



Finnmark fylkeskommune

Finnmárkku fylkkagielda

Finmarkun fylkinkomuuni

Detaljregulering for flytekai på Storekorsnes/Gironjárga i Alta kommune

Planbeskrivelse

Nasjonal arealplan-ID: 560120230010



Behandling	Dato
Til offentlig ettersyn:	17.12.2024 – 05.02.2025
Vedtatt i kommunestyret:	

Dokumenter	Saks- eller prosjektnr.
Fylkeskommunens prosjektnr.	1925190
Fylkeskommunens arkivsaknr.	23/04882
Kommunens arkivsaknr.	2023/69884

Innholdsfortegnelse

1. Sammenheng	4
2. Bakgrunn.....	5
2.1 Vurdering av alternativer	5
2.2 Planområdet	5
2.3 Mål for planarbeidet	6
2.4 Politisk grunnlag for planarbeidet.....	6
2.5 Avklaring, forskrift om konsekvensutredning	6
3. Planprosessen	8
3.1 Medvirkningsprosess.....	8
3.2 Varsel om oppstart.....	8
3.3 Høring og offentlig ettersyn av planforslaget.....	8
4. Planstatus og rammebetingelser.....	9
4.1 Overordnede planer	9
4.2 Statlige planretningslinjer	10
4.3 FNs bærekraftsmål.....	11
4.4 Andre rammer og føringer	11
5. Beskrivelse av planområdet: Eksisterende forhold	13
5.1 Beliggenhet.....	13
5.2 Dagens arealbruk.....	13
5.3 Trafikkforhold	13
5.4 Landskap	14
5.5 Kulturminner og kulturmiljø.....	14
5.6 Nærmiljø og friluftsliv.....	14
5.7 Landbruk	14
5.7 Naturmangfold.....	15
5.8 Vannmiljø.....	16
5.9 Naturressurser/reindrift.....	17
5.10 Samisk bruk av utmark/meahcci.....	17
5.11 Grunnforhold.....	17
5.12 Øvrig infrastruktur	18
5.13 Barns interesser	18
5.14 Universell utforming.....	18
5.15 Støy	18

5.16 Luftforurensing	19
5.17 Klima	19
6. Beskrivelse av planforslaget	21
6.1 Konsept.....	21
6.2 Reguleringsformål og arealoversikt	21
6.3 Bebyggelse	22
6.3 Samferdsel og kollektiv	23
Veg	23
Kollektivholdeplass	23
Flytekai	23
Andre kaianlegg.....	23
6.4 Vann og avløp	23
6.5 Belysning og estetisk utforming	24
6.6 Universell utforming	24
7. Virkninger av planen.....	25
7.1 Overordna planer, rammer og føringer	25
7.2 Landskap	25
7.3 Vurdering etter kap. II i naturmangfoldloven	25
7.4 Vurdering etter vannforskriften § 12	26
7.5 Reindrift.....	26
7.6 Samisk bruk av utmark/meahcci	26
7.7 Grunnforhold	26
7.8 Nærmiljø og friluftsliv	27
7.9 Trafikkforhold	27
7.10 Barn og unges interesser	27
7.12 Universell utforming.....	27
7.13 Støy	27
<i>Anleggsfasen</i>	29
7.14 Håndtering av overvann.....	29
7.15 Energibehov - energibruk	30
7.16 Klimatilpasning.....	30
7.17 Klimagassutslipp	30
7.18 FNs bærekraftmål.....	31
7.19 Landbruk	31

7.20 Teknisk infrastruktur.....	31
7.21 Økonomiske konsekvenser for kommunen	31
7.22 Konsekvenser for næringsinteresser	31
7.23 Konsekvenser for annen sjøtrafikk	31
7.24 Konsekvenser for fv. 8830.....	32
7.25 Kulturminner og kulturmiljø.....	32
8. Gjennomføring av planen	33
8.1 Forholdet til sektorlover	33
8.2 Grunnerverv.....	33
9. Innkomne innspill og merknader etter varsel om oppstart.....	34
10. Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering.....	34
11. Vedlegg	35

1.Sammendrag

Detaljreguleringen for en ny flytekai på Storekorsnes/Gironjárga i Alta kommune tar sikte på å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken i området.

- Storekorsnes/Gironjárga fungerer som et knutepunkt for persontrafikk i Altafjorden, men dagens kommunale kai er i dårlig stand og for liten til å møte fremtidige behov. Fylkeskommunen ønsker derfor å etablere en ny flytekai øst for det nåværende anlegget.
- Målet med planen er å skape et bærekraftig, effektivt, trygt og innovativt transportsystem som tilbyr et moderne og forutsigbart kollektivtilbud.
- Tre alternative plasseringer av den nye flytekaien ble vurdert, og fylkeskommunen ønsker å fremme [alternativ 1](#) basert på trafikkareal, manøvreringsmuligheter, vind- og bølgeforhold samt hensynet til annen båttrafikk.
- Planområdet dekker et areal på 33,6 dekar og omfatter eiendommene 48/306, 48/206, 48/256 og 48/204 . Det inkluderer arealer til bussholdeplass, flytekai med landgang og utfylling, deponering i sjø samt adkomst fra bussholdeplass til flytekaia.
- Planområdet er allerede påvirket av tidligere bruk, og tiltaket antas ikke å medføre skade på naturtyper eller arter. Det er ikke registrert miljøgifter som kan komme i konflikt med naturmangfoldet.
- Miljøkartlegging av sjøsedimenter viser at overflatematerialet er forurensset opp til klasse 4 med noen PAH-stoffer. Tiltaket krever tillatelse fra Statsforvalteren og Alta kommune.
- Reindriftsnæringen kan bli påvirket av anleggsstøy, men ikke av det ferdige tiltaket. Tradisjonelle samiske næringer blir ikke negativt påvirket av planforslaget.
- Støyretningslinjer vil bli fulgt for å minimere støy under anleggsfasen, og det vil bli lagt til rette for økt trafiksikkerhet ved å merke opp parkeringsplassen.
- Planen inkluderer universell utforming med tilrettelagt busstopp, ledelinjer, tilstrekkelig belysning og trinnløs adkomst til venterom og flytekai.
- Tiltaket vil ikke ha økonomiske konsekvenser for kommunen, men fylkeskommunen og kommunen må avtale hvordan av arbeid og kostnader rundt adkomst, bussholdeplass og parkeringsplass skal fordeles.
- Det er behov for grunnerverv for adkomst til den nye kaien. Til sammen må det erverves ca. 1,7 daa permanent.

2. Bakgrunn

Storekorsnes/Gironjårga er et knutepunkt for persontrafikk i Altafjorden, som består av ekspedisjonskai, busstopp, parkeringsplass og småbåtmarina. Knutepunktet har anløp av både hurtigbåter, legeskyssbåt og buss, og særlig er det mange som benytter muligheten til overgang mellom de ulike sjørutene på Storekorsnes/Gironjårga.

I dag bruker hurtigbåtene og legeskyssbåten den kommunale ekspedisjonskaia på Storekorsnes/Gironjårga. Denne kaia er for liten til å møte behovet til de fylkeskommunale sjørutene, og er dessuten i dårlig stand.

For å få en tilstrekkelig dimensjonert infrastruktur, som dekker behovene til de fylkeskommunale sjørutene, skal det etableres ny flytekai.

Tiltaket berører kommunens arealdel og to reguleringsplaner, og er i strid med alle. Tiltaket berører også private tomter/grunneiere både direkte og indirekte. Alta kommune krever reguleringsplan for kollektivknutepunktet. Finnmark fylkeskommune er forslagsstiller. Planfaglig konsulent er AFRY Norway AS.

2.1 Vurdering av alternativer

Det er tidligere besluttet at dagens trekai ikke skal brukes i framtidens hurtigbåtdrift. I en tidlig fase ble det vurdert en løsning med flytekai knyttet sammen med en eksisterende fiskerikai. Løsningen ble forkastet da den ville gitt store manøvreringsbegrensninger for all båttrafikk i havna. I planarbeidet er det i stedet vurdert tre alternative plasseringer av ny flytekai i området øst for dagens kaianlegg. Fylkeskommunen ønsker å fremme alternativ 1, basert på en samlet vurdering av trafikkareal, manøvreringsmuligheter, vind- og bølgeforhold og hensynet til annen båttrafikk.

