tarkoituksena oli arvioida eri konsepteja uudelle satamalle ja tielle, jotka voisivat tarjota Kirkkoniemelle tehokkaan liikennejärjestelmän sekä palvella kansainvälistä meritoimintaa Barentsin alueella.

Konseptiselvityksen perusteella suositeltiin edettävän läntinen Høybukta – ja Pulkneset-konseptien kanssa, prioriteetin ollessa läntinen Høybukta.

Norjan liikenneministeriön joulukuussa 2016 antaman lausunnon mukaan läntinen Høybukta olisi paras vaihtoehto uudelle satamalle.

Etelä-Varangin kunnanvaltuusto teki helmikuussa 2017 seuraavan päätöksen:

Etelä-Varangin kunnanvaltuusto tarttuu hallituksen päätökseen uuden runkoverkostoterminalin perustamiseksi läntiseen Høybuktaan. Tavoitteemme on kehittää suuri kansainvälinen Barentsin alueen satama. Uuden runkoverkostoterminalin tavoitteena on pitkällä tähtäimellä tuoda teollista satamatoimintaa kuntaan.

- *Yhteistyössä Etelä-Varangin kunnan ja merilaitoksen kanssa käynnistetään prosessi, jossa selvitetään yksityisten toimijoiden intressit uuden satama-alueen kehittämiseksi läntiseen Høybuktaan.*
- *Läntisen Høybuktan asemakaavaprosessi käynnistetään niin pian kuin mahdollista. Edellytyksenä on, että prosessi toteutetaan valtion johdolla.*

Tämän vuoksi ehdotus kaavoitusohjelmasta lähetetään lausuntokierrokselle ja asetetaan julkisesti nähtäväksi kaavoituksen aloituksesta ilmoitettaessa.

Kaavoituksen tavoitteena on vahvistaa sijainti, pinta-ala ja sataman pinta-alan suunnittelu sekä E6:sen liittymä siihen kuuluvine tieverkostoineen, rakentamiseen liittyvät tekniset seikat, ympäröivät maastot, maamassojen sijoitus jne. Kaavoitukseen kuuluu myös E6:sen linjan tarkistaminen.

Kaavoitusohjelman vahvistamisessa on otettu kantaa siihen, mikä tai mitä vaihtoehtoja lähdetään viemään eteenpäin asemakaavassa.

Arviomme mukaan tietopohja ei ole tarpeeksi hyvä, minkä vuoksi aiomme käynnistää kartoituksia/selvityksiä seuraavilla aloilla: luonnon monimuotoisuus, kulttuuriympäristö, lähiympäristö/ulkoilmaelämä ja poronhoito.

Kaavoitusohjelman ehdotus on lähetetty lausuntokierrokselle ja asetettu julkisesti nähtäväksi ajalla 30.06.2017–25.08.2017. Asiakirjat ovat nähtävillä verkkosivuillamme [Vegprosjekter - vegvesen.no](http://vegvesen.no) sekä kunnan sivuilla osoitteessa www.svk.no.

Lausuntokierroksen aikana pidetään avoin tilaisuus asemakaavatyöstä. Tilaisuus järjestetään Kirkkoniemen kaupungintalolla. Samana päivänä Norjan valtion tielaitoksella on avoimet ovet Sandnesin liikenneasemalla. Ajankohta ilmoitetaan myöhemmin.

Kaavoitusohjelmaa koskevat huomautukset, jotka liittyvät tavoitteisiin, vaihtoehtoihin, selvitystarpeisiin tai hankkeeseen osallistumiseen, tulee lähettää 25.08.2017 mennessä osoitteeseen:

Statens vegvesen Region nord

**Postboks 1403
8002 Bodø**

Tai sähköpostitse osoitteeseen firmapost-nord@vegvesen.no

Norjan valtion tielaitoksen yhteyshenkilö on suunnittelupäällikkö Bjarne Mjelde, puh. 78 94 17 92 tai sähköposti bjarne.mjelde@vegvesen.no.

