



Dato: 19.01.2023

Notat

Områderegulering Bossekop sentrum - merknadshefte - 2. gangs offentlig ettersyn

Forslag til områderegulering for Bossekop sentrum (planid. 20130007) ble lagt ut til fornyet (2. gangs) offentlig ettersyn i perioden 05.09.22 - 17.10.22. Det ble i høringsperioden også gjennomført et offentlig informasjonsmøte på BUL-huset på Breverud hvor det møtte opp til sammen omlag 50 personer. Ved høringsfristens utløp var det kommet inn til sammen 11 høringsuttalelser. En oppsummering av disse etterfulgt av planadministrasjonens kommentarer er gjengitt nedenfor:

Statsforvalteren i Troms og Finnmark, brev datert 21.10.22

1. Planutvalget i Alta kommune vedtok i møte den 04.03.20 å legge forslag til områdeplan ut til første gangs offentlig ettersyn. Med bakgrunn i flere innkomne høringsuttalelser av vesentlig karakter, deriblant innsigelser fra Statsforvalteren og Statens vegvesen, har det blitt gjort flere justeringer/endringer av det opprinnelig planforslaget. Det er på denne bakgrunn utarbeidet et revidert planforslag som nå fremmes til fornyet førstegangsbehandling (2. gangs offentlig ettersyn). Statsforvalteren viser innledningsvis til vår uttalelse av 13.05.20 hvor det ble fremmet innsigelse til planforslaget fra henholdsvis Statsforvalteren og Statens vegvesen. Ved høring av revidert forslag fremkommer det at Alta kommunen vurderer tidligere innsigelser som imøtekommet i det reviderte forslaget til områderegulering. Denne uttalelsen tar sikte på å avklare hvorvidt Statsforvalteren deler kommunens oppfatning av om innsigelsene kan anses løst, samt vurdere om foreslåtte endringer tilsier nye innsigelser og/eller merknader.
2. Statsforvalteren har ansvar for å samordne uttalelser med innsigelser fra regionale statsetater i Troms og Finnmark, og har fått myndighet til å avskjære eventuelle innsigelser fra disse. Statens vegvesen fremmer følgende innsigelse til planforslaget: **Statens vegvesen har innsigelse til planforslaget med hensyn til trafikksikkerhet. Planforslaget har to alternative løsninger angående avkjørsel fra E6 til Bekkefaret. Hvis alternativ 1 b (enveisregulert inn- og utkjøring) foretrekkes, fremmes det innsigelse til planforslaget. Statsforvalteren i Troms og Finnmark har ikke funnet grunnlag for å avskjære innsigelsen 2. Statsforvalteren i Troms og Finnmark fremmer følgende innsigelse til planforslaget: Det fremmes innsigelse til planbestemmelser om støy. Bestemmelsene er etter Statsforvalterens oppfatning ikke egnet til å sikre at det tas tilstrekkelig hensyn til støy ved nye utbygginger.**
3. Det foreligger ikke innsigelser til planforslaget fra øvrige statsetater. Statsforvalteren i Troms og Finnmark vil i det følgende redegjøre nærmere for innsigelsene. Hva gjelder innsigelsen fra Statens vegvesen vises i hovedsak til selve innsigelsesbrevet fra Statens vegvesen datert 19.10.22. Avslutningsvis i dette brevet fremkommer Statsforvalterens egne planfaglige merknader til kommunens reviderte planforslag.
4. Innsigelse fra Statens Vegvesen. Planforslaget inneholder to alternative løsninger når det gjelder utforming av kommunal veg Bekkefaret. I det ene alternativet (1a) foreslås Bekkefaret stengt mot E6. I det andre alternativet 1 b) foreslås det å åpne for utkjøring på E6 mot øst og innkjøring fra E6 fra vest. Planadministrasjonen har vist til at de er skeptiske til alternativ løsning, men for å få belyst fordelene og ulempene legges planforslaget ut til høring med begge alternativer. Statens vegvesen mener alternativ

løsning (jf. Plankart alt 1.b) med å ikke stenge avkjørselen til Bekkefaret ikke vil ivareta trafikksikkerheten tilstrekkelig på en allerede ulykkesbelastet vegstrekning, selv om avkjørselen foreslås enveisregulert. Det har de senere år vært flere ulykker i området med både dødelig utfall og omfattende personskader. Statens vegvesen viser til nullvisjonen og konkluderer med at en løsning som innebærer å stenge avkjørselen og lede trafikken gjennom Bekkefaret vil bidra med å løse de trafikale utfordringene man allerede i dag har i området. På denne bakgrunn fremmer Statens vegvesen innsigelse til alternativ 1b (enveisregulert inn- og utkjøring). Vegvesenet understreker samtidig at dersom alternativ 1 a vedtas fremmes det ikke innsigelse.

5. Innsigelse fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark. I brev av 13.05.20 fremmet Statsforvalteren oppsummert følgende innsigelser til planforslaget:
 - 1) Soner med mindre strenge støykrav enn anbefalt i T-1442 er ikke avmerket på plankart som avvikssoner.
 - 2) Innsigelse til bestemmelsen som hjemler utbygging av kjøpesenter i Bossekop; Felt A Bossekoptorget i kombinasjon med Bestemmelsen 4.4.2 c).
 - 3) Antall parkeringsplasser pr. kvm BRA for kontor- og forretningsformål må reduseres. Planbestemmelsene må i tillegg tilføres bestemmelser for sykkelparkering.

Hva gjelder punkt 2 over er bestemmelsene endret slik at det ikke lenger åpnes for kjøpesenteretableringer, kun mindre handelsetableringer og senterfunksjoner som bygger opp under områdets funksjon som bydelssenter. Statsforvalteren anser etter dette innsigelsen som imøtekommet. Hva gjelder punkt 3 over legges ny kommuneplans bestemmelse om parkering til grunn for parkeringsdekningen. Statsforvalteren anser etter dette innsigelsen som imøtekommet. Hva gjelder punkt 1 over anser imidlertid ikke Statsforvalteren innsigelsen som fullt ut imøtekommet gjennom de foreslåtte endringer i planen. Fra kommunens vurdering hitsettes følgende: *«Avvik fra støykrav i retningslinje T-1442 (etablering av bebyggelse i rød støysone): Dette forholdes anses løst ved at Alta kommune i forbindelse med nylig utført revisjon av kommuneplanens arealdel har definert de sentrumsområdene som avvikssoner hvor det kan etableres støyfølsom bebyggelse i rød og gul støysone forutsatt at nærmere definerte vilkår tilfredsstilles»* Statsforvalterens vurdering: Begrepet «avvikssone» tatt ut av retningslinje T-1442 av 11.06.21. Intensjonen med å begrense bygging av støyfølsom bebyggelse i gul og rød støysone er likevel videreført etter revisjonen av retningslinjen i 2021. Ønsker man å bygge støyfølsom bebyggelse i rød støysone kan dette bare skje i prioriterte sentrums- og kollektivknutepunkter som skal være angitt i kommuneplanen, og det må videre i planbestemmelsene fastsettes nærmere vilkår for utbygging av støyfølsom bebyggelse i disse sonene Alta kommune benytter i kommuneplanens arealdel av 15.02.21 pkt. 1.10 f), begrepene sentrumsområder/avvikssoner, hvorav Bossekop sentrum (BS3) er et av disse. Statsforvalteren oppfatter at dette vil kunne likestilles med T-1442s begrep «sentrumsone». I planforslag for områdereguleringen er ikke avvikssone/sentrumsone, slik den er fastsatt i KPA, gjengitt i planen. Kommunen har imidlertid inntatt egne støybestemmelser i planen i bestemmelsene pkt. 2.8 bokstav B nr.1 og 2. I bokstav B nr.2 fremkommer det at: «for sentrumsformål og områder med kombinerte formål kan en mer liberal praksis legges til grunn ved planlegging og tiltak. Her kan støyfølsom bebyggelse tillates i både rød og gul sone, men da på følgende vilkår: a. Minimum 50 % av oppholdsrommene (soverom + stuer), men minst ett soverom, legges på stille side (Lden < 55 dB). b. Privat (inkl. felles-privat) uteplass skal ligge på stille side. Hele arealet skal ha støynivå som tilfredsstiller grenseverdikravet i tabell 3 i T-1442/2016. Innglasset balkong kan tillates, men den skal kunne åpnes. c. Vinduer mot soleksponert side skal ha utvendig solavskjerming. d. Behovet for ytterligere skjerming og detaljering av støykrav, samt avbøtende tiltak, skal vurderes i reguleringsplan eller byggesak». Det er for Statsforvalteren uklart hvordan bestemmelsen har til hensikt å fungere sammen med KPA bestemmelser om bygging av støyfølsom bebyggelse i BS3. I utgangspunktet vil en ny plan gå foran eldre dersom det kan konstateres motstrid. Der det ikke er motstrid vil imidlertid eldre plan fremdeles gjelde. Slik Statsforvalteren oppfatter det vil KPA-bestemmelser om utbygging av støyfølsom bebyggelse innenfor BS3 gjelde fullt ut ved bygging på areal som i områdereguleringen er avsatt til rent boligformål. Dette siden det ikke kan konstateres motstrid mellom planene for slik utbygging. For bygging av støyfølsom bebyggelse på areal avsatt til sentrumsformål og kombinasjonsformål i områdereguleringen fremstår imidlertid dette som mer uklart. Kommunen har i planforslaget for