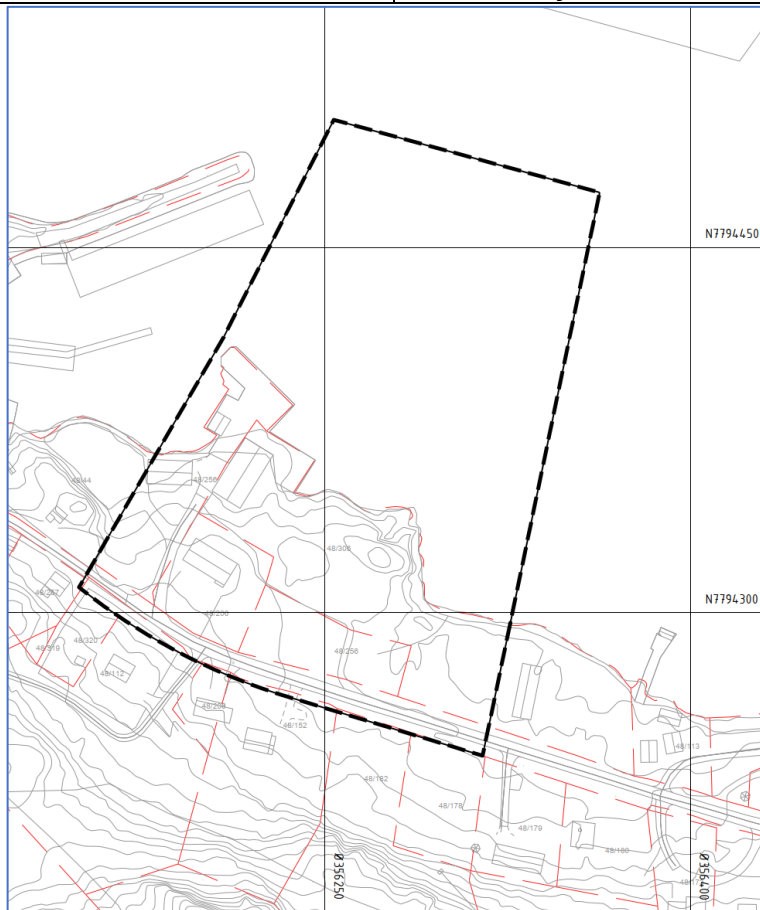


Figur 1 - Alternative kaiplasseringer.

2.2 Planområdet

Detaljreguleringen skal sikre areal og skaffe et formelt grunnlag for å bygge ny hurtigbåtkai på Storekorsnes. Planområdet er på 33,6 daa og omfatter følgende eiendommer:

Eiendom	Hjemmelshaver
48/306	Storbukt fiskeindustri AS
48/206	Vigdis Korsnes
48/256	Alta kommune
48/204	Finnmark fylkeskommune (fylkesveg 8830)



Figur 2 - Planområdet avgrensning ved varsel om oppstart

2.3 Mål for planarbeidet

Det overordna samfunns målet er å skape et bærekraftig, effektivt, trygt og innovativt transportsystem.

Effektmålet er å tilby et moderne og forutsigbart kollektivtilbud (Regional transportplan 2024-2036).

2.4 Politisk grunnlag for planarbeidet

Grunnlag for plan- og utbyggingsprosjektet er:

- Fylkestinget sak 14/23 Budsjett 2024/økonomiplan 2024-2027.
- Fylkestinget sak 44/23 Regional transportplan 2024-36 med handlingsprogram 2024-27.

2.5 Avklaring, forskrift om konsekvensutredning

Etablering av flytekai med innretninger er et tiltak som ikke omfattes av KU-forskriften § 6, bokstav b) jf. vedlegg I, og § 7.

Tiltaket er videre vurdert mot forskriften § 8, bokstav a). Tiltaket kommer inn under vedlegg II, punkt 10, bokstav e) om infrastrukturprosjekter. Tiltaket er vurdert etter KU-forskriften § 10. Etter fylkeskommunens og kommunens vurdering er det ingen egenskaper ved tiltaket eller noe ved lokaliseringen av det som gjør at tiltaket kommer i konflikt med ett eller flere av kriteriene i § 10 i KU-forskriften. Vurderingen er gjort i planinitiativet.

3. Planprosessen

Finnmark fylkeskommune har utarbeidet detaljregulering i henhold til plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 3-7, og har ansvar for utarbeidelse og saksbehandling fram til oversendelse til politisk sluttbehandling i kommunen. Vi har samarbeidet med kommunen i planprosessen. Målsetting for planarbeidet er ferdig planforslag oversendt til kommunen vinteren 2025.

3.1 Medvirkningsprosess

Finnmark fylkeskommune skal ivareta berørte grunneiere og andre berørte i planprosessen. Ellers er det lagt opp til at det kan gis innspill ved varsel om oppstart av planarbeidet og når planen legges ut til offentlig ettersyn/høring.

3.2 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt 01.03.2024 til statlige og regionale myndigheter, berørte parter, naboer og gjenboere, brukere av havna, eiere av infrastruktur samt reinbeitedistriktene 19, 23 A-B-C-D, 24 A-B og 25. Reinbeitedistriktene ble også bedt om tilbakemelding om det var ønskelig med konsultasjon.

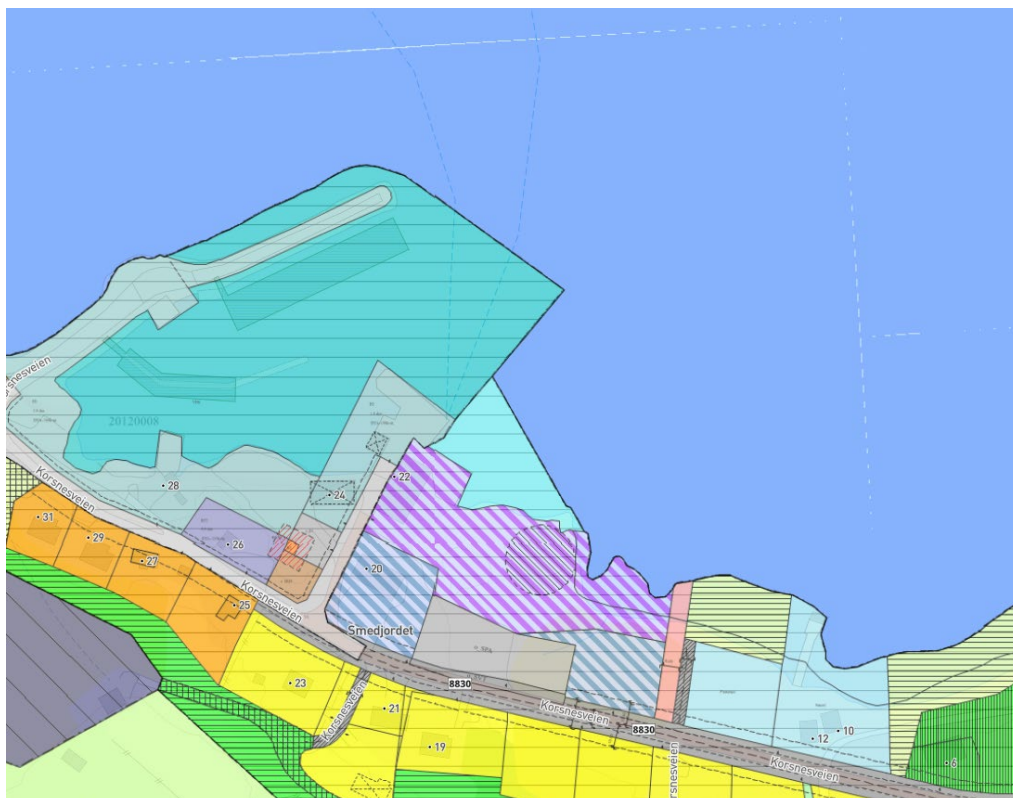
Varslet ble annonsert i Altaposten.

I forbindelse med varsel om oppstart ble det arrangert et åpent møte på Storekorsnes 21.03.2024.

3.3 Høring og offentlig ettersyn av planforslaget

Planforslaget ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn xx.xx.2024 med brev til de som mottok oppstartvarselet. Samtidig ble det satt inn annonse om planforslaget i Altaposten. Frist for å komme med merknader ble satt til yy.yy.2024.
(Tekst kommer etter høring)

4. Planstatus og rammebetingelser



Figur 3 - Gjeldende planer for området er reguleringsplan for Storekorsnes (planID 19980061), detaljregulering for Storekorsnes havn (planID 20120008) og kommuneplanens arealdel 2021-2040 (planID 20170001).

Kommuneplanens arealdel 2021-2040

Planområdet er avsatt til arealformål «Fiske».

Reguleringsplan for Storekorsnes

Planområdet er avsatt til «forretning/industri», «forretning/kontor» og «trafikkområde i sjø og vassdrag».

Detaljregulering for Storekorsnes havn

Planområdet er avsatt til «havn», «havneområde i sjø», «parkering», «kollektivholdeplass» og «veg».

4.1 Overordnede planer

Regional transportplan for Finnmark 2024-2036

Regional transportplan ble sammen med handlingsprogram for 2024-2027 vedtatt i juni 2023.

Hovedmål:

Finnmark skal ha et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv.

Delmål for fylkesvegnettet:

Et sikkert fylkesveinett med god regularitet og framkommelighet.

Delmål for kollektivtransporten:

Tilby et moderne og forutsigbart kollektivtilbud.

I handlingsprogrammet for 2024-2027 er det budsjettert med 33,5 mill. kr. til kollektivknutepunkt på Storekorsnes.

Alta kommunes arealdel

Arealdelen (KPA) ble vedtatt i 2021 (planID 20170001). Deler av planområdet ligger innenfor arealformålet VFI9 - Fiske.

Alta kommunes kommunedelplan for energi, klima og miljø

Kommunen har etablert mål og strategier for egen virksomhet, basert på følgende strategier fra kommuneplanens samfunnsdel:

- a) Arbeide for reduserte klimagassutslipp lokalt gjennom energibesparing og økt bruk av fornybar energi.
- b) Arbeide for økt miljø- og klimabevissthet, samt rene og trivelige omgivelser der alle tar ansvar.
- c) Sikre aktiv beredskap og god krisehåndtering.

4.2 Statlige planretningslinjer

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Følgende punkter vurderer vi som aktuelle i reguleringsplanarbeidet:

Formålet med planretningslinjen er blant annet sikre at kommunene og fylkeskommunene prioriterer arbeidet med å redusere klimagassutslipp, og bidra til at klimatilpasning ivaretas som hensyn i planlegging etter plan- og bygningsloven. Klimatilpasning og utslippsreduksjoner må sees i sammenheng der det er relevant. Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer.