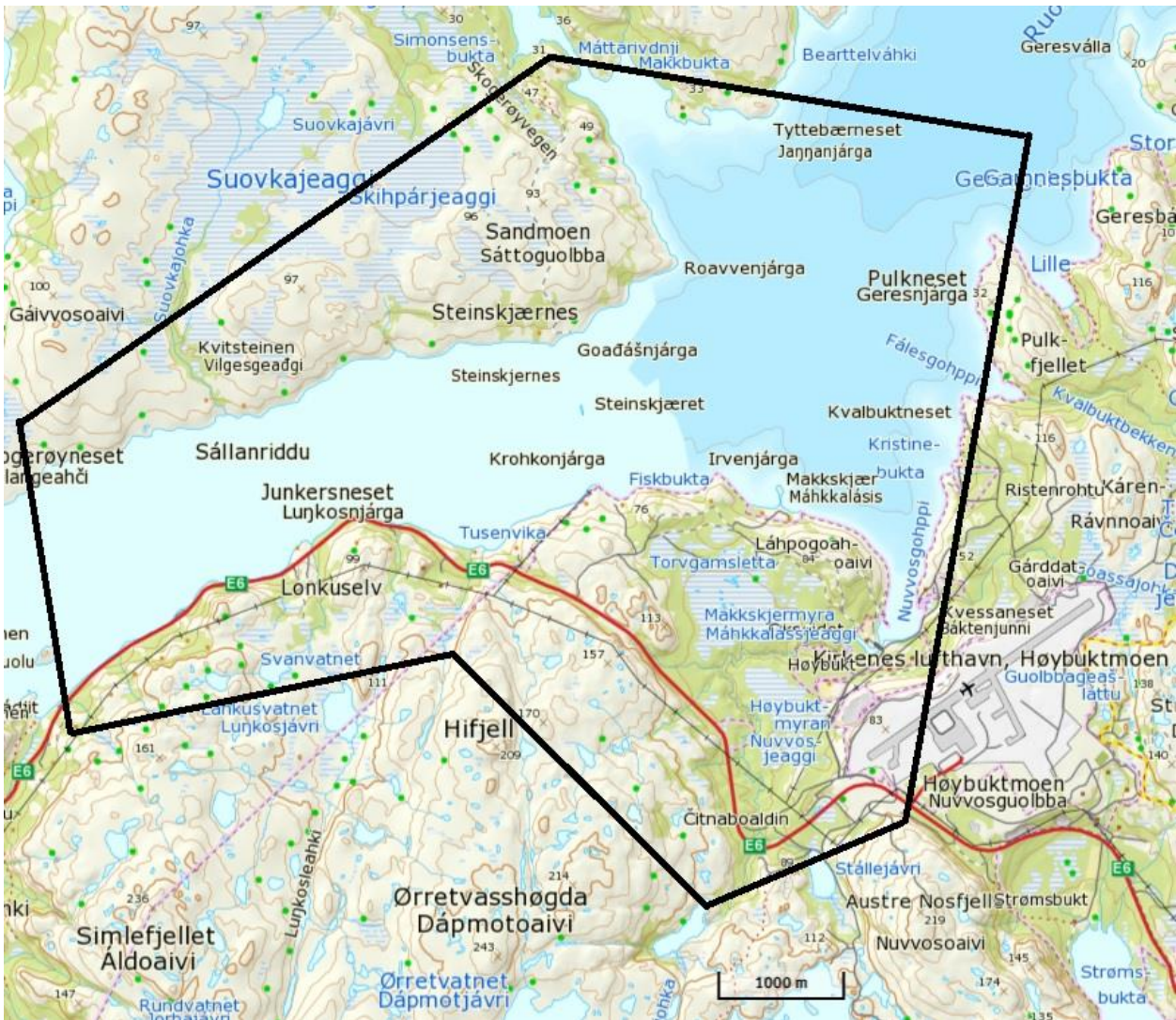
2 MIKÄ ON KAAVOITUSOHJELMA

Kaavoitusohjelma on oikeastaan koko prosessin ja suunnitelman pohja.

Kaavoitusohjelma on läntisen Høybuktan satamaa ja satamaan johtavaa tietä koskevan asemakaavatyön ensimmäinen vaihe.

Kaavoitusohjelman tarkoituksena on esitellä asemakaavatyön tavoite sekä selventää puitteet ja edellytykset prosessin eteenpäin viemiseksi. Tässä kaavoitusohjelman lausuntokierroksen luonnoksessa ehdotetaan, mitkä teemat ja ongelmanasettelut asemakaavatyössä tulee ratkaista, esitetään tiedotussuunnitelma ja prosessiin osallistumissuunnitelma sekä kerrotaan, mitä selvityksiä pidetään välttämättöminä hyvän päätösperustan kannalta.

Jos asianosaiset alueelliset tai valtion viranomaiset arvioivat kaavoitusohjelman ehdotuksen perusteella, että suunnitelmat voivat olla ristiriidassa kansallisten tai muiden tärkeiden näkökantojen kanssa, tulee tämä käydä ilmi kaavoitusohjelman ehdotuksen lausunnosta. Alueellisten ja valtion viranomaisten tulee mahdollisuuksien mukaan ottaa kantaa siihen, tuleeko kaavaehdotusta edistää, mitä selvityksiä tällä hetkellä tulisi tehdä ja mitä korjaavia toimenpiteitä tulisi harkita. (vrt. lakikommentti Norjan kaavoitus- ja rakentamislain kohtaan §4.1).



Figur 2 – Ehdotettu vaikutusalue

Kaava-alueita leimaa kallio- ja moreenimaisema rannikkoa kohti, ja sen takana suuret suoalueet. E6-tie kulkee nykyään kaava-alueen läpi. Kaava-alueen läntisessä osassa (Tusenvikan ympäristössä) on muutamia asuinkiinteistöjä. Rannikolla Tusenvikasta länteen päin on yksittäisiä vapaa-ajan kiinteistöjä.

Alenema-alueella, suurien soiden välissä, sijaitsee erittäin tärkeä luontotyyppialue (A-arvo), jossa on juoluoita, tulvapatoja ja meanderoivia (kiemurtelevia) jokialueita. Täältä kulkevat Nuvvosjohkan/Noselvan purot, joiden meritaimenkanta on suhteellisen hyvä. Purot virtaavat Høybuktaan, joka on aktiivinen merellinen suistoalue, jonka arvo on B (tärkeä luontotyyppialue).

Rannikkolinjalla Tusenvikasta länteen päin on rekisteröity joitain kulttuurimuistoja. Alenema-alueella, erityisesti juuri Høybukassa, on rekisteröity useita kulttuurimuistoja.

Puolustusvoimat käyttää kaava- aluetta harjoitustoimintaan. Aluetta käyttää myös poronhoitoalue 5A/5C Pasvik, sekä alue 4/5B läntisessä Etelä-Varangissa.

Kaava-alueen suurin omistaja on norjalainen hallintoelin Finnmarkseiendommen.

3.2 Asemakaavatyön tausta

Asemakaavatyön käynnistämisen taustalla on Norjan liikenneministeriön suositus ratkaisuksi uudelle Kirkkoniemen runkoverkostoterminalille sekä kunnanvaltuuston päätös 15.02.17. Alueen suunnitteleminen, niin maan kuin meren osalta, tulevaisuuden satamakäytölle on välttämätöntä. Lisäksi on välttämätöntä suunnitella E6:sen liittymä satama-alueelle. Tässä yhteydessä tulee myös arvioida nykyisen E6:sen tielinjaus huomioiden liikennöitävyys, liikenneturvallisuus ja Norjan valtion tielaitoksen selvityksen suositus E6:sen tulevaisuudesta Varangerbotnin ja Kirkkoniemen välillä.

3.3 Asemakaavatyön tavoite

Asemakaavatyön tavoitteena on työstää kaavoitussuunnitelma, johon sisältyy vaikutus selvitys koskien runkoverkostoterminalia ja E6:sesta runkoverkostoterminaliin johtavaa tietä.