områdereguleringen lagt til grunn fire vilkår for slik utbygging, mens det av KPA fremkommer åtte vilkår. Statsforvalteren mener de fire vilkår som fremkommer av områdereguleringen ikke alene egnet til å sikre at det tas tilstrekkelig hensyn til støy ved utbygging av støyfølsom bebyggelse i henhold til retningslinje T-1442. For at Statsforvalteren skal kunne frafalle innsigelsen forutsettes det at følgende tilleggsvilkår inntas i planbestemmelser for utbygging av støyfølsom bebyggelse:

- Leiligheter skal være gjennomgående og ha en stille side
- Skoler og barnehager kan ikke etableres i rød støysone
- Lekeplasser skal ikke ha høyere støynivå enn Lden 55 db
- Høyeste tillatte støynivå på fasade til støyfølsom bebyggelse er Lden 73 dB.

Statsforvalteren stiller seg for øvrig til disposisjon for drøfting av støybestemmelser, og ser at en slik dialog kan være hensiktsmessig for å avklare eventuelle misforståelser om hva slags støybestemmelser kommunen har hatt til hensikt skal gjelde ved utbygginger innenfor områdeplanen, herunder det som ovenfor er skrevet om reglene rundt motstrid og forrang.

6. Merknader *Skiferkaia* En viktig endring som er gjort etter høring og offentlig ettersyn, er at skiferkaiområdet (D3) endres fra transformasjonsområde (kombinasjon av boligformål, tjenesteyting, forretninger, kontorer, strandpromenade m.m.) tilbake til dagens virksomhet som er tradisjonell industri, kontor, lager og håndverksvirksomhet. Endringen kommer som følge av at det har 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, og kommunen ønsker å imøtekomme skifernæringen på dette. Statsforvalteren tar endringen til etterretning og viser også til at Kystverket i sin høringsuttalelse den 14.05.20 frarådet at man utfaset et etablert havneareal.

Administrasjonens kommentar:

1. *Tas til orientering.*
2. *Tas til orientering. Innholdet i de to innsigelsene kommenteres under punkt 4 og 5 under.*
3. *Tas til orientering.*
4. *Planadministrasjonen er enig i at planalternativ 1b) gir en dårlig løsning mht. trafiksikkerhet. De mange og alvorlige ulykkene langs den aktuelle vegstrekningen Hensynet til gående/syklende har vært et av hovedmotivene for å stramme og veganlegget og stenge de til dels uoversiktlige avkjørslene/vegkryssene. Planadministrasjonen registrerer samtidig at det ved siste høring av planforslaget ikke har kommet inn noen innspill fra de næringsdrivende i området som tilsier at en fremtidig stenging av vegkrysset oppfattes som problematisk. Med bakgrunn i dette anbefales det at planalternativ 1a) som medfører stenging av vegkrysset vedtas. Med bakgrunn i dette vurderes innsigelsen fra Statens vegvesen å være etterkommet.*
5. *Planadministrasjonen er enig i Statsforvalterens argumentasjon og mener det er uproblematisk å legge til de 4 foreslåtte tilleggs punktene knyttet til støy under bestemmelsenes punkt 2.8 2 b. Innsigelsen vurderes med bakgrunn i dette å være etterkommet.*
6. *Tas til orientering.*

Statens vegvesen, brev datert 19.10.22

1. Statens vegvesens rolle i planleggingen: Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem». Vi uttaler oss på vegne av staten som forvalter av riksveg og etaten sine egne kulturminner, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale vegger, gater og løsninger for gående og syklende. Statens vegvesens rolle i denne saken er å sørge for å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, framtidsrettet og trygt transportsystem.

2. Arealpolitiske føringer for planarbeidet: Det overordna målet for regjeringens transportpolitikk er et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og som fremmer regional utvikling (NTP). Vi ønsker å bidra til bedre trafiksikkerhet og et mer universelt utformet og tilgjengelig transportsystem. Vi har en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken. Det er en nasjonal målsetting å sikre høy arealutnyttelse og bevisst lokalisering av bygninger for å redusere transportbehovet. Dette gir bedre forhold for syklister og fotgjengere og fører til tryggere veier og økt fysisk aktivitet. Utviklingen av Bossekop som bydelssenter vil ha stor innvirkning på Alta by. Fokuset på en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er særlig viktig for å kunne tilrettelegge for at flest mulige skal kunne gå, sykle eller reise kollektivt til og fra området. Planleggingen av arealbruk og transportsystem i henhold til de statlige planretningslinjene skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. I vår vurdering av planforslaget vil vi vurdere om tiltakene som er beskrevet i planen er i henhold til de statlige planretningslinjene.
3. Vår innsigelse til planforslaget: Statens vegvesen har innsigelse til planforslaget med hensyn til trafiksikkerhet. Planforslaget har to alternative løsninger angående avkjørsel fra E6 til Bekkefare. Hvis alternativ 1 b (enveisregulert inn- og utkjøring) foretrekkes, fremmes det innsigelse til planforslaget. Statens vegvesen forventer at alternativ 1 a (stenging av Bekkefare) vedtas i planforslaget, som også er i henhold til foreslåtte planbestemmelser herunder pkt. 10.2 bokstav E. Velges dette alternativet fremmes det ikke innsigelse. Det vises til tidligere innspill hvor vi har uttalt at 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 sykkelveier på begge sidene av E6 gjennom Bossekop. Statens vegvesen har vært tydelige i prosessen på at det er viktig å sikre fremkommeligheten på E6 gjennom Bossekop, ivareta hensynet til myke trafikanter, samt å bedre trafiksikkerheten i området. Vi mener alternativ løsning (jf. Plankart alt 1.b) med å ikke stenge avkjørselen til Bekkefaret ikke vil ivareta trafiksikkerheten tilstrekkelig på en allerede ulykkesbelastet vegstrekning, selv om avkjørselen foreslås enveisregulert. Det har de senere år vært flere ulykker i området med både dødelig utfall og omfattende personskader.
4. Konklusjon: Statens vegvesen har i dette planarbeidet hatt en klart målsetning om å minimalisere antall kryss og direkte avkjørsler ut på E6. Dette har vært signalisert i vår 1.gangs høring og i møte med Alta kommune. Etablering av rundkjøring og ett sekundærvegnett som kommunal veg Bekkefaret kobles mot vil være ett viktig moment for å oppnå målsetning om bedre trafiksikkerhet i Bossekop. Statens vegvesen vil derfor fremme innsigelse til planforslaget slik det nå foreligger med avkjørsel fra E6 til Bekkefaret, avkjørselen er uoversiktlig som krysser gang og sykkelvegen. Det er et etablert gangfelt rett ved krysset som vil medføre en sikkerhetsrisiko for myke trafikanter. Syklister som kommer fra vest, kommer i nedover bakke og en avkjøring skaper allerede i dag trafikkfarlige situasjoner. Nullvisjonen om «ingen drepte og hardt skadde i trafikken» fastsatt i Nasjonal transportplan skal ligge til grunn for Statens vegvesens trafiksikkerhetsarbeid. I Nasjonal transportplan vektlegges spesielt å styrke trafiksikkerheten for barn og unge. Det er vektlagt at barn og unge skal kunne bevege seg trygt i nærmiljøet, og kunne gå og sykle til skolen på trygge skoleveier. Utviklingen av Bossekop som bydelssentrum må avgjøres på grunnlag av plan- og trafikk faglige vurderinger av blant annet konsekvensene for trafiksikkerhet, framkommelighet, sårbarhet og miljø. Vi mener at løsningen ved å stenge avkjørselen og lede trafikken gjennom Bekkefaret vil bidra med å løse de trafikale utfordringene man allerede i dag har i området.