Arbeidet med klimatilpasning skal bidra til at samfunnet blir bedre rustet til å møte klimaendringene, gjennom å sikre at kommuner og fylkeskommuner unngår eller begrenser risiko, sårbarhet og ulemper, og drar nytte av eventuelle fordeler som følge av endringer i klimaet.

Klimatilpasning handler om å ta hensyn til dagens og framtidens klima. Klimaendringer vil påvirke natur og samfunn både på kort og lang sikt. Å ta hensyn til klimaet og endringer i dette, sammen med øvrige endringer i samfunnet, er avgjørende for å sikre en bærekraftig utvikling. Et livskraftig og variert naturmiljø er mindre sårbart for endringer, og kan medvirke til samfunnets tilpasning. Hensynet til klimatilpasning virker sammen med andre overordnede og tverrsektorielle mål for samfunns- og arealutvikling.

Det skal i alle planer etter plan- og bygningsloven gjøres rede for hvilket kunnskapsgrunnlag som legges til grunn for planleggingen. Dersom det er usikkerhet knyttet til tilgjengelig kunnskapsgrunnlag som har betydning for utfallet av planen, skal dette tydelig framgå.

Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn. Planmyndigheten må selv vurdere behovet for å supplere nasjonal og regional informasjon med kunnskap om lokale forhold, herunder tidligere uønskede naturhendelser.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressurs-utnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljø-vennlige transportformer.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Retningslinjene skal bidra til at det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsonen og at unødvendig bygging langs sjøen unngås, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 1-8.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

4.3 FNs bærekraftmål

Hurtigbåtkaiprosjektet vurderes opp mot disse delmålene:

- 9 – Industri, innovasjon og bærekraft
- 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn
- 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon, og delmål
- 13 – Stoppe klimaendringene.

Vurderingen er gjort i [kap. 7.18](#).

4.4 Andre rammer og føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Følgende nasjonale forventninger vurderes som aktuelle i dette reguleringsplanarbeidet:

- Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov.
- Kostnadseffektivitet for private og offentlige aktører på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig nivå vektlegges i planleggingen.
- Det legges til rette for å utvikle gode lokalsamfunn i bygd og by, i små tettsteder og spredtbygde områder med tilgang til boliger og tjenester i tråd med kommunale forutsetninger og behov.
- Det legges til rette for mer effektiv og fleksibel energibruk.
- Viktig naturmangfold, jordbruksareal, vannmiljø, friluftslivsområder, overordnet grønnstruktur, kulturmiljø og landskap kartlegges og sikres i planleggingen. Samlede virkninger av eksisterende og planlagt arealbruk vektlegges.
- Samfunnssikkerhet og beredskap vektlegges i planleggingen. Risiko- og sårbarhetsanalyser bygger på oppdatert kunnskap og legges til grunn for plan- og byggesaksbehandlingen.
- Det tas hensyn til et endret klima i planleggingen, og de høye alternativene fra nasjonale klimaframskrivninger, og et tilstrekkelig langt tidsperspektiv, legges til grunn når konsekvenser av klimaendringene vurderes.

Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark

Sametingets retningslinjer for vurdering av samiske hensyn ved endret bruk av utmark er hjemlet i § 4 i finnmarksloven. Vurderingene skal foretas før det treffes avgjørelser i saker om endret bruk av utmark i Finnmark. Virkningene må vurderes opp mot Sametingets retningslinjer og gå frem av kapittel 7 - Virkninger av planen.

5. Beskrivelse av planområdet: Eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger på Storekorsnes/Giranjárga og er knyttet til fv. 8830 i Alta kommune.

Planområdet omfatter arealer til bussholdeplass, flytekai med landgang og utfylling, samt deponi av rene masser i sjø og adkomst fra bussholdeplass til flytekaia. I tillegg omfatter planområdet tilgrensende arealer på Storekorsnes havn, bl.a. offentlig kaianlegg og kommunale arealer for øvrig.

5.2 Dagens arealbruk

Fylkesveg 8830 går fra E6 ved Leirbotnvann/Ráirrojávri gjennom Storekorsnes/Giranjárga, med en egen arm til dagens hurtigbåtkai. Fylkesvegen fortsetter videre til endepunktet på Nyvoll/Gárgu.

Storekorsnes/Giranjárga har relativt spredt bebyggelse, der boliger i stor grad er tatt i bruk som fritidsbebyggelse. Stedet har turistnæring, et fiskebruk og aktive fiskere. Tidligere har landbruk vært en viktig næring. Stedet har egen havn, som er en statlig fiskerihavn med molo.

I havna er det en allmenningskai som brukes både til offentlig passasjertransport og fiskeri. Det drives et fiskebruk med levering av fisk og kongekrabbe. Hurtigbåtene har daglige anløp til kaia som korresponderer med andre hurtigbåtanløp og buss. I nærheten av fiskebruket er en eldre bygning som blir kalt for «tyskerbrakka» som i dag benyttes som lagringsplass av fiskere. Innenfor moloen har Alta havn flere flytebryggeanlegg for fiske- og fritidsbåter. I tilknytning til havne finnes det et parkeringsareal som brukes av både passasjerer, lokale og andre brukere av havna.

5.3 Trafikkforhold

Storekorsnes/Giranjárga har bussanløp. Øvrig trafikk er mest personbiltrafikk samt vareleveranser med større kjøretøyer. Trafikkmengden er skjønnsmessig anslått til 260 kjøretøyer pr døgn fram til Nyvoll/Gárgu, mens armen til dagens hurtigbåtforbindelse er anslått til 20 kjøretøyer pr døgn. Tungtrafikkandelen er anslått til 10 %.

Vegen til dagens hurtigbåtanløp er relativt oversiktlig, men dagens parkeringsplass er utflytende og kan skape trafikkfarlige situasjoner. Strekningen har vegbelysning.

Utenfor, men nær planområdet er det i 1997 registrert én trafikkulykke med personskade. I planområdet er det ikke registrert trafikkulykker med personskade.

5.4 Landskap

Planområdet ligger ikke nær INON-områder eller verdifulle kulturlandskap. Landskapstypen i planområdet er skjermet indre slakt til småkupert kystslettelandskap, til middels eksponert kystslettelandskap (kilde: Natur i Norge). Stedet utgjør en eksponert del av Altafjorden, og markerer et møtepunkt mellom Stjernesundet i vest, Rognsundet i nordvest og Vargsundet i nordøst. I nærområdene til planområdet stiger terrenget til ca. 50 m.o.h. 3,5 til 5 km øst for planområdet stiger terrenget til 500-550 m.o.h (Storfjellet/Avárri, Jamnetuva).

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen automatisk fredede norske eller samiske kulturminner i, eller i nærheten av planområdet.

Vest for den planlagte flytekaia ligger kulturminnet ID 224320-1 Pakkhusloftet – en trebygning i 3 etasjer fra gjenreisningstiden. Bygningen er ikke fredet.

5.6 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø

Nærmiljøet på Storekorsnes/Giranjárga er i stor grad rettet mot havna både som møtepunkt, næringsutøvelse og transportknutepunkt.

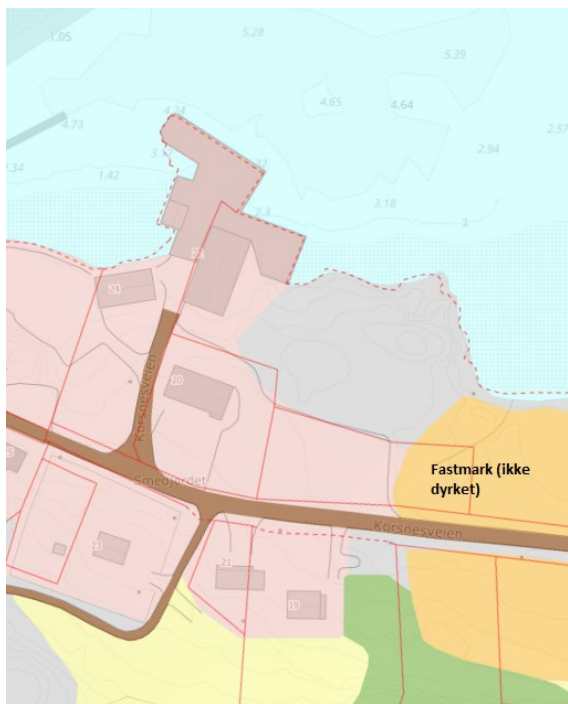
Friluftsliv

Området gir gode muligheter for friluftsliv som jakt, rekreasjonsfiske, særlig fra båt, bærplukking, fotturer mv. Planområdet ligger ikke innenfor kartlagte og verdisatte friluftslivsområder, men øst for planområdet ligger Korsnes badestrand (ID FK00007990).

To snøskuterløyper (rute 17) starter utenfor planområdet.

5.7 Landbruk

Området som foreslås berørt er definert som fastmark, ikke tresatt. Det drives ikke, og har så vidt vi vet ikke vært drevet landbruk i planområdet. Øst for og tilgrensende til området er arealtypen fulldyrka jord. Det drives ikke landbruk i området i dag.



