

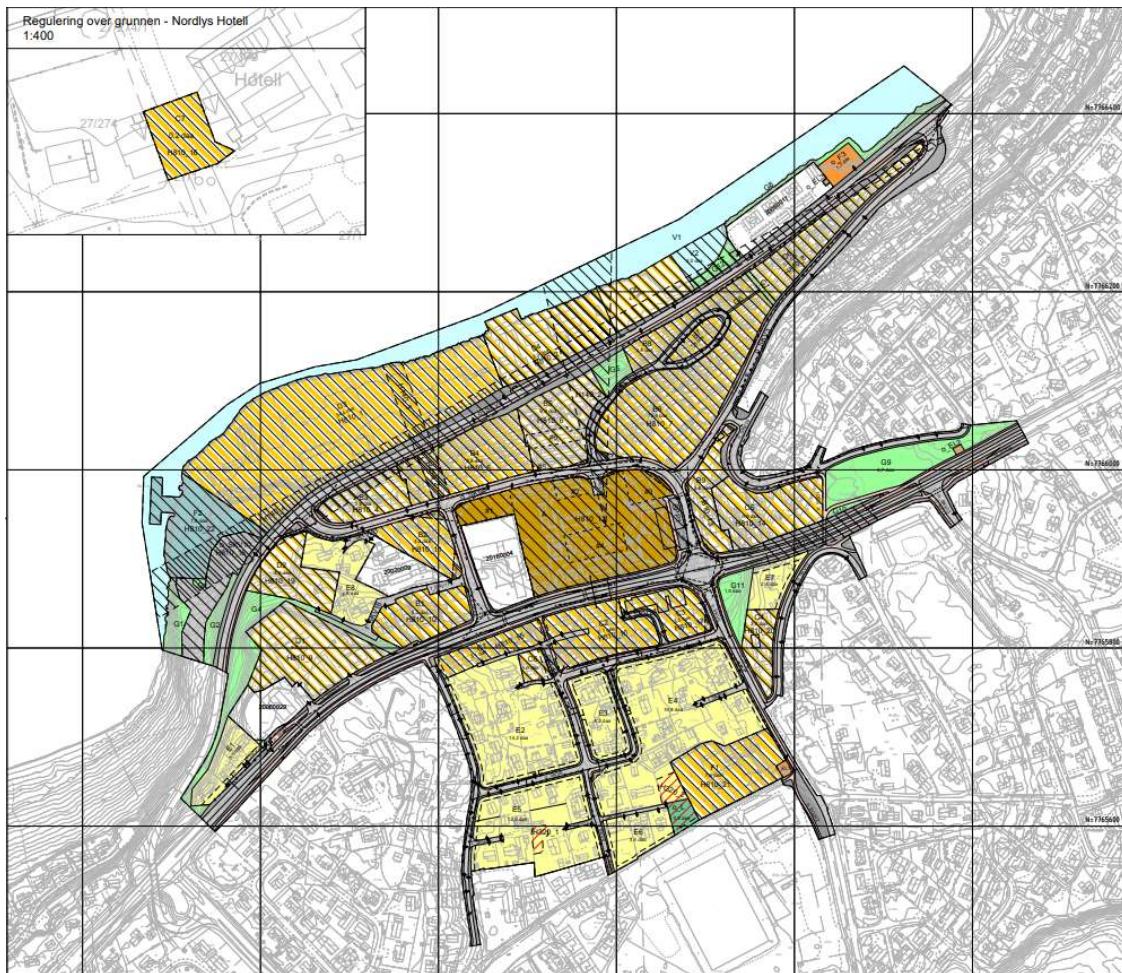


Områderegulering for Bossekop bydelssentrum

Planid: 2012-20130007
Arkivsak: 15/5509

Vedtaksdato:
Dato off. ettersyn:
Dato forslag: 19.01.23

PLANBESKRIVELSE



Innholdsfortegnelse

Sammendrag	4
1 Bakgrunn	5
1.1 Behovet for en overordnet plan	5
1.2 Om forslagsstiller	6
1.3 Formål og føringer for planarbeidet	6
2 Planområdet	10
2.1 Oversiktskart.....	10
2.2 Historisk tilbakeblikk	11
2.3 Dagens bruk.....	12
2.4 Gjeldende planstatus	20
2.5 Eiendomsforhold	21
3 Planforslagets hovedgrep	22
3.1 Planens dokumenter	22
3.2 Planforslagets alt. 1 og 2 ved høring og off. ettersyn.....	22
3.3 Hovedgrep.....	23
3.4 Delområder.....	26
3.5 Endringer etter høring og offentlig ettersyn.....	37
4 Planprosess og medvirkning	44
4.1 Varsel om oppstart og høring av planprogram	44
4.2 Planverksted	44
4.3 Mulighetsstudier	46
4.4 Europan 14	46
4.5 Utarbeidelse av planforslag.....	47
4.6 Høring og offentlig ettersyn	47
5 Virkninger av planforslaget	48
5.1 Krav til KU	48
5.2 By- og stedsutvikling	48
5.3 Barns interesser.....	49
5.4 Byggeskikk og estetikk.....	51
5.5 Demografiske forhold	52
5.6 Folkehelse	53
5.7 Landskap	54
5.8 Lokalklima.....	54
5.9 Miljøvennlig energiforsyning	55
5.10 Risiko- og sårbarhet.....	55
5.11 Sosial infrastruktur.....	56
5.12 Teknisk infrastruktur	57
5.13 Trafikkforhold.....	57
5.14 Universell utforming	64
5.15 Verneverdier.....	65
5.16 Økonomi/gjennomføring	67
5.17 Samlede virkninger	71

6	Begrunnelse for valgte løsninger	73
6.1	Innledning.....	73
6.2	Alternativ 1a – Bekkefaret opprettholdes under hotellet	73
6.3	Alternativ 1 b – Inn og utkjøring mot E6 via Bekkefaret.....	74
6.4	Alternativ 2 – Stenging av Bekkefaret - Utgår	76
6.5	Valg av alternativ.....	77
Kilder		78
VEDLEGG		79

Oversikt over vedlegg

1. Fastsatt planprogram
2. Referat fra oppstartsmøte
3. Innspill ved høring og offentlig ettersyn, referat og kopi
4. Eiendommer i/inntil planområdet
5. Resultatrapport fra planverksted
6. Tre mulighetsstudier. Planprinsipper vedtatt i kst 25.05.2018
7. Planprinsipper vedtatt av planutv. 30.11.2017
8. Planprinsipper for Skiferkaia, vedtatt av planutv. 04.04.2018
9. Temanotat - Støy
10. Temanotat - Geoteknikk
11. Temanotat - Overvannshåndtering
12. Temanotat - Kryssvurdering
13. Temanotat – Miljølokk og gangbru ved Bossekop skole
14. Temanotat - Handel
15. C-tegninger E6
16. Vedtak i Vegdirektoratet vedrørende rundkjøring i Bossekop-krysset
17. Planprinsipper for C5 og B9
18. ROS-analyse – forenklet
19. Designmanual for Bossekop sentrum
20. Trafikknotat

SAMMENDRAG

Hensikten med planarbeidet

Både for Alta nye sentrum og Elvebakken bydelssenter er det utarbeidet overordnede arealplaner. Tiden har derfor lenge vært moden for en helhetlig og langsiktig områderegulering også for Bossekop. Områdereguleringen legger rammer som skal følges nærmere opp med detaljreguleringer, eller gjelde som vurderingsgrunnlag i byggesaker med direkte hjemmel i planen.

Kort om planprosessen

Planarbeidet startet opp i 2014, hvor Alta kommune utarbeidet forslag til planprogram. Dette ble fastsatt samme år. Planverksted ble også gjennomført i november 2014 med sentrale næringslivsaktører, myndigheter og befolkning som deltakere. Det ble også gjennomført et parallelloppdrag i 2016, hvor tre firma ble engasjert til å utarbeide hver sin mulighetsstudie som grunnlag for utvikling av plankonseptet. Skiferkai-området er vurdert i European 14-konkurransen i perioden 2016–17. Planforslag ble sendt ut til høring og offentlig ettersyn våren 2020, og kommunen har avholdt folkemøte i høringsperioden om saken.

Et revidert planforslag sendes nå ut på fornyet høring og offentlig ettersyn, da det er gjort endringer som vurderes å betinge ny runde med høring og offentlig ettersyn. Planforslaget forventes vedtatt i løpet av 2022.

Hovedgrep i planforslaget

Med øye for historien og stedstilpassede kvaliteter i bygningsmiljø og uteområder, er det søkt etter løsninger som gjør at Bossekop bydelssenter utvikles i bærekraftig og urban retning med økt konsentrasjon av boliger, handel, tjenesteyting og arbeidsplasser. Det har vært viktig å finne fram til løsninger som bidrar til å knytte sentrum bedre til sine omgivelser:

1. til fjorden
2. til BUL-anlegget og idrettsbanene, som er det andre sosiale knutepunktet i Bossekop.
3. til Alta sentrum.

Viktige endringer etter (første gangs) høring og offentlig ettersyn

En viktig endring som er gjort etter høring og offentlig ettersyn, er at området Skiferkaia skal fortsette som industriområde. Det skal ikke transformeres til mykere formål (boliger, tjenesteyting, strandpromenade, sjøbasert friluftsliv m.m.) slik det tidligere ble foreslått. Arealdisponeringen er endret etter høring og offentlig ettersyn på bakgrunn av innspill fra grunneierne i området. Det er også gjort mindre justeringer i planforslaget etter innsigelser (rekkefølgekrav vedr. trafikkikkerhet) og merknader fra myndigheter og andre berørte parter.

Det gjøres oppmerksom på at planbeskrivelsen i det alt vesentligste er den samme som for planforslaget som ble fremmet til høring og offentlig ettersyn. Beskrivelse av endringer som er gjort etter høringsperioden er samlet i kapittel 3.5.

1 BAKGRUNN

1.1 Behovet for en overordnet plan

Bossekop er en sentral og viktig del av Altas historie og utvikling, først og fremst som sentralt handelssted. Men med vedtaket i 1995 om satsing på utvikling av et nytt Alta sentrum, mistet Bossekop noe av sin sentrale posisjon. Parallelt med at utbyggingen i sentrum har eskalert, med nye kjøpesentre, leiligheter, offentlig og privat tjenesteyting, kontorer og andre etableringer, har utviklingen i Bossekop gått i motsatt retning. Store deler av det tidligere så aktive næringslivet har flyttet ut, selv om det har vært noen gledelige tilskudd på stammen de senere årene.



Figur 1 Oversiktsbilde over Bossekop sett fra sørvest ca. 1960

Det har over lengre tid vært uttrykt bekymring over situasjonen, og spesielt næringslivet har ønsket tiltak som kan snu den negative utviklingen og igjen gjøre Bossekop til et attraktivt område for utbyggere, næringsaktører og innbyggere.

Både for Alta nye sentrum og Elvebakken sentrum er det utarbeidet overordnede arealplaner. For Alta sentrum har man sågar en «andre generasjons» plan på plass. Tiden er derfor moden for en helhetlig og langsiktig arealdisponeringsplan også for Bossekop, en plan som bygger på stedets egen identitet, gir det et løft og staker ut en framtidsrettet og bærekraftig kurs både for næringsliv, innbyggere, miljø og samfunn.

I 2014 ble planprogrammet for planarbeidet fastsatt, og dette uttaler følgende om behovet for en ny plan:

«Med så nær tilknytning til Alta sentrum, er det stor etterspørsel etter boliger og andre utbyggingsarealer i Bossekop og nærområdet. Flere planforespørsler og private reguleringsplaner har kommet inn, og både utbyggere, næringsaktører og beboere ønsker tiltak. For å kunne sikre en mest mulig helhetlig utvikling må det foreligge en områdeplan.» (Planprogrammet 2014).

1.2 Om forslagsstiller

Alta kommune er forslagsstiller og kommuneorganisasjonen er representert i planarbeidet ved avdeling for samfunnsutvikling v/planavdelingen;

Saksbehandler: Reidar Olsen, reol@alta.kommune.no

Fagleder planadministrasjonen: Hallgeir Strifeldt (innledende faser) og Veslemøy Grindvik, veslemoy.grindvik@alta.kommune.no (etter høring og offentlig ettersyn)

Planfaglig konsulent: Rambøll Norge AS og Henning Larsen.

Oppdragsleder i Rambøll: Edvard Einarsen, Seksjonsleder samferdsel edvard.einarsen@ramboll.no

1.3 Formål og føringer for planarbeidet

Mål og føringer fra planprogrammet

Formålet med planarbeidet er å definere framtidens Bossekop, og styrke området som et av Altas to bydelssentra. I det ligger et ønske om å gi Bossekop et løft, og kunne dyrke fram stedets identitet og egenart i Altas tresenterstruktur. Planen skal sikre gode utviklingsmuligheter ved å avklare ulike aktørers behov, og legge til rette for disse. I tillegg skal planen bidra til å løse andre relevante utfordringer i området, som trafikk og overvann.

Oppsummert kan formålet med planarbeidet sammenfattes i følgende punkter:

4. *Å utvikle Bossekop som bydelssentrum med økt arealutnyttelse og urbane kvaliteter, der kontakten med fjorden prioriteres gjennom bebyggelsesstruktur og offentlige uterom/byrom.*
5. *Å tilpasse teknisk infrastruktur i Bossekop til den planlagte utviklingen, og sikre god trafikkflyt og gode anlegg for myke trafikanter, for økt trafiksikkerhet og med en tilpasset miljøgateprofil på Altaveien.*
6. *Å verne om viktig grønnstruktur og bevaringsverdig bebyggelse (tidstypisk byggeskikk).*

Lokalpolitiske føringer og vedtak

Planarbeidet for Bossekop sentrum bygger på følgende lokalpolitiske vedtak:

- A. Kommuneplanens samfunnsdel «Alta vil», vedtatt 22. juni 2015
- B. Kommuneplanens arealdel for Alta, 2011 – 2030/2019 - 2040
- C. Vedtak om oppstart områderegulering for Bossekop, jf. kst-sak PS 5/14, 10.02.2014
- D. Planprogram, fastsatt 2. juni 2014 i kst. Se vedlegg.
- E. Referat fra planoppstartsmøte. Se vedlegg.
- F. Prinsipper for Områderegulering for Bossekop, jf. kst-sak PS 54/16, 24.05.2016;
 1. **Rundkjøring og miljølokk:** Bossekopkrysset utbedres med rundkjøring, kombinert med at Bossekopbakken senkes og det etableres et miljølokk over som sikrer planfri kryssing ved skolen, med utgangspunkt i den grønne akse i forslaget fra Verte.
 2. **Miljøgate:** E6/Altaveien gjennom Bossekop etableres som miljøgate, med innsnevrede kjørefelt, forhøyede overgangsfelt og grønn buffersone mellom kjørefelt og gang- og sykkelvei
 3. **Fortau:** Det må reguleres inn fortau langs Skiferveien, Sorenskriverveien, Thomasbakkveien og Strandveien for å sikre gode forbindelser for gående og syklende
 4. **Kombinerte arealformål:** Arealformål i Bossekop sentrum må i større grad være kombinert forretning/bolig, med forretning på bakkeplan og bolig over.
 5. **Fylle ut kvartalene:** Kvartalene i sentrumskjernen bygges ut til omkringliggende veier for å gi sentrumsområdet et definert uttrykk. Dette gjelder spesielt kryssene Altaveien/Skiferveien, Skiferveien/Sorenskriverveien og Sorenskriverveien/Bossekopveien der det i dag er store asfaltflater. Dette må spesielt vurderes i forbindelse med pågående prosjekter.
 6. **Tilgang til sjø/strandpromenade:** Sikre tilgang til sjøen gjennom tilrettelegging for sammenhengene strandpromenade mot Hjemmeluft og Bossekopberget, koblet mot Bossekop sentrum gjennom akser som foreslått i mulighetsstudiene.

7. **Bossekopfjæra:** Sikre Bossekopfjæra som allment tilgjengelig friområde, med badeplass og fellesfunksjoner som foreslått i mulighetsstudiene.
8. **Transformasjonsområde på skiferkaia:** Skiferkaia/Skiferlagets arealer langs Strandveien settes av til fremtidig transformasjonsområde med krav om detaljregulering. Området skal inneholde en blanding av funksjoner som blant annet er mer publikumsrettede, og som vil gi Bossekop sentrum og Alta en mer urban kontakt med sjøen. Innholdet i området og hvordan området deles opp bestemmes nærmere gjennom arbeidet med områdereguleringen.
9. **Parkering i kjeller:** Krav om parkeringskjeller i nye bygg
10. **Felles p-anlegg:** Det settes av et areal som kan benyttes til felles parkeringsanlegg for bedrifter i området.
11. **Bilfrie fellesarealer:** Det tilrettelegges for gode, bilfrie fellesarealer i sentrumsområdet som park med lekearealer, torgplass.
12. **Designmanual:** Med utgangspunkt i innspillene fra mulighetsstudien utarbeides det en designmanual for Bossekop sentrum som omhandler blant annet materialbruk og fargebruk for bebyggelse og møblering av uterom.

G. Prinsipper for Områderegulering for Bossekop, jf. Planutvalgets vedtak PS 68/17 av 30.11.2017. Kort oppsummert:

1. **Høy utnyttelsesgrad:** Det legges til grunn høy utnyttelsesgrad for arealene sentralt i Bossekop
2. **Konsentrert utbygging:** Det tilrettelegges for framtidig konsentrert utbygging av boliger i Bossekop sentrum og randsonene
3. **Fortau:** Det etableres fortau langs kommunalt veinett i Bossekop
4. **E6:** E6 strammes opp og gjøres smalere
5. **Rundkjøring:** Det etableres rundkjøring i Bossekopkrysset.
6. **Stenge avkjørsler mot E6:** Eksisterende kryss og avkjørsler langs E6 på strekningen Skiferveien til Bossekopkrysset fjernes. Det etableres ny adkomst via kommunalt veinett.
7. **Stenge kryss:** Eksisterende kryss på nordsiden av E6 mellom tidligere Rema 1000 og Cirkel K fjernes. Det etableres ny adkomst via Strandveien.
8. **Kobling sentrum-skiferkaia:** Det er viktig at koblingen mellom sentrumskjernen og Skiferkaiområdet vies stor oppmerksomhet i det videre planarbeidet, da det er en klar målsetning at sentrumsområdet i fremtiden skal ha en nærmere tilknytning til sjøen enn det har i dag.
9. **Alternative løsningsforslag:** Planutvalget støtter forslaget om å etablere en miljøgate langs E6, noe som innbefatter sanering av avkjørsler langs sydsiden av E6. Det er viktig at man i forbindelse med utredningen av nye internvegløsninger langs sydsiden av E6 utarbeider alternative løsningsforslag og involverer de berørte grunneierne og næringsdrivende på en inkluderende måte.
10. **Kombinerte formål:** Det anbefales at man innenfor de 16 ulike delområdene vurderer økt bruk av kombinerte arealbruksformål, spesielt innenfor de områdene som ligger nærmest innenfor sentrumskjernen, da dette vil bidra til å gi planen større fleksibilitet.
11. **Delområde 8:** Når det gjelder område 8 (område sør for R6), anbefales det at det gjøres presiseringer om at det ikke tillates nærings- /forretningsvirksomhet som genererer store trafikkmengder, eksempelvis kolonialbutikker.

H. Strategi Skiferkaia/Europan 14, jf. planutvalgets vedtak PS 10/18, 04.04.2018

Planutvalget har på bakgrunn av framlagt drøftingsnotat om arealbruk på skiferkai-området gitt sin tilslutning til administrasjonens forslag til arealbruksstrategi:

1. Blandet arealbruk (mixed use)
2. Langsiktig perspektiv og trinnvis utbygging
3. Utbyggingsrekkefølge og inndeling av områder med felles plankrav
4. Felles plankrav for området Samskipnaden/Skorpen
5. Gode offentlige kommunikasjonsforbindelser mellom Skiferkaia-området og Bossekop sentrum
6. Føringer for kommunens deltakelse i opparbeiding av infrastruktur
7. Bruk av kaianlegget øst i området videreføres



Figur 2 Skiferkaia-området som har inngått i European-konkurransen. Se avgrensning av European-området i figur 7.

Etter offentlig ettersyn er det gjort vesentlige endringer i planforslaget for dette området. Disse er nærmere redegjort for i kapittel 3.5.

2 PLANOMRÅDET

2.1 Oversiktskart

Bossekop er bydelssenteret for Alta by, vest. Stedet starter ved Altafjorden i nord/vest, og stiger opp til det sentrale Bossekop, der det flater ut med torget som et sentralt midtpunkt. Midt gjennom området går E6 Altaveien og deler bydelen i to. Planområdets utstrekning er vist i figuren under. Figuren viser også «hullene» der områdereguleringen ikke gjelder. Her videreføres eksisterende reguleringsplaner helt eller delvis.



Figur 3 Planområdets lokalisering i Alta. Planavgrensningen vises med blå stiplet linje.

2.2 Historisk tilbakeblikk



Figur 4 Bossekopmarkedet i eldre dager. Kilde: Digitalt museum/Verdensarvsenter for bergkunst Alta museum IKS

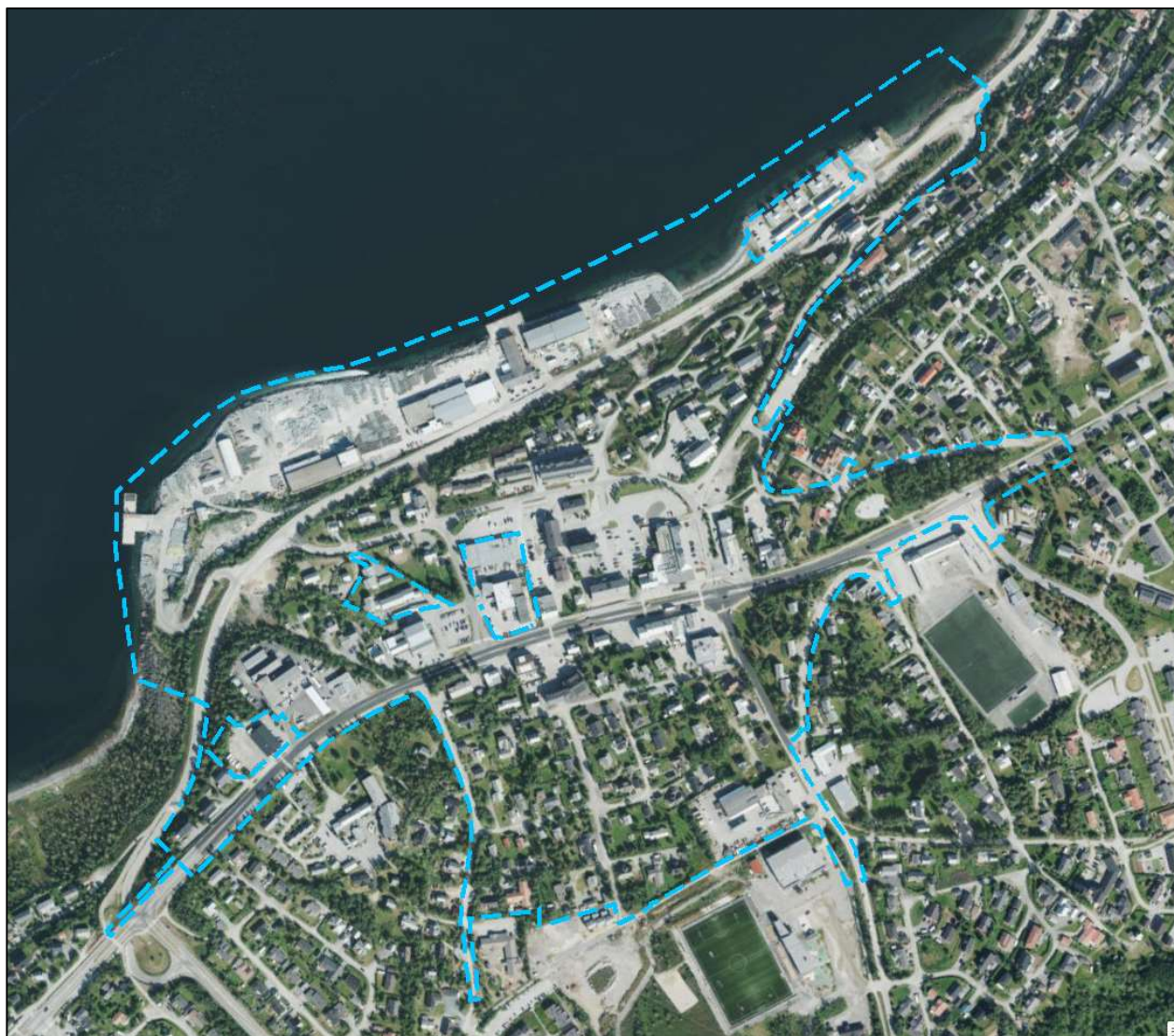
Bossekop har alltid hatt sin hovedfunksjon innen handel og utveksling av tjenester, herunder omlasting mellom land og vann. Stedet har under sin langsomme vekst fra slutten av 1700-tallet vært sterkt knyttet til havna. Etter hvert utviklet området seg langs veien opp fra stranda, og med etterkrigstidas nye reguleringer startet Bossekop sentrum på sitt «andre liv» i en planlagt struktur langs hovedveien, mens forbindelsen til havna etter hvert ble borte. «Privatbilrevolusjonen» ble forutsett i planen av 1972, men de langsiktige konsekvensene for sentrum som handelssted og møteplass var vanskelig å forutse.

I starten av sitt «tredje liv» som Bydelssenter, står Bossekop i en uklar situasjon, under endrede forutsetninger for handel og tjenester. Generelt gjelder dette store strukturendringer i de siste 15-20 årene i måten detaljhandelen foregår på. Økningen i bilbruk er en del av dette bildet, og en av konsekvensene er at Altaveien/E6 ikke lenger er en gate det er attraktivt å vende publikumsfunksjoner mot. Strukturendringene, med satsingen på utvikling av Alta sentrum som hovedsenter, har tatt aktivitet fra Bossekop. Både mangfoldet og lokalt preg er svekket ved at store økonomiske og fysiske enheter erstatter de små og lokale virksomhetene.

Utfordringen er å finne fram til en tilpasning under disse endrede forutsetningene, som gjør at Bossekop også i framtida kan ha både senteridentitet og senterfunksjoner, og samtidig kan fungere som sosialt møtepunkt.

2.3 Dagens bruk

2.3.1 Oversiktsbilde



Figur 5 Planavgrensning på ortofoto fra juli 2014.

2.3.2 Boligbygging

Boligutbyggingen i Alta har vært, og er fortsatt høy, men dette gjelder ikke i samme grad for Bossekop-området. Foruten konsentrert boligutbygging på Breverud ved BUL stadion og bak Fagtrykk, har det vært begrenset med utbygging av nye boliger i/i nrområdet til Bossekop. Det er imidlertid nylig realisert et konsentrert boligprosjekt i Skaialuft, samt at det er vedtatt en reguleringsplan for nye boliger ved det tidligere Mathilassi snekkeri langs Thomasbakkveien.

2.3.4 European og anbefalt strategi for omforming av Skiferkai-området

Det gjøres innledningsvis oppmerksom på at det etter høring og offentlig ettersyn er valgt en annen strategi for dette området enn det som i tidlig planfase har vært lagt til grunn. Det vises her til planbeskrivelsens kapittel 3.5.

Det store sjønære arealet i planområdet brukes i hovedsak av Alta Skiferbrudd som lagringsplass for sine produkter og kai til utskipning. I en tidlig fase av planarbeidet signaliserte bedriften et ønske om å utrede mulighetene for å flytte virksomheten sin bort fra Bossekop til en ny lokalitet. Områdets størrelse (ca. 80 daa) og den sentrale beliggenheten åpnet for en unik mulighet for at man gjennom en områderegulering kunne tenke helt nytt for utvikling av det store området. Øvrige grunneiere i området er Felleskjøpet, Studentsamskipnaden, Jan Skorpen, Felleskaia AS og Alta kommune. For å sikre et bredt tilfang av ideer for hvordan området kunne utvikles, ble Skiferkaia, i et samarbeid mellom Skiferlaget og Alta kommune, våren 2016 meldt på i European-konkurransen. European er verdens største arkitektkonkurranse for unge arkitekter, landskapsarkitekter og planleggere. Tema for European 14 var Productive Cities. Planutvalget tok våren 2018 stilling til hvilke føringer denne konkurransen skulle gi til planarbeidet for Bossekop bydelssenter. Dette er kommentert punktvis under. Se for øvrig nærmere redegjørelser i vedlegg 7.8 «Skiferkaia. Planprinsipper vedtatt av Planutvalget 04.04.2018»



Figur 7 Avgrensningen i gult viser området som har inngått i European-konkurransen. Området er på ca. 80 daa.

