



Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagiielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

Detaljregulering for ny fergekai på Kjerringholmen i Hammerfest kommune

Planbeskrivelse

Nasjonal arealplan-ID/Plan-ID: 20230004



Til offentlig ettersyn:

Vedtatt i kommunestyret:

Prosjektnummer: 2025020

Fylkeskommunens arkivsaknummer: 23/06092

Hammerfest kommunes arkivsaknummer: 23/4187.

Oversikt over endringer av planbeskrivelsen:

Rev.	dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Godkjent av

Innhold

1	Sammendrag	7
2	Bakgrunn	7
2.1	Vurdering av alternativer.....	7
2.2	Planområdet.....	7
2.3	Mål for planarbeidet	8
2.4	Tidligere vedtak i saken.....	9
2.5	Forholdet til forskrift om konsekvensutredning.....	9
3	Planprosessen.....	9
4	Planstatus og rammebetingelser	10
4.1	Overordnede planer	10
4.2	Statlige planretningslinjer	11
4.3	FNs bærekraftsmål	12
4.4	Andre rammer og føringer.....	12
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	14
5.1	Beliggenhet	14
5.2	Dagens arealbruk	14
5.3	Trafikkforhold	15
5.4	Landskap.....	15
5.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	17
5.6	Nærmiljø og friluftsliv	17
5.7	Naturmangfold	17
5.8	Vannmiljø.....	18
5.9	Naturressurser/reindrift.....	18
5.10	Samisk bruk av utmark/meahcci.....	19
5.11	Grunnforhold.....	19
5.12	Øvrig infrastruktur	20
5.12.1	Vann og avløp	20
5.12.2	Elkraftforsyning	20
5.13	Barns interesser	20
5.14	Universell utforming.....	20
5.15	Støy	20
5.16	Luftforurensning.....	20
6.	Beskrivelse av planforslaget	21
6.1	Planlagt arealbruk	21
6.2	Reguleringsformål	21

6.3	Tekniske forutsetninger	22
6.3.1	Veg og fortau.....	22
6.3.2	Fergekai.....	22
6.3.3	Andre kaianlegg.....	22
6.4	Plassering og utforming	22
6.5	Universell utforming.....	23
6.6	Klima- og miljøtiltak	23
6.7	Landbruksfaglige vurderinger.....	24
6.8	Løsninger for vann- og avløp.....	24
6.9	Løsninger for el-forsyning.....	24
6.10	Avbøtende tiltak/løsninger risiko- og sårbarhet (ROS)	24
7	Virkninger av planen	25
7.1	Overordna planer, rammer og føringer	25
7.2	Landskap.....	25
7.3	Vurderinger etter kapittel II i naturmangfoldloven	25
7.4	Vurderinger etter vannforskriften § 12.....	26
7.5	Reindrift	26
7.6	Samisk bruk av utmark/meahcci.....	26
7.7	Grunnforhold.....	26
7.8	Nærmiljø/friluftsliv	26
7.9	Trafikkforhold	26
7.10	Barns og unges interesser	26
7.11	Sosial infrastruktur.....	27
7.12	Universell utforming.....	27
7.13	Støy	27
7.13.1	Driftsfasen	27
7.13.2	Anleggsfasen.....	28
7.14	Energibehov – energiforbruk.....	29
7.15	Klimagassutslipp	29
7.16	Klimatilpasning.....	29
7.17	FNs bærekraftsmål	30
7.18	Landbruk.....	30
7.19	Teknisk infrastruktur	30
7.20	Økonomiske konsekvenser for kommunen	30
7.21	Konsekvenser for næringsinteresser.....	31
7.22	Konsekvenser for annen sjøtrafikk.....	31

8	Gjennomføring av planen	32
8.1	Unntak fra søknadsplikt etter plan- og bygningsloven	32
8.2	Forholdet til sektorlover	32
8.3	Massebalanse/deponi.....	32
8.4	Framdrift og finansiering	33
8.5	Føringer som tas med videre i plan for ytre miljø.....	33
8.6	Grunnerverv	33
9	Innkomne innspill og merknader etter varsel om oppstart	34
9.1	Mottatte merknader til oppstartvarselet	34
9.1.1	Merknader fra offentlige aktører	34
9.1.2	Merknader fra private aktører	36
10	Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering.....	38
11	Vedlegg	39

1 Sammenheng

Troms og Finnmark fylkeskommune har utarbeidet forslag til detaljregulering i henhold til plan- og bygningsloven § 3-7 og § 12-3.