Figur 4 - Fastmark i planområdet

5.7 Naturmangfold

Kartlegging av naturmangfold i forbindelse med planarbeidet er gjennomført av Ecofact. Det er gjort kartlegging både på land og i sjøen. Rapportene er vedlagt planbeskrivelsen. En oppsummering følger nedenfor.

Terrestrisk (på land)

Planområdet klassifiseres hovedsakelig som sterkt endret fastmark med løsmassedekke og strandberg. Det finnes noen små områder med strandeng i mosaikk med strandberg. Områder som er opparbeidet til parkering og annen infrastruktur faller i kategorien sterkt endret mark, hvor marka har fått ny overflate. Noen hagearealer er klassifisert som sterkt endret, varig fastmark med intensivt hevdpreg. Ingen viktige arter ble registrert under befaringen.

Det ble ikke registrert fugler av spesiell betydning i planområdet. Sjøområdene like utenfor er trolig viktige for overvintrende arter som alke (sårbar) og svartand (sårbar). Ærfugl (sårbar) overvintrer også her og kan hekke i nærområdet. Gråmåker (sårbar) bruker området hele året, men hekker trolig lengre ute ved Korsnesodden. Gråmåker tåler menneskelig aktivitet og kan også bruke havneområdene ved Storekorsnes hele året til tross for forstyrrelser. Det er registrert hettemåke (kritisk truet) like øst for planområdet i april 2018, men dette vurderes som en tilfeldig observasjon som ikke vil bli påvirket av tiltaket.

Marint

Det ligger ingen avgrensninger av marine naturtyper i offentlige databaser i, eller i nærheten av planområdet. Det er imidlertid registrert både gyte-, oppvekst og beiteområde ca. 1 km fra planområdet.

Observasjoner fra feltbefaring viser at bunnen i de marine delene av planområdet består av stein langs land som gradvis går over til finere sedimenter lengre ut fra land. Langs land er steinene store, med en diameter på opptil ca. 1 meter, men de blir mindre lengre ut. I den sørøstre delen av planområdet vokser det grisetang på steinene i fjæresonen, og dette er synlig også på flyfoto. Spredt utover planområdet, tilsynelatende tilfeldig, er det også flekker med kråkeboller. Ellers var det vanlig med fjæremark. Det ble ikke observert marine naturtyper i henhold til DN håndbok 19, heller ikke rødlistede arter.

5.8 Vannmiljø

Planområdet inngår i vannforekomst ID 0420030300-2-C Altafjorden-ytre, under vannområde Alta, Kautokeino, Loppa og Stjernøya.

Den økologiske tilstanden er god, mens kjemisk tilstand er udefinert. Introduksjon av kongekrabbe påvirker bunnfaunaen, og kan medføre moderat eller dårligere tilstand.

Miljømålene for god økologisk og kjemisk tilstand forventes å bli nådd i perioden 2022-2027.

Der det planlegges ny flytekai er det gjennomført miljøkartlegging av sjøsedimenter.

Det ble samlet inn 6 prøver av bunnmateriale fra båt. Noen av prøvene viste høyere nivåer av kobber, krom og nikkel, som antas å være naturlige. Resultatene viser at overflatematerialet i området er forurensset opp til klasse 4 med noen PAH-stoffer¹. Forurensningen i overflatematerialet er ikke tilfredsstillende, og miljøtilstanden er dårlig. Dypere, naturlig marin leire antas ikke å være forurensset, selv om én prøve viste PAH. Dette PAH-nivået antas å være naturlig. Området hvor det skal graves, er en del av et større forurensset område. De forurensede overflatematerialene er grove, og det er liten risiko for ytterligere spredning av forurensning ved fysiske tiltak i disse materialene.

Når det skal mudres, og om det er teknisk mulig, bør overflatematerialet fjernes separat for å unngå å blande det forurensede materialet med den fine leiren under. Overflatematerialet og blandede masser må behandles som forurensset av klasse 4, mens leirmasser, etter en sjekk for PAH-innhold, kan behandles som rene masser hvis metallnivåene i deponiområdet er like de i tiltaksområdet.

Rapporten er vedlagt planbeskrivelsen.

¹ PAH står for polysykliske aromatiske hydrokarboner som kan være helseskadelig.

5.9 Naturressurser/reindrift

Reinbeitedistrikt 23 A/B/C/D Seainnus/Návvgastat har høstbeite/parringsland nær planområdet. I tillegg drives det pramming av rein av distriktene 19 Sállan/Sørøy, 24A – Oarje Sievju/Seiland vest, 24B – Nuorta Sievju/Seiland øst og 25 Stierdná/Stjernøy.

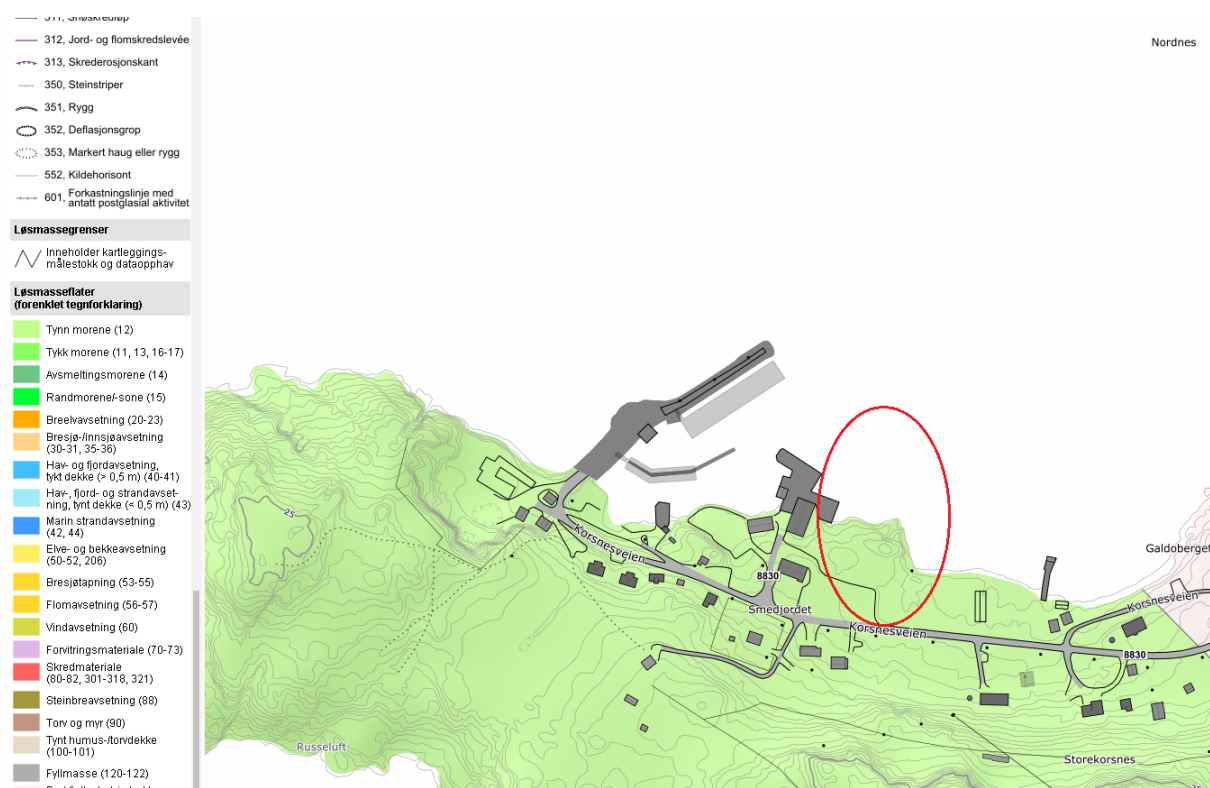
5.10 Samisk bruk av utmark/meahcci

Samisk bruk av utmark omfatter bl.a. primærnæringer som jordbruk og fiske, samt øvrige utmarksnæringer som jakt, fangst, innlandsfiske og bærplukking. Samisk utmarksnæring har vært utbredt i fjordene i Finnmark. I og rundt planområdet er det lite igjen av den aktiviteten som tidligere var livsnødvendig for befolkningen. Men næringsutøverne i området vil være både norske og samiske, slik at samisk bruk på den måten kan berøres.

5.11 Grunnforhold

Store deler av området består av berg i dagen, noen bygninger og løsmasser. Området ligger ved sjøen og terrenget faller mot nord og videre ut til marbakken.

NGUs løsmassekart antyder at området er dekket av morenemateriale, som er usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen. Denne typen løsmasser transporteres og avsettes av isbreer. Materialet er dårlig sortert, ofte kompakt og kan innholde alle kornstørrelser, alt fra leire til stein og store blokker.



Figur 5 - Løsmassekart fra NGU

Miljøteknisk grunnundersøkelse på land har ikke påvist forurensning ut over tilstandsklasse 2. Rapporten er vedlagt planbeskrivelsen.

Kystverket har gjennomført grunnundersøkelser i 2016 i forbindelse med utglidninger ved molo. Hovedutfordringen rundt moloen har vært utglidninger av masser under byggeperioden, som var forårsaket av utilstrekkelig stabilitet i underliggende bløt leire. Finnmark fylkeskommune har gjennomført egne grunnundersøkelser for etableringen av ny flytekai og mudring. Grunnundersøkelsen viser at området består av plastisk, bløt leire med innslag av grus/sandkorn. På de fleste av totalsonderingene ble det påtruffet berggrunn. Rapport fra grunnundersøkelsene er vedlagt planforslaget. Det er ikke registrert kvikkleire på land eller i sjøen.