1. Blandet arealbruk

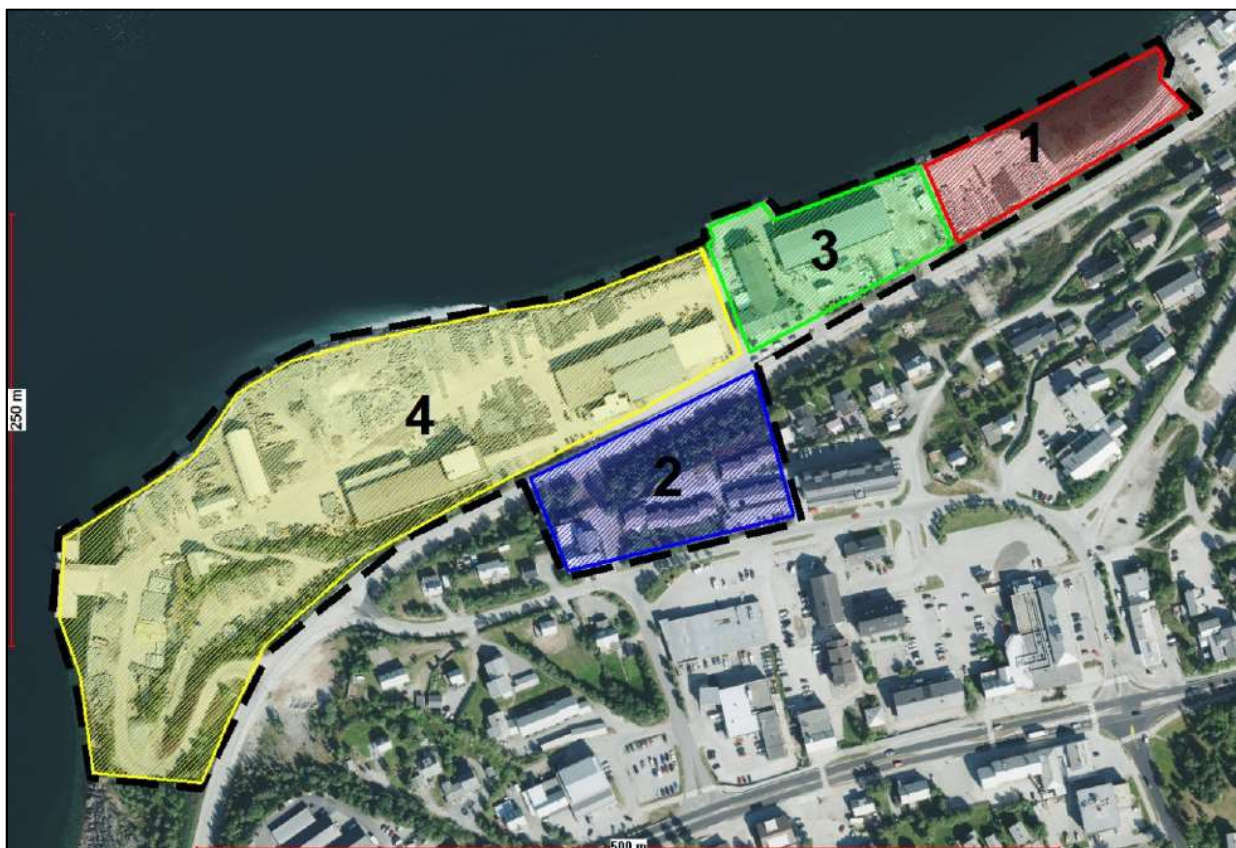
Det legges opp til en variert og sammensatt arealbruk som skal bidra til å skape en levende bydel som folk ønsker å oppholde seg i. Hovedsakelig tenker kommunen seg en kombinasjon av bolig- og næringsformål, supplert med andre formål som egner seg i et sentrumsområde, med boliger, herunder forretninger, kontorer, tjenesteyting, idrett og fritids- og turistformål.

2. Langsiktig perspektiv og trinnvis utbygging

Transformasjon av området fra tradisjonell industri/tyngre virksomheter til mer sentrumsvennlig arealbruk bør/må ha en langsiktig horisont, og bygges ut trinnvis iht. behov. Dagens enkle industribygg forventes på denne bakgrunn også å kunne fungere godt på midlertidig basis i en rekke år framover.

3. Utbyggingsrekkefølge og inndeling av områder med felles plankrav

På kartutsnittet under vises det som kommunen anser som en naturlig utbyggingsrekkefølge.



Figur 8 Utbyggingsrekkefølge og plankravsområder for Skiferkai-området og tilstøtende arealer

Innenfor område 1 (i reguleringsplanen benevnt D5 Strandtomta) og 2 (benevnt B4 Studentsamskipnaden/Skorpen) er det på planleggingstidspunktet grunn til å tro at det kommer i gang nye prosjekter på kortere sikt. Private planinitiativ ansees å kunne behandles hver for seg på de to områdene. På område nr. 3 (benevnt D4 Felleskjøpet) er det nylig gjort utbygginger, og

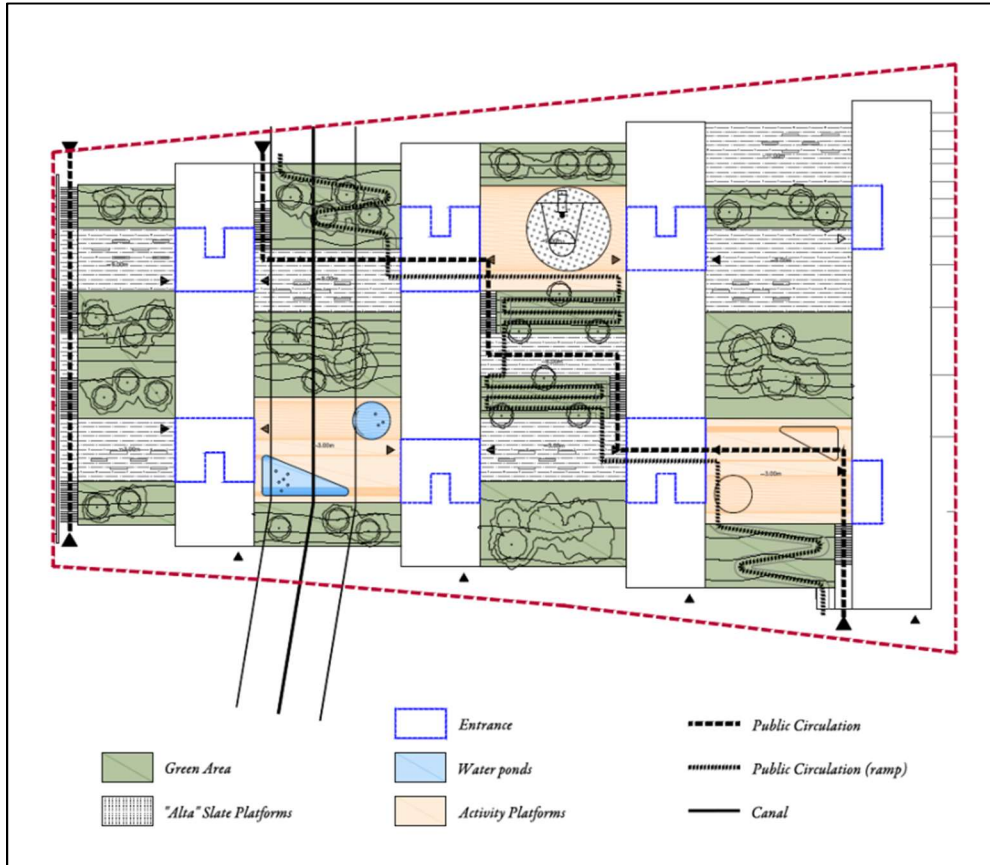
en ev. transformasjon her vil i tilfelle ligge lengre fram i tid. På område 4 (benevnt D3 Skiferkaia) vil et transformasjonsprosjekt være avhengig av at dagens drift blir flyttet til ny lokalitet. I utgangspunktet er det samlet plankrav på området. Her bør det imidlertid kunne tillates næringsetableringer av midlertidig karakter uten at plankravet utløses. Ved planer om større utbyggingstiltak av mer permanent karakter, eksempelvis boliger, forretninger, kontorer osv. må det utarbeides detaljregulering.

4. Område 2 – Samskipnaden/Skorpen (B4)

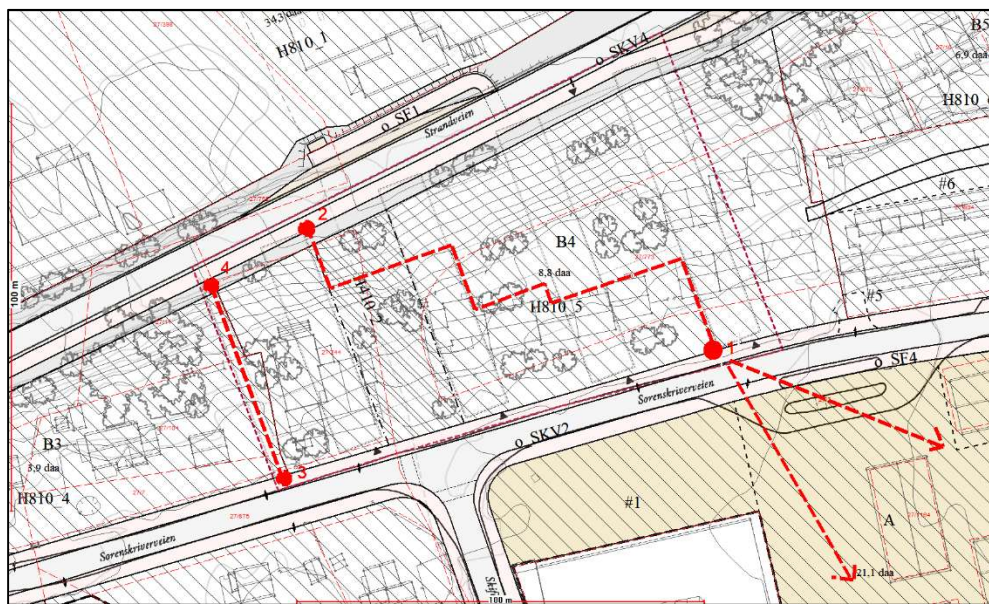
På plankartet er dette området nummerert som felt B4. Som nevnt over, forutsettes det utarbeidet detaljregulering før tiltak kan realiseres i området. I dette området forutsettes det etablert boligblokker i lamellformasjon, hvor det tillates mer publikumsrettede funksjoner i første og andre etasje mot tilstøtende vegnett Sorenskriverveien/Bossekopveien. Dette må videreutvikles i egen detaljreguleringsprosess, hvor viktige forhold som bl.a. ganglinjer/ snarvegforbindelser mellom sentrumskjernen og strandsonen ivaretas. Men som utgangspunkt kreves det i bestemmelsene at konseptet under skal ligge til grunn for detaljert løsning.



Figur 9 B4 - Konsept som skal ligge til grunn for utbygging. Illustrasjon: Re-Meaning



Figur 10 B4 - Foreløpig illustrasjonsplan. Illustrasjon: Re-Meaning



Figur 11 B4 - Kommunikasjonslinjer gjennom området mellom torget og Strandveien. Illustrasjon: Re-Meaning

5. Kommunikasjonsakser for myke trafikanter

Det er viktig å sikre gode offentlige forbindelser mellom Skiferkai-området og sentrumskjernen. Det samme gjelder internt på Skiferkai-området, hvor det fortrinnsvis ønskes tilrettelagt for mest mulig ubrutte linjer for fotgjengere og syklistler langs sjø. Dette er hensyn som kommende reguleringsplaner må ivareta.



Figur 12 Prinsippskisse som viser viktige akser for myke trafikanter, og som forventes ivarettatt i kommende detaljreguleringsprosesser.

6. Offentlige funksjoner og infrastruktur, og kommunal deltakelse i utvikling av området

Det er behov for en rekke nye investeringer i teknisk og sosial infrastruktur i Bossekop, herunder VVA, parker, tog, trafikale tiltak mm. Alta kommune vil måtte ta stilling til sin rolle og sitt ansvar i forhold til disse tiltakene i konkret detaljreguleringsprosesser. Forbindelseslinjene nevnt i pkt. 5 over er imidlertid et tiltak kommunen ser for seg å måtte ta et særlig ansvar for.

7. Utskipningskaia

Kaia mot vest i området (jf. felt F2 i plankartet) benyttes til utskipning av sand og grus. Det er gjort en rekke investeringer på vegnettet ellers i Alta for å sikre denne utskipningsmuligheten, som heller ikke vurderes å generere unødig støy til nærområdet. Det er derfor Altaskifer AS sitt ønske at denne kaia videreføres i framtidig detaljregulering.

2.3.5 Uterom

Uterommene i Bossekop har et «barskt» preg, med mye asfalt og parkering, lite opparbeiding og manglende beskyttelse mot vær og vind. Haraldparken og deler av torget er unntak her. Det mangler gode felles uteoppholds- og aktivitetsområder både for barn og voksne i sentrumsområdet. På tross av flott beliggenhet mot fjorden er det ingen gode uterom med utsikt mot sjø. En liten del av den opprinnelige fjæra er intakt, men det er kronglete å komme seg dit fra sentrum.



Figur 13 Glimt fra uteområder i Bossekop



Figur 14 Hva det kan bli.. Illustrasjon: April arkitekter m.fl. Fra mulighetsstudiene.

2.5 Eiendomsforhold

I planområdet inngår en rekke offentlige og private eiendommer. Liste over matrikkelnummer til direkte berørte eiendommer og naboer/gjenboere er tatt med i vedlegg. De som var registrert som hjemmelshavere på tidspunktet ved varsel og høringer er tilskrevet. I samme vedlegg finnes også oversikt over eiendommer hvor planforslaget forutsetter endringer i eiendomsforhold/bidrag til veggrunn m.m. Planens implikasjoner for berørte eiendommer er for øvrig nærmere redegjort for i planbeskrivelsens kapittel 3.4 Se også ulike illustrasjoner i vedlegg.



Figur 16. Eiendomskart med planavgrrensning i blått (av plasshensyn vises kun de største teigene med gnr./bnr.) Eiendomsgrenser er vist med røde linjer.

3 PLANFORSLAGETS HOVEDGREP

Det gjøres innledningsvis oppmerksom på at det etter høring og offentlig ettersyn er valgt en annen strategi for områdene langs sjø, herunder Skiferkai-området enn det som i tidlig planfase har vært lagt til grunn. Det vises her til kapittel 3.5.

3.1 Planens dokumenter

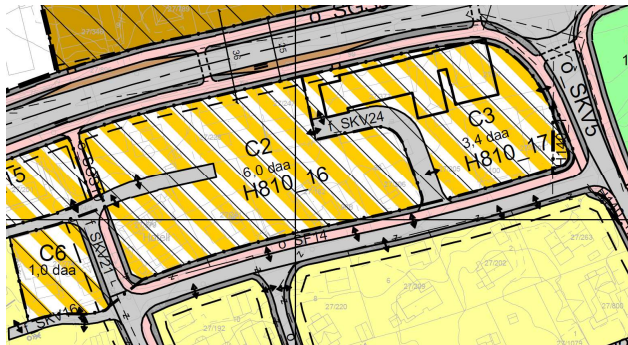
Planforslaget fremmes for andre gangs høring og offentlig ettersyn i to alternativer. Det er utarbeidet to sett med plankart, alt. 1 og alt.2. Reguleringsplanen består da av følgende dokumenter:

1. Plankart (to separate kart for hhv. alt 1a og 1b)
2. Planbestemmelser
3. Planbeskrivelse med vedlegg

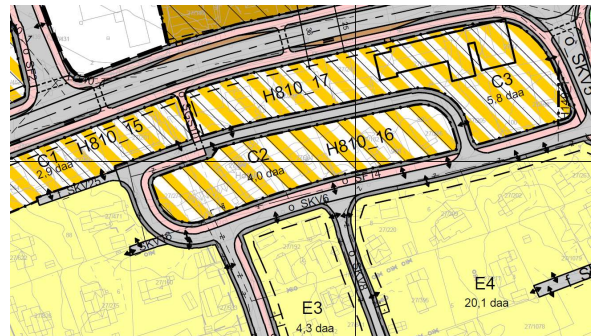
3.2 Planforslagets alt. 1 og 2 ved høring og off. ettersyn

Planforslaget ble til (første gangs) høring og offentlig ettersyn utlagt i to alternativer. Forskjellen mellom disse var adkomstløsningene for eiendommer som i dag har adkomst fra Altaveien på sørsiden av E6. Se kartutsnitt under.

Alternativ 2 (ringveiløsningen) er det etter høringsperioden vurdert å ikke gå videre med. I stedet sees det nå heller på to varianter av alternativ 1; 1a) tilsvarende opprinnelig alternativ 1 med kun gang- og sykkelveg mot E6, og 1b) kjøreveg og g/s-veg mot E6. Disse alternativene er nærmere beskrevet i planbeskrivelsens kapittel 3.5 og 6.



Figur 17 Alternativ 1 ved (første gangs) høring og offentlig ettersyn i 2020.



Figur 18 Alternativ 2 ved (første gangs) høring og offentlig ettersyn i 2020.

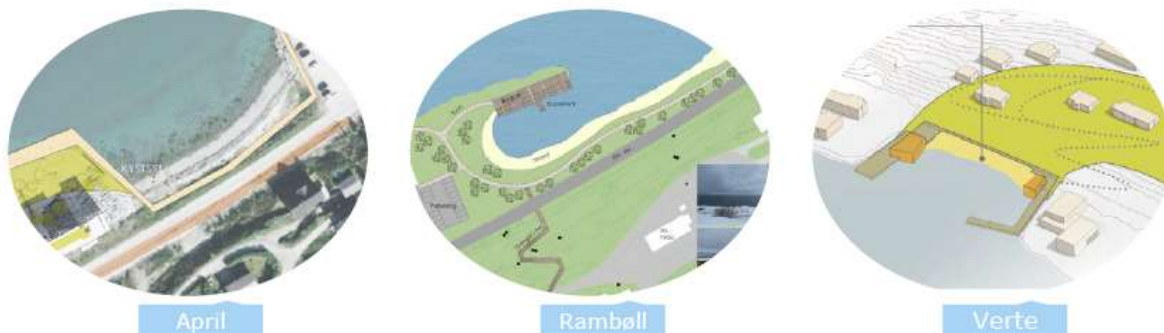
3.3 Hovedgrep

3.3.1 Generelt

Områdereguleringer er overordnede og grovmaskede reguleringsplaner, og fokuset har derfor vært på å legge rammer som skal følges nærmere opp i detaljreguleringer eller vurderinger i byggesaker. Fysisk struktur, byggetiltak og arealbruk er bare tre av flere tenkbare virkemidler, men det er kun disse redskapene som kan styres gjennom områdereguleringen.

Med øye for historien og stedstilpassede kvaliteter i bygningsmiljø og uteområder, er det søkt etter løsninger som gjør at Bossekop bydelssenter utvikles i bærekraftig og urban retning med økt konsentrasjon av boliger, handel, tjenesteyting og arbeidsplasser.

Et viktig prinsipp i planarbeidet har videre vært å etablere god kontakt mellom sentrumskjernen og sjøen. Dette har påvirket hvor forbindelseslinjer for fotgjengere er lagt, og på hvilken måte ny bebyggelse skal organiseres (sikring av siktlinjer mellom bebyggelsen), og hvor de ulike områdene har adkomst. Det er også avsatt areal til ny strandpromenade for å bedre tilgang til og ferdsel langs sjø.



Figur 19 Utsnitt av mulighetsstudiene for området Bossekopfjæra.

Framtredende landskapselementer i Bossekop søkes bevart. Tidstypisk og godt bevart arkitektur fra gjenreisningen av Bossekop skal så langt som mulig bevares eller tas hensyn til i planleggingen av ny bebyggelse og anlegg.

Bossekoptorget planlegges som møtested for bydelens befolkning - til nytte og glede. Historiske linjer for Bossekopmarkedet er trukket mht. utformingen av torget. Fra torget strekkes en ny akse for myke trafikanter mot fjorden og Skiferkaia, sistnevnte som fremtredende transformasjonsområde jf. European 14-bidragene.

Altaveien planlegges med ulike miljø- og fartsreduserende tiltak (en tilpasset versjon av Miljøgate), og med rundkjøring i Bossekopkrysset for å ivareta trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Planen søker å knytte sentrum bedre til sine omgivelser:

12. til fjorden og stranda, eventuelt også til boliger og andre funksjoner i strandsonen.
13. til BUL-huset og idrettsbanene, som er det andre sosiale knutepunktet i Bossekop.
14. til Alta sentrum.



Figur 20. Illustrasjoner fra mulighetsstudiene

3.3.2 Plankrav og kombinasjon av formål

Et gjennomgående trekk ved planforslaget er at det stilles krav om detaljregulering for de fleste områdene som er avsatt til bebyggelse og anlegg. Samtidig åpnes det for stor grad av fleksibilitet i arealdisponeringen gjennom bruk av kombinerte formål. Dette har vært et sentralt innspill fra medvirkningsprosessene i tidlig fase, samt fra planutvalg og kommunestyre.

3.3.3 Fortetting og høyere bebyggelse

Et sentralt grep i reguleringsplanarbeidet er økt konsentrasjon i alle typer utbyggingsområder. Antall etasjer må vurderes nærmere på detaljreguleringsnivå, men det er satt maks gesimshøyder som kan åpne for 5-6 etasjer, avhengig av område og formål som skal inn i bygget. Se nærmere redegjørelser for det enkelte delområde i kapittel 5.

Planens boligpotensial er grovt beregnet til 2000 boenheter. Dette vil avklares nærmere gjennom detaljregulering, og vil sterkt avhenge av valgt utbyggingskonsept for det enkelte kvartal.

3.3.4 Trafikk og teknisk infrastruktur

Gate-/veistruktur, teknisk infrastruktur og overvannshåndtering skal ha miljøvennlige, trafikksikre og klimatilpassede løsninger. Bossekops transportprofil skal ivareta god trafikkflyt, og prioritere kollektivtransport, gange og sykling. Planforslaget forutsetter etablering av rundkjøring på E6 Altaveien i Bossekop, til erstatning for dagens kryssløsning. Samtidig foreslås det å sanere direkteavkjørsler til E6, som en konsekvens av at det etableres separate og sammenhengende gang- og sykkelveger på begge sidene av E6 gjennom Bossekop. E6 oppgraderes med et 2 meter bredt grøntareal som fysisk skille mellom kjørefeltene. Kommunale veier planlegges oppgradert med sammenhengende fortausløsninger.

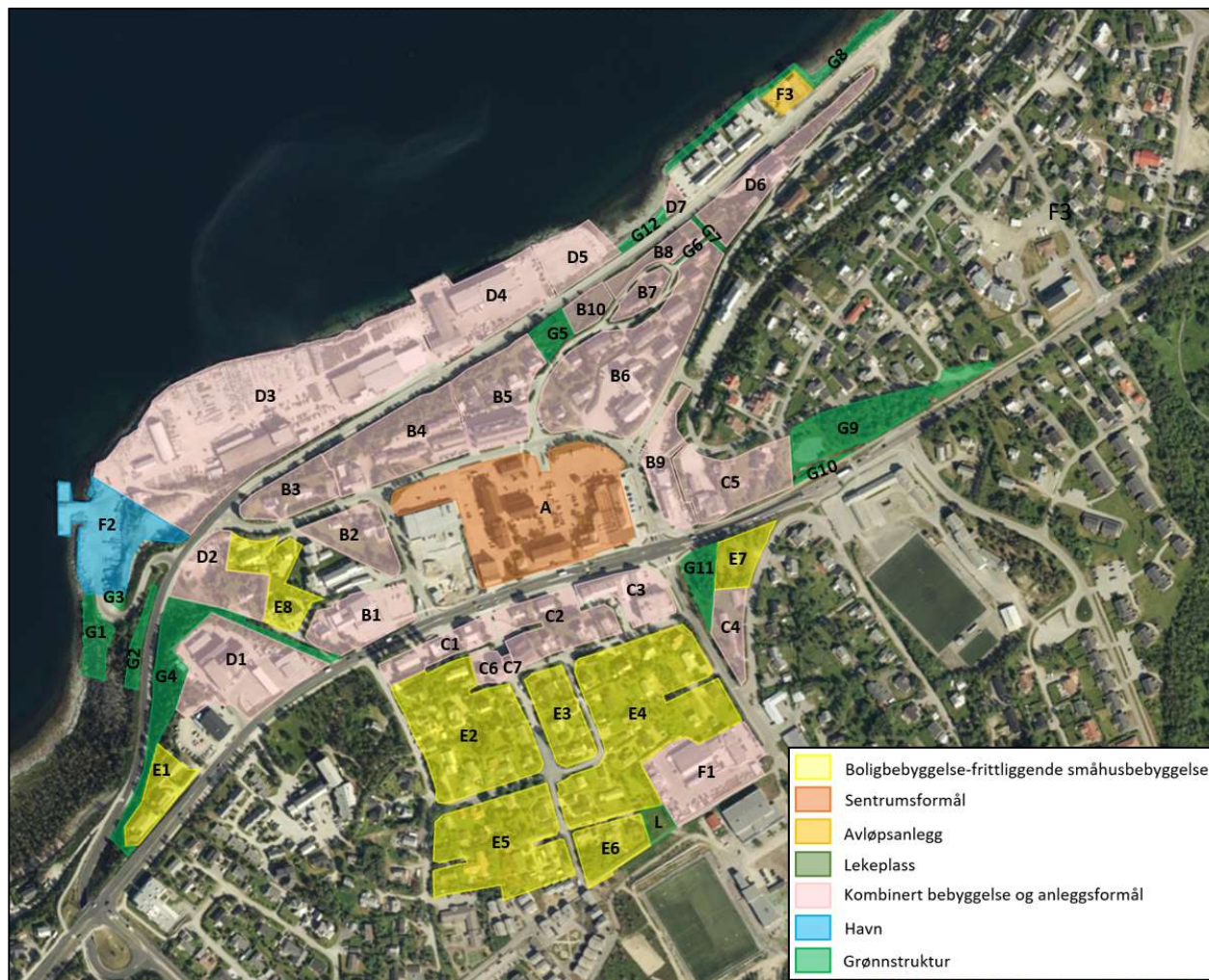
Se kapittel 5.13 og 5.14 for nærmere redegjørelser.

3.3.5 Parkering

Parkering forutsettes i størst mulig grad lagt under bakken i parkeringskjeller. Det forutsettes utarbeidet detaljreguleringer for de fleste feltene, og parkeringsbehov/-løsninger må fastsettes nærmere her.

3.4 Delområder

I dette kapitlet presenteres dagens bruk og foreslåtte løsninger for de ulike delområdene som framkommer på figuren under. En nærmere beskrivelse av de enkelte feltene følger under. I bestemmelsene kapittel 3 følger en fullstendig oversikt over hvilke formål som tillates i de ulike feltene. Figurene i kapittel 3.4 viser løsningene som lå ute til høring og offentlig ettersyn. I kapittel 3.5 presenteres endringene som fremmes for fornyet høring og offentlig ettersyn.