3.4 Tiestandardin valinta

Tiestandardin valinnat eroavat toisistaan satamaan vievän liittymän ja E6:sen osalta. Tiestandardin vaatimusten kuvaus on lainattu Norjan valtion tielaitoksen käsikirjasta N100 - Veg- og gateutforming. Käsikirjaa päivitetään parhaillaan, ja alla olevissa standardiluokissa voi tapahtua joitain pienempiä muutoksia.

Tie satamaan:

Standardiluokka	H2 Kansallinen päätie, KVL <4000, nopeusrajoitus 80 km/t
Tietyyppi:	Liittymäluvan tarvitseva tie
Tien leveys:	8,5 m, kaksi ajokaistaa sekä keskilinja
Mitoitusajoneuvot:	Maantiejuna
Maksimaalinen nousu:	8 %
Kantavuus vuodessa:	10 tonnia
Liittymät:	T-risteys, jossa etuajo-oikeus

Liittymä E6:

Standardiluokka	H3 Kansallinen päätie, KVL <4000, nopeusrajoitus 80 km/t
Tietyyppi:	Liittymäluvan tarvitseva tie
Tien leveys:	8,5 m, kaksi ajokaistaa sekä keskilinja
Mitoitusajoneuvot:	Ajoneuvoyhdistelmät
Maksimaalinen nousu:	8 %
Kantavuus vuodessa:	10 tonnia

Liittymät:	T-risteys, jossa etuajo-oikeus
------------	--------------------------------

Tiestandardin valinta pohjautuu suunnitelmassa tehtyihin laskelmiin ja analyyseihin.

Liikennekehitys:

Liikennemäärä nykyisellä E6:sella on 1360 ajoneuvoa/vuorokausi Kirkkoniemen lentokentältä/Høybuktkmoen ja länteen päin.

Konseptiselvityksessä seuraavat liikenneluvut on laskettu vuodelle 2062:

- Välimatka läntisen Høybuktan risteukseen: 2490 ajoneuvoa/vuorokausi
- Tie E6:selta läntisen Høybuktan satama-alueelle: 880 ajoneuvoa/vuorokausi.

4 ASEMAKAAVATYÖN PUITTEET JA EDELLYTYKSET

Tässä kappaleessa annetaan yleiskatsaus tärkeistä suunnitelmista ja suuntalinjoista, joihin kuuluvat asemakaavatyön kannalta keskeisessä osassa olevat aluepoliittiset edellytykset.

4.1 Valtakunnalliset vaatimukset alueelliseen ja kunnalliseen suunnitteluun

Tämän oletusasiakirjan kautta hallitus toivoo edistävänsä kestävää ja entistä tehokkaampaa alue- ja yhdyskuntasuunnittelua tulevina vuosina. Suunnittelun ajankohtaisia teemoja ovat:

- Suunnitelmat ja päätökset perustuvat hyvään ja ajantasaiseen tietopohjaan sekä huomioivat kansalliset ja tärkeät alueelliset intressit.
- Yhteistyö ja osallistuminen.
- Paikallisen itsehallinnon tärkeys.

4.2 Kaavoitusohjeet yhdistetylle asuinalueiden ja liikenteen suunnittelulle

Ohjeiden tavoitteena on mm.:

- Edistää yhteiskuntataloudellisesti tehokasta resurssien käyttöä.
- Kehittää kestäviä kaupunkeja ja taajamia.
- Panostaa arvon luomiseen ja elinkeinoelämän kehittämiseen.
- Vähentää liikenteen tarvetta sekä panostaa ilmasto- ja ympäristöystävällisiin liikennemuotoihin.

4.3 Suuntalinjat saamelaisen näkökulman arvioimiseksi koskien muuttunutta rakennetun ympäristön ulkopuolisten alueiden, "meahccien", käyttöä Finnmarkissa (Retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark)

Suuntalinjojen mukaan aloitteen vaikutukset on arvioitava seuraavien seikkojen kannalta:

- Poronhoito.
- Vakiintunut ja perinteinen rakennetun ympäristön ulkopuolisten alueiden käyttö ja elinkeinon harjoittaminen.
- Saamelainen kulttuuri ja yhteiskuntaelämä.

On huomioitava ne kulttuuriset erityispiirteet, jotka ovat perinteisen saamelaisen rakennetun ympäristön ulkopuolisten alueiden, "meahccien", käytön pohjana.

4.4 Valtakunnallinen liikennesuunnitelma

Norjan hallituksen tiedonannossa 33 (2016–2017), Valtiollisessa liikennesuunnitelmassa 2018–2029 (Nasjonal transportplan 2018–2029) arvioidaan, että lisääntyneet elinkeinoelämän aktiviteetit ja arvon luominen Barentsin alueella luovat suuren potentiaalin ja että Kirkkoniemen sijainti on ainutlaatuisen strateginen. Nykyinen runkoverkostotermiinali ei sovellu tällaiseen kehitykseen, ja läntinen Høybukta on valtion suositus uuden runkoverkostotermiinalin sijainniksi (asiakirjan s. 316).

4.5 Barentsin alueen liikennesuunnitelma

Barentsin alueelle on tehty yhteinen liikennesuunnitelma «Joint Barents Transport Plan» (JBTP 2013). Tavoitteena on kehittää yhteinen liikennejärjestelmä Barentsin alueelle. Suunnitelmassa määritellään 14 rajat ylittävää kuljetuskäytävää. Näin ollen on tarve kehittää edelleen Kirkkoniemeä koskevia käytäviä. Tätä asemakaavatyötä koskee "Pohjoinen merikäytävä", johon kuuluvat myös satamat sekä yleinen tiejärjestelmä mukaan lukien E6-tie satamaan. Rautatie kuvataan tulevaisuuden mahdollisuutena.

Suomen liikenneministeri esitti toukokuussa 2017 Norjan liikenneministeriölle Suomen toiveen selvittää Suomen ja Norjan välisen ratahankkeen mahdollisuutta. Rovaniemi – Kirkkoniemi on yksi kolmesta linjaehdotuksesta. Norjan liikenneministeri on julkisesti ilmoittanut suhtautuvansa positiivisesti tämän selvityksen edistämiseen.