Administrasjonens kommentar:

1. Tas til orientering.
2. Tas til orientering.
3. Forholdet det er fremmet innsigelse til er tidligere kommentert i forbindelse høringsuttalelsen fra Statsforvalteren. Planadministrasjonen anbefaler at planalternativ 1a) vedtas, mens alternativ 1b) skrinlegges. Innsigelsen fra Statens vegvesen anses med dette for å være imøtekommet.
4. Tas til orientering.

Troms og Finnmark fylkeskommune, brev datert 13.10.22

1. Planfaglig uttalelse: Troms og Finnmark fylkeskommune registrerer at våre innspill i stor grad er ivare tatt gjennom planprosessen. I vårt innspill datert 15.05.2020 ønsket vi å få inn aktsomhetsplikten i planbestemmelsene, noe vi ikke kan se at er blitt ivare tatt i 2. gangs høringen. Vi forslår følgende formulering: «*Kulturminner og aktsomhetsplikt. 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 Troms og 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. Vi har ingen ytterligere planfaglige merknader til områdereguleringen*»
2. Fylkeskommunen ser på områdeplanen som positivt for kollektivtransporten i området. Dette gjelder særlig etablering av kantstopp i Strandveien og oppgradering av eksisterende stoppesteder i henhold til dagens utbyggingskrav. Førstnevnte tiltak vil særlig være positivt med tanke på ny bybussrute som vil betjene strandveien fast og med høy frekvens. Flytting av stoppestedet Skoleåsen ved Bossekop skole er uproblematisk så lenge hensynet til elevenes sikkerhet ivaretas på gangtraseen mellom skolen og stoppestedet. Anses som positivt fordi det plasserer stoppestedet bedre i forhold til stoppestedene Bossekop og Granshagen.
3. Det bør også etableres en bussholdeplass i Thomasbakkveien. Behovet for dette forsterkes hvis stoppestedet Skoleåsen flyttes østover. Hvorvidt det er riktig å plassere bussholdeplassen på delen av Thomasbakkveien som omfattes av denne områdeplanen er usikkert, men dette bør uansett være tenkt på i forkant av vedtak om ny områdeplan.
4. Planbestemmelse 5.2.3: føringer for adkomst. Felt B3-5. Ny bebyggelse skal ha hovedadkomst fra nord (Strandveien), men skal også ha tydelig henvendelse mot sør (Sorenskriverveien). Kommentar: ikke samsvar mellom bestemmelse og plankart. B3 har avkjøringsspil mot syd (Sorenskriverveien) i plankart, ikke nord (Strandveien). B4 og B5 har avkjøringsspil både mot Sorenskriverveien og Strandveien.
5. Felt D2. Ny bebyggelse skal ha atkomst fra nord (Strandveien ev. Sorenskriverveien). D2 er også koblet mot fellesavkjørsel f_SKV18. Kommentar: Av trafikksikkerhetsmessige hensyn bør avkjørsel fra D2 være til Sorenskrivervegen dersom det er mulig. Fylkeskommunen anbefaler å samle avkjørsler slik at det blir færrest mulig avkjørsler inn på fylkesveg.
6. Foreløpig uttalelse fra kulturarv: I plankartets nordvestre del, ved havneområdet i Strandveien, er det lagt opp til en veitrasé, kjørevei SKV10, som fortsetter mot Kongsvikfjæra. Vi gjør oppmerksom på at kulturminnemyndighetene i fylkeskommunen har reist innsigelse til detaljreguleringsplan for Kongsvikfjæra, blant annet på grunn av at planen er i konflikt med automatisk fredet bergkunstlokalitet (kulturminne-ID 289874). Denne lokaliteten ble oppdaget i 2022. Bergkunstfeltet ligger i traséen til planlagt avlastningsvei for planlagte boliger i Kongsvikfjæra. Bergkunsten kan ses i sammenheng med verdensarven bergkunsten i Hjemmeluft, og det nye funnet er en del av oppsluttende verdier for verdensarven. Planområdet for Kongsvikfjæra detaljregulering strekker seg inn i områdeplan for Bossekop. I forbindelse med reguleringsplan for Kongsvikfjæra utføres det registreringer i området. Vi har ennå ikke full oversikt over kulturminnebestanden i området. Lokalitet ID-nr. 289874 ligger kun 3 meter unna grensen til områdeplanen for Bossekop. I lys av nye funn rett innenfor tilgrensende planområde og konflikt med planlagt vei, medfører det at områdeplanen bør endres. Kjørevei SKV10 bør tas ut av planen, og det bør avsettes hensynssone rundt kulturminnene. Utstrekningen av hensynssonen kan først bestemmes etter at fylkeskommunen har fullført befaringen for Kongsvikfjæra detaljreguleringsplan, jf. undersøkelsesplikten i kulturminneloven § 9. Resultatet av registreringene kan medføre innsigelse fra kulturminnemyndighetene. Vi kommer med ny uttalelse i saken når befaringsrapport foreligger. Jamfør kulturminneloven § 9 andre ledd er frist for å gi uttalelse 3 + 1 mnd., med mulighet for ytterligere forlengelse.
7. *Øvrige innspill:* Fylkeskommunen er fornøyd med at siktlinjen fra Storsteinen til Hjemmeluft er innarbeidet i plankartet med hensynssone H140_4, og bestemmelser om at det innenfor denne sonen ikke tillates tiltak som kan bidra til å hindre fri sikt. I dag er det der siktlinjen løper over Strandveien og nord for denne at siktlinjen fremstår som intakt, selv om den i stor grad er sperret av vegetasjon. Å ta kjørevei SKV10 ut av planen vil medføre at det ikke tilføres nye elementer i siktlinjen, som vil bidra til å bevare sammenhengen mellom bergkunstlokalitetene. Siden lite av Storsteinens opprinnelige nærmiljø

er intakt er det viktig å ivareta verdensarvkulturminnets relasjoner til det vidstrakte landskapet og andre bergkunststeder. Bestemmelser om aktsomhetsplikten, jf. Forrige planinnspill, er ikke tatt med i planbestemmelsene, og bør tas med under generelle bestemmelser.