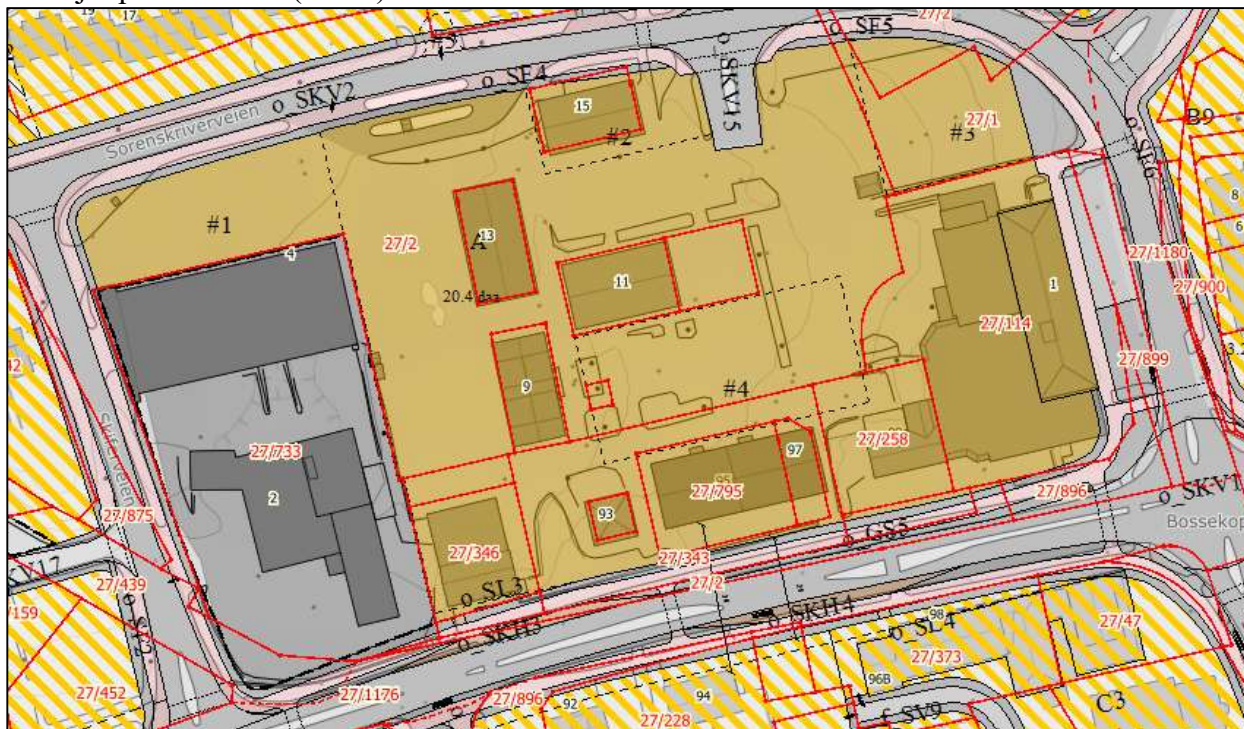


Figur 21 Planforslagets inndeling i delområder etter funksjon jf. tegnforklaringen.

A: Bossekoptorget

Dagens bruk: Delområde A omfatter det meste av sentrumskjernen i Bossekop, jf. oransje farge i figuren under. Deler av arealet har vært gjenstand for egen, parallell planprosess (Skiferveien 2-4). Dette arealet er vist med grå skravur. Området avgrenses av E6 i sør, Bossekopveien i øst, Sorenskriverveien i nord og Skiferveien i vest. I delområde A finner vi ulike forretninger, kiosk, apotek, frisør, kontorvirksomhet, tjenesteyting, torg, parkeringsplasser og noe boligformål

(leiligheter). Høydemessig ligger dagens bebyggelse i sentrumskjernen av Bossekop på typisk 2 – 3 etasjer pluss ev. loft (saltak).



Figur 22 Sentrumskjernen i Bossekop. Eiendomsgrensene er vist med røde linjer. Matrikelnr. (gnr./bnr.) er påført.

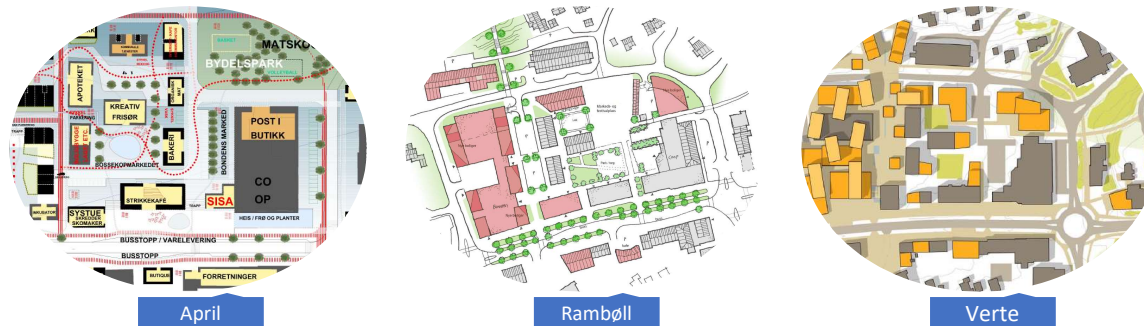
Planforslag: Området er regulert til «Sentrumsformål». Herunder inngår bolig (blokk)-tjenesteyting-kontor-forretning inkl. dagligvarer-kjøpesenter-hotell. Planforslaget legger opp til en forsterking av dagens bruk, med publikumsrettet virksomhet i første etasje, og boliger over. Dersom det skal etableres kjøpesenter innenfor planavgrensningen, er det i delområde A dette tillates å skje.

Det er særlig tre felt mot Sørenskriverveien som vurderes å egne seg for høyere bebyggelse. Disse er tatt inn i planforslaget som bestemmelsesområde #1, #2 og #3. Her åpnes det for etablering av 6-7 etasjer.

Fasade og tak på det gamle samvirkelaget ønskes videreført som tidstypisk og godt bevart arkitektur fra gjenreisningstiden. Kvartalet forutsettes videre utfyllt mot vegformålet i størst mulig grad – effektiv arealutnyttning og klarere definisjon av kvartaler og gateløp.

Det skal tilrettelegges for gode, bilfrie arealer i sentrumsområdet som f.eks. park, lekeareal og torgplass. I dette ligger både hensynet til Bossekop som historisk markeds plass og videreutvikling av dette, men også behovet for uteoppholdsareal og lekeareal gitt strategien om flere boliger i sentrum. Mulighetsstudiene som ble utarbeidet i oppstarten av planarbeidet illustrerte ulike løsninger for det sentrale torget/parken når det gjelder bygningsvolumer og -typologi, jf.

figuren under. Det vises for øvrig til nærmere redegjørelser om konseptvurderinger og valg i planbeskrivelsens vedlegg.

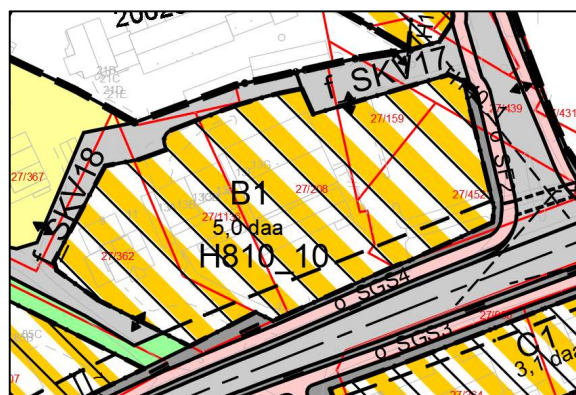


Figur 23 Utsnitt fra de tre mulighetsstudier for sentrumskjernen i Bossekop (2016)

B1: Skiferveien 7 m.fl.

Dagens bruk: Tidligere Rema 1000, elektriker-bedrift, bolig og kommunal p-plass.

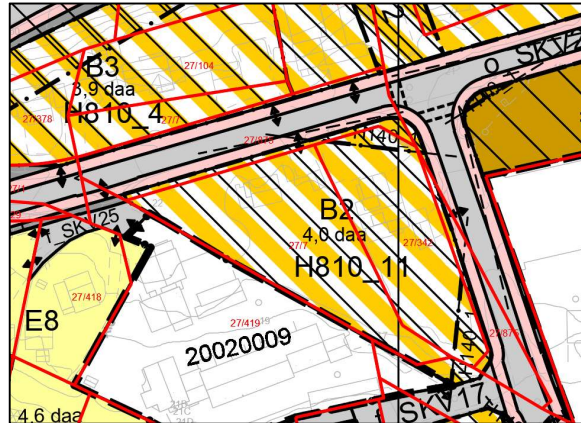
Planforslag: Utviklingsområde som kvartalsbebyggelse. Formålsmålskombinasjon mellom boligblokker-tjenesteyting-kontor-industri/håndverk-forretning (inkl. dagligvarer)-hotell-bevertning. Dagens adkomst til E6 forutsettes stengt når SKV 17 og 18 er etablert. Se også kapittel 3.5 for justeringer av løsningene i dette området etter høringsperioden.



B2: Sorenskriverveien 17–19

Dagens bruk: To større eneboligtomter.

Planforslag: Utviklingsområde som kvartalsbebyggelse. Formålskombinasjon som for B1.

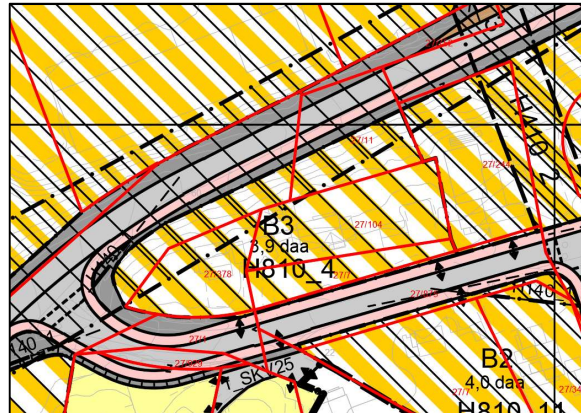


B3: Sorenskriverveien 44–46

Dagens bruk: To eneboligtomter.

Planforslag: Utviklingsområde som kvartalsbebyggelse. Formålskombinasjon som for B1.

Se også kapittel 3.5 for justeringer i dette området etter høring og offentlig ettersyn.

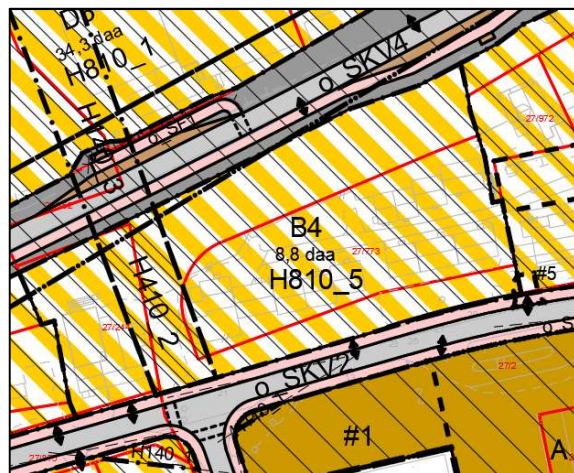


B4: Sorenskriverjordet

Dagens bruk: Studentboliger og bolig i tidligere Skorpens bakeri.

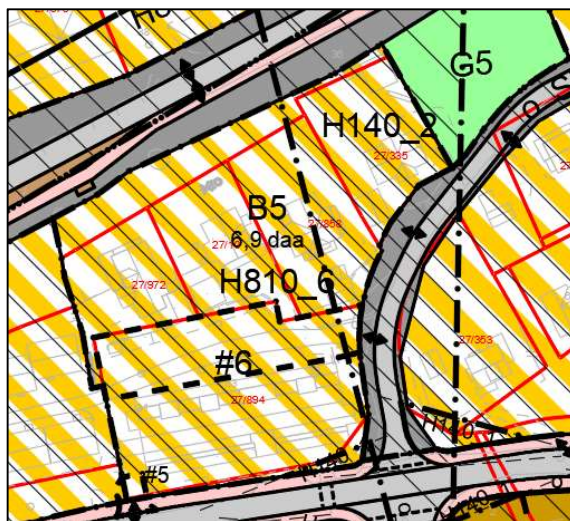
Planforslag: Utviklingsområde som kvartalsbebyggelse. Formålskombinasjon som for B1.

Det er tatt inn en hensynsone (H140_2) som skal sikre siktelinje/frisikt fra Sorenskriverveien mot sjøen, og mulig gjenåpning av bekk i bakken mot Strandveien.



B5: Torgsenteret, Alma Halses vei
Dagens bruk: Bygård (Torgsenteret) og eneboliger i bakkekanten mot nord. Fellesområder med adkomst og parkering i mellomrommet, jf. bestemmelsesomr. #6.

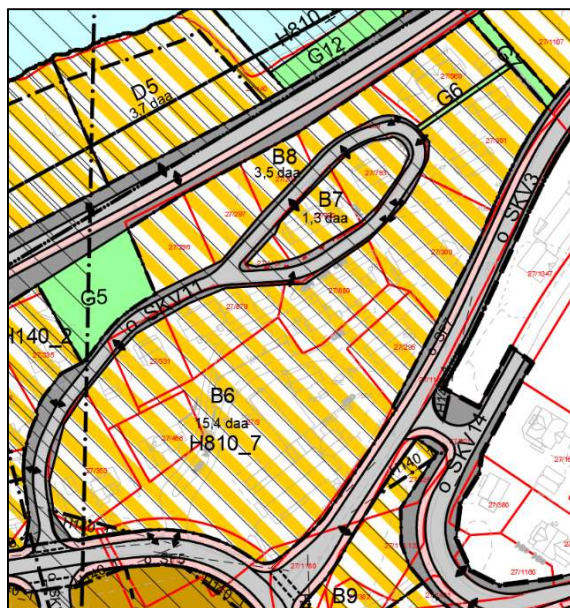
Planforslag: Utviklingsområde som kvartalsbebyggelse. Gjeldende reguleringsplan erstattes/oppheves. Formålsskombinasjon som for B1.



B6–8: Betania-området samt Alma Halses vei

Dagens bruk: Institusjon (Betania) med boligbebyggelse (eneboliger og rekkehus). Noen ubebygde tomter.

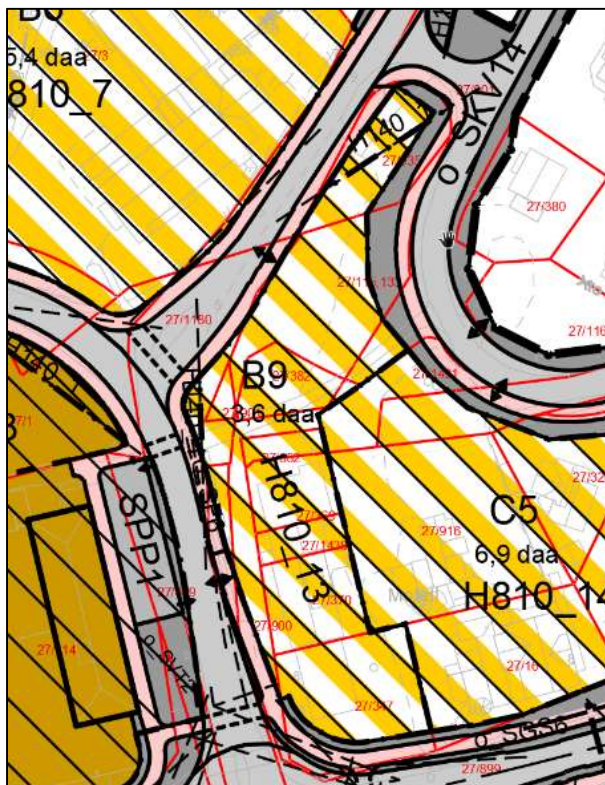
Planforslag: Utviklingsområde som kvartalsbebyggelse. B6 har samme formålsskombinasjon som B1. I B7 og B8 er følgende formål tillatt: boligblokker, tjenesteyting, kontor, hotell og bevertning. Det er lagt inn areal til snarvei (G6) mot forbindelsen mellom Strandveien og Bossekopveien (G7). Det er innført plankrav for B6, B7, B8, G6 og SKV11. Se også kapittel 3.5 for justeringer i plankravet etter høring og offentlig ettersyn.



B9: Bossekopveien 2–8

Dagens bruk: Bensinstasjon, tannlege, kontor. Tidligere forretning, bank med leiligheter over.

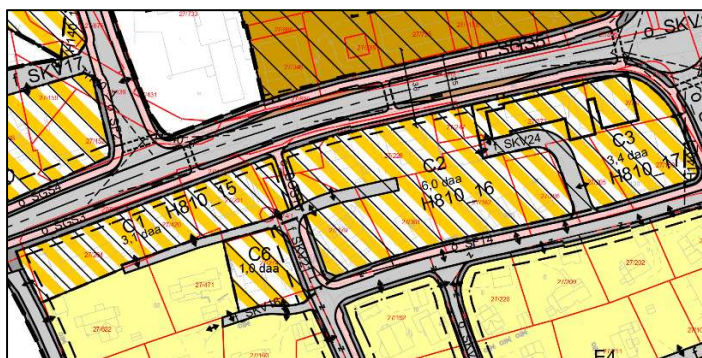
Planforslag: Utviklingsområde som kvartalsbebyggelse. Tillatte formål er boligblokker, tjenesteyting, kontor, industri/ håndverk/lager, forretning (inkl. dagligvarer), hotell og bevertning. Planlagt rundkjøring i Bossekop-krysset vil gjøre det krevende å videreføre bensinstasjon-driften. Detaljregulering må sikre gangforbindelse (snarvei) til Fogdebakken som i dag, nord for bygningsrekka. Denne sikrer forbindelse til torget. Det pågår planarbeid på for kvartal C5. Dette forutsettes også å hensynta potensialet på B9. Konseptskisser for C5 finnes i vedlegg.



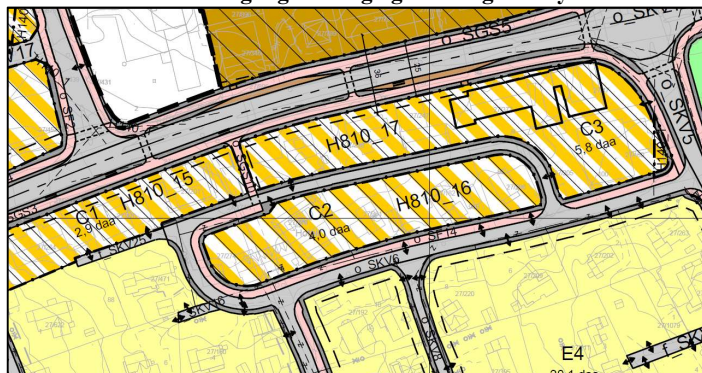
C1–3: Altaveien mot Breverud

Dagens bruk: Bolig, kulturnæring, tjenesteyting, kontor, hotell, forretning mm.

Planforslag: Utviklingsområde som kvartalsbebyggelse. Formålsskambinasjon mellom bolig (blokk)-tjenesteyting-kontor-industri/håndverk/lager-forretning-hotell-bevertning. Bebyggelsens fasader nærmest Bossekopkrysset bevares som tidstypisk og gode eksempler på arkitektur fra gjenreisningstiden. Alle dagens adkomster til E6 stenges og erstattes av adkomst via Breverud og ny rundkjøring til E6. Alt. 2 medfører videre at bolig på 27/274 må rives. Se også kapittel 3.5 og 6 for justeringer av alternativene etter høring og offentlig ettersyn.



Alternativ 1 ved første gangs høring og offentlig ettersyn

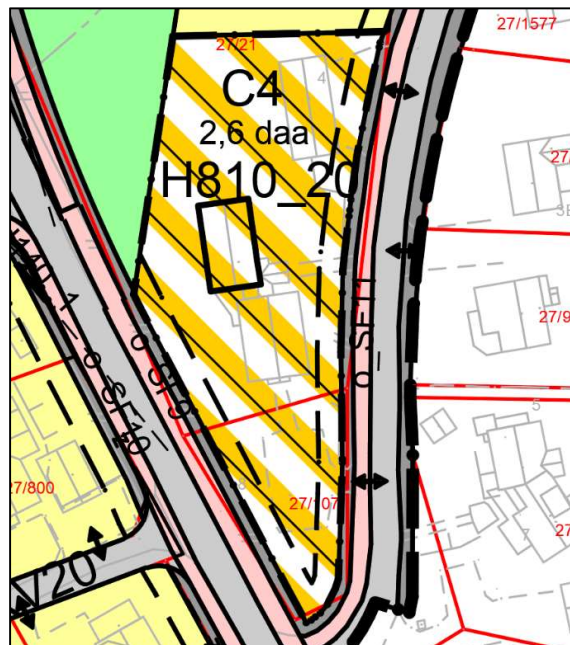


Alternativ 2 ved første gangs høring og offentlig ettersyn

C4: Skogforvalterveien 8

Dagens bruk: Finnmarkseiendommens kontorer og utstyrsgarasje.

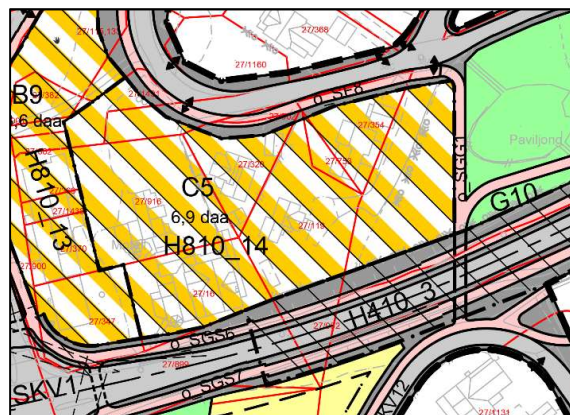
Planforslag: Delvis utviklingsområde, men med begrensninger på grunn av at fasader og tak på kontorbygningen (den eldste delen) bevares som tidstypisk og godt bevart arkitektur fra gjenreisningstiden. Formålsskambinasjonen åpner for bolig (blokk)-tjenesteyting-kontor-forretning-hotell.



C5: Fogdebakken

Dagens bruk: Eneboliger og tidligere hotell (Thon/Vica). Det er fremmet et planinitiativ for ny boligbebyggelse her. Se planbeskrivelsens vedlegg.

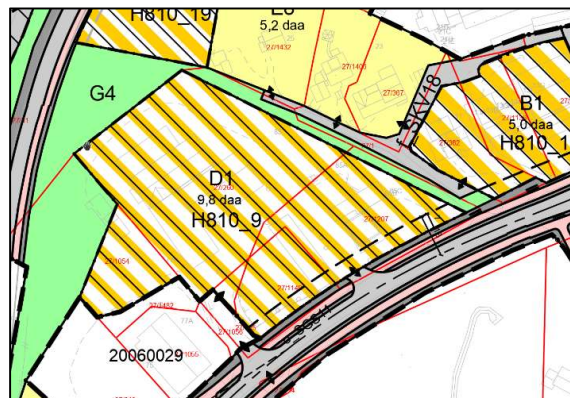
Planforslag: Utviklingsområde som kvartalsbebyggelse. Kombinasjon mellom bolig (blokk)-tjenesteyting-kontor-hotell-bevertning. Forholdet til E6 er sentralt å avklare i detaljregulering (stabilitet, støy mm).



D1: Bensinstasjon mm.

Dagens bruk: På området er det to bilforretninger og en bensinstasjon. Det er utfordrende avkjørselssituasjon, med avkjøring til bensinstasjonen i vertikalkurvatur /bakke, samt relativt mange avkjøringer på kort strekning.

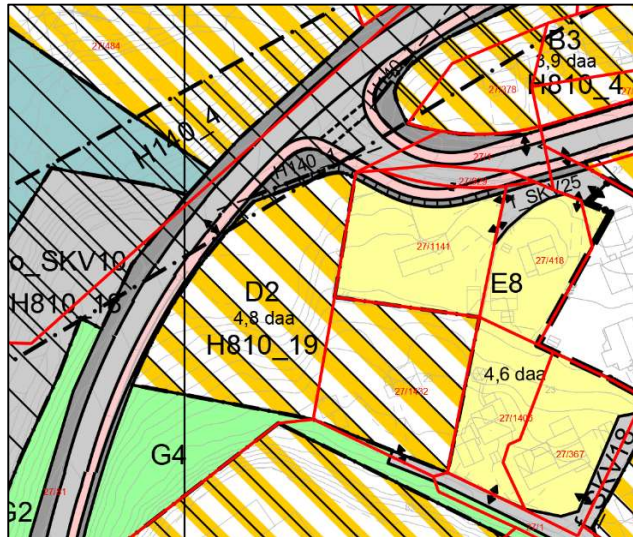
Planforslag: Det foreslås at dagens bruk av området opprettholdes og reguleres til bolig (blokk)-tjenesteyting-kontor-forretning (inkl. plasskrevende varer)-industri/ håndverk/ lager-bensinstasjon. Reguleringsplan for Alta motorsenter (Altaveien 73) erstattes delvis av områdereguleringen.



D2: Strandveien x Sorenskriverveien

Dagens bruk: Eneboligbebyggelse og en ubebygd, kommunal tomt (bakke og flate) mot Strandveien.

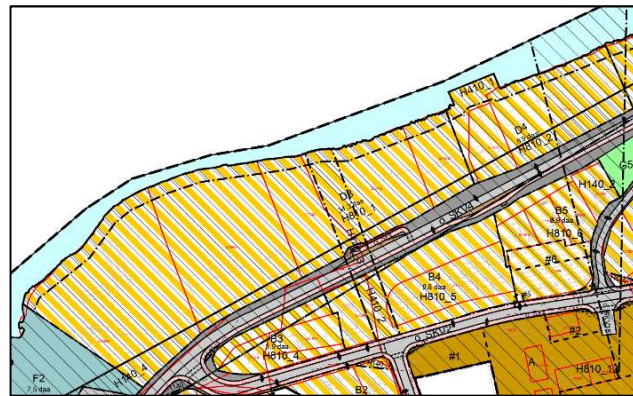
Planforslag: Området har utviklingspotensial. Feltet reguleres til boligbebyggelse i blokk (jf. privat planinitiativ). Dagens adkomst til Altaveien/E6 stenges når fellesavkjørsel SKV18 bak tidligere Rema 1000 er etablert. Krysset er nedskalert for å redusere arealbehovet. Se for øvrig kapittel 3.5 for detaljer og endringer etter høring og offentlig ettersyn.



D3–4: Skiferkaia–Felleskjøpet

Dagens bruk: Industriarealer for skiferdriften, samt Felleskjøpets kai, butikk og lagerområder.

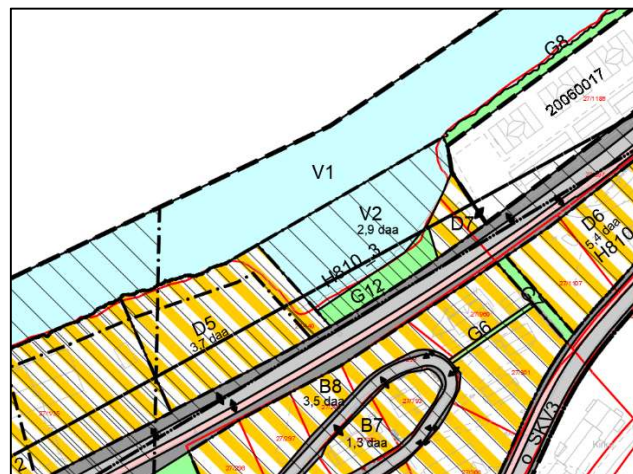
Planforslag: Området har stort utviklingspotensial og var gjenstand for arkitektkonkurransen European 14. For tillatte formål, se bestemmelsene kap. 3. Tillatte formål for dette området er vesentlig endret etter høring og offentlig ettersyn. For revidert løsning, se kapittel 3.5.



D5, D7, G12 og V2: Bossekopfjæra

Dagens bruk: Naturfjæra og ubebygd utfyllingsområde i bruk til lager.