Norjan valtion tielaitoksen mukaan mahdollinen tuleva rautatietermiinali tulisi lähtökohtaisesti olla yhteydessä satamiin.

4.6 Alueen asemakaavan tilanne

Koskien alueidenkäyttösuunnitelmaa yleiskaavan suunnitteluosa, suunnitelma ID 2004105, on hyväksytty 05.10.2005. Alueenkäyttötavoitteet: maanviljely, luonnonperintö, virkistyskäyttö, käyttöoikeus kuuluu Puolustusvoimille.

Uusi suunnitteluosa on työn alla kesäkuussa 2017. Toisen kierroksen julkisen tarkistuksen lausuntoluonnoksessa alueenkäyttötavoitteet ovat maanviljely, luonnonperintö, virkistyskäyttö, kaavoitussuunnitelmaa odotettaessa. Runkoverkostotermiinalin mahdollinen sijoittaminen ja siihen liittyvät konfliktit alueella pyritään ratkaisemaan kaavoitussuunnitelmalla.

4.7 Muut puitteet ja ehdot

Kansalliset lohivuonot/lohivesistöt

Kaava-alueen raja kulkee Neidenfjordenissa/Bøkfjordenissa, joka on kansallinen lohivuono. Neidenjoki, joka on kansallinen lohivesistö, päättyy Neidenfjordeniin. Tavoitteena on suojella villilohikantoja. Kansallisten lohivesistöjen suojelun on tarkoitus varmistaa, ettei sellaisia uusia aloitteita tai toimenpiteitä suoriteta, jotka voisivat aiheuttaa huomattavaa vahinkoa lohikannalle. Kansallisten lohivuonojen suojelun tavoitteena on lohelle taattava erityinen suojelu akuuteilta saasteilta lohivuonoissa. Meren tilaa koskevat selvitykset sekä ympäristöriskianalyysit ovat arvioinnin pohjana.

5 SELVITYSTEEMAT JA ONGELMANASETTELU

Vaikutusselvitykseen sisältyy arvio seuraavista tarpeista sekä mahdollisista niihin liittyvistä ehdotuksista:

- Tarkemmat tutkimukset suunnitelmien toteutuksesta
- Tutkimukset ja toimenpiteet, joiden tarkoituksena on selvittää toteutuksen todelliset vaikutukset

Asemakaavatyössä selvitetään ainoastaan ne teemat, joilla oletetaan olevan merkitystä päätöksenteon kannalta. Selvitysteemat eroavat toisistaan erityisesti asemakaavan kuvauksen kappaleessa *“Konsekvensutredningen”* (Vaikutusselvitys) sekä teemoissa, joita käsitellään asemakaavan kuvauksen kappaleessa *“Virkninger av planforslaget”* (Kaavaehdotuksen vaikutukset).

Tulevan läntisen Høybuktan rautatieyhteyden linjavalintaa ei arvioida tässä kaavoitussuunnitelmassa. Kaavoitussuunnitelmassa huomioidaan kuitenkin satama-alueeseen liittyvä rautatien aluetarve. Mahdollinen tuleva rautatieyhteys tarvitsisi aikaisessa vaiheessa tehtävän erillisen konseptiselvityksen valtion nykyisten vaatimusten mukaisesti.