5.12 Øvrig infrastruktur

5.12.1 Vann og avløp

Ifølge Alta kommunes hovedplan for vann er det kommunal vannforsyning fra grunnvann med 25 abonnenter. Kapasiteten er vurdert til å være marginal, grunnvannskilden kan ikke levere mer enn det gjør i dag. Vannet pumpes fra magasin. Det er etablert kommunalt avløpsanlegg med slamavskiller, dimensjonert for 80 personekvivalenter, med utslipp i sjøen under laveste lavvann. Rensedistriktet omfatter bebyggelsen mellom Storhammeren i nordøst, båthavna i vest og skolen i sørøst.

Finnmark fylkeskommune har leid venterom med toalett fra en privat bolig. Den nye planen legger til rette for eget venterom med toalett.

5.12.2 Elforsyning

Storekorsnes/Giranjårga er i dag strømforsynt fra en ny nettstasjon nær østre avgrensning av planområdet. Netteier er ALUT. Per i dag er det ca 40 kW restkapasitet til havneområdet. Det skal være nok til belysning og varme, men større elektrifiseringer vil føre til behov for oppgradering av trafostasjon og kabel.

Parkeringsarealene i planområdet har belysningsanlegg med stålmaster.

5.13 Barns interesser

Barn og unges interesser i planområdet er først og fremst mulighet for lek og fritidsaktiviteter, samt skoleskyss. Området som skal utbygges brukes slik vi forstår det i svært liten grad.

5.14 Universell utforming

Planområdet er i dag ikke spesielt tilrettelagt for personer med nedsatt funksjonsevne.

5.15 Støy

Planområdet er i dag lite støyutsatt. Trafikkmengden gir lite trafikkstøy. Ut over dette er støykildene dagens hurtigbåter som går på diesel, fiskefartøyer og fritidsfartøyer.

5.16 Luftforurensing

Det er ingen virksomheter i eller nær planområdet som forurenser luften, ut over eksosutslipp fra dagens hurtigbåter, vegtrafikk, fiskefartøyer og fritidsfartøyer.

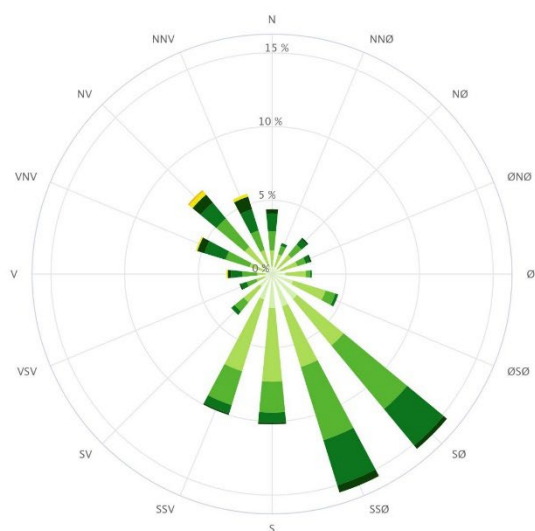
5.17 Klima

Klimaet i planområdet er typisk for fjordene i Finnmark med kjøligere somre og mildere vintre enn for eksempel kommunesenteret Alta, og med moderate nedbørsmengder. Utfallsvind fra sørøst til sørvest om vinteren kan sette opp sterke vindfelt. Planområdet er også utsatt for vind fra vest til nord. Det er ingen målestasjoner i nærheten som kan gi mer spesifikk kunnskap. De nærmeste målestasjonene som kan være relevante er Alta lufthavn og Rognsundet. Vindrosene for disse stasjonene vises nedenfor.

Vinder som kan påvirke hurtigbåttrafikken er typisk styrker fra stiv kuling og opp, i retning fra vest til nord.

Vindrose for Alta Lufthavn (SN93140) i perioden; 10.2014–10.2024.

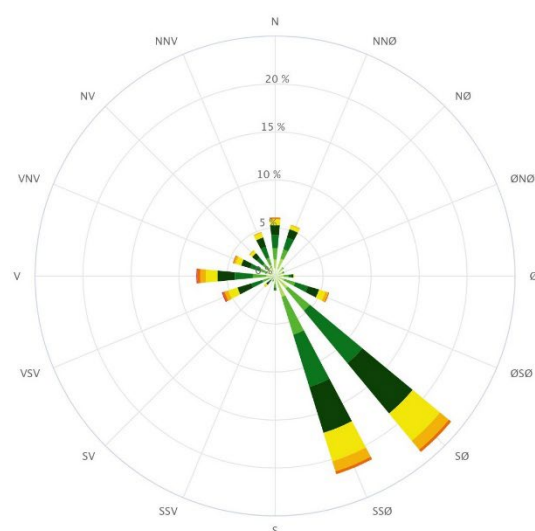
Stille (0,0–0,2 m/s) = 0,9 %



Highcharts.com

Vindrose for Rognsundet (SN94230) i perioden; 10.2014–10.2024.

Stille (0,0–0,2 m/s) = 1,4 %



Highcharts.com

Figur 6 - Framtredende vindretninger og vindstyrker i Alta og i Rognsundet i løpet av 10 år.

Bølgeanalyse

Havna er delvis beskyttet av molo. For å vurdere rolighetsforholdene der flytekaia skal ligge er det gjennomført en bølgeanalyse basert på eksisterende kartverk. Bølgeanalysen beskriver vindbølgepåvirkning ved stiv og sterk kuling fra vest, nordvest og nord med tre alternative moloutforminger: Dagens molo, molo forlenget med 25 meter flytende bølgedemper og dagens molo forlenget med 50 meter flytende bølgedemper. Bølgeanalysen er vedlagt planbeskrivelsen.

Kystverket gjennomførte en reparasjon av moloen i 2021. Moloen ble da noen meter kortere, og flyttet noen meter nærmere mot øst. Statens kartverk opplyser at de ikke har mottatt innmålingsdata fra arbeidet. Dette gjør at verken sjøkartet eller FKB-data er oppdatert, og konklusjonene fra bølgeanalysen har derfor en viss usikkerhet.

6. Beskrivelse av planforslaget

6.1 Konsept

Planforslaget innebærer en ny flytekai på Storekorsnes/Gironjårga, øst for dagens kai. Eksisterende parkeringsplass opprettholdes, med ny innkjørsel for både biler og busser. Det planlegges infrastruktur som bussholdeplass, snuplass for minibuss, adkomst, venteareal og garasje for vintervedlikeholdsmaskiner.

Ny flytekai, bussavstigning og tilhørende infrastruktur etableres. Arealformål og tillatt utbygging fra gjeldende planer videreføres. Gnr/bnr. 48/206 omreguleres til kombinasjon av fritidsbolig og turisme med samme tetthet og høyder som nåværende plan.



Figur 7 - Visualisering av det ferdige tiltaket, inkludert parkeringsplass. Stiplet linje angir planavgrensningen.

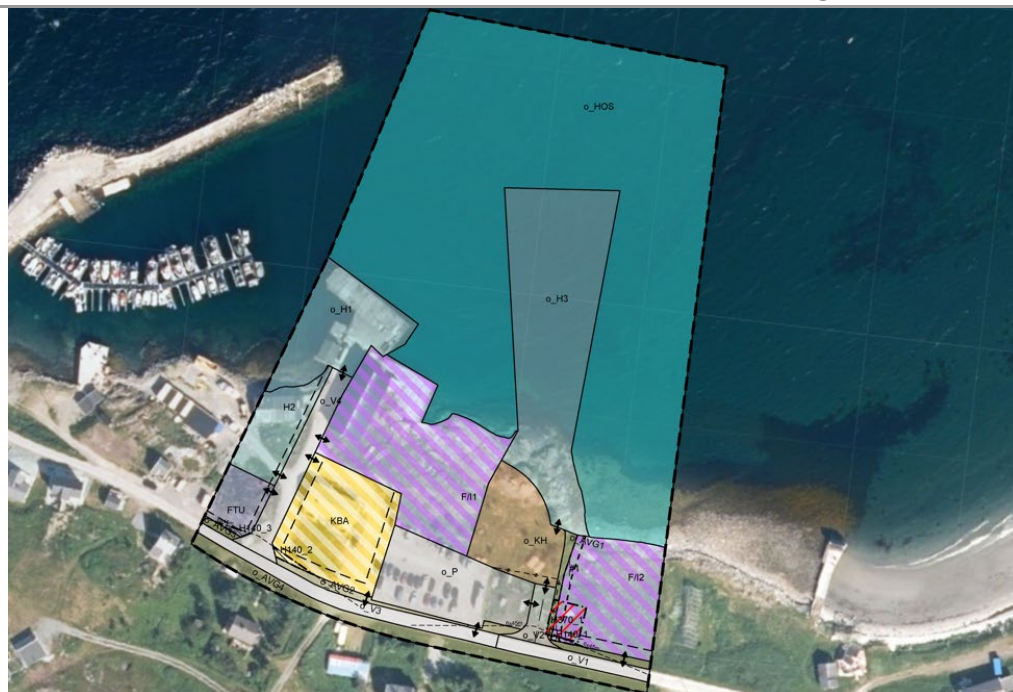
Det er planlagt et kjørbart areal mellom bussholdeplass og snuplass for buss, og selve kaia, som kan brukes for eksempel ved omlasting av varer, eller for ambulanse eller legevaktbil dersom kaia brukes av legeskyssebåten.