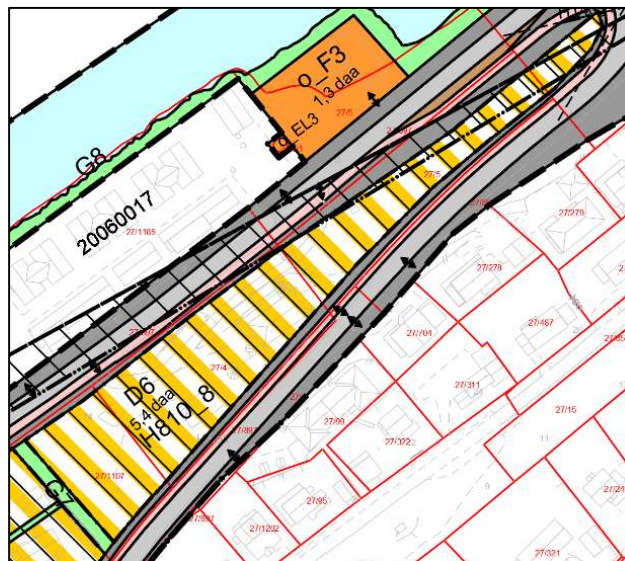
Planforslag: Området ble ved høring og offentlig ettersyn foreslått til kombinert formål, herunder boligblokker, tjenesteyting, kontor, hotell og bevertning. Revidert løsning, etter innspill fra aktørene i området, er nærmere beskrevet i kapittel 3.5, men boligformål er tatt ut. Det samme er strandpromenaden.



D6: Bossekopveien 19

Dagens bruk: Hotell, restaurant, spa.
Ubebygde tomter på begge sider av hotellet.

Planforslag: Området er smalt, men har noe utviklingspotensial. Reguleres til bolig (blokk)-tjenesteyting-kontor-hotell-bevertning. I øst nokså beskåret av veigrunn på over- og nedsida. Dette arealet kan være krevende å utnytte til utbyggingsformål. Dette vurderes nærmere i detaljreguleringen. G7 foreslås nå å inngå i plankravet for å få til hensiktsmessig gangforbindelse mellom Strandveien og Bossekopveien.



E1: Altaveien 65 ab, 67 og 69

Dagens bruk: Området er i bruk til eneboliger. Eiendommene ligger mellom E6 og fv. 27 (Strandveien), og ligger derfor utsatt til i forhold til støy og forurensning fra biltrafikken.

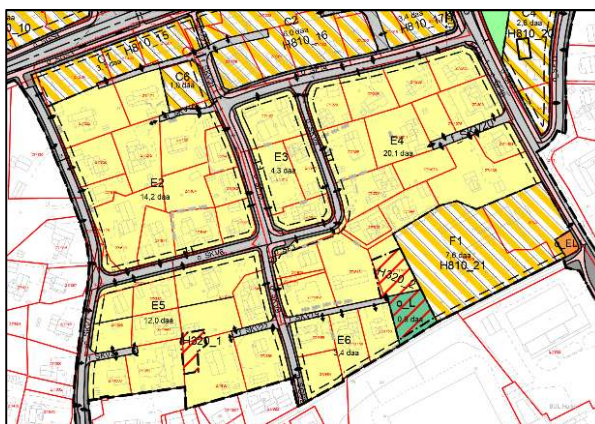
Planforslag: Dagens bruk opprettholdes, men det åpnes ikke for etablering av flere boenheter her pga. støybelastning. Etter høring og offentlig ettersyn er g/s-veg forbi boligene tatt ut (innspill). For revidert løsning etter høring og offentlig ettersyn, se kapittel 3.5.



E2–E6: Breverud

Dagens bruk: Området ligger sør for Breverud og øst for Vesterhaugveien. Området består i stor grad av eneboliger med relativt store tomter

Planforslag: Dagens bruk opprettholdes, og det åpnes for foretting. To forettingstomter fra reguleringsplanen fra 1985 er tatt med over i planforslaget, da de ikke er realisert, men fortsatt mulig å bebygge. Vesterhaugveien og Bekkefaret stenges for biltrafikk mot Altaveien, og trafikken ledes ut Breverud og mot ny rundkjøring i Bossekopkrysset. Det er behov for justering av eiendomsgrenser mot offentlig veg. Eiendomsgrenser merket med z på plankartet, forutsettes opphevet.

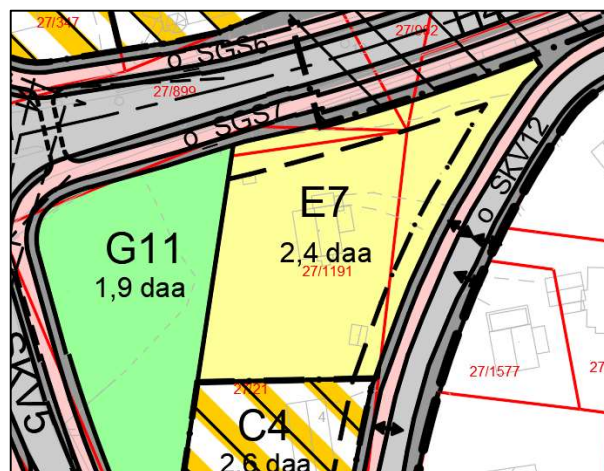


For revidert løsning etter høring og offentlig ettersyn, se kapittel 3.5. Dette gjelder spesielt endringer som følge av justert veglinje langs Breverud.

E7: Skogforvalterveien 4

Dagens bruk: En eneboligtomt med hus i godt bevart gjenreisningsarkitektur.

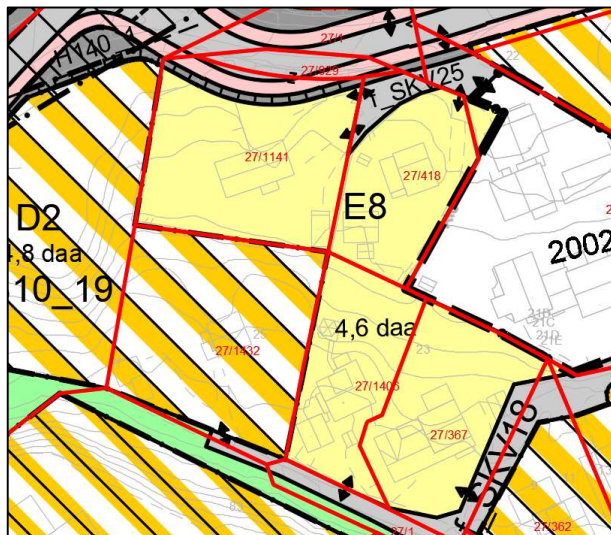
Planforslag: Dagens bruk opprettholdes, og det åpnes for en forettingstomt i tråd med grunneiers ønske. Planforslaget åpner for at eiendomsgrenser kan justeres i tråd med formålsgrenser, slik at 27/1191 utvides til å fylle hele E7. Krav om høyere tomteutnyttelse kan da bli stilt.



**E8: Sørenskriverveien x Altaveien
85 A-C**

Dagens bruk: Området er i bruk til eneboliger.

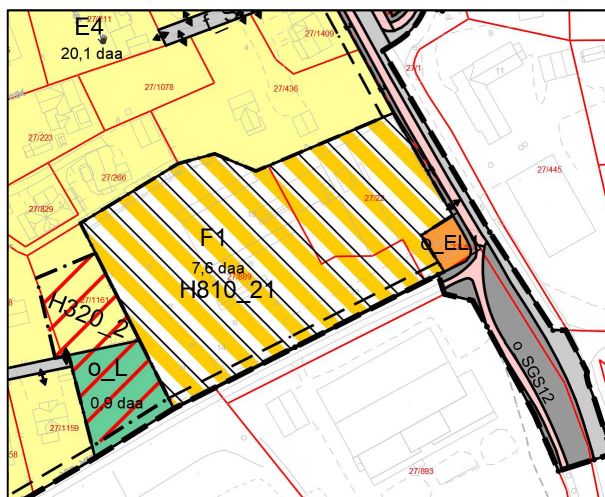
Planforslag: Dagens bruk opprettholdes. Begrenset fortetting, jf. best. pkt. 4.2.1. Dagens adkomst til Alta-veien/E6 stenges når fellesavkjørsel SKV18 bak tidligere Rema 1000 er etablert. Det etableres fellesavkjørsel for boliger på eiendom 27/418, 27/419 og 27/1141.



F1: Thomasbakkveien 12–14

Dagens bruk: Området omfatter Nordlys legesenter og Entreprenør Harald Nilsen AS.

Planforslag: Det foreslås at eksisterende arealbruk videreføres (industri/håndverk /lager-tjenesteyting). Området har potensial for utvikling. Det anbefales derfor at det åpnes for høyere utnyttelse av området.

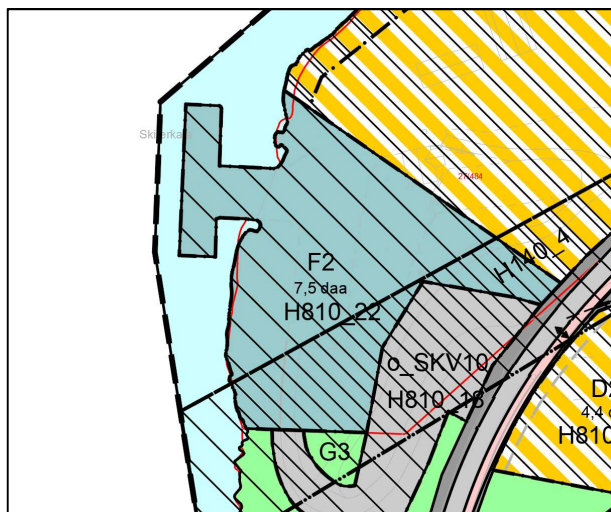


F2: Skiferkaia

Dagens bruk: Utskipingskai for skifer m.v.

Planforslag: Det foreslås at eksisterende arealbruk videreføres (havneformål). Etter høring og offentlig ettersyn er det gjort justeringer av SKV10 for å tilpasse løsningen til nytt boligfelt i Kongsvikbukta.

For revidert løsning etter høring og offentlig ettersyn, se kapittel 3.5.



3.5 Endringer etter høring og offentlig ettersyn

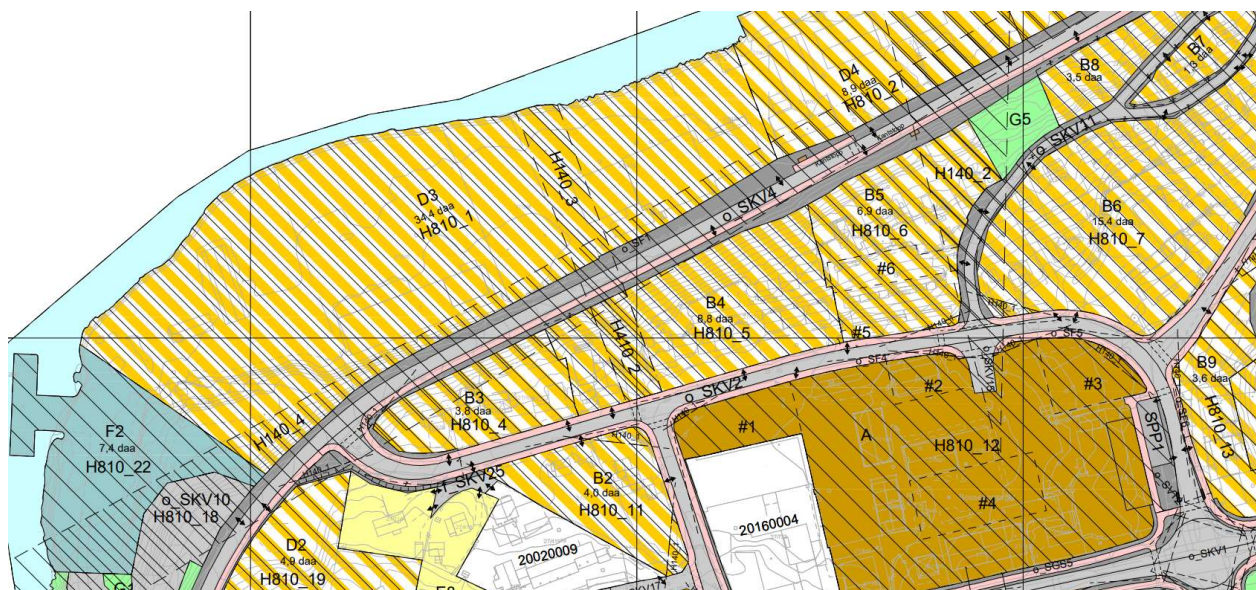
3.5.1 Innledning

Plankart og planbestemmelser er oppdatert ift. foreslåtte endringer. For planbeskrivelsen er endringene presentert i eget kapittel (kapittel 3.5), mens den øvrige beskrivelsen stort sett er uendret ift. den som ble sendt ut til høring og offentlig ettersyn.

3.5.2 Skiferkaiområdet (D3)

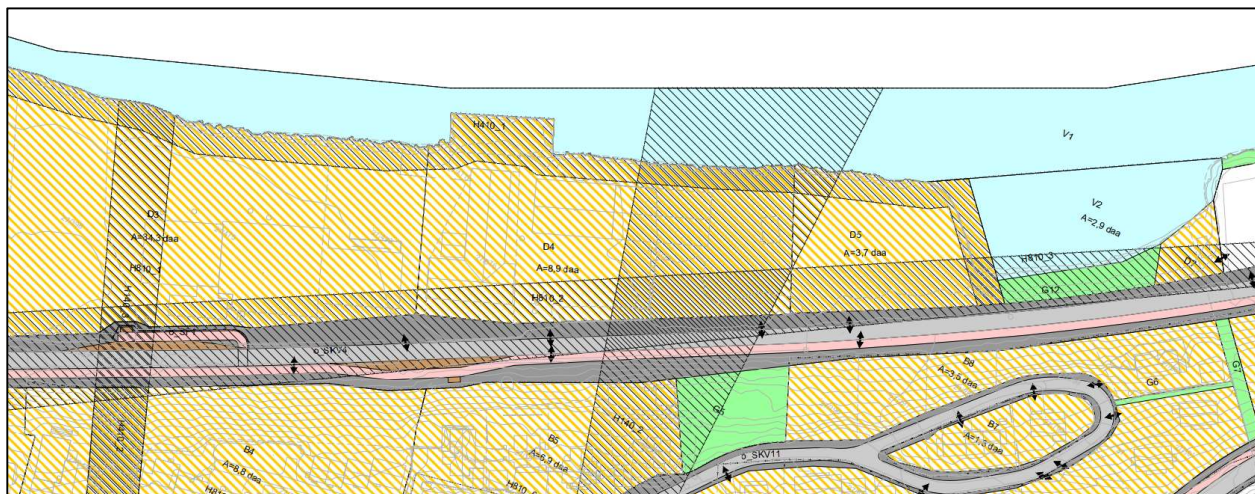
Da planarbeidet startet, lå det som en grunnleggende forutsetning for plankonseptet at Skiferkaiområdet skulle transformeres fra dagens industri til en kombinasjon av boligformål, tjenesteyting, forretninger, kontorer og arealer til offentlig uteoppholdsarealer, med gjennomgående strandpromenade langs sjøfronten. I sjø var det også åpnet for sjøbaserte friluftaktiviteter. Dagens virksomhet skulle flyttes til annet egnet industriområde, i forståelse med aktørene.

I forbindelse med høring og offentlig ettersyn har det imidlertid blitt klart at aktørene i området likevel ikke ønsker å flytte ut sin virksomhet, men heller legge til rette for at den kan fortsette å utvikle seg her. Alta kommune ønsker å imøtekomme skifernæringen på dette. Plankart og bestemmelser er derfor oppdatert ift. dette. Nytt formål for D3 er kontor, industri, håndverk og lager. Jf. bestemmelsenes kapittel 3.



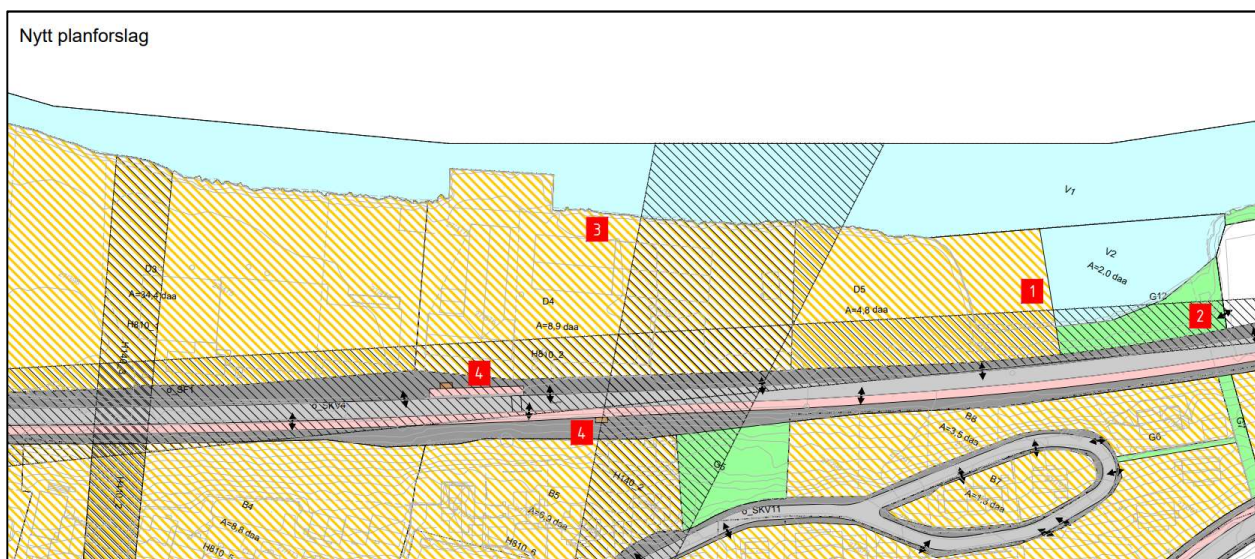
Figur 24 Skiferkaia (D3) foreslås nå omdisponert fra tidligere foreslått bolig, tjenesteyting forretninger, strandpromenade m.m. til industri/håndverk/lager og kontor.

3.5.3 Strandveien, Felleskjøpet og områder mot sjø (D4, D5, (D7), G12, V)



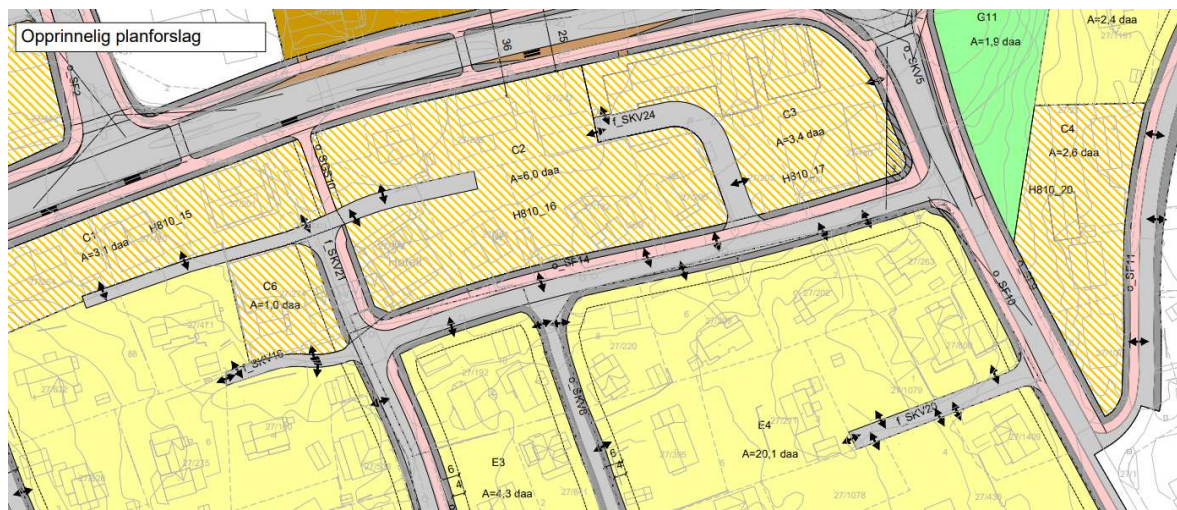
Figur 25 Planforslag sendt ut til høring og offentlig ettersyn

- 1) På bakgrunn av innspill fra grunneiere og aktører i området, herunder fra Felleskjøpets eiendomsselskap og T. Johansen Drift AS, foreslås D5 utvidet mot vest, delvis inn på G12.
- 2) Byggeområdet D7 er tatt ut og innlemmet i grønnstrukturen G12.
- 3) Strandpromenade er tatt ut, og arealet tillagt utbyggingsområdene.
- 4) For å lette adkomst til D3-4, er busstopp justert ned til kantstopp, og plassering av dette er justert.



Figur 26 Endringer som er gjort i planforslag som fremmes til andre gangs høring og offentlig ettersyn

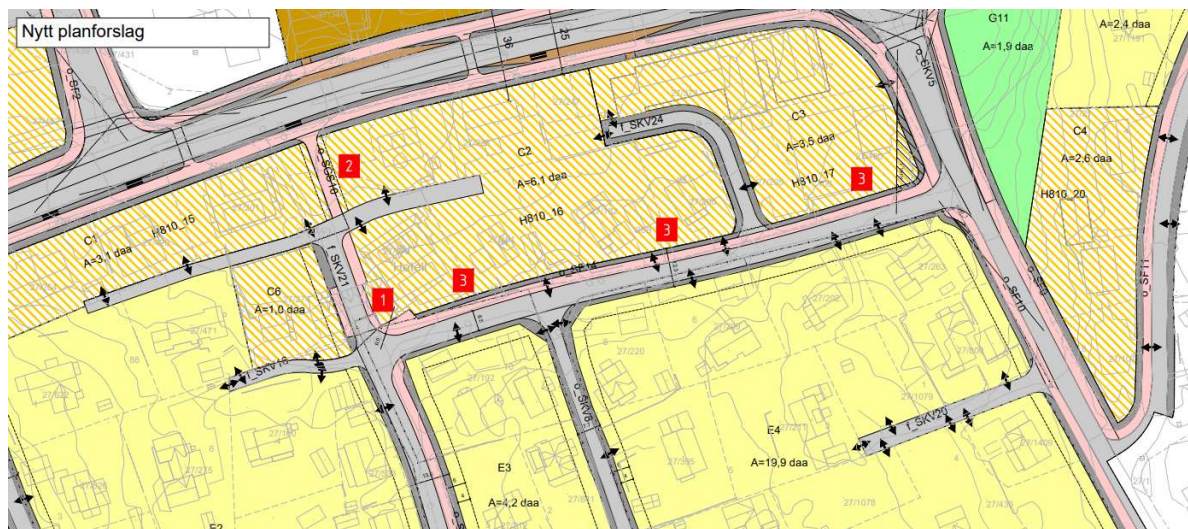
3.5.4 Endringer for vegsystemet langs Breverud / Vesterhaugveien



Figur 27 Planforslag som lå ute til høring og offentlig ettersyn

Etter innspill fra berørte parter i området, er det gjort følgende endringer i planforslaget;

1. Formålsgrenser under hotellet er justert til å samsvare med faktisk situasjon
2. Mindre justering av plasseringen til SGS10
3. Vegen Breverud er flyttet noe sørover for å gjøre arealbeslaget litt mer likt for eiendommer på sør- og nordsiden av vegen.

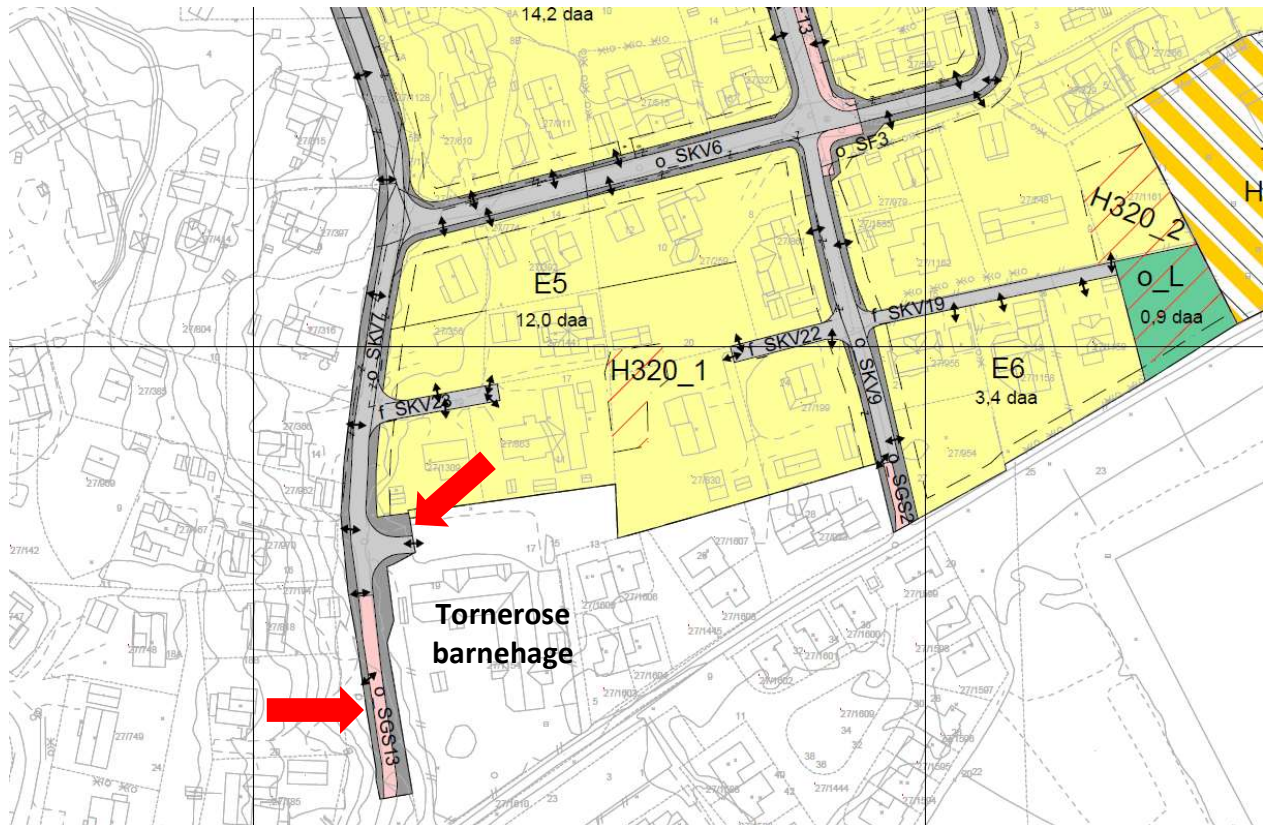


Figur 28 Endringer som er gjort i planforslaget som fremmes for andre gangs høring og offentlig ettersyn

Alternativ 2 - Stenging av Bekkefaret utgår etter innspill gitt under høring og offentlig ettersyn. For nærmere begrunnelse for valgte alternativ, se kapittel 6.

Etter første gangs høring og offentlig ettersyn er det utarbeidet eget trafikknotat som redegjør for vurderinger som er gjort mht. stenging av Vesterhaugveien og adkomst til Tornerose barnehage. Notatet er vedlagt planbeskrivelsen.

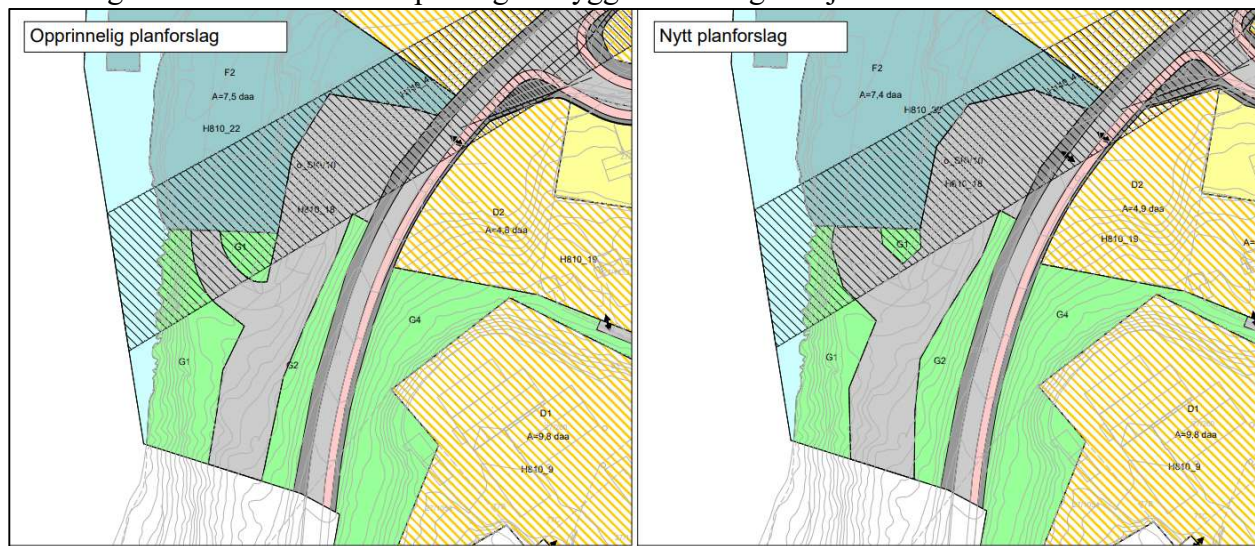
Etter høring og offentlig ettersyn er det også gjort endringer i Vesterhaugveiens sørlige ende. Her er det lagt inn ny vendehammer ved Tornerose barnehage, slik at tidligere regulert kjøreveg vest for barnehagen kan omdisponeres til gang- og sykkelveg. Denne er videre koblet mot eksisterende gang- og sykkelveg utenfor planområdet. Endringspunktene er vist med røde piler.