5.1 Selvitettäväksi ehdotettavat vaihtoehdot

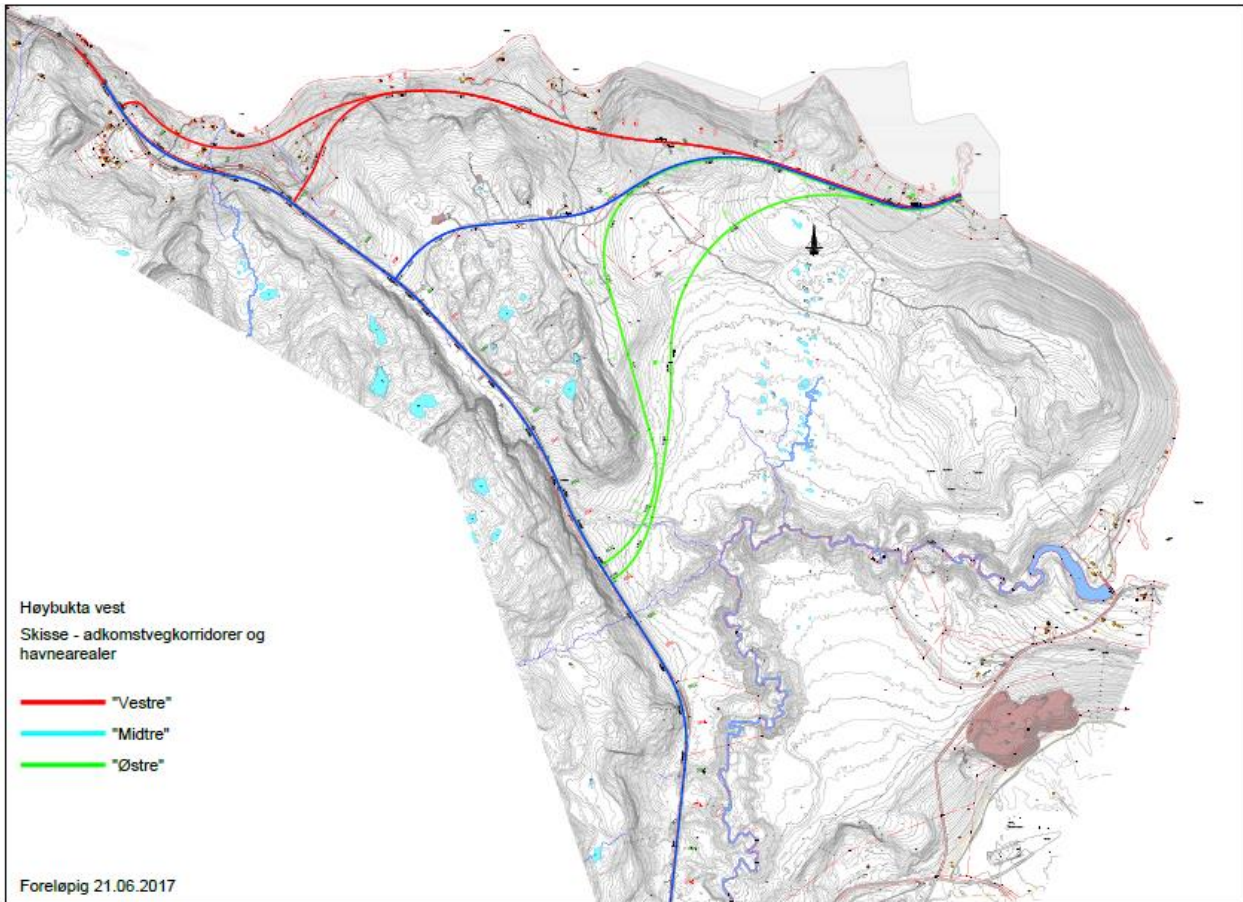
0 – Vaihtoehto

Hankkeen seuraukset saadaan esiin mittaamalla/vertaamalla sen toteuttamisen jälkeistä odotettua tilannetta odotettuun tilanteeseen, jolloin hanketta ei ole toteutettu.

Vaihtoehtoa, joka edustaa nykyisen tilanteen jatkamista, kutsutaan *“0-vaihtoehdoksi”*. Tarkoituksena on siis arvioida seuraukset silloin, kun suunniteltua hanketta ei toteuteta.

Vaihtoehto 1 (päävaihtoehto)

Selvitys tehdään yhden neliökilometrin suuruisesta satama-alueesta. Lisäksi tehdään selvitys valitusta vaihtoehdosta koskien tieliittymää E6:elta satama-alueelle. Kolme vaihtoehtoista liittymäkäytävää arvioidaan, katso alla oleva kartta.



Kuvio 13 – Liittymäkäytävät E6:elta

Vaihtoehto 1 (päävaihtoehto, jossa valittu liittymä) on ensisijainen vaihtoehto.

5.2 Metodi

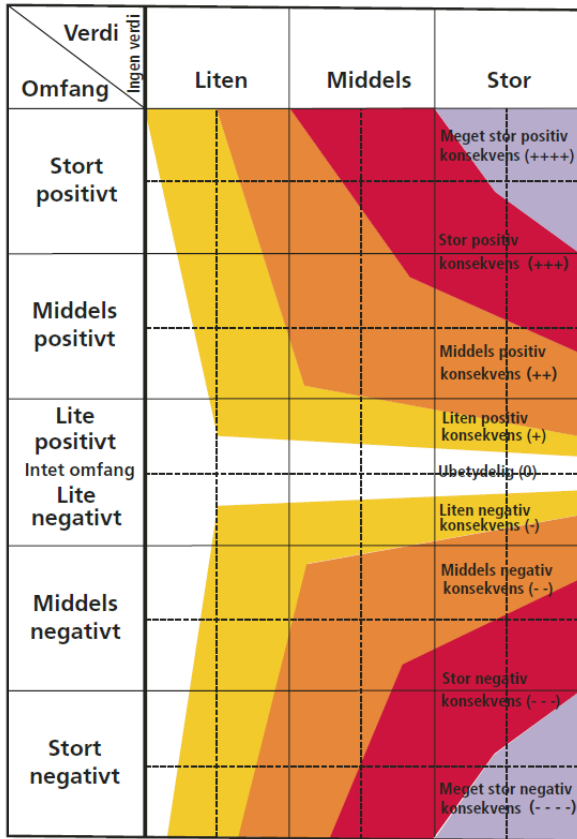
Selvityksen lähtökohtana on asetus vaikutusselvityksestä sekä Norjan valtion tielaitoksen käsikirja V712 "*Konsekvensanalyser*" (Vaikutusanalyysit).

Lähtökohtana käytetään vaikutusanalyysin standardimetodia, joka on määritelty Norjan valtion tielaitoksen käsikirjassa V712. Ajankohtaiset vaikutusanalyysiteemat selvitetään seuraavan rakenteen mukaisesti.

Alueen arvo: Arvioidaan kolmiportaisella asteikolla: pieni–keskinkertainen–suuri

Hankkeen laajuus: Arvioidaan viisiportaisella asteikolla, jossa alin on "Erittäin negatiivinen" ja ylin "Erittäin positiivinen"

Hankkeen seuraukset: Jokaisen selvitysteeman osalta arvioidaan alueen arvo ja hankkeen laajuus, vrt. käsikirjan V712 kohtaan «Konsekvensvifta» (Vaikutusten arvioinnin asteikko).



Koottu arviointi:

Kooste. Lopuksi tehdään yhteenvedoarvio kaikista vaikutuksista. Kokonaisarvioon sisältyy myös teemat, joita on käsitelty kohdassa “Virkninger av planforslaget” (Kaavaehdotuksen vaikutukset).

Arvioidaan ja ehdotetaan mahdollisia korjaavia toimenpiteitä.

Kuviosta näkyy vaikutusten arvioinnin asteikko (konsekvensvifta) (lähde: Norjan valtion tielaitos. Håndbok V712)

Myös rakennusjaksosta on keskusteltava.

5.3 Laadulliset vaikutukset

Laadulliset vaikutukset koskevat eri ympäristönäkökulmia alueella. Analyysin tavoitteena on tuoda tietoa tutkittavasta alueesta ja hankkeen vaikutuksista. Analyysin tarkoitus on osoittaa, miten eri vaihtoehdot vaikuttavat eri alueiden olosuhteisiin. Laadullisten teemojen kootun arvion on tarkoitus valaista eri vaihtoehtojen vaikutuksia.

5.3.1 Lähiympäristö ja ulkoilmaelämä

Lähiympäristöllä tarkoitetaan ihmisten päivittäistä elinympäristöä, johon kuuluvat välittömässä läheisyydessä olevat alueet ja liikenneväylät (Norjan ilmasto- ja ympäristöministeriö 2013) sekä alueet, joissa paikallisväestö päivittäin liikkuu jalan tai polkupyörällä.