6.2 Reguleringsformål og arealoversikt

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1170 - Fritids- og turistformål	0,4
1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål	1,6
1810 - Forretning/industri (2)	4,3

Sum areal denne kategori	6,3
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
2010 – Veg	1,7
2019 – Annen veggrunn – grøntareal	1,3
2040 – Havn	5,7
2073 – Kollektivholdeplass	1,1
2080 – Parkering	1,4
Sum areal denne kategori	11,2
§ 12-5. Nr.6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	
6220 – Havneområde i sjø	16,1
Sum areal denne kategori	16,1

Totalt alle kategorier: 33,6 daa



Figur 8 - Plankart på flyfoto (foto fra 2016)

6.3 Bebyggelse

Tillatt bebyggelse innenfor planområdet i gjeldende planer videreføres. I tillegg tillates det oppført ventebygg og garasje innenfor felt for kollektivterminal.

Felt	Tillatt utnyttelse	Tillatt maksimal mønehøyde fra
------	--------------------	-----------------------------------

		gjennomsnittlig ferdig opparbeidet terreng
FU	32 % BYA	6 m
F/I og F/K	40 % BYA	8 m
Kombinert formål fritidsbolig og turisme	40 % BYA	6 m
H2	30 % BYA	5 m
o_KH	Venterom 40 m2, garasje 40 m2	Venterom 3 m Garasje 6 m

6.3 Samferdsel og kollektiv

Veg

Fylkesveg 8830 foreslås endret til å omfatte arealformålene o_V1 og o_V2.

Arealformålene o_V3 og o_V4 kan endres til kommunal veg som følge av planen, jf. [kap. 7.24.](#)

Kollektivholdeplass

Det planlegges ny bussholdeplass og venterom for hurtigbåt innenfor felt for kollektivterminal.

Flytekai

Det legges til rette for tre samtidige anløp, der største fartøy har lengde tilsvarende M/S Hollendaren (38 m). Landgang, landfeste og flytekai planlegges dimensjonert for ATV, men ikke for større kjøretøyer.

På bakgrunn av dette er kaia planlagt med bredde på 6 meter, og lengde på 50 meter. Landgangen er planlagt med en bredde på rundt 2,5 meter. Det blir kjørbart areal ned til landgangen. Dimensjonene kan endres under prosjekteringen av anlegget.

For å øke seilingsdybden vil mudring øst for planlagt kai være nødvendig. Det er aktuelt å deponere rene masser fra mudring på sjøbunn i den nordlige delen av planområdet. Hvordan mudring skal gjennomføres er ennå ikke bestemt. Mudring og evt. deponi i sjø krever tillatelse etter forurensningsloven, og må avklares i egen søknad til Statsforvalteren.

Andre kaianlegg

Eksisterende almenningskai videreføres som offentlig kaianlegg, og fiskemottaket vil kunne fortsette å bruke denne.

6.4 Vann og avløp

Reguleringsplanen legger til rette for nytt ventebygg med toalett. Utover dette er det ikke planlagt endringer i vann- og avløpsnett.

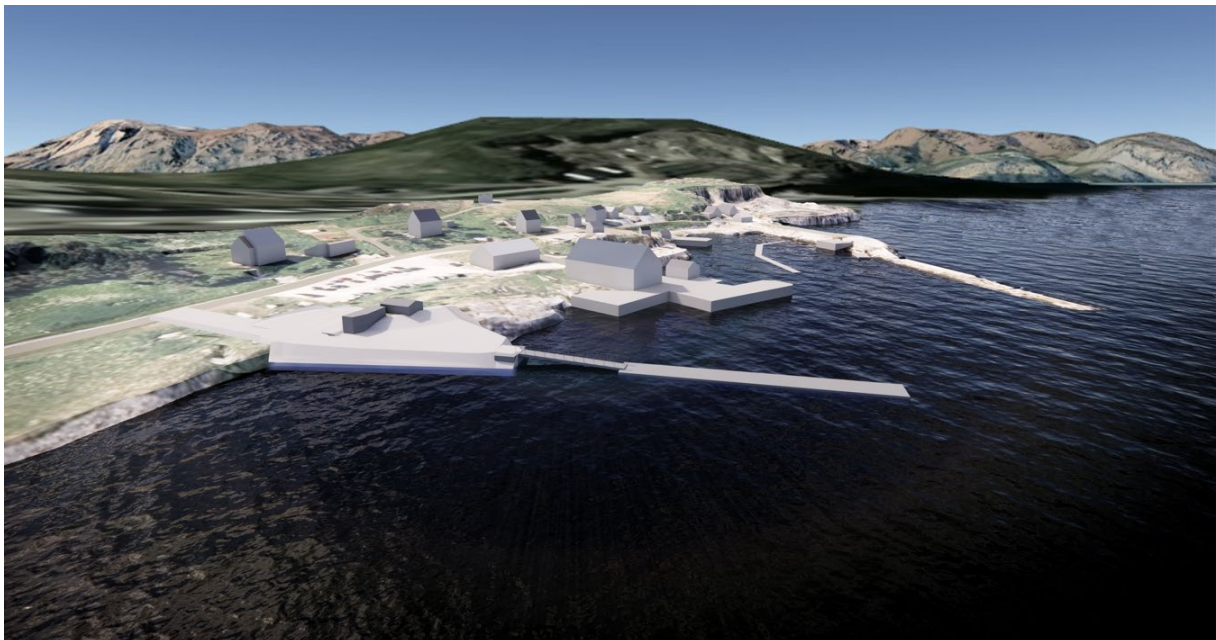
Det er planlagt å koble venterommet til den kommunale vannledningen med en stikkledning. Vannforbruket på venterommet vil være beskjedent.

I dag føres spillvann fra eneboligene i området i en SP 150 K til en felles slamavskiller og ledes ut i sjø. Det er i dag god kapasitet på dagens slamavskiller. Det planlegges for en spillvannsledning fra venterom på selvføll til slamavskiller.

6.5 Belysning og estetisk utforming

Det stilles krav til at tiltak skal utføres i tråd med retningslinjer gitt i kommunens vedtatte byggeskikkveileder, og at det skal sikres god estetisk utforming på bebyggelse- og anlegg, i samsvar med tiltakets funksjon, og i samspill med omgivelsene.

Belysning skal utformes slik at man unngår blending og lysforurensning. Det stilles krav til at det skal utarbeides belysningsplan for tiltaket, samt at det skal benyttes varmt lys, med fargetemperatur på 3000K.



Figur 9 - Visualisering av kaianlegget

6.6 Universell utforming

Det stilles krav i bestemmelsene til at ventearealer skal være universelt utformet. Adkomst til flytekai skal være universelt utformet i så stor grad det lar seg gjennomføre. Det kan gjøres unntak fra krav til stigningsforhold og repos på landgangen.

7. Virkninger av planen

7.1 Overordna planer, rammer og føringer

Reguleringsplanen omfatter en omregulering av landarealer og havneområde. Arealet innenfor detaljregulering for Storekorsnes havn (20120008) skal brukes til offentlig samferdselshavn med kaianlegg, venterom, kollektivholdeplass og parkering. Planforslaget inneholder også nye arealformål for områder som eies av Alta kommune/Alta havn. Det vurderes at planforslaget vil være i tråd med overordnede planer og føringer, jf. Kapittel 4.

Planforslaget avviker fra gjeldende kommunearealplan ved at «havneområde i sjø» utvides der hvor planområdet er avsatt til fiske. Det vurderes at utvidelsen ikke vil ha innvirkning på miljøet eller samfunnet på en negativ måte.

7.2 Landskap

Ny flytekai med venterom vil ligge lavt i forhold til terrenget rundt, og vil ikke påvirke landskapsopplevelsen vesentlig.

7.3 Vurdering etter kap. II i naturmangfoldloven

Området der det planlegges ny flytekai er allerede påvirket av tidligere bruk. Ny berørt natur er begrenset til område hvor det må etableres fylling for ny fergekai, og mudring for å få tilstrekkelig dybde ved flytekaia.

Det er ikke registrert miljøgifter i området som kan komme i konflikt med naturmangfoldet.

Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre skade på naturtyper eller arter, som krever oppfølging i forhold til bevaringsmålene i naturmangfoldloven. Det er derfor ikke behov for å vektlegge føre var-prinsippene etter naturmangfoldloven § 9 i denne saken. Tiltaket antas ikke å medføre økt samlet belastning på naturmangfoldet i området, jf. § 10 i naturmangfoldloven.

Etter naturmangfoldloven § 12 skal det benyttes miljøforsvarlige teknikker og metoder for å begrense eller unngå skade på naturmangfoldet. Vi viser til planlagt prosess mot Statsforvalteren mht. søknad om mudring etter forurensingsforskriften kapittel 22.

Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 ligger til grunn for vurdering av mulig skade, ulempe og avbøtende tiltak. Kravet i naturmangfoldloven § 7 anses som oppfylt. I en vurdering av naturmangfoldlovens prinsipper §§ 8–12 mener forslagsstiller at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig og at samlet belastning for naturmangfold ikke er av en slik art at tiltaket ikke kan gjennomføres.

7.4 Vurdering etter vannforskriften § 12

Ved etablering av flytekai med utfylling fra land skal det søkes tillatelse hos Statsforvalteren etter forurensingsloven, og fra Alta kommune etter havne- og farvannsloven. Med de krav som stilles etter forurensingsloven vil tiltaket ikke påvirke vannmiljøet negativt på en slik måte at vannmiljøet forringes.