Figur 29 Endringer som er gjort i planforslaget som fremmes for andre gangs høring og offentlig ettersyn

3.5.5 Justering av avkjørsel til Skiferkaia og Kongsvikfjæra

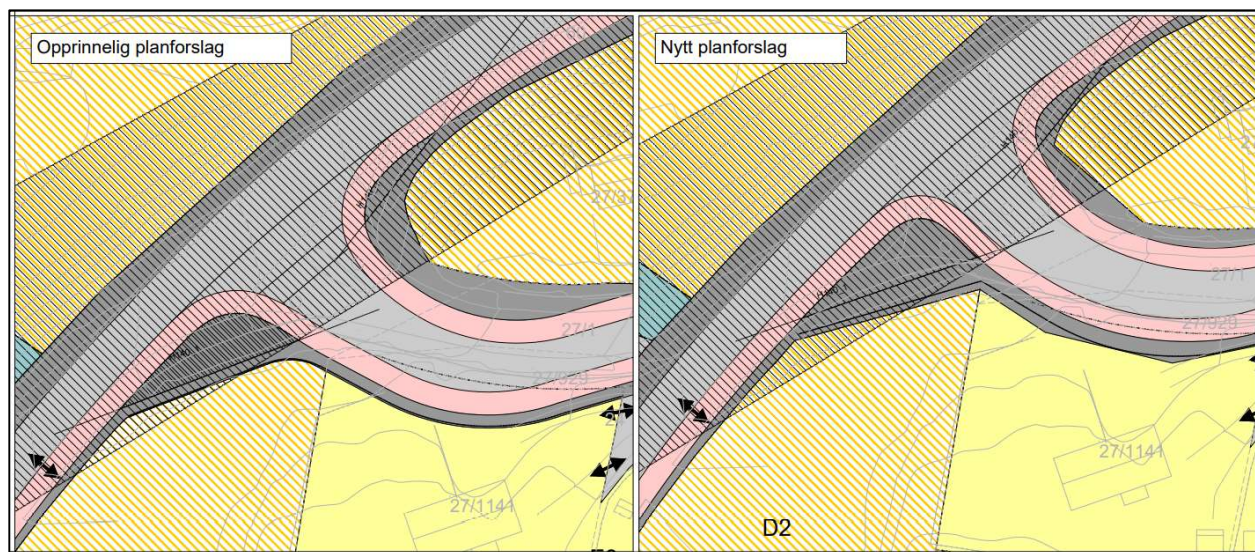
Det er gjort noen mindre justeringer av arealbruken i tilknytning til avkjørselen til Skiferkaia, slik at den også ivaretar adkomst til planlagt bebyggelse i Kongsvikfjæra.



Figur 30 Planforslag sendt ut på høring og offentlig ettersyn (t.v.) og revidert plankart til fornyet høring og offentlig ettersyn (t.h.)

3.5.6 Justering av krysset mellom Skiferveien og Strandveien

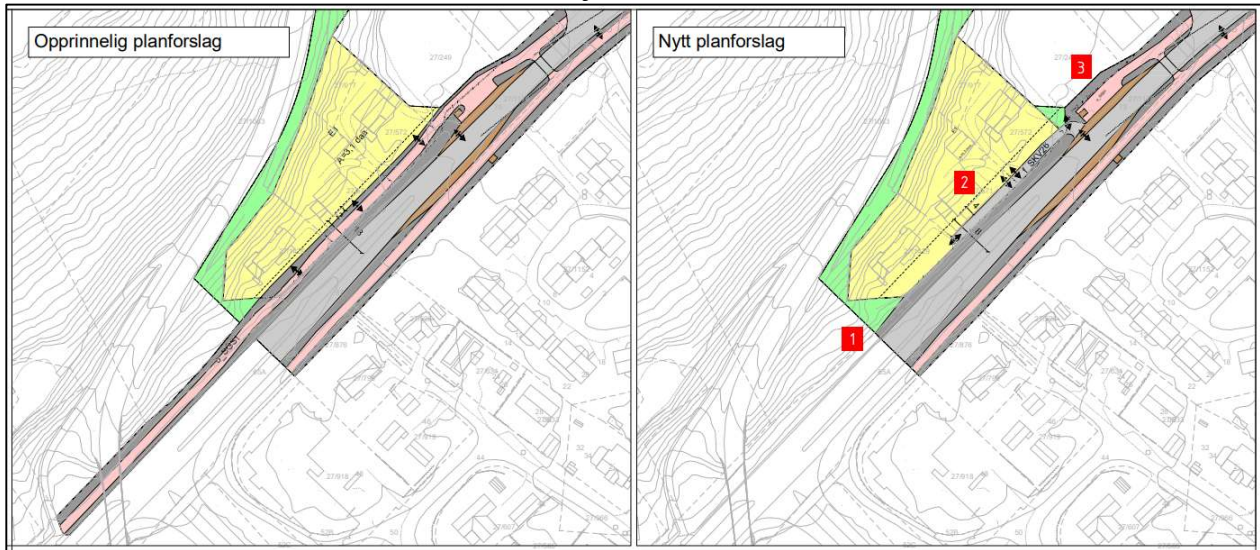
Etter høring og offentlig ettersyn er størrelsen på krysset justert ned til såkalt gatekryss, og sporet for lastebil. Dette minimerer arealbeslag fra tilstøtende, private grunneiendommer.



Figur 31 Planforslag sendt ut på høring og offentlig ettersyn (t.v.) og revidert plankart til fornyet høring og offentlig ettersyn (t.h.)

3.5.7 Gang og sykkelveg tatt ut langs Ev6

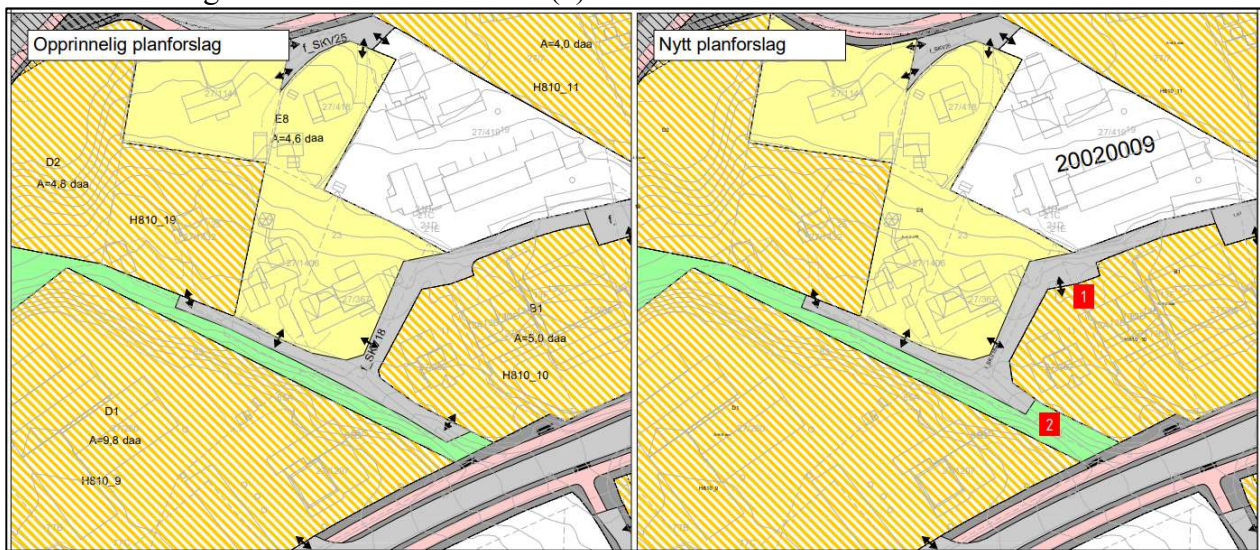
Etter innspill fra berørt grunneier, samt vurderinger sammen med vegeier, er tidligere planlagt gang- og sykkelveg langs delområde E1 (like øst for krysset med e45) tatt ut. Det vurderes at g/s-veg på sørsiden av E6 ivaretar trafikksikkerheten og mobiliteten på en god måte. Avkjørsel og busslomme er ivare tatt ift. eksisterende situasjon.



Figur 32 Planforslag sendt ut på høring og offentlig ettersyn (t.v.) og revidert plankart til fornyet høring og offentlig ettersyn (t.h.)

3.5.8 Fellesadkomst bak tidligere Rema 1000

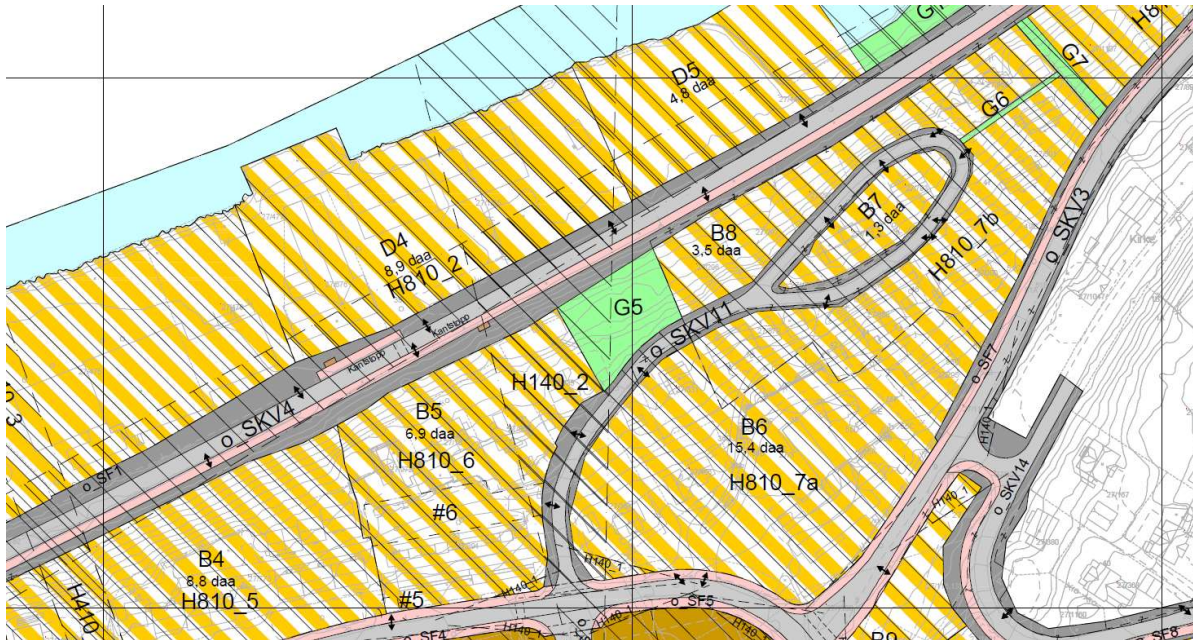
Etter innspill i planprosessen er avkjørsel til B1 er flyttet lenger øst (1) og det er tilsvarende satt av mer areal til grønnstruktur der denne lå (2).



Figur 33 Planforslag sendt ut på høring og offentlig ettersyn (t.v.) og revidert plankart til fornyet høring og offentlig ettersyn (t.h.)

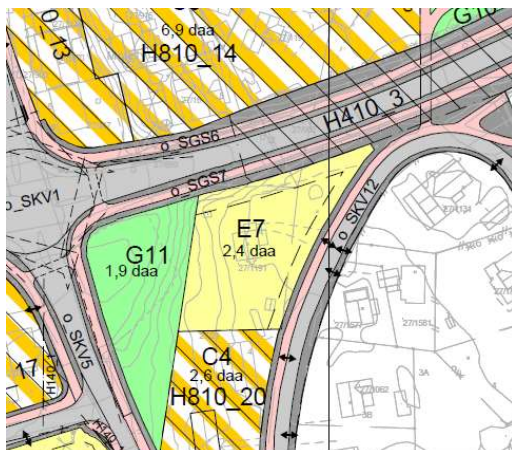
3.5.9 Endringer for Betania og Altafjord Gjestegaard sine omr. B6 og D6

Etter innspill i planprosessen er det åpnet for at Betania sine eiendommer (B6, B7, B8, G6) og o_SKV11 kan tillates regulert i to trinn. Vestlige deler tillates regulert først, og østlige deler i trinn 2. Se kommentar til innspill fra Betania i vedlegg 3. Gangveien G7 var tidligere innlemmet i plankravet til D6 (Fjordhotellet), men er nå knyttet til det utbyggingsområde som reguleres først, enten det er fjordhotellet eller Betanias trinn 2. Dette er spesifisert i bestemmelsenes pkt. 8.41.

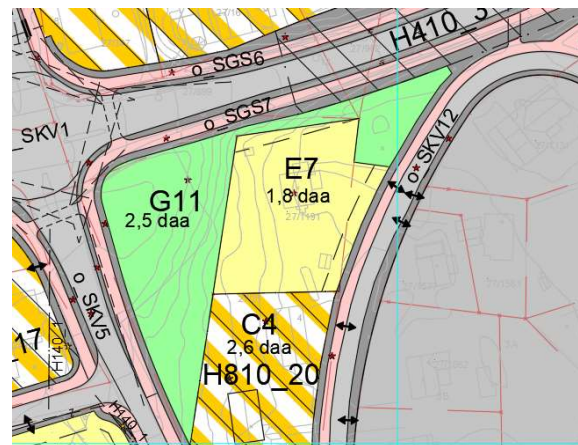


Figur 34 Planløsning for Betania, Fjordhotellet og gangveg mellom disse (G7)

3.5.10 Utvidelse av G11 langs E6



Figur 35 Planforslag ved første gangs høring og offentlig ettersyn.



Figur 36 Planforslag som fremmes til andre gangs høring og offentlig ettersyn

Endringen som er gjort etter første gangs høring og offentlig ettersyn består i at G11 er utvidet til å omfatte mellomværendet mellom tomtegrensen til gnr./bnr. 27/1191 og E6.

4 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

4.1 Varsel om oppstart og høring av planprogram

Under varslingen kom det inn 19 innspill, herunder fra statlige og regionale myndigheter, ulike kommunale instanser, næringslivet i Bossekop, privatpersoner og lag/foreninger. Det ble vurdert at planforslaget som ble fremmet til høring og offentlig ettersyn ivaretok de aller fleste innspillene (kontakt mot sjøen, konsentrasjon/fortetting/utviklingsmuligheter, styrket sentrum, byggeskikk, gode forbindelser for gående, sikkerhet mot fare mm.). Vegsystemet sør for E6 var det likevel en del innspill til som kommunen ikke fant å kunne imøtekomme av hensyn til helhetlige løsninger på trafikk og trafikksikkerhet.

I varslingsperioden ble det avholdt en rekke møter med ulike parter, både utbyggere, myndigheter og enkeltpersoner.

4.2 Planverksted

Planprogram for arbeidet ble fastsatt i 02.06.2014. Samme år ble det opprettet en egen arbeidsgruppe, med representanter fra Alta kommune, Statens vegvesen, næringslivet og beboerne i Bossekop. Senere samme år ble det gjennomført et stort planverksted i BUL-hallen, med deltakere fra kommunen, beboere i området, lag/foreninger og næringslivet i Bossekop. I vedlegg finnes rapport med oppsummering fra det som kom fram av innspill på planverkstedet. Følgende er hentet fra denne oppsummeringen:

«De stedene i Bossekop som nevnes oftest som gode og verdt å ta vare på er: Torgplassen med N. Grieg-bysten, Bossekopfjæra, Harald- og Skogforvalterparken, utsikten samt stedshistorien, biltilgjengelighet og rimelige lokaler. Stedene med størst utviklingspotensial som nevnes oftest er: Badeplassen i fjæra, strandsonen med forbindelser, Sorenskriverjordet, parkene, siktakser mot fjorden, miljøgate langs E6 samt mer grønt i sentrum/vindskjerming med trær. Bossekop sentrums framtid må ikke være å konkurrere med Alta sentrum, men rendyrke bydelssenteret. Kultur (selvorganisert), kunnskapsbaserte næringer og kulturnæringer er fortinn for Bossekop. En forutsetning for dette er billige lokaler og flere kontorer. Det er viktig med aktive førsteetasjer, samtidig som bolig-/fortettingspotensialet er stort.»



Figur 37 Fra planverksted for Bossekop, november 2014. Foto: Rambøll

4.3 Mulighetsstudier

Etter planverkstedet vurderte man at det var behov for en bredere belysning av mulighetene i Bossekop. Det ble da besluttet at det skulle gjennomføres et «parallelloppdrag», der tre team jobbet parallelt med samme oppgave for på denne måten å få flere syn på hvordan Bossekop kunne utvikle seg. Dette ville kunne bidra til bedre beslutningsgrunnlag og tydeligere føringer for det videre planarbeidet. Etter en prekvalifiserings-runde høsten 2015, ble følgende tre konsulentfirma plukket ut til å gjennomføre studien:

- April arkitekter as/Bar bakke landskapsarkitekter as/UnionConsult.
- Rambøll Norge as
- Verte Landskap og Arkitektur As

For å få noen politiske styringssignaler for det videre planarbeidet, ble de tre mulighetsstudiene presentert for kommunestyret i 2016. Mulighetsstudiene og kommunestyrets behandling finnes vedlagt.

4.4 European 14

Parallelt med planprosessen ble deler av strandsonen valgt ut til å inngå i European-konkurransen for unge arkitekter. Her ble deltagende arkitekter invitert til å utvikle innovative løsninger for transformasjon av Skiferkai-området, og foreslå hvordan dette området kan utvikles til å bli en mer tilgjengelig og integrert del av lokalsenteret i Bossekop. Området som inngikk i konkurransen, er vist i figuren under. Konkurransen og hvilke føringer den har gitt for planforslaget er nærmere redegjort for i kapittel 2.3.4 og i vedlegg.



Figur 38 Utbyggingskonsept som det åpnes for å bygge på felt B4. III: Re-Meaning/European 14.

4.5 Utarbeidelse av planforslag

Gjennom utarbeidelse av planforslaget er det gjennomført en rekke møter med arbeids- og styringsgruppen, samt fremmet tre drøftingsnotater for kommunestyre og planutvalg for å få underveis-signaler. Tema for drøftingsnotatene har vært;

Drøftingsnotat 1: Oppsummering fra konseptfasen (mulighetsstudiene)

Drøftingsnotat 2: Sentrumsutvikling

Drøftingsnotat 3: Samferdsel og rammer for bebyggelsen

I tillegg er det avholdt møter med berørte parter og myndigheter, herunder næringsliv, Statens vegvesen, ulike kommunale instanser, utbyggere m.fl. Det er blant annet gjennomført egne møter med næringslivet i Bossekop, Initiativ Coop/Thon i Fogdebakken, Betania, Rema 1000, Altaskifer AS og en rekke ulike private grunneiere.

Parallelt med planarbeidet har Alta kommune gjennomført European konkurransen knyttet Skiferkaia. Et oppsummerende saksfremlegg ble også fremmet for planutvalget høsten 2017. Elementer fra denne konkurransen er medtatt i planen.

Det har i arbeidet vært lagt vekt på å besvare og avklare henvendelser underveis i planprosessen. Ved ønske/behov har det blitt gjennomført møter med de som har kommet med innspill i planprosessen.

Det har også vært en omfattende prosess i forkant av at planarbeidet ble oppstartet. Her nevnes særlig arbeidet som ble gjort i forbindelse med mulighetsstudiet og planverksted.

4.6 Høring og offentlig ettersyn

Planutvalget vedtok 04.03.2020 å legge planforslag ut til høring og offentlig ettersyn. Kopi av innspill finnes i planbeskrivelsens vedlegg. Her finnes også referat av det enkelte innspill, samt kommentar til hvordan revidert planforslag forholder seg til disse. Sammen med innspillene som kom innenfor høringsperioden, finnes også andre relevante innspill som har kommet til planforslaget fram til det fremmes til vedtak om fornyet høring og offentlig ettersyn.

Kort oppsummert konsentrerer innspillene seg til trafikkløsninger på nordsiden av E6, rundkjøring i Bossekopkrysset, adkomstforhold, plankrav m.m. I siste fase har det også kommet innspill fra Skiferlaget, som likevel ikke ønsker transformasjon av deres arealer på Skiferkaia. Dette endrer mye av forutsetningene for bruken av dette området til byutvikling og fornyelse slik det er forutsatt i European-konkurransen og parallell arkitektkonkurranse/mulighetsstudie. Det er likevel bestemt å gå videre med de øvrige delene av planforslaget, selv om områdene mot sjø likevel videreføres som rene næringsområder. Endringer som planadministrasjonen foreslår etter gjennomført høring og offentlig ettersyn er oppsummert i kapittel 3.5.

5 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

5.1 Krav til KU

Alta kommune har i oppstartsfasen vurdert at planarbeidet utløser krav til planprogram og konsekvensutredninger (KU). Konsekvensvurderingene skal inngå som en integrert del av planbeskrivelsen.

Det er i planprogrammet definert at utredningene skal:

1. Beskrive eksisterende situasjon.
2. Beskrive alternative utbyggings- og utviklingsstrategier
3. Vise konsekvenser for samfunnsinteresser (miljø og samfunn)
 - a. Handelsanalyse
 - b. Samlede virkninger
4. Gjennomføring

De to første temaene vurderes dekket opp av hhv. planbeskrivelsens kapittel 1-3 og de tre mulighetsstudiene som er gjennomført (jf. vedlegg). Pkt. 3 og 4 anses dekket opp av vurderingene i planbeskrivelsens kapittel 5.

Det vurderes på generelt nivå at planforslagets positive virkninger for miljø og samfunn er langt større enn de potensielt negative, som ansees tilfredsstillende hensyntatt/avbøtt gjennom fastsatt arealbruk og tilhørende bestemmelser. Samlede virkninger av planforslaget er oppsummert i kapittel 5.18.

5.2 By- og stedsutvikling

Eksisterende forhold:

Som beskrevet innledningsvis, er Bossekop det eneste av byens sentrumsområder som ikke har en egen sentrumsplan. Stedet har en sterk historie som handelssentrum, men har hatt tøffe kår i konkurransen mot Alta sentrum – som ikke ligger langt unna. Det har vært flere nyetableringer i området de siste årene, men flere forretninger har flyttet ut. Det vurderes at det er behov for en helhetlig og framtidsrettet plan for området som gir retning og forutsigbare rammer for næringsdrivende, investorer, beboere og lokalsamfunnet for øvrig.

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Planforslaget er utarbeidet på grunnlag av et bredt, faglig idetilfang, innspill fra lokale interesser og planutvalg/kommunestyre. Det er også utarbeidet et temanotat knyttet til handel, se vedlegg, hvor det vurderes at planforslagets fokus på fortetting og økt befolkning i området vil være gunstig for etableringsviljen til næringsaktører av ulikt slag, både eksisterende og nye. Det anbefales at plasskrevende varer (biler, båter, trelast ol) etableres utenfor sentrumskjernen, og det er derfor satt av plass til dette i felt D1 og D4.

På denne bakgrunn vurderes det at arealbruk og rammer i bestemmelsene vil bidra til å videreutvikle Bossekop som bydelssentrum med økt bokvalitet, gode uterom og fokus på stedets historie, og at planforslaget har en stor overvekt av positive virkninger for dette plantemaet.

5.3 Barns interesser

Eksisterende forhold:

Området ved Breverud stadion og uteområdet ved Bossekop skole (inkludert Kristianbakken, utenfor planområdet), er de sentrale trenings- og lekeområdene for barn og unge pr i dag. Her finner vi to fotballstadioner, BUL-hallen og det nye BUL-huset, alle viktige samlingspunkter i nærmiljøet. Vinterstid er områdene tilrettelagt for ski, med forbindelse til «byløypa» og BUL-løypa. I tillegg er det skøytebane tilgjengelig for trening og allmenn benyttelse ved Bossekop skole. Ved Bossekop skole er det også lekeplass med ulike apparater.

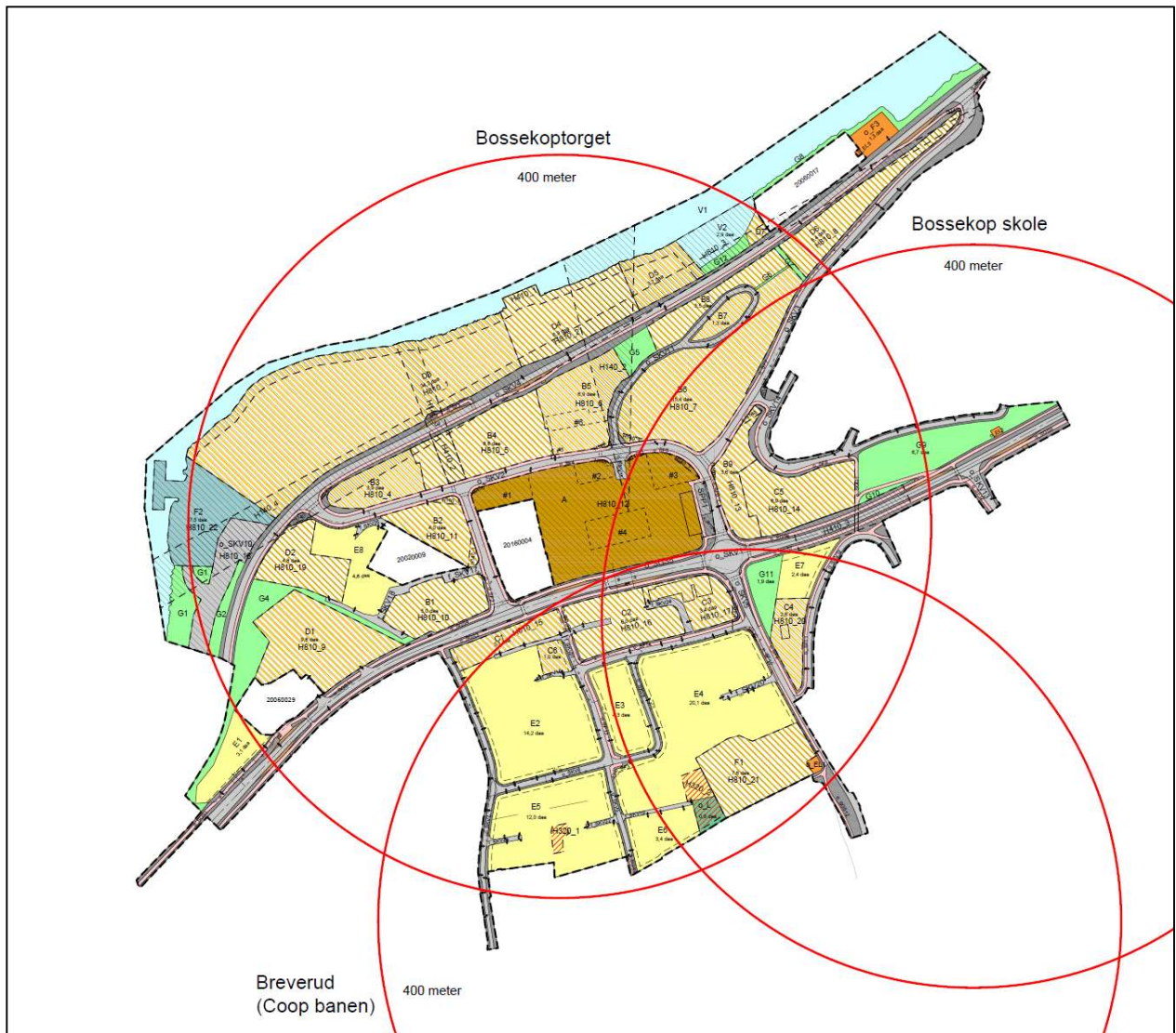
Treningsanleggene på Breverud, med fotballbane og BUL-hallen generer tidvis mye biltrafikk til og fra området. Det samme gjelder Bossekop skole, SFO og de mange barnehagene i og like utenfor planområdet. I området rundt Breverud og mot Bossekop skole er det imidlertid et rimelig godt utviklet gang- og sykkelvegsystem, som er tilknyttet det omfattende gang- og sykkelvegnettet for øvrig i Alta. Myke trafikanter og bilister holdes derved i stor grad adskilt.