Ulkoilmaelämä määritellään vapaa-ajalla tapahtuvana oleskeluna ja fyysisenä aktiviteettina ulkoilmassa huomioiden ympäristömuutos ja luontoelämys.

Lähiympäristön teema on jonkin verran ajankohtainen rakennettavalla alueella, joihinkin kaava-alueen läntisen osan asumiskiinteistöihin tällä saattaa olla vaikutusta, ja se sisältyy vaikutusselvitykseen.

Ulkoilmaelämän teeman osalta tulee kaikki kaava-alueella ja sen läheisyydessä käytössä olevat ulkoilualueet kartoittaa ja arvioida V712-käsikirjan metodiikan mukaisesti. Ulkoilmaelämää koskevat tiedot saadaan ensisijaisesti Etelä-Varangin kunnasta. Myös paikallisiin kuntoiluseuroihin tai muihin ulkoilma-aktiviteettien parissa työskenteleviin paikallisiin yhdistyksiin tulee olla yhteydessä.

5.3.2 Luonnon monimuotoisuus

Luonnon monimuotoisuudella tarkoitetaan ekosysteemin biologista monimuotoisuutta, luontotyyppejä, lajeja ja geneettistä variaatiota maaperässä, makeassa vedessä, murtovedessä ja suolavedessä sekä tiettyjä geologisia elementtejä. Luonnon monimuotoisuuden lähtökohtana on luonnon itseisarvo, eikä sen arvo ja hyöty ihmisille.

Viitaten Norjan lain asetuksen kohtaan § 9 koskien vaikutusselvitystä, tulee tämän määritelmän olla olemassa olevan tiedon lähtökohtana. Jos tätä ei pidetä riittävänä tarpeellisten arvioiden tekemiseksi kyseessä olevista luontoarvoista, tulee uuden kartoituksen tarpeen käydä ilmi kaavoitusohjelmasta. Viitaten Norjan luonnon moninaisuutta koskevan lain kohtaan § 8, tulee tietopohjavaatimuksen olla kohtuullisessa suhteessa asian luonteeseen ja vahinkoriskiin luonnon monimuotoisuutta koskien.

On tarpeellista läpikäydä ja mahdollisesti myös täydentää olemassa olevat riistatiedot keskittyen erityisesti punaisella listalla oleviin vaarantuneisiin (VU) sekä harvinaisiin lajeihin. Lisäksi riista-alueet ja maisemaekologiset piirteet tulee tutkia ja lisätä perusteeksi asemakaavatyöhön jatkossa.

Useiden alueiden päätösperstusta on tarve vahvistaa sekä olemassa olevan tiedon laadunvarmistuksen kautta että tekemällä täydentäviä selvityksiä. Tietoa on kerättävä riittävästi, jotta täytetään luonnon moninaisuuden turvaamista koskevan Norjan lain kohdan § 8 mukaiset vaatimukset, niin arvojen kuin toimenpiteen vaikutusten osalta. Perustiedot, jotka antavat tietoa mahdollisesta kokonaiskuormituksesta (vrt. luonnon moninaisuutta koskevan Norjan lain kohtaan § 10), tulee koota. Mahdollisten priorisoitujen lajien ja valittujen luontotyyppien, joilla on omat säännökset luonnon moninaisuuden turvaamista koskevassa Norjan laissa, esiintymät tulee selvittää.

Vuoden 2013 selvitys tehtiin elokuussa. Kyseisenä ajankohtana ei ole ollut mahdollista selvittää alueella mahdollisesti pesiviä lintuja, joten uusi tutkimus on tehtävä, ja mahdollisesti hankkia paikallisia tietoja paikallisilta ornitologeilta. Jos paikallista tietoa alueesta ei ole saatavilla, meidän tulee tehdä uusi selvitys mahdollisista punaisen listan lajeista. Tämä tehdään touko-kesäkuussa.

Vuoden 2013 selvityksessä löydettiin punaisen listan laji rantanätkelmä (silmälläpidettävä laji). Lisäksi alueen arvioitiin olevan potentiaalisesti kiinnostava useille putkilokasveille, kuten laaksoarho, ja alue on luultavasti tärkeä myös sammalille.

(2013_hoybuktmoen_biofokus_rapport.pdf). Tarkempi kasvitieteellinen selvitys mahdollisten punaisen listan lajien ja luontotyyppien löytämiseksi tehdään kesä-elokuussa.

Korsfjorden on rekisteröity omaksi vesiesiintymäkseen (0424030400-C) ja on osa norjalais-suomalaisista vesialueista ja Neiden vesialuetta. Korsfjordenissa on tehty useampia meren tilaa koskevia selvityksiä, mutta ei varsinaisesti käsitelty sitä, mihin uusi satama on tarkoitus sijoittaa läntisessä Høybukassa. Siksi on tehtävä uudet sedimenttitutkimukset koskien niin lajien kuin ympäristömyrkköjen selvitystä sekä selvitys vuorovesialueista, jotka menetetään ranta-alueen täytön yhteydessä. Lisäksi tulee tehdä selvitys mereen tehtävistä jätesijoituksista koskien sekä sataman täyttämistä että ylijäämämassojen sijoittamista.

Lisäksi tulee selvittää, miten luonnon monimuotoisuutta koskevan Norjan lain kohdassa §§ 8–12 määriteltyjä julkisen päätöksenteon ympäristöoikeudellisia periaatteita on arvioitu ja noudatettu. On myös tehtävät arvioinnit mahdollisista saasteista rakennus- ja tuotantovaiheessa. Tämä koskee erityisesti kalastusresursseja sekä anadromisia kalakantoja. Vaikutus rekisteröityyn luonnon moninaisuuteen makeassa vedessä, meressä ja ranta-alueilla sekä vaikutus resipienttien (purkuvesistöjen) ekologiseen tilaan tulee selvittää riittävässä määrin. Rakennusjaksosta tulee keskustella. Mahdolliset korjaavat tai täydentävät toimenpiteet sekä mahdollinen jatkotutkimusten tarve tulee huomioida.