8. Avslutning: Utover det overnevnte har ikke fylkeskommunen øvrige innspill til planarbeidet, og ønsker kommunen lykke til med ferdigstillingen av planen.

Administrasjonens kommentar:

1. Forslag til tekst anbefales lagt inn som et nytt punkt 2.8 under planbestemmelsenes kapittel 2 (generelle bestemmelser).
2. Tas til orientering.
3. Planadministrasjonen er enig i at det trolig bør etableres bussholdeplass langs Thomasbakkveien, men er noe usikker på hvor denne bør lokaliseres, trolig utenfor (syd for) planområdet. Dette er et forhold som i ettertid kan vurderes i samråd mellom Alta kommune og TFFK og behandles som en enkeltsak. TFFK oppfordres til å ta initiativ til en diskusjon rundt dette.
4. Planforslaget åpner for at det innenfor alle de 3 aktuelle områdene (B3-B5) åpnes for etablering av relativt høy blokkbebyggelse. Ved etablering av blokkbebyggelse (forutsetter krav til detaljregulering) vil det være en forutsetning at hovedatkomst må etableres i tilknytning til p-kjeller mot Strandveien i nord. Plankartet mangler angivelse av en atkomstpil til område B3 fra nord, noe som vil bli justert. At områdene B3, B4 og B5 også har angitt atkomstpil fra sør skyldes at det er her alle bygningene innenfor områdene har atkomst fra i dag. Endelig avklaring rundt plassering og utforming av fremtidige avkjørsler til de aktuelle områdene forutsettes avklart gjennom detaljregulering.
5. Når område D2 skal reguleres til konsentrert bebyggelse er forutsetningen at fremtidig atkomst skal løses mot nord ikke via fellesavkjørsel f_SKV18. Nordlig del av sistnevnte avkjørsel representerer kun en midlertidig løsning frem til eksisterende enebolig på eiendom 27/1432 som ligger innenfor område D2. Det gjøres en presisering i bestemmelse 5.2.3 om at fellesavkjørsel f_SKV18 kan benyttes som midlertidig som kjøre-atkomst til den aktuelle eiendommen inntil område D2 er ferdig regulert.
6. Fylkeskommunen har i etterkant avgitt en ny høringsuttalelse datert 13.01.23, hvor det er redegjort nærmere rundt denne problemstillingen, se neste innspill.
7. Bestemmelse om generell aktsomhetsplikt vedr. kulturminner anbefales lagt inn som en ny bestemmelse, jfr. våre kommentarer tilknyttet punkt 1 (over).
8. Tas til orientering.

Troms og Finnmark fylkeskommune, brev datert 13.01.23

1. Vi viser til høring av Bossekop områderegulering datert 05.09.22 og vårt foreløpige innspill datert 13.10.22. Der ble det informert om at utfyllende innspill ville komme når hensynet til kulturminner var avklart i forbindelse med tilgrensende foreslått detaljreguleringsplan for Kongsvikfjæra boligområde. Vi viser også til møte mellom kommunen og fylkeskommunen 13.12.22 og til vårt innspill til Kongsvikfjæra detaljreguleringsplan, datert 09.01.23, med oversendte registreringsrapporter og kart.
2. Konflikt mellom tiltak og automatisk fredete kulturminner: I vårt innspill av 13.10.22 peker vi på at kjørevei SKV10 ved havneområdet i Strandveien, i plankartets nordvestre del, vil være i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Planlagt kjørevei SKV10 fortsetter mot Kongsvikfjæra. Fylkeskommunen har reist innsigelse til detaljreguleringsplan for Kongsvikfjæra på grunn av at planen blant annet er i konflikt med en automatisk fredet bergkunstlokalitet (kulturminne-ID 289874). Denne lokaliteten ble oppdaget i 2022. Bergkunstfeltet ligger i traséen til planlagt avlastningsvei for planlagte boliger i Kongsvikfjæra. Planområdet for Kongsvikfjæra detaljregulering strekker seg inn i områdeplan for Bossekop. I forbindelse med reguleringsplan for Kongsvikfjæra ble det høsten 2022 utført registreringer av kulturminner i området. Her ble det avdekket ytterligere to bergkunstlokaliteter, med kulturminne ID 291027 og ID 294182. Lokaliteten ID 294182 ligger rett ved lokalitet ID-nr. 289874, disse er da henholdsvis kun 3 og 16 meter unna grensen til områdeplanen for Bossekop. Vi viser til oversendt brev datert 09.01.23 vedrørende Kongsvikfjæra detaljregulering for en fullstendig oversikt over funnene og vurdering av kulturminneverdiene.

3. Vurdering av funn: Funnene fra befaringene i tilgrensende planområde er automatisk freda kulturminner og derfor av nasjonal verdi. De nye bergkunstlokalitetene må også kategoriseres som funn av stor internasjonal verdi. De må ses i sammenheng med verdensarven i Alta og ville klart ha blitt inkludert som del av verdensarven om de var kjent på innskrivningstidspunktet. Funnene bidrar til å komplementere kunnskapen om bergkunsten i Alta. Bergkunsten kan ses i sammenheng med verdensarven bergkunsten i Hjemmeluft, og det nye funnet er en del av oppsluttende verdier for verdensarven. Oppsluttende verdier er attributter, områder og forhold i de fysiske omgivelsene som støtter opp om og underbygger verdensarvens verdier. All bergkunst i Alta anses som del av det samme forhistoriske kulturmiljøet som verdensarven, uavhengig av formell status. Kulturminnene kan ikke forstås isolert fra landskapet de befinner seg i. En viktig del av bergkunsten i Altas verdi som verdensarv er opplevelsen av bergkunsten, sammen med landskapet omkring, som utgjør en helhet som er enestående. I Altafjordområdet er svært mye av det opprinnelige forhistoriske landskapet verdensarven ble til i, fortsatt til stede. Endringer av landskapsprofiler, ødeleggelse av siktlinjer eller innføring av elementer som virker visuelt forstyrrende eller skjemmende på verdensarven, visuelt eller grunnet støy, lys eller lukt, reduserer landskapsverdien. Kulturminneloven § 3 sier at ingen må sette i gang tiltak som er egnet til å utilbørlig skjemme et automatisk fredet kulturminne. Utilbørlig skjemming kan forstås som et tiltak som i vesentlig grad endrer omgivelsene til et automatisk fredet kulturminne, og slik svekker opplevelsen og forståelsen av det. Vi vurderer det slik at den planlagte kjørevei SKV10 ved havneområdet i Strandveien vil utilbørlig skjemme bergkunstlokalitetene med Kulturminne ID 291027 og ID 294182. Tilgrensende plan er i direkte konflikt med de samme lokalitetene. I lys av nye funn rett innenfor tilgrensende planområde og konflikt med planlagt vei, medfører det at områdeplanen bør endres. Kjørevei SKV10 bør tas ut av planen, og det bør avsettes hensynssone rundt kulturminnene. I møte med kommunen 13.12.22 ble det foreslått å ta ut området med veiforbindelsen fra områdeplanen fordi konflikten med kulturminner i tilgrensende plan ikke var avklart. Plangrensen blir dermed endret, og det kan gjøres en endring i delplan senere. Vi støtter denne løsningen, slik at kommunen kan jobbe videre med å få områdeplanen for Bossekop vedtatt.
4. For spørsmål om planbestemmelser knyttet til kotehøyde mellom Decca og Storsteinen, anmodes det om direkte dialog med seksjonsleder Kristin Foosnæs.