Sentralt i Bossekop er det få arealer som er tilrettelagt for barn og ungdom. Områdene omkring torget har noe leke- og grøntareal, men hoveddelen av de åpne flatene brukes til parkering og markedsformål. Det er pr. i dag en regulert nærlekeplass innenfor planområdet.

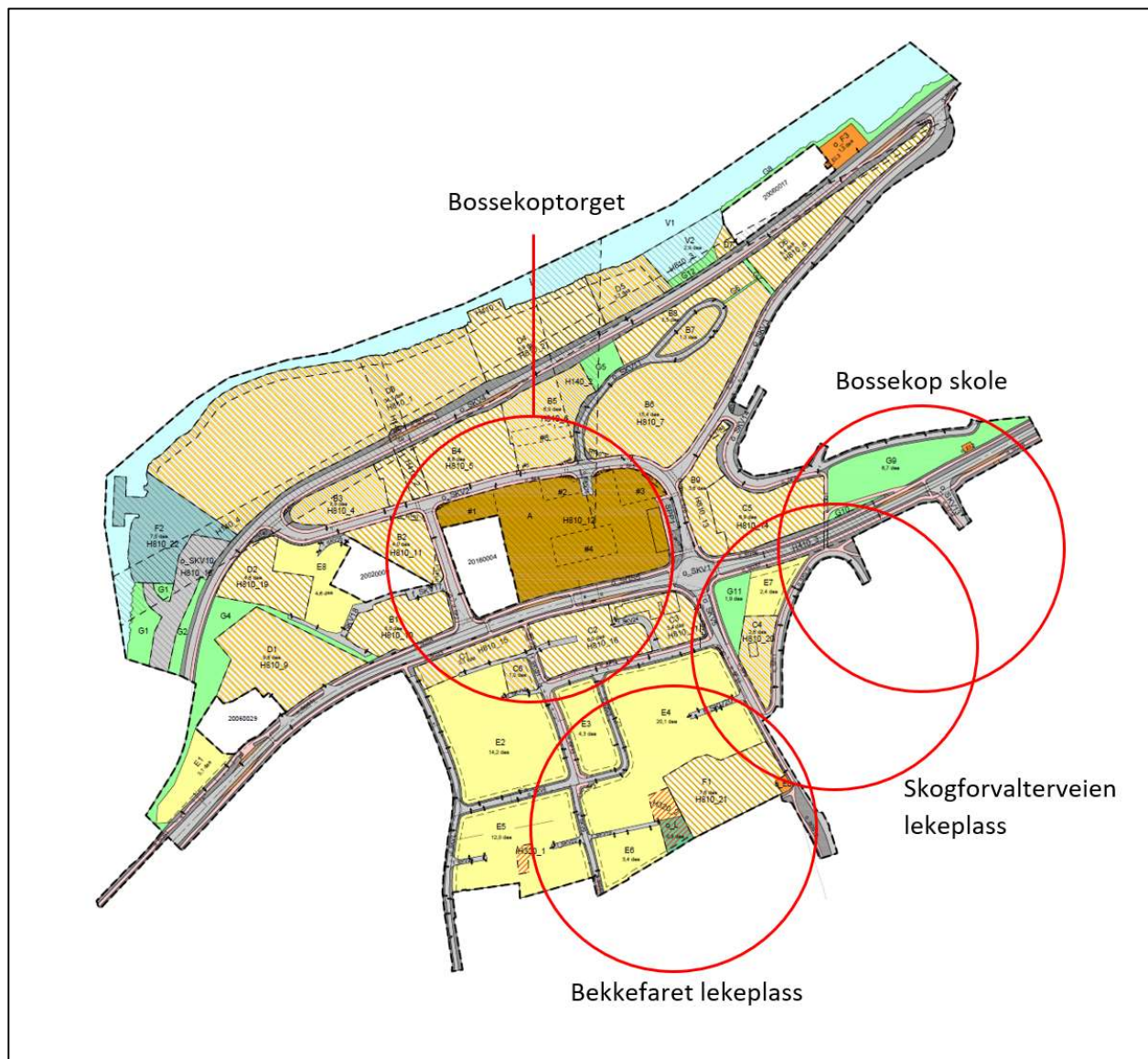
Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Barns uteoppholdsområder i og rundt idrettsanleggene på Breverud og Bossekop skole vurderes ikke å bli negativt berørt av planforslaget, og aktivitetene vil kunne fortsette som før. Disse anleggene, sammen med planlagte nær- og grendelekplassefunksjoner sentralt på Bossekop torg, ansees å fylle behovet for større grendelekeplass i praktisk talt hele planområdet. Se figur under. Nye utbyggingsområder er i all hovedsak pålagt plankrav, og det er tatt inn bestemmelser som krever at lekeplasser er etablert iht. kommunens norm før det gis brukstillatelse på nye boliger.

Av overordnede strukturer med betydning for barn og unge kan nevnes Bossekopfjæra, som det skal sikres god tilgjengelighet til, og hvor det skal tilrettelegges for aktiviteter for allmenheten. Det er sikret areal til etablering av strandpromenade, og det er planlagt nye fortauer og gang- og sykkelveger, samt andre trafiksikkerhetstiltak som eksempelvis stengning av avkjørsler. Planen har som nevnt også bestemmelser om utforming/lokalisering av lekeplasser, uteoppholdsarealer, torg og parker, slik at disse blir til nytte og glede for allmenhetens rekreasjon og forlystelse. Det er i tillegg tatt inn en rekkefølgebestemmelse som krever trafiksikker adkomst (fortau eller g/s-veg) mellom hjem og skole/bussholdeplass før det gis brukstillatelse til nye boliger. På denne bakgrunn vurderes planforslaget å inneha en stor overvekt av positive virkninger for barn og unge.



Figur 39 Grendelekeplasser i området, og deres dekningsområde (maks. 400 m fra boligene de skal betjene).



Figur 40 Eksisterende lekeplasser i/inntil området som er, eller kan utvikles til nærlekeplasser. Deres dekningsområde er vist med røde sirkler (maks. 150 meter fra boligene de skal betjene).

5.4 Byggeskikk og estetikk

Eksisterende forhold:

Pr. i dag er det kommeplanens arealdels generelle bestemmelser som ligger til grunn for vurdering av utformingen til nye bygg og anlegg. I tillegg benyttes Alta kommunes byggeskikkveileder. Dette er relevante dokumenter, men kommunen savner mer stedstilpassede verktøyer for å ta stilling til byggeskikk og estetikk i Bossekop – hvor en stor del av både forretnings-/næringsbebyggelse og boliger har sterke røtter i gjenreisningsarkitekturen.

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

I tillegg til utbyggingsstrukturen foreslått på plankartet, og de tilhørende bestemmelsene, er det utarbeidet en egen designmanual som skal ligge til grunn for de vurderingene som skal gjøres i byggesak og detaljregulering. Designmanualens målsetting er å skape en felles basis for planlegging av gater, og gi et enhetlig formuttrykk i uterommene gjennom bruken av møbler, belegning, vegetasjonsetablering og trafikkutstyr. Manualens anbefalinger vurderes å bidra til økt trafiksikkerhet og lette orienteringen i senterets uterom, forenkle planlegging, drift og vedlikehold, og legge til rette for funksjonelle og økonomiske løsninger. Designmanualen er utarbeidet for å styrke stedsidentiteten for Bossekop. På denne bakgrunn vurderes planforslaget å ha en stor overvekt av positive virkninger for dette plantemaet.

5.5 Demografiske forhold

Eksisterende forhold:

Bossekop er den mest folkerike grunnkretsen i Alta kommune, med 3172 innbyggere per 01.01.2018. I år 2000 var befolkningstallet i Bossekop 2209, som vil si en økning på 918 personer, 41,6 %, på 18 år. Tilsvarende vekst for Alta by og Alta kommune i samme periode er hhv. 31 % og 23 %

Tabell 1: Aldersfordeling i Bossekop

Bossekop	Alder og antall i hver aldersgruppe, og andel i hver aldersgruppe i prosent											Tot.	Gj.sn. alder
	0-5	6-15	16-19	20-24	25-29	30-49	50-59	60-66	67-69	70-79	80+		
2001	290	378	90	144	210	762	278	104	39	106	66	2467	34,2
%	11,8 %	15,3 %	3,6%	5,8%	8,5%	30,9%	11,3%	4,2%	1,6%	4,3%	2,7%		
2018	195	431	206	265	241	815	384	202	79	192	117	3127	37,8
%	6,2%	13,8 %	6,6%	8,5%	7,7%	26,1%	12,3%	6,5%	2,5%	6,1%	3,7%		

Kilde SSB

Tabellen over viser bosatte i Bossekop i 2001 og 2018 fordelt på aldersgrupper, og gjennomsnittsalderen i de to årene. Tabellen synliggjør en nedgang i barn i skolealder, og i alderen 25-49 år basert på det totale antall innbyggere, og en økning i aldersgruppen 16-24 år og de over 50 år. Gjennomsnittsalderen har økt med nesten 4 år.

Tabell 2: Husholdningsstørrelser i Bossekop

	Husholdningsstørrelse, antall personer					Totalt	Gj.snittlig husholdningsstørrelse
	En person	To personer	Tre personer	Fire personer	Fem eller flere personer		
Bossekop	496	804	606	640	518	3064	3,0

Kilde: Alta kommune, oktober 2018.

Det totale antallet i Bossekop i tabellen over er noe annerledes enn tallene fra SSB, men gir likevel en indikasjon på de faktiske husholdningsstørrelsene i grunnkretsen. Tabellen viser at de fleste i Bossekop bor sammen med en annen, og gjennomsnittlig husholdningsstørrelse i Bossekop er 3 personer.

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Planforslaget legger opp til at det både skal kunne bo og jobbe flere personer i planområdet ift. i dag. Potensialet er vanskelig å framskrive, all den tid dette forutsettes vurdert områdevis gjennom detaljreguleringer og konkrete bygge saker. Økt bosetting og aktivitet i Bossekop vurderes å være i tråd med både nasjonale, regionale og lokale strategier for byutvikling, med konsentrasjon i allerede utbygde områder, og nært teknisk og sosial infrastruktur. Det vurderes derfor at planforslaget har en stor overvekt av positive virkninger mht. demografisk utvikling.

5.6 Folkehelse

Eksisterende forhold:

Bossekop har, i alle fall langs E6 et godt utbygd gang- og sykkelvegnett, og beboere innenfor planområdet har gangavstand til viktige målpunkt som skole, barnehage, nærbutikk og annen service, og har dessuten relativt kort avstand til bussholdeplasser og kollektivtransport. Nært til planområdet er også byløypa og BUL-løypa, som er en viktig ferdselsåre ut i natur og nærområde, både sommer og vinter (gange, sykkel og ski).

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Planforslaget bidrar til å styrke et allerede godt utgangspunkt mht. å ta gode valg for folkehelsen, og det legges til rette for større muligheter for å gå og sykle (fortauer), økt trafiksikkerhet (rundkjøring og separering av trafikantgrupper), lettere tilgang til idrettsarenaer, strandsone mm. På denne bakgrunn vurderes det at planforslaget har en stor overvekt av positive virkninger for folkehelsen.

Friluftsliv

Eksisterende forhold:

Det er lett å komme seg ut i natur og nærområde fra Bossekop, spesielt mot Gakorivann, Skoddehare og Eiby-området via BUL-løypa og gang- og sykkelveier. Kristianbakken ved Bossekop skole er også et populært nærfriluftsområde, hvor byløypa løper forbi. Kontakten mot sjøen er imidlertid ikke spesielt tilrettelagt.

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Planforslaget bidrar ved sin satsing på trygge forbindelser for gående og syklende til å forbedre kontakten med nærfriluftslivsområdene, og derved videre ut i terrenget. I tillegg åpner planforslaget for å bedre kontakten med sjøen, herunder tilgang til naturlig fjære og gjennom

etablering av strandpromenade. På denne bakgrunn vurderes det at planforslaget har en stor overvekt av positive virkninger mht. allmennhetens tilgang til nærturterreng og friluftsliv.

5.7 Landskap

Eksisterende forhold:

Planområdet består av to landskapsplataer; de lavereliggende områdene langs sjøen på kote + 3, via bratt moreneskråning til et flatere parti hvor sentrumskjernen ligger, ca. kote + 22. Hele planområdet er preget av inngrep, og det er lite naturlig terreng igjen, annet enn i de nordvendte skråningene ned mot sjøen. Fra bebyggelsen øverst i skråningene mot nord er det fantastisk utsikt utover Altafjorden, og mot Kåfjord og Haldde i vest. Fra sentrumsområdet er det også fin utsikt, men denne begrenses noe av bebyggelsen ute på kanten. Mot øst rammes landskapsrommet inn av Bossekopberget og Komsa. Fra sentrumsområdet stiger landskapet opp i øst til plataet hvor Haraldparken og Bossekop skole er lokalisert. Det er lite uberørt terreng i området, foruten ubebygde arealer langs moreneryggen mellom Strandveien og Alma Halses vei/Bossekopveien.

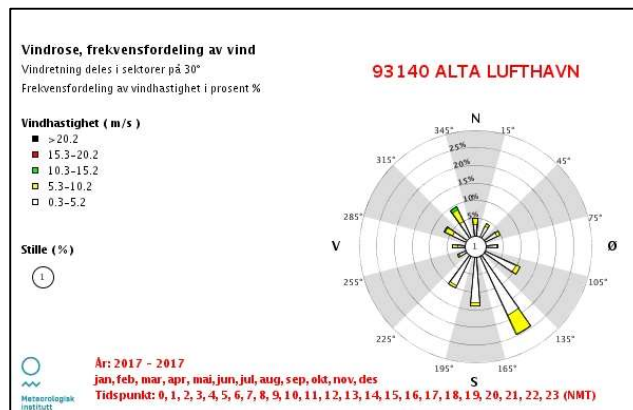
Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Planforslaget legger opp til et mer urbant landskapsbilde enn det som er tilfelle i dag, med høyere utnyttingsgrad og utbygging i skråningen ned mot Strandveien. Det vurderes at dette er god og framtidsrettet utnyttelse av arealressursene, og at intensiv, men mer strukturert utbygging vil bidra til ryddigere og triveligere uterom, og at flere får glede av utsikt mot fjorden. I planforslaget er det et sikret areal som skal ivareta siktlinjer fra sentrumsområdet mot nord, og gesimshøyder sikrer at bebyggelsen som ligger lengst fra kanten også får utsikt fra de øverste (bolig-)etasjene. Det vurderes på denne bakgrunn at tiltaket ikke vil få negative virkninger for landskapsbildet/ landskapsopplevelsen.

5.8 Lokalklima

Eksisterende forhold:

For beskrivelse av lokalt klima er Alta lufthavn lagt grunn siden dette er nærmeste offisielle registreringspunkt for været i Alta. Lokale makroforhold gjør at værdata ikke er helt i samsvar med Bossekop, men avvikene vil ikke være betydelig. Ifølge registreringene fra Meteorologisk institutt for vindretning for hele måleperioden 2017 er vindretningen i Alta overveiende av sørlig retning. Bossekop ligger mer skjermet enn flyplassen, og det vil være avvik på grunn lokale forhold.



Figur 41 Vindrose Alta lufthavn. Kilde Met.inst.

Til tross for beliggenhet ved fjorden ligger Alta i en gunstig klimasone med lave temperaturer vinterstid og varmt om sommeren. Registeringer siste 12 mnd. viser minimumstemperatur på - 21,8 grader i februar 2018 og tilsvarende 33 grader i juli. Alta her et tørt klima, med kun 2,8 mm. nedbør i februar 2018 og 55,5 mm. som høyeste i august 2018.

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Planforslaget åpner for fortetning av ulik karakter, fra eneboliger til mer omfattende blokkbebyggelse. Gjennom reguleringsbestemmelsene for bebyggelse og anlegg defineres de ulike feltenes utnyttelsesgrad, høyder og plassering, som vil virke inn på sol og lystilgang.

Hensynet til sol og skygge kan bare ivaretas på tilfredsstillende måte ifb. konkret søknad om tillatelse eller ved utarbeidelse av detaljregulering. I bestemmelsene er kommuneplanens krav til sol på uteplass tatt inn, og det er krevd at sol-/skyggeanalyse skal vedlegges byggesak og planforslag. Det vurderes på denne bakgrunn at planforslaget ivaretar hensynet til sol og lokalklima på tilfredsstillende måte – sett i lys av at områdereguleringen kun avklarer de overordnede rammene for bebyggelsen.

5.9 Miljøvennlig energiforsyning

Eksisterende forhold:

Det er ikke tilrettelagt for fjernvarme pr. i dag, og det er derfor ikke krevd anlegg for vannbåren varme, slik det er i Alta sentrum.

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Planforslagets bestemmelser har fokus på valg av miljø- og klimatilpassede løsninger, og forholdet til energiløsninger for den enkelte felt/prosjekt forutsettes vurdert nærmere på prosjektnivå. Gjeldende regelverk/krav i TEK vedrørende energiløsninger forutsettes lagt til grunn. Bestemmelsene på dette punkt er tilsvarende som i arealdelen.

5.10 Risiko- og sårbarhet

Generelt

I henhold til Miljøverndepartementets veileder for utarbeidelse av reguleringsplaner (T-1490) og for å oppfylle lovkravet i Plan- og Bygningsloven § 4-3, har Rambøll utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse med bakgrunn i Alta kommunes «forenklet ROS-analyse». Analysen er utarbeidet som del av planbeskrivelsen, og bygger på metoden for risiko- og sårbarhetsanalyser som er gitt i publikasjonen «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging, Kartlegging av risiko og sårbarhet, revidert utgave desember 2011» og Miljøverndepartementets veileder for utarbeidelse av reguleringsplaner, ROS-analyser (T-1490). I dette kapitlet gjengis hovedpunktene fra ROS-analysen, for mer utfyllende informasjon henvises det til planbeskrivelsens vedlegg.

Naturbasert sårbarhet

Uønskede hendelser knyttet til havnivåstigning, flom og geotekniske forhold peker seg ut som de mest relevante her. For havnivåstigning er det tatt inn bestemmelser (pkt. 2.7) for å sikre tilstrekkelig høyde på gulvnivå. Når det gjelder flom, er det utarbeidet en egen VAO-rammeplan, se planbeskrivelsens vedlegg, som vurderer alternative løsninger for håndtering av overvann. Det er også utarbeidet en geoteknisk rapport, også den finnes i planbeskrivelsens vedlegg, og den konkluderer med tilfredsstillende områdestabilitet.

Virksomhetsbasert sårbarhet

Det er få virksomheter i området som kan tenkes å representere uønskede hendelser. Når det gjelder bensinstasjoner, kan disse representere fare for brann og eksplosjoner, samt ev. fare for utslipp til grunnen, men dette forutsettes ivare tatt av gjeldende regelverk (bl.a. forurensningsloven).

Sårbarhet pga. infrastruktur

Uønskede hendelser kan oppstå som følge av ulykker på/ved veg. Det er i planforslaget lagt inn en rekke tiltak som skal bedre sikkerheten, både for kjørende og fotgjengere/syklister, herunder fortau, gang- og sykkelveger, rundkjøring i Bossekopkrysset mm. Når det gjelder støy er det utarbeidet en egen utredning ift. veistøy. Den finnes i planbeskrivelsens vedlegg. I bestemmelsene er det tatt med krav om at tiltak skal imøtekomme krav i nasjonal veileder om behandling av støy i arealplanleggingen.

Konklusjon

På bakgrunn av kjent kunnskap og foreslåtte avbøtende tiltak, vurderes det at planforslaget har akseptabel risiko for uønskede hendelser.

5.11 Sosial infrastruktur

Eksisterende forhold:

Det vurderes at sosial infrastruktur i området har tilstrekkelig kapasitet ift. dagens behov, herunder for skole/SFO, barnehager, helse- og omsorgstjenester mm. Det boligsosiale tilbudet antas å være på samme nivå som ellers i kommunen – dvs. til dels kraftig underdimensjonert. Bydelen har flere møteplasser, herunder COOP-kafeen, SISA, Møteplassen på Betania og Filadelfia. I tillegg kommer BULs mange anlegg.

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Planforslaget legger til rette for styrking av sentrumsfunksjonene i Bossekop og mange nye utbyggingsområder for boliger, kontorer, forretninger mm. Utbyggingspotensialet legger til rette for at det i framtiden vil kunne bo og arbeide mange flere mennesker i planområdet enn i dag. Området vil bli utbygd gradvis, og man vil for hvert felt måtte vurdere hvorvidt det er

tilstrekkelig kapasitet på sosial infrastruktur for å kunne realisere det enkelte tiltak. Det vurderes på dette grunnlag at planforslaget ikke vil få negative virkninger for dette utredningstemaet.

5.12 Teknisk infrastruktur

Eksisterende forhold:

Det er pr i dag tilfredsstillende kapasitet på kraftforsyning og vannforsyning. Når det gjelder brannvann, tilfredsstillende ikke alle delområder kravene i TEK17. Avløpssystemet er til dels av eldre dato, og delvis felles med spillvann. Overvannssystemet ble i 2010 vurdert å ha tilstrekkelig kapasitet. Jf. nærmere redegjørelse i eget notat i vedlegg.

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Det anbefales utarbeidet VAO-plan ved realisering av nye tiltak. Utarbeidelse av VAO-plan er derfor tatt med som dokumentasjonskrav ved tiltak og planer, jf. bestemmelsenes pkt. 2.12. I vedlagte notat om overvannssystemet foreslås det å åpne bekkeløp fra Bekkefaret. Det er flere fordeler med det;

- Det er et flomdempende tiltak, og en naturlig avledning av overvann
- Det bidrar som utjevningsmagasin i perioder med mye nedbør og store overvannsmengder
- Det bidrar til biologisk mangfold og tilrettelegger for økosystemtjenester
- Akvatiske økosystemer er med på å rense forurenset vann, sammenlignet med et lukket vassdrag uten plante- eller dyreliv.
- Åpne vassdrag i byen med grønne omgivelser gir mulighet til opplevelser, stressreduksjon og estetiske tjenester som bidrar til stedsidentitet

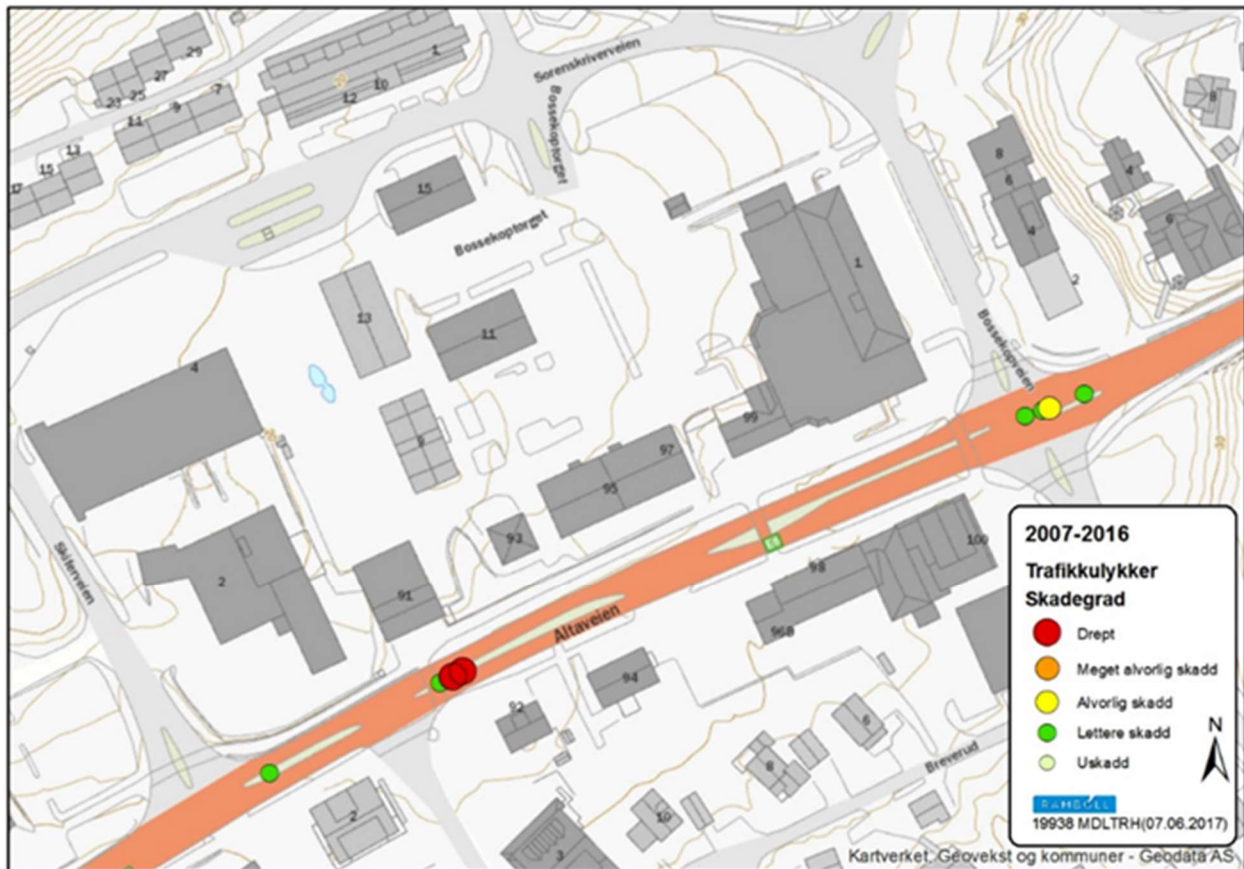
I planforslaget er det lagt til rette for delvis åpning av bekkeløp fra Breverud via Bekkefaret til fjorden. For øvrig vises det til vedlagte notat for anbefalinger vedr. overvannsnett.

5.13 Trafikkforhold

Eksisterende forhold:

E6 gjennom Bossekop er en av fylkets mest trafikkerte veier, med årsdøgntrafikk (ÅDT) på 11.322 kjøretøy. Mye av trafikken antas å være lokal trafikk, og ifølge planen for Avlastningsveg Alta vil trafikken fortsatt være høy selv etter at en ny E6 blir bygd utenom Bossekop.

Strekningen gjennom Bossekop har redusert hastighet til 40 km/t, likevel er den korte strekningen ulykkesbelastet. På en strekning på 800 meter, mellom Skiferveien og Bossekopveien har det vært 8 ulykker de siste 10 årene. Det har også vært fire ulykker ved gangfeltet, hvorav tre var dødsulykker.



Figur 42 Trafikkulykker på E6 i Bossekop. Kilde: trafikkanalyse, Rambøll

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Det er gjort omfattende vurderinger av vei- og trafikkforholdene gjennom arbeidet med planforslaget. Foruten E6 gjennom Bossekop, er internveistrukturen i planområdet vurdert. Spesielt Skiferveien, Sorenskriverveien og Bossekopveien er utfordrende i arbeidet med å opprettholde det viktige sekundærveinettet i Bossekop, og for å sikre trafikkavvikling og tilgjengelighet.