5.3.3 Kulttuurimuistot ja kulttuuriympäristö

Tähän teemaan kuuluvat kulttuurimuistot, kulttuuriympäristö ja kulttuurimaisema. Tällä tarkoitetaan kaikkia inhimillisen toiminnan jättämiä jälkiä fyysisessä ympäristössä. Määritelmä on laaja, ja on tärkeää arvioida kulttuuriympäristöjen tärkeys sekä mitkä materiaaliset jäljet on tärkeä säilyttää tulevaisuutta varten.

Kaava-alueen alenema-alueelta tunnetaan useita kulttuuriympäristöjä laajalta ajanjaksolta, kuten mm. neoliittisen kauden automaattisesti rauhoitettuja talojen jäänteitä, joilla on erityisen korkea tutkimus- ja elämysarvo. Ehdotetun sataman kaava-alueen sisällä tiedetään olevan automaattisesti rauhoitettu kodan jäännös ja useita toisen maailmansodan aikaisia saksalaisia rakenteita, joita ei ole rauhoitettu.

Kulttuurimuistojen osalta tietopohja ehdotetun kaava-alueen suhteen on hyvä, sillä alueella on hiljattain tehty kulttuurimuistojen rekisteröintiä maakunnan ja Saamelaiskäräjien arkeologien toimesta, kun suunnitelmissa oli, että Puolustusvoimat käyttäisivät H:ta harjoitusalueena.

Tieyhteyttä sataman ja E6:sen välillä ei ole selvitetty, ja sillä tulee olemaan oleellinen merkitys tämän teeman konfliktiasteen kannalta.

Vaikutusselvitys tehdään osana asemakaavatyötä. Kulttuuriympäristön osalta tehdään raportti, joka valaisee kulttuurimuistojen arvoa alueella, ehdotettujen vaihtoehtojen konfliktiasetta sekä ehdotuksia korjaavista toimenpiteistä. Käytettävä metodiikka on Norjan valtion tielaitoksen julkaisun V712 – *Konsekvensanalyser* (Vaikutusanalyysit) mukainen. Selvitys tulee pääasiassa pohjautumaan olemassa olevaan tietoon, mutta alueen sotamuistot tulee rekisteröidä ja kirjata ylös osana tätä työtä.

5.3.4 Maisemakuva

Maisemakuvalla tarkoitetaan jonkin alueen visuaalisia erityispiirteitä tai luonnetta. Tämä teema käsittelee sitä, miten maisema koetaan tilana ympäristöstä käsin. Maisemakuvaan kuuluu kaikki ympäristöt tiheästä kaupunkimaisemasta koskemattomiin luonnonmaisemiin.

Maisema on hieman kumpuileva, ja siinä on kallioita, suoalueita, kanervaa ja metsää. Alueella on sorateitä ja polkuja, ja lähempänä rannikkoa on vapaa-ajan asutusta. Rannikkoalueella ei ole tehty suurempia toimenpiteitä, ja siellä on sekä vierinkivirantoja että silokallioita. Muutoin maisema on koskematonta luonnonaluetta.

- Tien sijoittumista E6:sen ja uuden sataman välillä ei ole vielä täysin päätetty. Läntisellä puolella oleva kallio (100 myp.) ja suurempi suo idässä rajoittavat sijoitusmahdollisuuksia, sillä ratkaisussa huomioidaan maisema sekä luonnon monimuotoisuus.
- Maisema nousee jyrkästi, 50 myp., suunnitellun sataman kohdalla, ja siksi tien sijoittaminen maisemaan tulee olemaan haasteellista, sillä korkeusolosuhteet ovat vaativat raskaille ajoneuvoille.
- Tie E6:selta satamaan tulee olemaan 2–2,5 km pituinen.
- Merialueelle ei ole aiemmin tehty toimenpiteitä, joten sataman rakentaminen tulee muuttamaan maisemaelämystä oleellisesti. Hankkeella on laajalle ulottuvia vaikutuksia (jotka voidaan havaita kauempaa katsottuna), mutta käytännössä tämä rajoittuu ainoastaan veneilijöihin, sillä alueella ei muuten juurikaan ole toimintaa.

Selvityksen sisältö

- Maiseman ja sen elementtien rekisteröinti
- Maiseman kuvaus ja kartoitus. Tarkastukset ja karttapohja toimivat pohjana alenema-alueen määrittelylle eri ehdotusten osalta.
- Kuvaus (osa-) alueiden arvosta. (Arvio siitä, miten arvokas jokin alue tai ympäristö on.)
- Kuvaus laajuudesta. (Arvio siitä, mitä muutoksia projektin myötä oletetaan tulevan eri ympäristöille tai alueille sekä näiden muutosten aste.)
- Hankkeen vaikutusten kuvaus. (Vertailu niiden etujen ja haittojen välillä, jotka määritelty projekti tuo mukanaan suhteessa siihen, että projektia ei toteutettaisi.)

- Matkailuelämyksen kuvaus ja arviointi
- Mahdollisuudesta korjaaviin tai täydentäviin toimenpiteisiin tulee myös keskustella.

5.3.5 Luonnonresurssit

Poronhoito

Teema käsittelee alueen käyttöä poronhoidon osalta, ja miten tämä vaikuttaa hankkeeseen. Kyseessä ovat poronhoitoalue 5A/5C Pasvik, sekä alue 4/5B läntisessä Etelä-Varangissa.

- Poronhoidon kyseisiä alueita koskeva käyttö tulee kuvailla.
- Rakentamisesta aiheutuvat suorat ja epäsuorat laidunmaan menetykset tulee arvioida.
- Tulee myös arvioida, vaikuttaako kyseessä olevat alueet määrättyyn poromäärään, ja missä määrin.
- Lisäksi on arvioitava, miten hanke tulee vaikuttamaan rakennus- ja tuotantovaiheessa alueen käyttöön poronhoidon osalta huomioiden estevaikutukset, meluhaitat ja lisääntyvä liikenne.