Administrasjonens kommentar:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Tas til orientering. Planadministrasjonen er i løpende dialog med Fylkeskommunen og Polarlys boligbyggelag som har fremmet planforslaget det er knyttet innsigelse til. Endelig avklaring knyttet til denne plansaken forventes avklart i løpet av nær fremtid. Planadministrasjonen har allerede avtalt et møte med Polarlys for å drøfte saken den 26. januar.*
- 3) *Planadministrasjonen registrerer at det er gjort omfattende funn innenfor det befarte området som ligger like nord for områdeplanen for Bossekop sentrum. I løsningen man har blitt enige med Fylkeskommunen om foreslås den planlagte vegforbindelsen mellom Apanes og Bossekop (SK10) i sin helhet tatt ut av områdeplanen for Bossekop sentrum. Alta skiferbrudds opprinnelig etablerte kjørevei opprettholdes uendret og danner nå den sørlige avgrensningen av planområdet. Gjennom en slik løsning adresseres innsigelsesspørsmålet til detaljplanen for Kongsvikfjæra og områdeplanen for Bossekop kan vedtas uten innsigelse/merknader, noe som er bekreftet fra Fylkeskommunens side. Dersom utfallet av reguleringsplanen for Kongsvikfjæra boligområde blir at planen trekkes, vil spørsmålet knyttet til fremtidig arealbruk og hensynssoner rundt kulturminnene måtte avklares i som en egen sak i samråd med Fylkeskommunen, uavhengig av områdeplanen.*
- 4) *Gjeldende bestemmelser for hensynssone (frisiktzone)H_140-4 er som følger (punkt 8.1 D): Innenfor hensynssone H140_4 tillates ingen tiltak som kan bidra til å hindre fri sikt mellom Storsteinen i Bossekop og kulturminnefelt i Apanes og Hjemmeluft/Decca i Hjemmeluft. Da denne bestemmelsen gir en lite konkret avklaring på hvor høyt det er tillatt å bygge innenfor hensynssonen har planadministrasjonen kontaktet TFFK/Foosnes for å undersøke hvorvidt det er mulig å konkretisere høydebestemmelsene ved at det eksempelvis kan angis en maksimal kotehøyde. TFFK v/Foosnes skriver i mail datert 27.01.23 følgende: «Vi foreslår kote + 8 over terreng, gjerne også med avtrapping mot siktlinje/horisont. Om det*

ikke medfører store endringer ønsker vi også en avtrapping der det er naturlig innenfor B3-B6 og B8 som tidligere nevnt».

Den aktuelle hensynssonen går over flere ulike byggeområder (F2, D3-D5 samt B3 og B4) og hvor det i henhold til planens bestemmelser er åpnet for høyere byggehøyder enn 8 meter over terreng. Å legge inn en bestemmelse som definerer en høydebegrensning innenfor sonen som foreslått og i tillegg bestemmelser om avtrapping utenfor sonen, vil medføre krav til ny høring av planforslaget, noe som ikke kan aksepteres på et så sent tidspunkt i planprosessen. Planadministrasjonen vil med bakgrunn i dette anbefale at planbestemmelsen opprettholdes uendret og at endelige bygningshøyder innenfor de respektive byggeområdene avklares/fastsettes i forbindelse med fremtidig detaljreguleringer av de respektive områdene, slik planforslaget legger opp til.

NVE, brev datert 16.09.22

- 1) Planen er på 2. gangs høring grunnet endringer i planforslaget. Endringen er knyttet til utformingen av det sydlige endepunktet for Vesterhauveien. NVE har i brev av 23.05.20 kommet med en uttalelse til 1. gangs offentlig ettersyn. Det konkluderes her med at områdereguleringen med plandokument og planbestemmelser ivaretar en overordnet vurdering av fare for kvikkleireskred og overvannsproblematikk på dette nivået. Planen er en områderegulering med plankrav om detaljplaner. Planbestemmelsene ivaretar derfor at reell fare blir vurdert på siste plannivå.
- 2) Generelle råd: For mer informasjon og veiledning knyttet til våre tema viser vi til våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til Kartbasert veileder for reguleringsplan. Selv om veilederen er rettet mot arbeid med reguleringsplan kan den være nyttig også i byggesaksbehandlingen.

Administrasjonens kommentar:

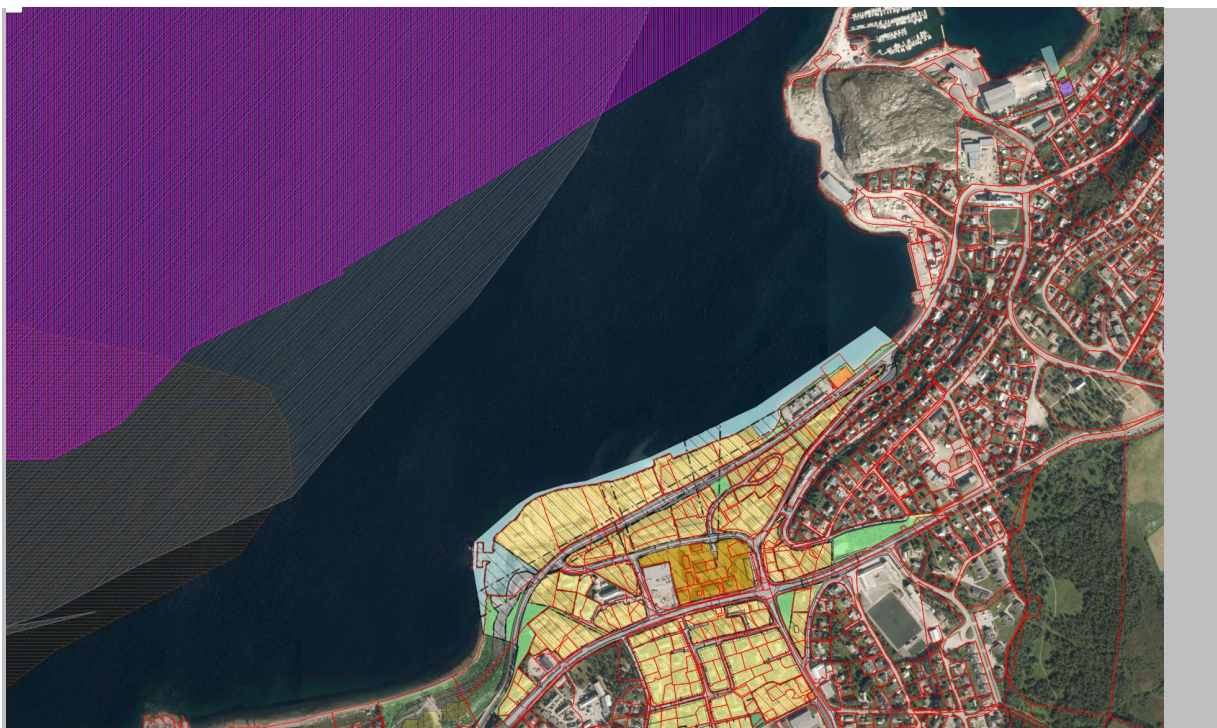
- 1) Tas til orientering.
- 2) Tas til orientering.

Fiskeridirektoratet, brev datert 17.10.22

1. Det er svært lite av planområdet som er i sjø, og mye av den eksisterende arealbruken i sjø og tilgrensende til sjø skal videreføres. Et mulig unntak er områdene D4, D5, G12 og V2. Her framgår det av planbestemmelsene at det skal utarbeides felles detaljreguleringsplan. Havforskningsinstituttet har registrert gytefelt for torsk inn til land i planområdet. Vi anbefaler at gytefeltet spesielt, og marine ressurser og miljø generelt, hensyntas i detaljreguleringen.

Administrasjonens kommentar:

1. Planmyndigheten forutsetter at hensynet til de angitte hensyn vil bli ivaretatt i de kommende detaljreguleringene for områdene som grenser ut i sjø. Fiskeridirektoratet vil for øvrig være part i de kommende detaljplanprosessene og forutsettes da varslet særskilt. Gyteområdet for torsk samt fiskeområder med aktive/passive redskap er for øvrig angitt om lag 400 meter ut fra land, som vist på kartutsnittet under.