HOVEDTREKK

Hovedtrekkene i områdereguleringen er etablering av rundkjøring i Bossekop, et gang- og sykkelveisystem på begge sider av E6, samt fjerning av direkte- og til dels farlige avkjørsler til E6. I tillegg endres internvegsystemet i boligområdene, i hovedsak som resultat av at avkjørsler til E6 fjernes, men også for å sikre tilgang til boligområdene. Det settes også av areal til opprusting av vegnettet og etablering av fortau eller gang- og sykkelveg langs eksisterende kommunale veier. For å bygge rundkjøringen må E6 senkes mot Bossekop skole. Det åpner for en planfri overgang ved Bossekop skole, noe som vil bedre både trafiksikkerhet og trafikkavvikling i området.



Figur 43 ÅDT 2017 Med nærmere 12000 kjøretøy i døgnet er Bossekop er en av fylkets mest trafikkerte veier. Kilde: Trafikkanalyse, Rambøll

VEIUTFORMING

I utformingen av E6 gjennom Bossekop, rundkjøringen på E6 og kobling mot fylkesveier legges Statens vegvesens vegnormal til grunn. For det kommunale veinettet legges kommunale veinormer til grunn. I henhold til vegnormalene vil E6 gjennom Bossekop utformes med gateprofil, med veibredde på 7 meter, og midtdeler på 2 meter.

Det etableres gang og sykkelvei langs nordsiden av E6 på strekningen fra krysset mellom E6 og E45 til Skiferveien. Fra krysset mellom E6 og E45 til Alta Autosenter senkes gang- og sykkelveien for å gi tilgang til Altaveien 65 A, 65B og 67, som tillates å bruke gang- og sykkelveien som adkomst til boligene.



Figur 44 Trafikkanalyser fremskrevet til 2037 viser at med utbyggingen av avlastningsveien vil trafikken gjennom Bossekop fortsatt være høy. Kilde: Rambøll

RUNDKJØRING I BOSSEKOP

Etablering av rundkjøring i Bossekop er et viktig tiltak for de nye trafikkløsningene i områdereguleringen. Vegdirektoratet har bestemt at det ikke skal etableres rundkjøring på hovedvegsystemet, herunder E6. For Bossekop ble det søkt om fravik fra den generelle regelen om rundkjøringer, med henvisning til bla. trafiksikkerhet og rundkjøringens betydning for områdereguleringen. I søknaden vises det også til at rundkjøringen åpner for etablering av en planfri kryssing med gang- og sykkelvei mot Bossekop skole, siden veien må senkes for å etablere rundkjøringen. Søknaden ble innvilget. Vedtaket finnes vedlagt planbeskrivelsen.

FARTSREDUSERENDE TILTAK GJENNOM BOSSEKOP

Fartsreduserende tiltak for Bossekop vurdert. Ett tiltak er bruk av «miljøgate», der hovedveger går gjennom mindre tettsteder og som på en kortere strekning blir bygget om til en gatestruktur. «Målet er å ta hensyn til lokalmiljøet, ved å bedre framkommeligheten for gående og syklende, bedre parkeringsforholdene, bedre trafikksikkerheten og bidra til et triveligere tettsted.

Blanding av trafikantgrupper tilsier at fartsgrensen bør være 30 – 40 km/t.» (Håndbok N100 Veg og gateutforming 2014).

Miljøgate kan anlegges på hovedvei, ifølge Vegdirektoratets NA-rundskriv 2015/15 om føringer på hovedvei, og det er dermed ikke åpnet for det på E6 gjennom Bossekop. Områdereguleringen legger til grunn at strekningen gjennom Bossekop utformes i henhold til Statens vegvesens vegnormal for H1, som en «hovedgate» der det på en begrenset strekning er kjørebane på 3,25 meter. I tillegg anlegges en midtrabatt på 2 meter. I tillegg planlegges gang- og sykkelveier, med grøntareal som fysisk skille. Det er vurdert at veien, sammen med bevisst bruk av fysiske elementer som rennesteinsfelt, belysning, trær og busker vil legge til rette for et gatemiljø der det naturlige fartsvalget er 30 – 40 km/t, uten bruk av fartshumper eller andre fartsdempende elementer.

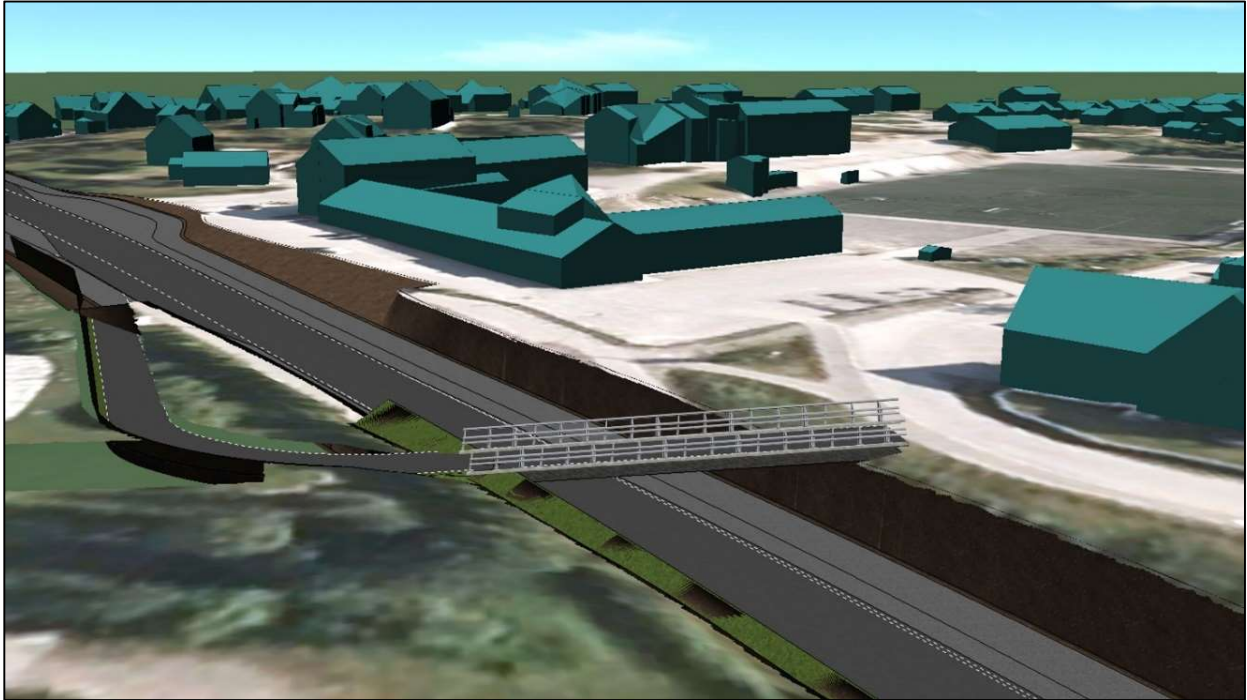
SKOLEVEI

Dagens Bossekop barneskole har omkring 400 elever i 1. – 7. trinn, og de fleste av disse har sin skolevei gjennom området. I tillegg søker det pr. i dag 6 barnehager til området.

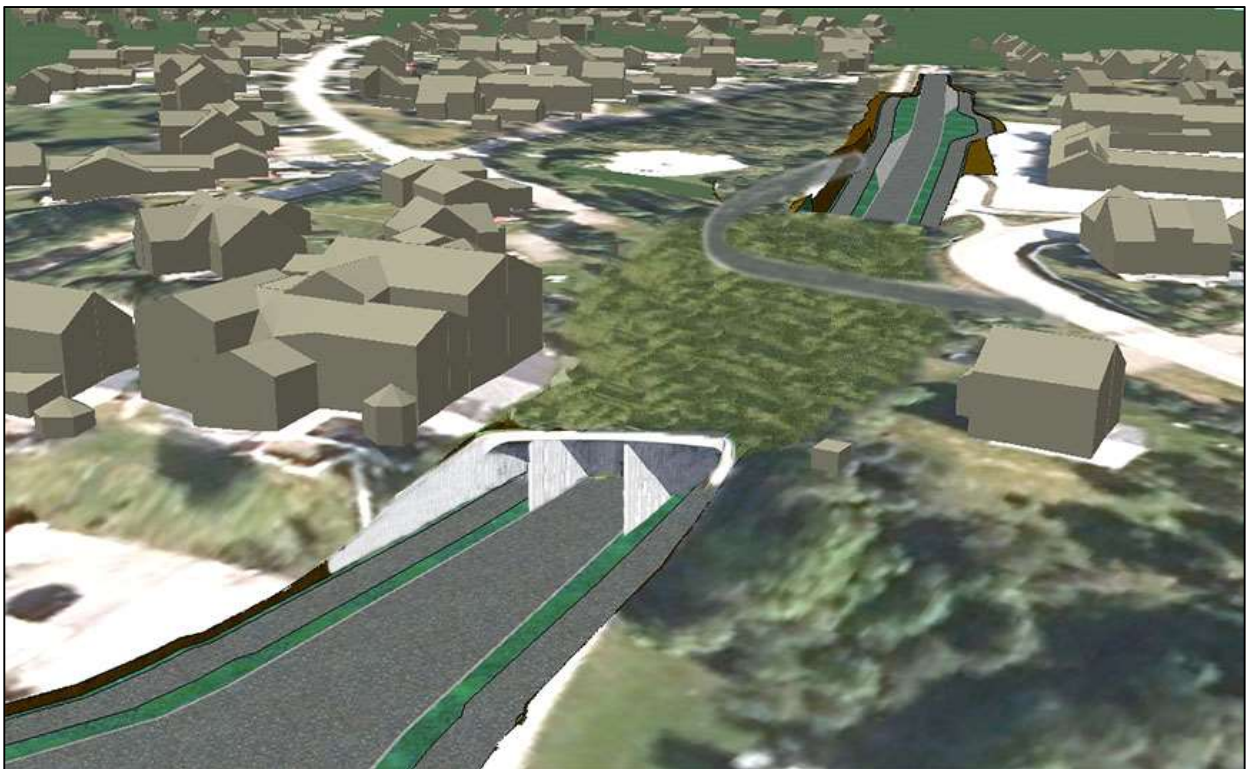
Av trafikksikkerhetsmessige hensyn har E6 forbi Bossekop barneskole redusert hastighet til 30 km/t forbi det sentrale krysningspunktet ved skolen. Det passerer 12 000 kjøretøy på E6 forbi skolen i løpet av døgnet, og med alle skoleelevene, fotgjengere og syklister som krysser veien i morgen- og ettermiddags-rushet er det ofte kø på E6 i området.

I planarbeidet er det derfor sett på to mulige løsninger for en planfri kryssing av E6 i ved Bossekop skole, enten som bruløsning eller som miljøløkk.

Muligheten for planfri kryssing er et direkte resultat av rundkjøringen i Bossekop, da utformingskravene tilsier at E6 må senkes fra rundkjøringen og videre mot Bossekop skole. Høydeforskjellen muliggjør da gangbru eller et miljøløkk, som vist i skissene på neste side.



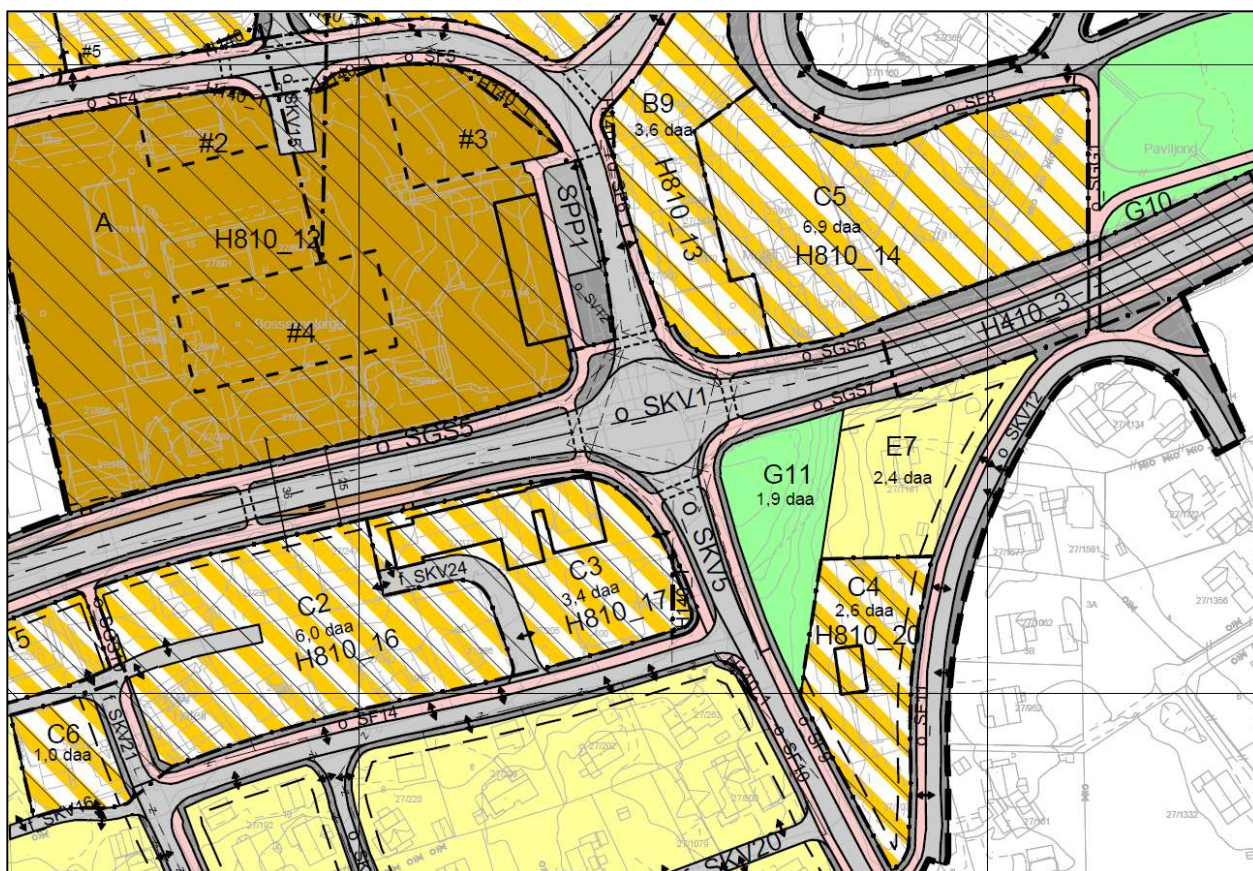
Figur 45 Skisse som viser planfri kryssing med gangbru over E6



Figur 46 Mulig plassering og utforming av planfri kryssing med miljølokk, sett fra sør-øst. Bossekop skole øverst til høyre i bildet.

Planfri krysning med gangbru over E6 kan trolig etableres i nivå med dagens terreng, og det vil det være mulig å anlegge gangbru over E6 uten flere tiltak. Et miljølokk krever større høyde og mer omfattende utvidelse av E6, bla. må vegen senkes mer på grunn av de tekniske kravene om stigning mot Bossekop skole. Kostnadene vil bli større enn gangbru, men på et 80 – 120 meter langt miljølokk kan det anlegges både parkanlegg og gang- og sykkelveg.

Uavhengig av valgt løsning for planfri krysning vil trafikksikkerheten for myke trafikanter i området bli betydelig forbedret, samtidig som trafikkflyten på E6 bedres. Utformingen og koblingen til gang- og sykkelveier vil ha tilstrekkelig kapasitet til å ivareta befolkningsøkning i Bossekop.



Figur 47 E6 gjennom Bossekop, med rundkjøring og tosidig gang- og sykkelveg (rosa farge) gjennom hele området. Kilde: Rambøll, Alta.

KOLLEKTIVLØSNINGER

Områdereguleringen ivaretar dagens rutestruktur, med hovedruten langs E6 gjennom Bossekop fram til snupunktet ved Alta museum, samt ruten langs fv. 27 Strandveien/Bossekopveien. I planen flyttes busslommen ved Bossekop skole lenger vestover, som en konsekvens av rundkjøringen og etablering av en planfri kryssing eller miljøløkk. I tillegg etableres tosidig busslomme på fv. 27, helt i sør på Strandveien ved Skiferkaia. Oppgraderingen av E6 vil også stille krav til oppgradering av eksisterende busslommer og i henhold til Vegvesenets krav.

Det er ikke plankrav for nye tiltak på Strandveien (o_SKV4). Årsaken til dette er at områdereguleringen avklarer viktige forhold. Dersom det skal gjøres tiltak på Strandveien før spesielt D3/D4 er regulert, må det påsees at disse områdene har tilfredsstillende adkomst til/på tomtene. Dette gjelder spesielt i området ved busslommen o_SKH7, og breddeutvidelsen av sidearealet (SVT) like øst for dette.

OPPSUMMERING AV TRAFIKALE TILTAK I PLANFORSLAGET

1. Etablering av rundkjøring i Bossekopkrysset.
2. Avkjørsler til E6 gjennom Bossekop fjernes, og eksisterende kryssløsninger opprettholdes.
3. Det kommunale veinettet oppgraderes til eiendommer som mister avkjørsel til E6.
4. Tosidige og gjennomgående gang- og sykkelveier adskilt fra E6 gjennom Bossekop.
5. Fortau i kommunale gater.
6. Etablering av sikre gangfelt
7. Krysset E6/Skiferveien strammes opp gjennom.
8. Stenging av avkjørsler nord for E6 (Skiferveien – E45)
9. Mellom tidligere Rema 1000 og Cirkel K foreslås to avkjøringer mot E6 fjernet. Det foreslås at det etableres ny adkomst til eiendommene fra Strandveien.
10. Tilkoblingen mot Strandveien bør være lengst mulig mot sør for å redusere stigningen fra Strandveien inn mot eiendommene. Denne plasseringen vurderes også å være fordelaktig i forhold til arealutnyttelse av resten av eiendommen mot nord.
11. Valg av løsning for planfri kryssing ved Bossekop skole gjøres i egen planarbeid vedrørende E6 og/eller reguleringsplan for ny sentrumsskole.

5.14 Universell utforming

Eksisterende forhold:

Kravet til universell utforming gjelder utforming av alle bygninger og uteareal, uavhengig av utbygger. Grunnlaget ligger i byggeteknisk forskrift (gjeldende TEK17), som skal sikre at tiltak planlegges, prosjekteres og utføres ut fra hensyn til god visuell kvalitet, universell utforming og slik at tiltaket oppfyller tekniske krav til sikkerhet, miljø, helse og energi. som definerer både bygningsmessige forhold og uteareal. Krav om universell utforming er også er gjeldende for utforming av gang- og sykkelveger, kollektivløsninger mm.

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Det åpnes ikke opp for arealbruk og utforming som er i strid med kravene i TEK mht. universell utforming.

5.15 Verneverdier

Eksisterende forhold:

Alta Museum, som er verdensarvsenter for bergkunst og på UNESCOs Verdensarvliste, ligger i Hjemmeluft, omkring 2 km fra Bossekop (utenfor planens influensområde). I følge Riksantikvarens database Askeladden, askeladden.ra.no, er det registrert to automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Id 26627-1 og 27626-1 i felt B4, er registrert som bosettings- aktivitetsområde med uvis status på grunn av bebyggelse i nærheten. Id 27626-1 i felt A, er registrert som fjernet. Storsteinen i Bossekop, som også er en del av verdensarven, er (jf. Rune-R øverst til høyre i figuren t.h.), ligger utenfor planområdet, men siktelinjen mellom denne og Hjemmeluft-feltet går over planområdet. Se figur under.



Figur 48 To automatisk fredede kulturminner er registrert. Kilde askeladden.ra.no

Endringer/virkninger som følge av planforslaget:

Det legges ikke opp til arealbruk som kan komme i strid med kjente kulturminner eller andre verneverdier. I planforslaget er det tatt inn en hensynssone for friskt langs siktelinjen mellom Storsteinen i Bossekop og helleristningsfeltet Decca i Hjemmeluft, etter ønske fra Verdensarvsenteret. Her tillates ikke tiltak som kan blokkere eksisterende friskt. Kulturminnemyndigheter er dessuten høringspart ved detaljregulering og har mulighet til ytterligere tilpasninger og ivaretagelse av verneverdiene.

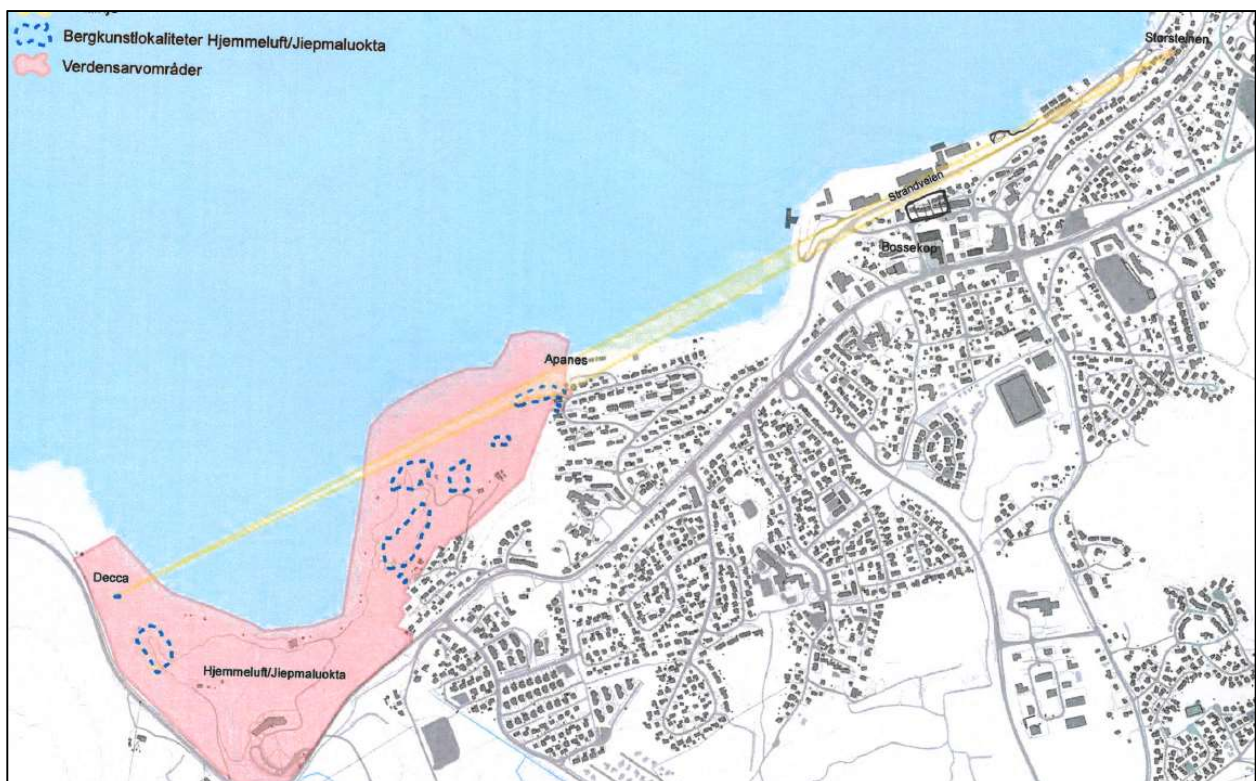
Skulle det under arbeidet i marka komme fram gjenstander eller andre spor som indikerer eldre tids aktivitet i området, må arbeidet stanses omgående og melding sendes Finnmark fylkeskommune og Sametinget, jf. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (Kulturminneloven) § 8 andre ledd. Denne meldeplikten må formidles videre til de som skal utføre arbeidet i felt.

Planforslaget regulerer tre områder med sosi-kode 1214 «Bebyggelse som inngår i planen», markert med blått omriss i figuren på neste side. Områdene ligger rundt Bossekopkrysset og representerer arv fra gjenoppbyggingen av Bossekop etter krigen. Bygningene er oppført med tidstypisk arkitektur og kvalitet i materialer. Det anses som verdifullt for Bossekop og Alta å verne om gode eksempler på bygningsarven i området.

Iht. bestemmelsene skal fasader og taktekke bevares, og det er ikke tillatt å endre vinduer og dører som vender ut. Innvendige endringer i tråd med områdereguleringen for øvrig, er tillatt.



Figur 49 Verdifull gjenreisningsarkitektur (blått omriss)



Figur 50 Frisiktlinje (Gul markering) mellom Storsteinen i Bossekop og helleristningsfeltet Decca i Hjemmeluft. Illustrasjon: Alta museum - Verdensarvsenteret.

5.16 Økonomi/gjennomføring

Realisering av planen krever både offentlige og private investeringer i - først og fremst – teknisk infrastruktur. Tiltakene er ikke kostnadsberegnet på planleggingstidspunktet. Reguleringsplanen tar heller ikke stilling til hvem som er ansvarlig for realisering. Dette forutsettes avklart i egen sak, på detaljreguleringsnivå, og gjennom bruk av utbyggingsavtaler. Se kapittel 5.17.5.

5.16.1 Viktige bestemmelser/rekkefølgekrav

I reguleringsbestemmelsene stilles det for de aller fleste delområder krav om utarbeidelse av detaljregulering før tiltak kan settes i verk. Det er også stilt krav om flytting av VAO-ledninger ved opparbeidelse eller ombygging av Sorenskriverveien. Før nye boenheter kan tas i bruk, er det videre stilt krav om trafiksikker adkomst til skole og bussholdeplass. Dette kan omfatte en rekke tiltak.

5.16.2 Behov for erverv av privat eiendom til vegformål

Oppgradering av offentlig vegnett slik at det harmonerer med gjeldende regelverk, og besluttede hovedkonsepter genererer behov for erverv av privat grunn/endring av eiendomsgrenser. For delområder med plankrav, forutsettes eiendomsforhold avklart i detaljreguleringen. I noen delområder er det imidlertid ikke krav til detaljregulering, og for disse er det derfor laget en oversikt over behov for erverv av grunn fra private tomter. Arealene er grovt beregnet, og vil måtte konkretiseres i en grunnervvervsprosess. Se tabell 3 under.

Delområde E1 – E6	Boligområdene sør for E6. Dette gjelder arealavståelse til utbedring av interne boligater.
Delområde E7	Boligområde i Skogforvalterveien. Det legges til rette for tomtetillegg.
Delområde F2	Område for utskipningskai for skifer. Det er behov for erverv av areal til nytt kryss mot Strandveien (kobling mot framtidig boligområde i Apanes).

5.16.3 Eiendommer som er særskilt berørt

Avkjørsler og kryss langs E6.

Alle direkteavkjørsler samt veikrysset for Bekkefaret på sørsiden av E6 blir stengt. Dette gjelder på strekningen fra og med Vesterhaugveien til Bossekopkrysset, kvartal C1-3. Dette innebærer at alle eiendommene på denne strekningen i framtiden vil få adkomst via Bossekopkrysset og inn fra sørsiden. På nordsiden av E6 er to avkjørsler foreslått stengt mellom Skiferveien og innkjøringen til Cirkel K. Berørte eiendommer vil få adkomst nord for tidligere Rema1000. Det er satt rekkefølgekrav i planbestemmelsene knyttet til når de ulike avkjørslene kan stenges og hvilke tiltak som må være utført før dette kan skje.

Kvartal B9: For kvartal B9 inntil Bossekopkrysset vil planlagt rundkjøring gjøre det krevende å videreføre drift av bensinstasjon. Både rundkjøring og kvartal B9 er underlagt plankrav.

Parkering ved COOP: Parkeringsplassen mellom dagens COOP og Bossekopveien vil måtte reduseres når rundkjøring etableres i Bossekop-krysset.

Eiendommer langs Breverud. Det er planlagt etablering av nytt fortau og utvidelse av veien Breverud (fra kryss Thomabakkveien til kryss Bekkefaret). Disse eiendommene vil bli relativt mye berørt. Det er en forutsetning at utbedring av veien og etablering av fortau er på plass før stenging av kryss og avkjørsler mot E6 gjennomføres.

Eksisterende bolig på gnr. 27 bnr. 274 (eier: Nordlys hotell) forutsettes revet i planforslagets alternativ 2 (ny veg rundt Nordlys hotell).

Se for øvrig kapittel 3.4 for nærmere presentasjon av de enkelte kvartaler.