Tiltaket vil på den andre siden ikke isolert sett bidra til at miljømålene nås.

7.5 Reindrift

Reindriftnæringen påvirkes ikke av det ferdige tiltaket, men kan forstyrres av anleggsstøy under byggearbeidet. Reinbeitedistriktene blir tilbudt konsultasjon når detaljene om oppstart og omfang er klare.

7.6 Samisk bruk av utmark/meahcci

Tradisjonelle samiske næringer blir ikke negativt påvirket av planforslaget. Lokal fiskeriaktivitet antas å bli drevet både av norske og samiske utøvere. Planforslaget legger til rette for et større fysisk skille mellom hurtigbåttrafikken og fiskefartøyene. Det vil være positivt for disse utøverne.

7.7 Grunnforhold

Grunnundersøkelser utført i april/mai 2024 viser at jorda på land består av silt og leire med litt grus. Dybden til berg varierer mellom 0 og 5 meter. Grunnundersøkelser i sjøen viser at jorda består av myk leire med litt grus. Nærmest land er det fjell i dagen, mens sonderinger lenger ut viser ca. 10 meter til fjell.

Den geotekniske rapporten viser at landfeste kan fundamenteres direkte på berg og på sprengsteinsfylling på berg. Veg, parkeringsplass og snuplass kan fundamenteres direkte på mark etter at løs toppjord fjernes ned til fast silt/leire eller fjell.

Geoteknisk prosjekteringsrapport vurderer at det ikke er behov for flere grunnundersøkelser i forbindelse med utbygging av ny flytekai, inkludert adkomst, bussholdeplass og ventearealer. Andre tiltak i området er ikke vurdert i denne planen og må vurderes separat ved eventuell utbygging.

Når plasseringen av et eventuelt deponi for rene mudringsmasser er bestemt, må lokalstabiliteten vurderes på nytt. Det er behov for en ingeniørgeologisk vurdering ved landfeste for kai. Flytekai forankres til sjøbunnen, og det forutsettes at leverandøren av flytekai bestemmer utformingen.

Det skal utarbeides en plan for utførelseskontroll og en kontrollplan.

7.8 Nærmiljø og friluftsliv

Planforslaget vil ikke påvirke nærmiljø og friluftsliv negativt. Å flytte hurtigbåtanløpene til ny kai vil sannsynligvis være positivt for øvrige brukere av havna.

7.9 Trafikkforhold

Buss vil ha egen holdeplass på nordsiden av dagens parkeringsplass. Ved at arealet merkes opp og blir mindre utflytende vil trafikksikkerheten ivaretas. Tiltaket i seg selv utløser ingen endring i trafikkmengden.

7.10 Barn og unges interesser

Barn og unges interesser ivaretas ved at eventuell skoleskyss får en sikrere adkomst til fartøy, samt at kollektivtrafikken generelt ivaretas.

7.12 Universell utforming

Universell utforming ivaretas gjennom følgende tiltak:

- Tilrettelagt busstopp med kort og trinnløs avstand til venterom.
- Etablering av ledelinjer/taktile elementer.
- Tilstrekkelig belysning ved adkomst til, og på flytekaia.

Høydenivået på land der landgangen starter er lagt så lavt som hensynet til havnivåstigning og stormflo tillater. På grunn av store tidevannsforskjeller vil det ved fjære sjø ikke være mulig å ivareta kravet til universell utforming når det gjelder stigning på landgangen.

Samlet sett vil tiltaket styrke tilgjengeligheten til hurtigbåtforbindelsen for personer med nedsatt bevegelsesevne.

7.13 Støy

Støyretningslinjen T-1442/2021 gjelder for vurdering av støy i arealplanlegging. Denne angir grenseverdier for driftsfasen og anleggsfasen. Fem boliger kan bli utsatt for støy i anleggsfasen. Den nærmeste boligen ligger i umiddelbar nærhet av anleggsområdet. En del boliger ligger inntil ca. 200 meter fra anleggsområdet.

Driftsfasen

Nedenstående tabell viser grenseverdier for soneinndeling ved støykartlegging og er hentet fra støyretningslinjen tabell 1, side 6:

Støy fra havna:

Støykilde	Støysone					
	Gul sone			Rød sone		
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdag og søndag/helligdag	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdag og søndag/helligdag	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07

Havner og terminaler	Uten impulslyd: $L_{den} > 55$ dB Med impulslyd: $L_{den} > 50$ dB		$L_{night} > 45$ dB $L_{AFmax} > 60$ dB	Uten impulslyd: $L_{den} > 65$ dB Med impulslyd: $L_{den} > 60$ dB		$L_{night} > 55$ dB $L_{AFmax} > 80$ dB
----------------------	---	--	--	---	--	--

Rød sone er nærmest støykilden og angir et område som *ikke* er egnet til støyfølsomme formål. Etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.

Gul sone er en vurderingssone lenger unna støykilden, der støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende forhold.

Framtidig rutestruktur er usikker. Men det er ikke sannsynlig at det blir anløp eller avgang før kl. 07:00 og etter kl. 23:00. Vurdering av støy i nattperioden er derfor ikke nødvendig. Dagens rutestruktur, jf. illustrasjon nedenfor, viser en dag med maksimal trafikk fra Storekorsnes, med tre hurtigbåtanløp og to bussanløp.

fredag 7. juni 2024						
Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris	i	210
07:34 - 08:48		1:14	-	114,-		
Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris	i	→ B330 → B330
07:39 - 10:30		2:51	1	170,-		
Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris	i	215 → 45
12:15 - 14:54		2:39	1	114,-		
Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris	i	→ B330
17:44 - 18:20		0:36	-	170,-		
Reisen inneholder Snelandia Fleks. Kjører kun ved bestilling						
Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris	i	→ B310
19:34 - 20:20		0:46	-	170,-		

Figur 10 - Dagens rutetabell for Storekorsnes

Maksimalt støynivå fra hurtigbåtkai vil vi ha ved reversering av båtmotorer, samt motorstøy fra bussanløp.

Støy fra vegtrafikk:

Behovet for støyutredninger vurdert etter kapittel 2.4 i veilederen til støyretningslinjen T-1442/2021:

Når fartsgrensen er lavere enn 50 km/t og antall kjøretøy pr. døgn er fra 500 til 1000 kan det vurderes ut fra stedspesifikke forutsetninger om det er nødvendig å gjennomføre støyutredning. Når trafikkmengden er mindre enn 500 kjøretøy pr. døgn er det ikke nødvendig å gjennomføre en støyutredning eller vurdere avbøtende tiltak.

Ved hurtigbåtkai er skjønnsmessig anslått en trafikkmengde på 20 kjøretøy pr. døgn, og fartsgrensen er 50 km/t. Det vil være stille i lengre perioder og tydelig støy hver gang et kjøretøy passerer. En passering kan gi sjenerende støynivå innendørs i soverom, men det anses ikke som aktuelt i dette tilfelle pga. antatt liten eller ingen trafikk om natta. Anlegget i seg selv skaper ikke mer trafikk enn i dag.

Anleggsfasen

Det er ikke gjort særskilt utredning for støy i anleggsfasen. En utredning skal vise hvilke boliger som blir berørt av støy. Planområdet og nærliggende områder er oversiktlig, og vi vurderer det som avklart at følgende boliger er eller kan bli berørt av støy i anleggsfasen:

- Korsnesveien 6, 7, 9, 10, 13, 19, 20, 21, 23, 25, 27, 29 og 31. Noen av boligene antar vi er fritidsboliger.
- Korsnesveien 20 ligger nærmest anleggsområdet og blir mest berørt.

I anleggsfasen vil de mest markante støykildene være:

- Boring i forbindelse med sprenging av fjell
- Pigging i fjell
- Sprenging
- Dumping av steinmasser
- Anleggsmaskiner: Gravemaskiner, hjullastere, lastebiler.

Bygge- og anleggsvirksomhet bør ikke gi støy som overskrider støygrensene i støyretningslinjens tabell 4 nedenfor:

Tabell 4: Anbefalte støygrenser utendørs for bygge- og anleggsvirksomhet med varighet over 6 måneder. Alle grenseverdier gjelder innfallende lydtryknivå og gjelder utenfor rom med støyfølsomt bruksformål.

Bygningstype	Støykrav på dagtid ($L_{pAeq12h}$ 07-19)	Støykrav på kveld (L_{pAeq4h} 19-23) eller søn-/helligdag ($L_{pAeq16h}$ 07-23)	Støykrav på natt (L_{pAeq8h} 23-07)
Boliger, fritidsboliger, sykehus, pleieinstitusjoner	60	55	45
Skole, barnehage	55 i brukstid		

Sprenging og eventuell pigging er impulsstøy der det forutsettes at støykravene i tabell 4 ikke kan overholdes for nærliggende boliger. Dette gjelder også boring i forbindelse med sprenging av fjell.

De mest støyende aktivitetene skal gjøres på dagtid, dvs. mellom kl. 07:00 og 19:00.

Naboer og andre som blir utsatt for støy skal varsles og informeres, og det skal vurderes tekniske tiltak for å redusere støyen fra anleggsvirksomheten.

I planbestemmelsene framgår det hvordan støy i anleggsperioden skal håndteres.

7.14 Håndtering av overvann

Overvannsberegninger viser at utbyggingen vil øke overvannsmengdene i området på grunn av flere tette flater.