Hegg & Co AS på vegne av Wistven AS, brev datert 16.09.22

- 1) Innledning: Undertegnede representerer Wistven AS. Det vises til frist for innspill satt til den 17. oktober 2022, slik at innspillet er rettidig inngitt. På nordsiden av eiendommen som eies av Wistven AS med gnr.27 og bnr. 4, er det også etablert gang og sykkelsti med grøfteareal som er ca. 174 m² ved Strandveien.
- 2) Vedr. forslag til ny gang- og sykkelsti langs Bossekopveien: I planbeskrivelsen side 34 fremkommer det at det er planlagt gang og sykkelsti med tilhørende grøfteareal inn på sørsiden av eiendom som eies av Wistven AS med gnr.27 og bnr.4. En uformell måling viser at det er ca. 300 m² som blir beslaglagt fra 27/4. Avstanden fra bygningsmasse på eiendom 27/4 og hvor grøfteareal starter er svært kort, et sted mellom 0,88 meter fra hotellet og 2,08 fra gjestehus. Antall meter som er avsatt til veiformål utenfor 27/4 er over 17 meter, mens utenfor eiendom 27/301 er avstanden ca. 14,5 meter. Plassering av gang og sykkelsti ved Bossekopveien som foreslått vil være svært uheldig for hjemmelshaver:
 - For det første har eiendom 24/7 tapt areal på nordsiden ifm. gang og sykkelsti ved Strandveien.
 - For det andre så risikerer eiendom 27/4 å miste ca. 300 m² til veiformål.
 - For det tredje kommer gang og sykkelstien svært nært 27/4 med de konsekvenser byggegrense har for eiendommen.
 - For det fjerde vil en sykkel/gangvei såpass nært hotellet også medføre problemer med støy, snø, vanninntrenging ved vårmeltingen samt risiko for setningskader som følger av rystelser fra graving og passering av større kjøretøy.
 - I tillegg til at en evt. framtidig sykkel og gangvei vil plasseres over eksisterende kjeller med de utfordringer det vil medføre for evt. reparasjoner/utbedringer av kjeller, vanninntrengingsproblematikk og utfordringer for evt. grunnerverv.

Det er forholdsvis få husstander som har nytte av gang og sykkelstien på andre siden av 27/4

og ned mot Strandveien. Øvrige brukere kan benytte seg av alternativ trase for gang og sykkelsti via G7 og ned mot Strandveien. En avveining mellom de negative konsekvensene for berørte hjemmelshavere sett opp mot potensielle brukere og mulig alternativ løsning taler for at planforslaget bør endres.



- 3) Alternativ løsning for gang og sykkelsti:
- Forslag 1: Stenge Bossekopveien etter innkjøringen til Frode Rønquist (Bossekopveien26), slik at det kun er gang- og sykkelvei ned mot Strandveien.
 - Forslag 2: Forslaget er en alternativ trase for gang og sykkelsti som foreslått men som går via G7 (stanser ved 27/1107) og ned mot Strandveien.
 - Forslag 3 er at gang og sykkelstien langs Bossekopveien strykes i sin helhet.

Administrasjonens kommentar:

- Tas til orientering.
- Det vurderes ikke som hensiktsmessig å trekke vegen lenger sør, da dette vil kreve store terrenginngrep på denne siden av vegen. Det anbefales derfor ikke å gjøre ytterligere tilpasninger enn det som ligger i planforslaget. Det er krav til detaljregulering, og i den prosessen ligger det muligheter for at man i forbindelse med detaljprosjekteringen av anlegget klarer å finne utforme løsninger som reduserer inngrepet for denne konkrete eiendommen. Alta kommune eier også arealet vest for Wistvens eiendom som kan benyttes i et eventuelt makebytte som kompensasjon for evt. arealtap. Dette kan avklares gjennom en fremtidig detaljreguleringsprosess for område D6.
- Forslag 1: Å stenge Bossekopveien vil medføre større utredningsarbeider for å avdekke konsekvenser for vegnett nord for E6. Det er ikke mulig å gjøre dette uten ny høring/nytt offentlig ettersyn, og mest sannsynlig vil det utløse innsigelse fra Statens vegvesen siden et velfungerende sekundærvegnett er viktig for trafikkavviklingen på E6. Bossekopvegen er sentral i sekundærvegnettet i området, og dersom denne stenges, vil presset på de øvrige sekundærvegene i området øke. Forslag til områderegulering legger til rette for stor vekst i Bossekop, og det er derfor viktig å sikre at området har god vegtilknytning til/fra nærområdet, og det vurderes derfor som lite formålstjenlig og framtidsrettet å stenge Bossekopveien.

- b) Forslag 2: Denne traseen (G7) er altfor bratt (nesten 30 % stigning) til å kunne fungere som en offentlig gang- og sykkelveg og vurderes som uaktuell til slikt formål.
- c) Forslag 3: Dette representerer jo dagens løsning. En forventet økning i trafikken av både biler og myke trafikanter langs Bossekopveien tilsier at det må etableres separat løsning for gående og syklende for å ivareta trafikksikkerheten for myke trafikanter. Å opprettholde kjøreveien som i dag uten å etableres løsning for gående/syklende vurderes ikke å være en aktuell løsning.

Alta kommune v/helse- og sosial, brev datert 17.10.22

1. Plankartet viser at det er et stort veinett i området, men forholdsvis lite grøntareal. Flere av grøntarealene er forholdsvis små og bratt, og vil trolig mest fungere som snarveier gjennom området. Områdeplanen har nærhet til sjø, men tidligere innregulert strandpromenade er nå fjernet fra plankartet. I et folkehelseperspektiv kan dette gi en forringelse av området som helhet. Når det er mulighet til å ha felles areal for allmennheten ved strandområde/sjø, er det viktig at aktuelle aktører tilrettelegger for dette. For de områder som krever egen reguleringsplan/detaljregulering er det viktig at det settes av arealer til grønnstruktur.
2. Med både E6 gjennom området, samt mange mindre veier, vil det medføre både støy og støv til omgivelsene. Det er positivt at det er tatt inn bestemmelser på støy i planbestemmelsene. Det er vist til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016). Vi gjør oppmerksom på at det er kommet en ny støyretningslinje i 2021. I veiledningen fra Miljødirektoratet står det blant annet følgende: «Kommunen bør legge ny T-1442/2021 til grunn for detaljplaner som har planoppstart etter juni 2021 -selv om det står T-1442/2016 i kommuneplanen». Vi registrerer at det er henvist til T/1442/2021 i punkt 11 i planbestemmelsene, men mener det også må henvises til denne i punkt 2.8
3. Utforming av E6 på strekningen forbi Bossekop skole. I saksfremlegget fremkommer det informasjon om at det per nå er uklart hva som vil skje med Bossekop skole. Uavhengig om skolen videreføres eller om området vil benyttes til fremtidig boligområde er det svært viktig at det etableres en planfri kryssing av E6, som ivaretar trygghet og sikkerhet for befolkningen i alle aldersgrupper og funksjonsnivå. Vi har ikke noen innspill til valg av løsning.
4. Ulike alternativer av plankartet, vegsystemet langs Breverud/Bekkefaret. Vi har ikke noen merknader til de to ulike forslagene

Administrasjonens kommentar:

1. At strandpromenaden langs Skiferkaiområdet nå er tatt ut av planforslaget er negativt i et folkehelseperspektiv, da dette gjør den attraktive strandsonen langt mindre tilgjengelig for allmennheten. Når området nå foreslås videreført som nærings- og industriområde vil ikke dette lengre være forenlig med å etablere en sammenhengende strandpromenade gjennom området. Det er etablert en offentlig gang- og sykkelvegforbindelse langs Strandveien forbi det aktuelle området som ivaretar trafikksikkerheten til gående og syklende langs den aktuelle strekningen på en god måte.
2. Forholdet til støy er også kommentert av Statsforvalteren og det henvises derfor til våre tidligere kommentarer knyttet til denne uttalelsen. Innspillet om at det i planbestemmelsenes punkt 2.8 også bør henvises til veileder T1442/2021 anbefales etterkommet og planbestemmelsene foreslås justert.
3. Planforslaget inneholder krav til etablering av planfri kryssing av E6 i tilknytning til området hvor Bossekop skole i dag er etablert. Det vurderes ikke som aktuelt å ta dette ut av planforslaget selv om den pågående skoleprosessen skulle resultere i at Bossekop skole i fremtiden blir nedlagt. Om dette skulle skje vil skoleområdet trolig bli omdisponert til annet utbyggingsformål og behovet for planfri kryssing vil fremdeles være tilstede.
4. Tas til orientering

Alta kommune v/barn og unges representant, brev datert 17.10.22

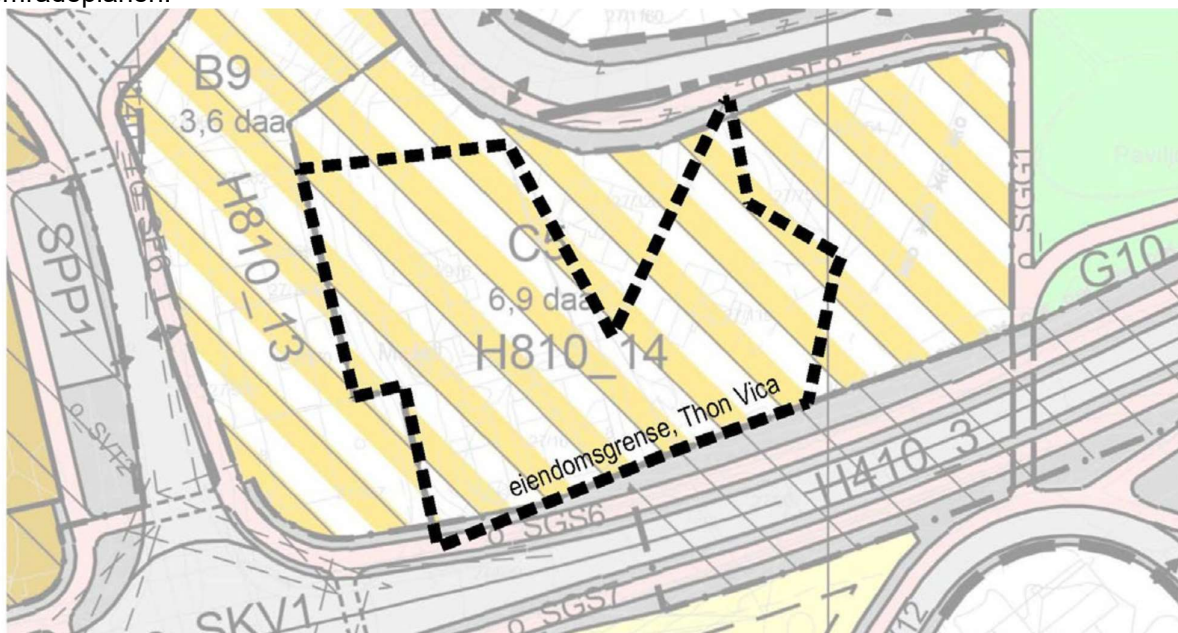
1. Det er viktig at man ved detaljreguleringer legger inn områder med lekeplasser og grøntområder. Slik områdeplanen framstår er det lite grøntareal. Og få grøntområder som kan brukes til lek og opphold for barn og unge.
2. Veldig viktig at G12 får bestå. Mulig å lage en «bybadestrand».
3. Planfri kryssing ved Bossekop skole er viktig, selv om det ikke blir skole der i fremtiden. Haraldparken er et viktig grøntareal der det er planlagt flere tiltak. Også en viktig kryssing for gående/syklende fra sentrum som skal til BUL hallen, idrettsparken til Bossekop UL, og videre mot Gakori.

Administrasjonens kommentar:

1. Det forutsettes at det i alle området med detaljplankrav gjøres særskilte vurderinger knyttet til behovet for etablering av lekeplasser og grøntområder.
2. Administrasjonen støtter dette. Område G12 anbefales for øvrig opprettholdt uendret, slik det ligger inne i planforslaget.
3. Se tidligere kommentar gitt til tilsvarende innspill fra Alta kommune v/helse- og sosial.

Thon Vica AS, brev datert 12.10.22

1. Det vises til varslings om fornyet offentlig høring av forslag til områderegulering for Bossekop. Dette innspillet er skrevet på vegne av Thon Vica AS (Olav Thon-gruppen), som er hjemmelshaver for eiendommene 27/16, 27/119 og 27/916, som utgjør en stor del av felt C5 i områdeplanen.



2. KOMMENTARER TIL ENDRINGER GJORT ETTER FORRIGE HØRING: Vi registrerer at vårt viktigste innspill som gjaldt hensynssone H810_13/14 er imøtekommet, ved at formuleringen er endret til: «For C5 skal hovedprinsipper i skisseforslag vist i planbeskrivelsens vedlegg 17 legges til grunn for planlegging og tiltak». Våre merknader ved forrige høring er for øvrig kommentert på en god og ryddig måte i saksfremlegget, men det er fortsatt grunn til å kommentere enkelte detaljer i bestemmelsene for å øke presisjonsnivået og forenkle arbeidet med detaljplaner.
3. Bestemmelsenes 2.12 Dokumentasjonskrav B: Ved detaljregulering bør det være tilstrekkelig med en utomhusplan i målestokk 1:500 eller alternativt 1:200. En skala på 1:100 vil bli for detaljert og er u hensiktsmessig i plansaker av et visst omfang. For en felles plan for B9 og C5 vil tegningen måtte bli over halvannen meter lang, som er upraktisk.

4. Bestemmelsenes punkt 4.2.2 Blokkbebyggelse A: Det er noe uklart hva som menes med at det skal tilrettelegges for et innendørs fellesareal for boliger. Hvilken funksjon skal det ivareta?
5. Bestemmelsenes punkt 4.2.2 c: Kravet om minimum 5 m² balkongareal kan ikke oppfylles for leiligheter på bakkeplan, så dette bør omformuleres til «...balkongareal eller terrasse i tilknytning til leiligheten».

Administrasjonens kommentar:

1. Tas til orientering
2. Tas til orientering.
3. Administrasjonen er enig i at utomhusplan bør kunne utarbeides i målestokk 1:500 og foreslår at dette punktet endres i bestemmelsenes punkt 2.13.
4. Det er i kommuneplanens arealdel stilt krav til dette uten at det er definert krav til minimums størrelse eller hvilke funksjoner fellesarealet skal ivareta. Det er i kommuneplanens retningslinjer gitt følgende eksempler på funksjoner: Selskapslokale, fellesrom, vaskerom, felles gjesteleilighet, kjøkken/oppholdsrom og sykkelverksted. Det er med andre ord opp til utbygger og evt. fremtidig eierskap å definere hvilke funksjoner man ønsker å etablere.
5. Planadministrasjonen foreslår at bestemmelsen bør endres i tråd med forslaget.

Røde kors, brev datert 12.10.22

1. Vesterhaugveien vil bli stengt for gjennomkjøring og utkjøringen til E6 vil bli stengt. Vi har i dag våre kjøretøy parkert på egen parkeringsplass som vender ut mot Vesterhaugveien. Hvis planen forutsetter at man skal bruke vår parkeringsplass til «snuplass» for kjøretøy, vil det ikke være mulighet til det. Våre kjøretøy, hengere mm vil oppta hele plassen.