5.16.4 Tidsplan for gjennomføring

Som overordnet plandokument stilles det ingen krav til gjennomføring. Vedtatt plan innebærer at plankart og reguleringsbestemmelser er rettskraftige.

5.16.5 Kostnader/finansiering

Områdereguleringen består av en rekke tiltak som vil kreve offentlig tilrettelegging, med en betydelig finansiell innsats fra stat, fylkeskommune og/eller kommune. I tillegg åpner planen i vesentlig grad for private initiativ. Foreløpig er det ikke utarbeidet kostnadsanalyse for gjennomføring av tiltak i planforslaget, hverken av teknisk infrastruktur som veier, vann- og avløp eller annen offentlig tilrettelegging. Det legges opp til omfattende endringer av veinettet, i hovedsak gjelder dette planene om rundkjøring, gang- og sykkelvei og planfri kryssing av E6. For kommune(del)planer har Statens vegvesen en målsetting om kostnadsoverslag med +/- 25 prosent usikkerhet. Det krever detaljerte avklaringer, med store krav til nøyaktighet, ressursbruk og sammenlignbare prosjektgrunnlag for å utarbeide pålitelige kostnadsoverslag. Grunnlaget fra områdereguleringen tilfredsstiller ikke disse kravene. Det stilles krav om detaljregulering for tiltak på E6 gjennom Bossekop, og ved slike planer stiller Statens vegvesen krav om kostnadsoverslag med +/-10 prosent. Med den lave detaljeringsgraden som ligger i planen, er det ikke formålstjenlig å utarbeide kostnadsoverslag, hverken for enkelttiltak eller større områder. Gjennom områdereguleringen stilles det krav om detaljreguleringer for ulike felt/tiltak, og på dette nivået vil det være mulig/hensiktsmessig å forholde seg til kostnader og andre praktiske forutsetninger for realisering.

5.16.6 Utbyggingsavtale

Dette er ikke aktuelt i forbindelse med områdereguleringer, men må antas å bli relevant for flere av feltene i forbindelse med detaljregulering.

Tabell 3: Endring av eiendomsforhold for arealer uten plankrav

Gate	Gnr/Bnr	Areal	Areal som blir berørt utover opparbeidet veg
Vesterhaugveien 1	27/264	15m ²	15m ²
Vesterhaugveien 3	27/622	45m ²	45m ²
Vesterhaugveien 5A	27/826	40m ²	40m ²
Vesterhaugveien 5B	27/915	35m ²	35m ²
Vesterhaugveien 7	27/610	12m ²	12m ²
Vesterhaugveien 19	27/1309	7m ²	0
Vesterhaugveien	27/962	2m ²	2m ²
Vesterhaugveien 16	27/366	20m ²	20m ²
Vesterhaugveien 14A	27/316	78m ²	68m ²
Vesterhaugveien 12	27/397	25m ²	17m ²
Vesterhaugveien 8	27/315	55m ²	39m ²
Vesterhaugveien 4	27/130	820m ²	300m ²
Breverdsvingen 14	27/911	35m ²	35m ²
Breverdsvingen 10-12	27/515	30m ²	30m ²
Breverdsvingen 8	27/327	5m ²	4m ²
Breverdsvingen 19	27/356	115m ²	90m ²
Breverdsvingen 15	27/979	14m ²	14m ²
Breverdsvingen 5	27/223	33m ²	33m ²
Breverdsvingen 3	27/395	53m ²	53m ²
Breverdsvingen 1	27/220	110m ²	97m ²
Breverdsvingen 4	27/841	11m ²	11m ²
Altaveien 94	27/228	52m ²	40m ²
Altaveien	27/247	23m ²	11m ²
Altaveien 96-98	27/373	355m ²	261m ²
Altaveien 100	27/47	145m ²	91m ²
Altaveien 88	27/420	6m ²	6m ²
Bekkefaret 4	27/274	12m ²	12m ²
Bekkefaret 14	27/533	5m ²	5m ²
Bekkefaret 10	27/160	105m ²	75m ²
Bekkefaret 6	27/471	140m ²	140m ²
Bekkefaret 2	27/201	115m ²	115m ²
Bekkefaret 3	27/179	635m ²	470m ²
Bekkefaret 5 / Breverdsvingen 2	27/192	875m ²	335m ²
Bekkefaret 7	27/212	150m ²	150m ²
Bekkefaret 9	27/562	65m ²	65m ²
Bekkefaret 20	27/259	135m ²	135m ²
Bekkefaret 24	27/861	95m ²	68m ²
Bekkefaret 28	27/199	215m ²	65m ²
Bekkefaret 21	27/1162	5m ²	5m ²
Breverd 10	27/361	225m ²	219m ²
Breverd 8	27/182	215m ²	215m ²
Breverd 6	27/206	125m ²	125m ²
Breverd	27/205	403m ²	403m ²

OMRÅDEREGULERING FOR BOSSEKOP BYDELSSENTER - PLANBESKRIVELSE

Breverud 2	27/180	390m ²	370m ²
Breverud 5	27/209	90m ²	90m ²
Breverud 3	27/202	90m ²	90m ²
Breverud 1	27/263	90m ²	85m ²
Thomasbakkveien 12	27/22	55m ²	55m ²
Thomasbakkveien	27/407	38m ²	32m ²
Thomasbakkveien	27/107	95m ²	95m ²
Thomasbakkveien	27/1079	386m ²	386m ²
Moreneveien 1	27/1047	332m ²	202m ²
Moreneveien 3	27/897	18m ²	18m ²
Moreneveien 3	27/88	13m ²	13m ²
Fogdebakken 1	27/380	70m ²	70m ²
Fogdebakken	27/1160	160m ²	160m ²
Fogdebakken 5	27/368	82m ²	82m ²
Fogdebakken 8	27/320	135m ²	135m ²
Fogdebakken 10	27/753	1m ²	1m ²
Fogdebakken 10	27/354	176m ²	173m ²
Fogdebakken 11	27/116	46m ²	42m ²
Fogdebakken 12	27/119	6m ²	6m ²
Fogdebakken 15	27/598	5m ²	5m ²
Fogdebakken 19	27/123	28m ²	11m ²
Fogdebakken/Bossekopveien	27/115	231m ²	231m ²
Bakkeveien 40	27/167	40m ²	40m ²
Sorenskriverveien 21	27/419	163m ²	147m ²
Sorenskriverveien 23	27/418	138m ²	138m ²
Sorenskriverveien 25	27/1141	245m ²	245m ²
Sorenskriverveien 32	27/353		
Sorenskriverveien 40	27/244	24m ²	24m ²
Strandveien	27/398	34m ²	34m ²
Strandveien	27/1107	172m ²	172m ²
Bossekopveien 19	27/4.	296m ²	296m ²
Alma Halses vei 6	27/331	104m ²	77m ²
Alma Halses vei 12-22	27/880	44m ²	44m ²
Alma Halses vei 24-38	27/879	96m ²	96m ²
Alma Halses vei	27/1497	103m ²	103m ²
Alma Halses vei 42-44	27/792	40m ²	40m ²
Alma Halses vei 46	27/793	47m ²	47m ²
Alma halse vei 49-63	27/301	11m ²	11m ²
Alma Halses vei 65	27/300	5m ²	5m ²

5.17 Samlede virkninger

5.17.1 Innledning

I vurderingen av planforslagets samlede virkninger er det tatt utgangspunkt i overordnede, nasjonale mål for den kommunale planleggingen, utredningstema fastsatt planprogrammet, og i lokalpolitiske føringer gjennom vedtak og underveis-signaler.

5.17.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Nasjonale planmyndigheter har ved kgl.res. av 12.06.2015 definert følgende tre forventninger til kommunenes planlegging:

1. Gode og effektive planprosesser

I planprosesser som involverer mange deltakere og potensielt motstridende interesser gjelder det å skynde seg langsomt. Planprosessen har tatt lenger tid antatt i utgangspunktet, men dette har vært nødvendig for å få utredet og forankret løsninger på en forsvarlig måte. Forslag til områderegulering for Bossekop fastlegger imidlertid overordnede strukturer som vegsystem, utbyggingsområder og overordnede rammer for bebyggelsen, og legger derved til rette for enklere og mer effektive prosesser knyttet til utbygging og detaljregulering, samtidig som det sikres mest mulig fleksibilitet.

2. Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling

Plankonseptet bygger på prinsipper om god landskapstilpasning, kontakt med fjorden og optimalisering av de lokalklimatiske forholdene. Det legges vekt på å bevare og forsterke Bossekop sin historie og identitet (herunder ta vare på gjenreisningsbebyggelsen), og samtidig åpne for framtidsrettede løsninger mht. byggeskikk og arkitektur. Risiko- og sårbarhet er vurdert, og avbøtende tiltak som bringer risiko ned på et akseptabelt nivå er innarbeidet i kart og bestemmelser. Forslaget vurderes derfor å være i tråd med nasjonale forventninger på dette punktet.

3. Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

Et grunnleggende prinsipp for arealutviklingen har vært effektiv arealutnyttelse/ konsentrasjon, og det er derfor åpnet for en vesentlig høyere utnyttelsesgrad enn i dagens situasjon. Dette fokuset, samt tilrettelegging for gang- og sykkel og kollektivbetjening, er helt i tråd med nasjonale målsettinger om samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Sammen med et sterkt fokus på et trivelig sentrum med møteplasser, handel, service og arbeidsplasser, vurderes det at planforslaget er i tråd med nasjonale myndigheters forventninger om et trivelig og klimavennlig sted.

5.17.3 Lokalpolitiske mål og føringer

Planprogrammet

Planforslaget bygger på forutsetninger, tema og planprosess som er trukket opp i planprogrammet. I kapittel 5 er forslaget vurdert opp mot definerte plantema, og det er konkludert med at forslaget på alle vesentlige punkter må sies å ha en stor overvekt av positive virkninger for miljø og samfunn.

Politiske føringer, gitt løpende

Underveis i planprosessen er det fremmet notat på ulike tema for politisk behandling, for å få signaler om hvilke prinsipper det skal jobbes videre med. Se nærmere presentasjon av disse i kapittel 1.3 Formål og føringer for planarbeidet, samt vedlagte vedtak i kommunestyre og planutvalg. Kommunens føringer vurderes på alle områder som ivaretatt i planforslaget.

5.17.4 Parallelle planprosesser

Parallelt med områdereguleringen har det pågått detaljregulering for Skiferveien 2-4 (Alta motor og Bunnpris). Detaljreguleringen ble vedtatt først, og har derfor lagt føringer for løsningsvalgene i områdereguleringen. Det pågår også arbeid i tidlig-fase for kvartal B4 og C5/B9, men planarbeid er ikke formelt oppstartet.

5.17.5 Berørte, private interesser

Planforslaget har direkte virkninger for private aktører og hjemmelshavere i/inntil planområdet. Dette er nærmere redegjort for i kapittel 5. Det vil bl.a. være behov for å erverve grunn til utbedring av hovedvegnett og internvegssystem.

Bestemmelser om høy konsentrasjon i utbyggingsområder vil ha direkte konsekvenser for hjemmelshavere som ønsker å iverksette tiltak på sine eiendommer. Det vurderes likevel at man i sentrumsområder må påregne å forholde seg til endret arealbruk gjennom nye utviklings- og fortettingstiltak i nabolaget. Fortetting skal imidlertid skje med kvalitet, og iht. forutsigbare rammer gitt i områdereguleringen. Totalt sett vurderes det at samfunnsinteressene i dette tilfellet har en slik vekt at disse må gå foran.

5.17.6 Konklusjon

På bakgrunn av ovenstående oppsummeringer, og øvrige redegjørelser på mer detaljert nivå ellers i planbeskrivelsen, vurderes det at planforslaget samlet sett har en stor overvekt av positive virkninger for miljø og samfunn. Potensielt negative virkninger er møtt med avbøtende tiltak i planutforming og bestemmelser (utredningskrav, plankrav mm). Det vurderes ikke at endringene som er gjort etter høring og offentlig ettersyn er av en slik karakter at det utgjør endringer i virkningsbildet for berørte hensyn og interesser.

6 BEGRUNNELSE FOR VALGTE LØSNINGER

6.1 Innledning

Det er i kapittel 5 redegjort for planens virkninger for ulike plantema. Her er gåt det også fram hvorfor de ulike løsningene er valgt, både hovedgrep og konsept for ulike delområder. I kapittel 3 er det redegjort for hovedgrep og vurderinger som er gjort på delområdenivå.

I planforslaget som var ute på høring og offentlig ettersyn var det vurdert to alternativer for ny adkomstløsning til eiendommene på sørsiden av E6 (Alt. 1 og Alt. 2). Alternativ 2 – Rundkjøringsløsning og stenging av Bekkefaret, et tatt ut av planforslaget etter innspill gitt under første gangs høring og offentlig ettersyn. I stedet er det tatt inn et alternativ som åpner for inn- og utkjøring mot E6 via Bekkefaret. Dette alternativet er heretter omtalt som Alternativ 1b. Tidligere Alternativ 1 omtales i det videre som Alternativ 1a. Begge alternativene innbefatter flytting av Breverud mot syd for å gjøre arealbeslaget noe mere likt for eiendommer på sør- og nordsiden av veien.

I dette kapitlet redegjøres det nærmere for de to løsningene som er vurdert, og som fremmes for andre gangs høring og offentlig ettersyn.

6.2 Alternativ 1a – Bekkefaret opprettholdes under hotellet

For alternativ 1a (Tidligere Alternativ 1) opprettholdes dagens gjennomkjøring under hotellet, men all inn kjøring til eiendommene langs E6 vil være via de kommunale veiene Breverud eller Bekkefaret, som vist i figurene under.



Figur 51 Etablering av ny adkomst mellom eksisterende bygg. Kilde: Rambøll.



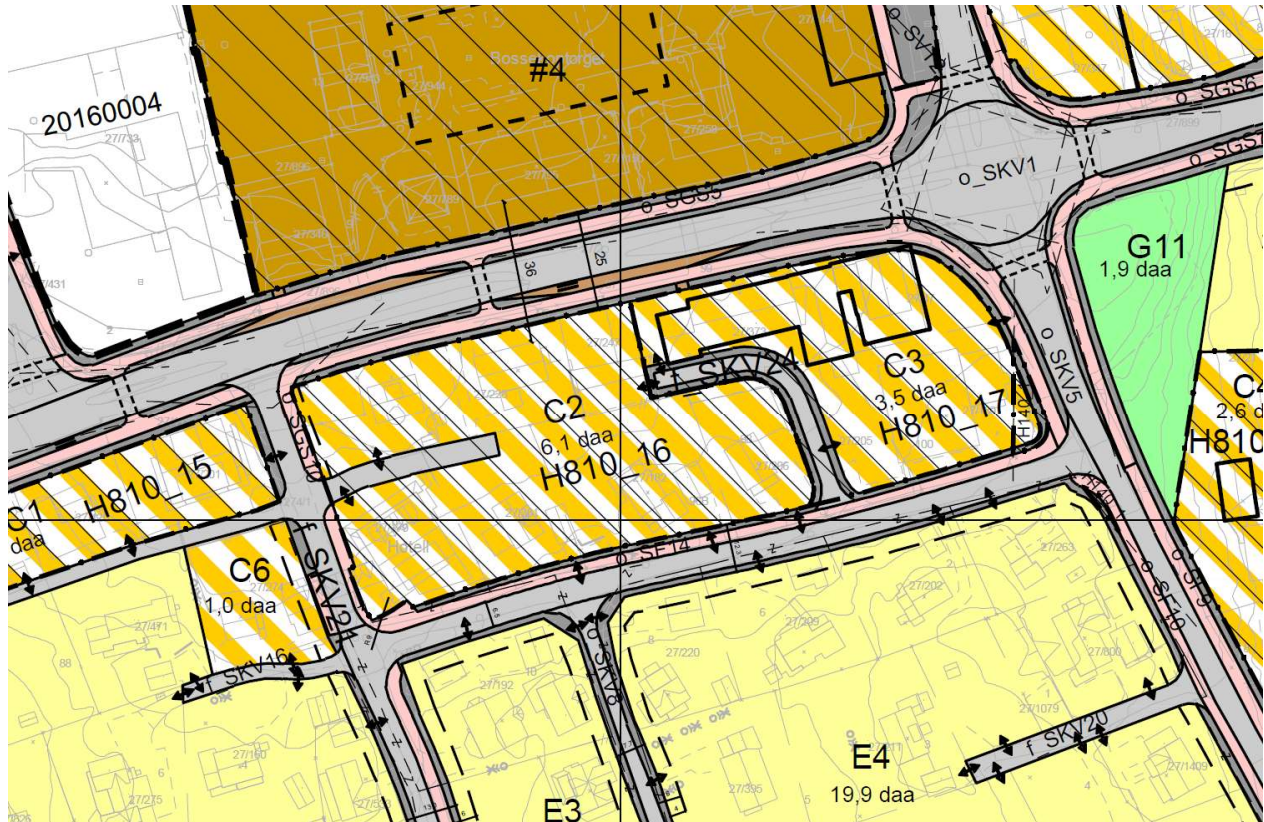
Figur 52 Alternativ 1a Trafikken opprettholdes under hotellet (SKV21) som i dag, uten avkjørsel til E6.

6.3 Alternativ 1 b – Inn og utkjøring mot E6 via Bekkefaret

For alternativ 1b opprettholdes dagens gjennomkjøring under hotellet. Dagens kryss mot E6 opprettholdes også, men det blir restriksjoner på kjøremønsteret slik at det bare er mulig å foreta innkjøring fra vest og utkjøring mot øst. Alle andre innkjøringer til eiendommene langs E6 vil være via det kommunale veinettet, som vist i figuren under.



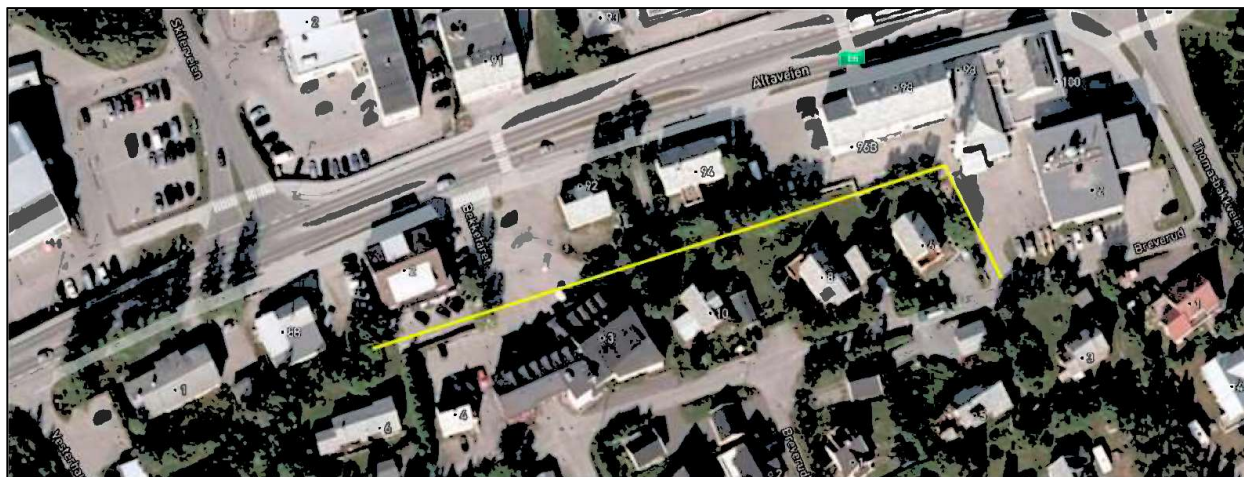
Figur 53. Etablering av ny adkomst mellom eksisterende bygg og E6. Kilde: Rambøll.



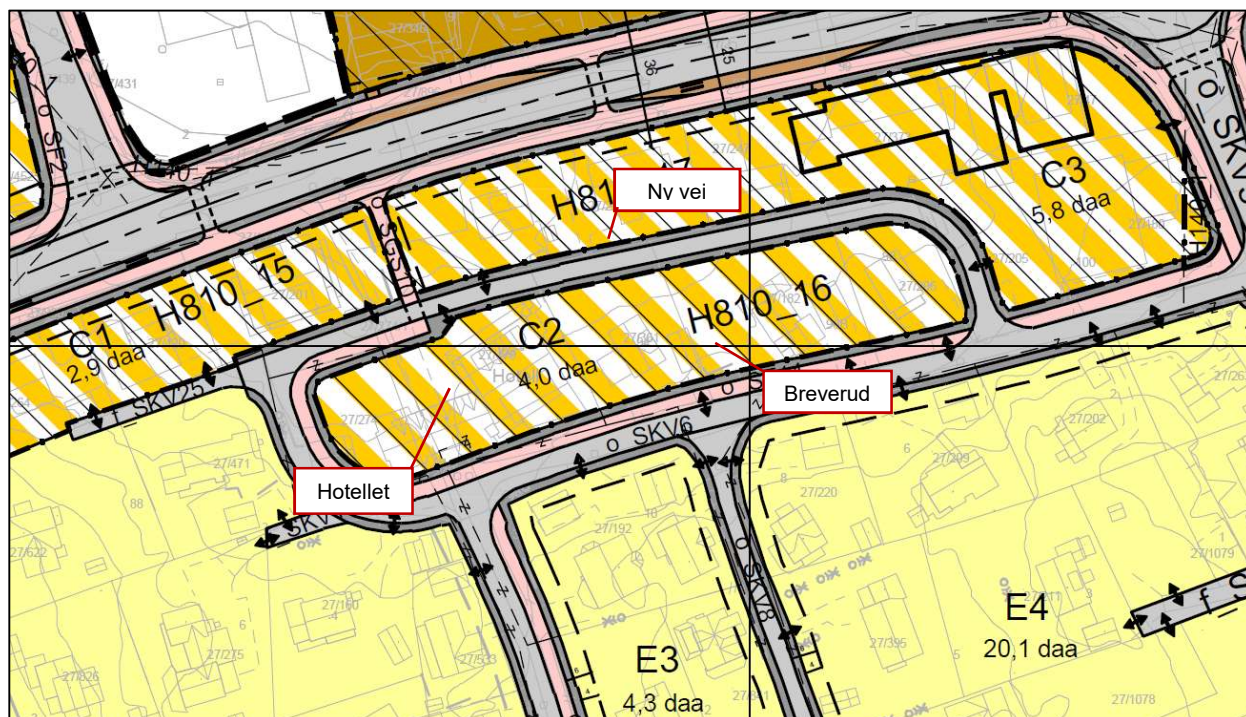
Figur 54. Alternativ 1b: Trafikken opprettholdes under hotellet som i dag, med kryss mot E6

6.4 Alternativ 2 – Stenging av Bekkefaret - Utgå

Alternativ 2 som innebar at Bekkefaret stenges for trafikk er tatt ut etter første gangs høring og offentlig ettersyn. Forslaget var at trafikken føres via rundkjøring og videre inn på kommunale veier i bakkant. Alternativet inneholdt og stenging av Bekkefaret for gjennomkjøring under hotellet og ny adkomst til eiendommene mot E6 ved siden av hotellet.



Figur 55 Etablering av adkomst parallelt med E6. Kilde: Rambøll.



Figur 56 Alternativ 2: Stenging av Bekkefaret under hotellet, og ny veiløsning ved siden av hotellet.

6.5 Valg av alternativ

Begge løsningene (1a og 1b) er basert at det etableres nye adkomster til Breverud og Bekkefare, og eiendommene langs E6.

Alternativ 1a opprettholder adkomsten under hotellet, men ikke for kjørende videre ut på E6. Høyden under hotellet er kun 3,5 meter, og dette kan være begrensende for vareleveranser og utrykningskjøretøy. For utrykningskjøretøy ansees dette å være håndterbart, da disse vil kunne benytte seg av gang- og sykkelvegnettet dersom det er nødvendig for å ta seg fram. Alternativet vil fordele trafikken på to gater, uten gjennomkjøring. Løsningen ivaretar myke trafikanter bedre, med gjennomgående fortauløsning og begrensninger i kjøremønster i området. Alternativ 1a vil også ivareta ønsket om å redusere antallet kryss og dermed konfliktpunkter på E6.

Alternativ 1b opprettholder adkomsten under hotellet, og adkomsten for kjørende ut mot E6. Løsningen gir bedre adkomst til hotellet og eiendommene langs Bekkefare, men for eiendommene langs E6 vil direkteavkjøringene bli fjernet. Det antas at dersom utkjøringen mot E6 opprettholdes, vil det kunne medføre mer gjennomgangstrafikk. Det er lagt til grunn at trafikken i krysset mellom Bekkefare og E6 skal styres ved at det kun er tillatt innkjøring fra vest og utkjøring mot øst. Dette for å unngå at inn- og utkjøring må krysse annen kjørebane på E6.

Alta kommune har som nevnt ikke tatt stilling til hvilken løsning som skal velges, og ønsker å ha med seg innspill fra høring (berørte parter) og offentlig ettersyn (allmennheten) før konklusjon faller.

KILDER

- Byggeskikkveileder for Alta kommune, Plan- og utvikling, 2004.
<http://www.alta.kommune.no/byggeskikkveileder.434475-72380.html>
- Skiltvedtekter for Alta kommune, 2008.
<https://www.alta.kommune.no/getfile.php/693562.1023.ubavsrweyr/Skiltvedtekter.pdf>
- Veilysnorm for Alta kommune, februar 2016.
<https://www.alta.kommune.no/getfile.php/4051629.1023.slpwauzlsiibsk/Veilysnorm+versjon+februar+2016.pdf>
- Alta vil, kommuneplanens samfunnsdel 2015–2027, vedtatt 22. 06.2015.
https://www.alta.kommune.no/getfile.php/3247491.1023.wrxfdcqfbd/Alta_vil_2015-2027.pdf
- Kommunedelplan for energi, miljø og klima 2018-2022, vedtatt 22.05.2018.
<https://www.alta.kommune.no/getfile.php/4217969.1023.tpqwtqipwzwtsl/Kommunedelplan%20for%20energi%20milj%C3%B8%20og%20klima%202018-2022.pdf>
- Kommuneplanens samfunnsdel 2015–2027, vedtatt 22.06.2015.
http://www.alta.kommune.no/getfile.php/3247491.1023.wrxfdcqfbd/Alta_vil_2015-2027.pdf
- Kommunal planstrategi, Alta kommune 2016-2019, vedtatt 21.04.2016
https://www.alta.kommune.no/getfile.php/3509490.1023.ryweprepbp/Vedtatt_Kommunal_planstrategi_Alta_2016-2019.pdf
- Trafikksikkerhetsplan for Alta kommune, mål og strategidel, vedtatt 19.03.2018.
<https://www.alta.kommune.no/getfile.php/4125656.1023.mtqazibtmszslw/Trafikksikkerhetsplan%20m%C3%A5l%20og%20strategidel%202018-2021.pdf>
- Forskrift om kommunal veinorm i Alta kommune, vedtatt 19.09.2011.
<https://www.alta.kommune.no/getfile.php/1736158.1023.curtrdycuw/Kommunal%20veinorm.pdf>

VEDLEGG

- 1. Fastsatt planprogram**
- 2. Referat fra oppstartsmøte**
- 3. Innspill ved høring og offentlig ettersyn, referat og kopi**
- 4. Eiendommer i/inntil planområdet**
- 5. Resultatrapport fra planverksted**
- 6. Tre mulighetsstudier. Planprinsipper vedtatt i kst 25.05.2018**
- 7. Planprinsipper vedtatt av planutv. 30.11.2017**
- 8. Planprinsipper for Skiferkaia, vedtatt av planutv. 04.04.2018**
- 9. Temanotat - Støy**
- 10. Temanotat - Geoteknikk**
- 11. Temanotat - Overvannshåndtering**
- 12. Temanotat - Kryssvurdering**
- 13. Temanotat – Miljølokk og gangbru ved Bossekop skole**
- 14. Temanotat - Handel**
- 15. C-tegninger E6**
- 16. Vedtak i Vegdirektoratet vedrørende rundkjøring i Bossekop-krysset**
- 17. Planprinsipper for C5 og B9**
- 18. ROS-analyse – forenklet**
- 19. Designmanual for Bossekop sentrum**
- 20. Trafikknotat**