Korjaavat ja konflikteja vähentävät toimenpiteet tulee selvittää ja kuvailla.

Selvitys tehdään olemassa olevan tiedon pohjalta koskien kasvillisuutta, porojen laidunmaita ja muuttoreittejä, käyttölaajuutta ja niin edelleen, mahdollisesti täydennetyillä tarkastuksilla.

Paliskuntain yhdistykseen ja poronhoitohallintoon tulee ottaa yhteyttä. Edellytyksenä on, että vaikutusselvitys pohjautuu tietopohjaan, joka koostuu eri tutkimustuloksista, hallinnollisesta ja perinteisestä tiedosta.

5.4 Riskit ja haavoittuvuusanalyysi

Asemakaavatyössä tulee suorittaa riski- ja haavoittuvuusanalyysi. Yleisenä tavoitteena on ehkäistä ja käsitellä riskejä ja yhteiskunnan tarpeetonta haavoittuvuutta. Selvitettävät teemat ovat:

- Luonnon antamat edellytykset
- Ympäristöt
- Toimintariskit
- Paloturvallisuus-/onnettomuusvalmius
- Infrastruktuuri

Teemoja käsitellään kahdesta näkökulmasta:

- Mikä ympäristöissä voi uhata projektia, ja miten?
- Mikä projektissa voi uhata ympäristöjä ja miten?

Analyysi suoritetaan tielaitoksen käsikirjan V712 Konsekvensanalyser (Vaikutusanalyysit) metodiikan mukaisesti, vrt. Norjan yhteiskunnan turvallisuus- ja valmiusviraston (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) riskimatriisiin.

5.5 Asemakaavan kuvauksessa käsiteltävät teemat

Lisäyksenä kappaleessa 5.3 kuvattuihin erityisiin selvitysteemoihin (laadulliset vaikutukset) on tarpeen tehdä tarkempi arvio ja kuvaus useista muista ongelmanasetteluista. Nämä teemat eivät kuulu vaikutus selvityksen alle, mutta niitä käsitellään ja ne huomioidaan asemakaavan kuvauksessa. Ajankohtaisia teemoja ovat muun muassa seuraavat:

- Liikennöitävyys ja liikenneturvallisuus
- Yhteiskunnalliset olosuhteet
- Alueen käyttö Puolustusvoimien osalta
- Sähköt ja vesi-/jätehuolto
- Naapurusto/koskien rakentamista
- Kalastus ja meriviljely
- Saamelaisia koskevat kysymykset
- Melu ja värähtely
- Massojen käsittely

6 ASEMAKAAVAPROSESSI JA OSALLISTUMINEN

Asemakaavaprosessi:

Kaavaehdotus laaditaan asemakaavana, johon kuuluu toimenpiteiden vaikutus selvitys. Kaavoitusohjelman ehdotuksessa tulee määritellä kaavaehdotuksessa selvitettävät olosuhteet. Kaavoitusohjelman ehdotus tulee lähettää lausuntokierrokselle asianosaisille viranomaisille ja etujärjestöille sekä asettaa julkisesti nähtäväksi. Tämä tehdään yhtä aikaa kaavoituksen aloituksesta ilmoitettaessa. Kaavoitusohjelman lausunnon määräajan tulee olla vähintään kuusi viikkoa. Lomakauden vuoksi määräaikaa pidennetään kahdeksaan viikkoon.

Etelä-Varangin kunta vahvistaa kaavoitusohjelman asemakaavatyötä varten.

Norjan valtion tielaitos ja rannikkovirasto tekevät vaikutus selvityksen vahvistetun kaavoitusohjelman mukaisesti. Vaikutus selvityksen tulee olla mukautettu kaavoitustasoon sekä olla olennainen suhteessa tehtäviin päätöksiin. Vaikutus selvityksen sisältävän kaavaehdotuksen tulee kuvata hankkeen vaikutukset ympäristölle ja yhteiskunnalle. Vaikutus selvitykseen tulee myös sisältyä kaavoituksen kokonaisvaikutus.

Sen jälkeen asemakaava, johon sisältyy vaikutusselvitys, asetetaan julkisesti nähtäväksi, ja lausunnon antamiseen tulee olla aikaa vähintään kuusi viikkoa. Kaavaehdotuksesta lopullisen päätöksen tekee kunnanvaltuusto.

Osalliset:

Kaavoitusohjelma ja vaikutusselvityksen säännökset takaavat, että kaavoitukseen saadaan laaja osanotto koko suunnitteluprosessiin. Kaavoitusohjelman kuulemisen kautta annetaan mahdollisuus vaikuttaa sekä siihen, mitkä kysymykset ovat tärkeitä ja tulisi selvittää että prosessin kulkuun, jolloin lopullinen kaavaehdotus siihen kuuluvine vaikutusselvityksineen tulee käsittelyyn.

Tarkoitus on pitää avoin tiedotustilaisuus kaavoituksen aloituksesta ilmoitettaessa. Myös muita tilaisuuksia järjestetään sellaisten asianosaisten kanssa, jotka ovat kiinnostuneet erityisesti kaava-alueesta.

Norjan valtion tielaitoksen, rannikkoviraston ja asemakaavaviranomaisten tavoitteena on tiedottaa asemakaavatyöstä niin, että kaikilla osapuolilla on hyvä käsitys asemakaavaprosessista ja ehdotetuista ratkaisuksista ja näiden seurauksista.

Tietoa projektista ja ajankohtaisia asiakirjoja päivitetään jatkuvasti verkkosivuillemme [Vegprosjekter -vegvesen.no](http://Vegprosjekter-vegvesen.no). Tietoa projektista löytyy myös kunnan verkkosivuilta www.svk.no.

Norjan valtion tielaitoksella ja rannikkovirastolla on päävastuu kaavoitussuunnitelmien työstämisestä, ja yhdessä kunnan kanssa he ovat päävastuussa asemakaavatyön tiedottamisesta. Tiedottamisen tavoitteena on saada paikallisia toimijoita mukaan osallistumaan asemakaavatyöhön.