2. Det er planlagt en ny vei på sørsiden av vår eiendom som påvirker vår garasje og utkjøring fra den. Det vil ikke være mulig å kjøre ut fra østsiden av vår eiendom til E6 som i dag. Utkjøringen fra garasjen må skje til ny vei på sydsiden av vår eiendom. Plasseringen av ny garasje må da være nærmere E6. Kostnadene vedrørende ny garasje til Alta Røde Kors vil måtte tas av Alta kommune eller Statens Vegvesen.
3. Alta røde kors håper at man kan utvikle Bossekop sentrum gjennom denne planprosessen. Vi håper at man kan løse våre utfordringer uten kostnader for oss.

Administrasjonens kommentar:

1. Planmyndigheten er enig i at det bør etableres en snuplass eller vendehammer i enden av Vesterhaugveien når denne skal stenges. Før Vesterhaugveien tillates stengt må det imidlertid utarbeides en ny detaljregulering for E6 (SKV1) jfr. plankravet i planbestemmelsens punkt 10.5 A. Følgende nye tekst foreslås derfor lagt inn i planbestemmelsenes punkt 10.5 A.2.: Detaljreguleringen skal også inkludere etablering av ny snuplass/vendehammer i nordlig ende av Vestehaugveien som skal stenges mot E6.
2. På det tidspunktet ny fellesavkjørsel f_ SKV21 en gang i fremtiden skal etableres fra øst vil eksisterende garasje måtte flyttes/rives. Kostnadene ved dette vil måtte tas av Alta kommune eller Statens vegvesen da denne situasjonen oppstår som følge av omlegging av offentlig vegnett (E6/kommunal veg).
3. Tas til orientering.

Agri eiendom AS, Felleskjøpet Agri AS og T. Johansen Drifta AS, brev datert 13.10.22

1. Tiltakshaver har tidligere gitt innspill om at planforslaget ikke er dekkende for Felleskjøpets aktivitet på D4 og D5. Dette er gjort både i epost datert 13.5.2020 og brev datert 7.10.2021. Tiltakshaver og WSP har under offentlig ettersyn hatt dialog med Alta kommune og kommunens plankonsulent i Rambøll. Vi forstår av dialogen at planen søker å komme tiltakshavers behov i møte. Vi konkluderer dessverre at de valgte underformål vil kunne få svært negative konsekvenser for Felleskjøpets virksomhet og mulighetene til å betjene landbruksnæringen med gjødsel, service og reparasjon av landbruksmaskiner. Tiltakshaver har derfor følgende forslag til endringer før endelig vedtak.
2. Forslag til endring i planbestemmelsene: I dag driver Felleskjøpet i tillegg til butikken og kontorlokalene både verksted og lagervirksomhet på området. Dagens verksted er det eneste verkstedet nord for Finnsnes, og er gammelt og slitt. Det er derfor svært viktig for landbruket i regionen at verkstedet videreføres og kan utvikles. Gode lagerarealer er også essensielt for å kunne motta og lagre plasskrevende varer og maskiner uten skjemmende utelagring. Det er derfor svært viktig at det treffes et endelig vedtak for feltene D4-D5 med formål som i tillegg til forretning for plasskrevende varer og kontorer tillater verksteddrift, samt lagring av gjødsel og maskiner. I tillegg må det kunne oppføres permanente bygninger og plast-/telthaller for lagring av gjødsel og maskiner samt verksteddrift. Vi ber på det sterkeste at formålene verksted, industri, håndverk og lager legges til som underformål i planbestemmelsenes punkt 3, og foreslår følgende bestemmelse for D4-D5:

Felt	Tillate underformål
D4-D5	<i>Tjenesteyting, kontor, forretning (inkl. plasskrevende varer), industri, verksted, håndverk og lager.</i>

3. Forslag til endring i planbeskrivelse: Vi finner ikke en begrunnelse for valgene av underformål for D4-D5 i planbeskrivelsen. Dette ser vi på som en stor svakhet med planforslaget. Da det stilles et plankrav til felt D4-D5 er det viktig for den videre prosessen at intensjonen med formålene er tydelig. For å støtte opp under bestemmelsene foreslår vi at punkt 3.4 eller 3.5.3 i planbeskrivelsen tillegges følgende tekst: *Felleskjøpets område (D4, D5) avsettes til kombinert bebyggelse og anleggsformål. Området skal benyttes til forretning (inkludert plasskrevende varer), kontor, samt industri tilknyttet verksted og lager for landbruksmaskiner. Det tillates oppført plasthall-/telthall for lagring av gjødsel/maskiner og verksdrift på området. Dersom overnevnte endringer gjøres til endelig vedtak vil Felleskjøpet avd. Alta kunne videreutvikles til å kunne bli en god og moderne avdeling for hele regionen med ryddige, rasjonelle og gode løsninger for kunder, varestrøm og sikkerhet mellom kunder og tyngre aktivitet. Det forutsettes at merknadsbehandlingen tar høyde for tiltakshavers behov og begrunner de valg som gjøres i tilknytning til felt D4 og D5.*
4. Øvrige punkter: I tidligere merknad datert 7.10.2021 er det gitt konkrete innspill på detaljer som høyder og %BYA. Vi ber om at disse gjennomgås på nytt i merknadsbehandlingen. Merknaden datert 7.10.2021 er vedlagt. Tiltakshaver og WSP er innstilt på en god dialog i det videre planarbeidet. For å sikre at Felleskjøpets aktivitet er ivaretatt når planforslaget går til endelig vedtak stiller vi gjerne på et møte for å redegjøre for Felleskjøpets aktiviteter og fremtidige planer.

Administrasjonens kommentar:

1. *Tas til orientering.*
2. *Det anbefales at innspillet om å åpne for industri, verksted, håndverk og lager tas til følge, da dette i praksis vil innebære en videreføring av dagens reguleringsformål. I samråd med Felleskjøpet er det også avklart at offentlig tjenesteyting tas ut som tillatt arealbruksformål.*
3. *All den tid det aktuelle området ligger innenfor et sentrumsområde er planadministrasjonen opptatt av at ny bebyggelse skal ha god arkitektonisk kvalitet. Planadministrasjonen er av denne grunn negativ til innspillet om at det skal åpnes for oppføring av bygninger av midlertidig karakter (plasthaller-/telthaller) innenfor området og vil ikke anbefale at dette tas inn i planbeskrivelsen eller bestemmelsene.*
4. *I innspillet det refereres til ble det påpekt at man ønsker en maks U-grad på 85 % BYA og at byggehøyde ikke må være lavere enn kote + 13 ved bruk av flatt tak eller kote + 15 ved bruk av saltak. Når det gjelder*

høyde åpnes det i planen for en maksimal gesimshøyde på 12 meter over gjennomsnittlig, eksisterende terreng der bygg plasseres. Tillatt takform er ikke definert i planforslaget, men forutsettes avklart i kommende detaljplaner for de enkelte områdene. Da den aktuelle tomte ligger på mellom kote +2 til +3 betyr det at høydebestemmelsene ligger godt innenfor det Felleskjøpet tidligere har spilt inn. Når det gjelder U-grad er det i planforslaget åpnet for en maksimal U-grad på 75 % BYA, noe som vurderes som høyt all den tid den reelle u-graden på området vil være noe begrenset mht. byggegrenser mot hhv. sjø og fylkesveg. Planadministrasjonen vil derfor ikke anbefale at U-graden utvides til 85 % i denne omgang. I den grad U-graden skal økes, vil dette måtte skje gjennom den kommende detaljreguleringen av området.