VA-notatet anbefaler å håndtere overvannet med tretrinnsstrategien:

1. Infiltrere mindre regnhendelser.
2. Forsinke vann fra mellomstore regnhendelser.
3. Sikre trygge flomveier for større regnhendelser.

Det anbefales å bruke åpne overvannstiltak som vegetasjon og grøfter. Oppretthold eksisterende avrenningslinjer mot fjorden, men vurder utforming av kai, parkeringsplasser og veier.

VA-notat datert 27.11.2024 er vedlagt planbeskrivelsen.

7.15 Energibehov - energibruk

Forbruket av elektrisk kraft vil øke marginalt. Nytt forbruk vil være drift av venterommet samt belysning av kai og adkomsten. LED-lys blir brukt som lyskilde.

7.16 Klimatilpasning

Ekstremvær/klimaendringer

Planforslaget er tilpasset framtidig havnivåstigning, og den vedlagte risiko- og sårbarhetsanalysen har vurdert sårbarheten for ekstremvær. Ekstremvær påvirker først og fremst regulariteten til fergesambandet.

Blågrønn infrastruktur

Planforslaget tilrettelegger for en utfylling for ny flytekai i en lite berørt strandsone. Den samlede belastningen øke, men vi vurderer konsekvensene som minimale. Tiltaket vil ikke påvirke eksisterende grønnstruktur som lagrer og binder CO₂.

Grønn mobilitet

Planforslaget tilrettelegger for grønn mobilitet ved at adkomst til kollektivtrafikken blir tryggere, og mest mulig universelt utformet.

Bygge- og anleggsfasen

På grunn av den lave kapasiteten i strømmettet til området vil det ikke være aktuelt å stille krav om elektrifiserte anleggsmaskiner.

Materialvalg

Tiltaket er bundet opp av de materialvalg som kreves for veg- og kaianlegg. Det er derfor ikke vurdert alternative materialer.

7.17 Klimagassutslipp

Fylkeskommunen legger ikke opp til elektrifisering av hurtigbåtrutene nå. Planforslaget legger ikke spesielt til rette for lavere utslipp av klimagasser, men utslippene vil heller ikke øke.

Anleggsmaskiner vil slippe ut CO₂ i anleggsperioden.

Myr og skog blir ikke påvirket av tiltaket.

7.18 FNs bærekraftsmål

9 – Industri, innovasjon og bærekraft: Målet inkluderer også infrastruktur. Tiltaket vil bidra til å forbedre det offentlige rutetilbudet til og fra Storekorsnes/Giranjårga.

11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn: Tiltaket vil bidra til å opprettholde Storekorsnes/Giranjårga som et bærekraftig lokalsamfunn.

12 – Ansvarlig forbruk og produksjon: Tiltaket vil ikke bidra spesielt til oppfyllelse av målet, men så langt som mulig skal det benyttes miljøvennlige materialer og teknologier, og utslipp skal minimeres.

13 – Stoppe klimaendringene: Tiltaket vil ikke bidra til å redusere klimagassutslipp, men vil bidra til klimatilpasning ved å bygge robust infrastruktur.

7.19 Landbruk

Landbruk blir ikke påvirket av tiltaket, jf. kap. 5.7.

7.20 Teknisk infrastruktur

Dagens vannforsyning fra Storekorsnes vannverk har lav kapasitet. Nytt venterom med toalett, vil ikke føre til et større vannforbruk enn dagens. Det er behov for å koble seg på kommunalt avløpsanlegg.

For å ivareta trafiksikkerhet og universell utforming vil flytekaia og veien som leder fra parkeringen og til flytekai være belyst. Venterommet skal ha både strøm og fibertilknytning.

7.21 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket vil ikke ha direkte økonomiske konsekvenser for kommunen utenom eventuell omklassifisering av fylkesveg til kommunal veg (jf. kap. 7.24). Kommunen og fylkeskommunen vil avtale en fordeling av oppgaver og utgifter mht. drift og vedlikehold av arealene som omfatter adkomst, bussholdeplass og parkeringsplass.

7.22 Konsekvenser for næringsinteresser

Virkningene for fiskemottaket vil være positiv, da «sammenblandingen» av passasjerer og transport av fisk forsvinner. For det øvrige næringsliv vil det ikke være negative virkninger.

7.23 Konsekvenser for annen sjøtrafikk

Virkningene for annen sjøtrafikk vil være positive, da dagens anløpskai blir frigjort til andre fartøyer.

7.24 Konsekvenser for fv. 8830

Ved at anløpskaia for fylkeskommunens hurtigbåter flyttes vil det ikke lenger være naturlig at fylkesvegen går ned til dagens kai. Etter at planen er vedtatt vil fylkeskommunen fremme forslag om omklassifisering av ca. 170-200 meter fylkesveg til kommunal veg, jf. veglova § 7.

7.25 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminnet ID 224320-1 Pakkhusloftet blir ikke påvirket av tiltaket.

8. Gjennomføring av planen

8.1 Forholdet til sektorlover

Kulturminneloven

Dersom det i løpet av arbeidets gang skulle komme frem gjenstander eller spor som indikerer eldre tids aktivitet i området, skal arbeidet stanses og kulturvernmyndighetene kontaktes umiddelbart. Både tiltakshaver og utførende entreprenør har ansvar for at dette pålegget blir fulgt opp, jf. lov om kulturminner av 1978 § 8, andre ledd.

Havne- og farvannsloven

Tiltak i sjø krever tillatelse etter havne- og farvannsloven § 14, selv om tiltaket er avklart etter plan- og bygningsloven. Tiltakene etter denne planen gjelder utfylling i sjø samt etablering av flytekai med tilhørende landgang og forankringssystem. Alta kommune er beslutningsmyndighet. Det søkes om tillatelse når detaljreguleringen er vedtatt.

Forurensingsloven

Utfylling/deponering og mudring i sjø krever tillatelse etter forurensingsloven kap. 3 fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark. Det er kun rene masser som tillates utfyllt, eller dumpet i sjø. Det søkes om tillatelse når detaljreguleringen er vedtatt.

8.2 Grunnerverv

Adkomst til ny flytekai, samt tilhørende installasjoner krever at fylkeskommunen erverver tilstrekkelig grunn. Dersom frivillig avtale med grunneier ikke oppnås, vil en vedtatt detaljregulering være grunnlag for ekspropriasjon.

Følgende eiendommer blir berørt av planforslaget:

Eiendom, hjemmelshaver	Midlertidig erverv	Permanent erverv
48/256 – Alta kommune/Alta havn	0	218 m ²
48/306 – Storbukt Fiske-industri AS	118 m ²	1567 m ²

9. Innkomne innspill og merknader etter varsel om oppstart

Det ble avholdt oppstartsmøte med Alta kommune 25.01.2024.

Oppstart med planarbeid ble varslet 01.03.2024, og frist for å komme med merknader var 05.04.2024.

Det kom inn ni innspill fra sektormyndigheter og andre offentlige instanser ved planoppstart. Det kom ikke inn noe innspill eller merknader fra naboer, grunneiere, eller andre berørte parter.

Viktige momenter fra innspillene:

- Krav til universell utforming
- Krav til vurdering av bærekrafts mål og klimapåvirkning
- Trafikksikkerhet for alle trafikanter
- Generelle aktsomhets- og meldeplikt for kulturminner
- Anleggsfase og ulemper for fiskeri og naturverdier

Fullstendig innspill og merknader med kommentarer fra Finnmark fylkeskommune finnes i merknadshefte som er vedlagt.

Det ble avholdt åpent møte på Storekorsnes 21.03.2024 der det bl.a. ble nevnt vedtak i fylkestinget om krav til bil og gods på hurtigbåtkontraktene. Fylkestinget har senere vedtatt at gods og bil skal tas hånd om fra Mikkelsby, ikke Storekorsnes. Prosjektet er derfor tilbake til opprinnelig bestilling, nemlig persontransport.

I tillegg til ovenstående har forslagsstiller blitt oppfordret til å ta kontakt med de fire oppdrettsselskapene i kommunen. Kontakten har ført til to Teams-møter, med KIME Akva AS og Salmar Farming AS. Tiltaket oppfattes som positivt, og berører ikke selskapenes aktivitet.

Invitasjon til konsultasjon med mulig berørte reinbeitedistrikter ble fulgt opp i mai 2024. Ett distrikt har meldt tilbake at de ikke blir berørt.

10. Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering

Skrives inn av FFK når høring og offentlig ettersyn er gjennomført

11. Vedlegg

1. Referat fra oppstartsmøte med Alta kommune
2. Merknadshefte etter høring av varsel om oppstart
3. Multiconsult 2016 – Grunnundersøkelser for Kystverket
4. Multiconsult 2022 – Alternativer for ny hurtigbåtkai
5. Multiconsult 2024 – Bølgeanalyse for Storekorsnes
6. AFRY 2024 – Skisseprosjekt
7. AFRY 2024 – Miljøkartlegging av sjøsedimenter
8. AFRY 2024 – Miljøteknisk grunnundersøkelse
9. AFRY 2024 – VAO-notat
10. AFRY 2024 – Geoteknisk prosjekteringsrapport
11. Ecofact 2024 – Marint naturmangfold
12. Ecofact 2024 – Terrestrisk naturmangfold
13. Geonord 2024 – Datarapport for grunnundersøkelser
14. FFK 2024 – Risiko- og sårbarhetsanalyse
15. AFRY-efterklang 2024 - Støyvurdering