Dagens fergekai er værutsatt og lite egnet for større ferger enn dagens. Forslag til ny fergekai skjer etter at det er gjort en vurdering av alternative plasseringer. Det valgte alternativet ligger like sør for dagens fergekai. Det skal tilrettelegges for elektrifisering av fergedriften for sambandet.

Fylkeskommunen har ansvar for utarbeidelse av planen og saksbehandling fram til oversendelse til politisk behandling i kommunen, men har et nært samarbeid med Hammerfest kommune i planprosessen.

Planarbeidet omfatter eiendommene 14/47, 14/57, og en del av 14/56 (fylkesveg) og 14/15. Naboeiendommer som kan bli berørt er 14/17, 14/43, 14/45, 14/48, 14/55 og 14/73.

Forslag til detaljregulering legges nå ut til offentlig ettersyn / høring jf. plan- og bygningsloven § 12-10, første ledd.

2 Bakgrunn

Fergesambandet Strømsnes – Kjerringholmen opereres i dag av den eldre fergen MF Akkarfjord, og det har vist seg vanskelig å få inn moderne ferger på grunn av størrelsen på dagens kaier og en utfordrende innseiling til Strømsnes.

Fylkeskommunen har derfor besluttet at det skal bygges nytt fergeleie på Klokkeøya og på Kjerringholmen.

I klimaplan for 2021-2030 (Meld. St. 13 (2020–2021)) legges det opp til at fergestrekninger skal elektrifiseres der det er mulig, og lavutslippsteknologi skal vurderes og eventuelt benyttes.

Troms og Finnmark fylkeskommune er forslagsstiller.

2.1 Vurdering av alternativer

I «Forprosjekt nye fergekaier Strømsnes og Kjerringholmen» (Multiconsult, 2019) ble det vurdert å enten oppgradere dagens fergekai, eller bygge ny kai like sør for denne (heretter kalt «alternativ 2»). En senere utredning har også vurdert en plassering like nord for dagens kai (heretter kalt «alternativ 3»). Det ble varslet oppstart av planarbeid med utgangspunkt i alternativ 3. Etter å ha gjennomgått innkomne uttalelser, vurdering fra operatør, samt vurdert tidsfaktoren i planarbeidet har fylkeskommunen valgt å gå videre med alternativ 2.

2.2 Planområdet

Detaljreguleringen skal sikre areal og skaffe ett formelt grunnlag for å bygge ny fergekai sør for dagens fergekai på Kjerringholmen. Planområdet er på 60,9 daa og omfatter eiendommene 14/47, 15/57, 14/56, samt en del av 14/15 langs fylkesvegen.



Figur 1 - Planområdet avgrenset ved varsel om oppstart

2.3 Mål for planarbeidet

Det overordna samfunnsmålet er å forbedre og modernisere fergesambandet i takt med innføringen av mer moderne fartøy med alternative og miljøvennlige energikilder. Målet med planen er å tilrettelegge for at miljøvennlige ferger skal trafikkere sambandet fra 01.01.2026 og med strøm som energikilde. Tiltaket vil, i

tillegg til flytting av selve fergekaiaen også medføre endringer i oppstillings- og parkeringsarealet som reguleres til trafikkområde.

Effektmålet for fergesambandet er å etablere miljøvennlig infrastruktur, flyttingen vil redusere utfordringene med krevende forhold på eksisterende fergekai.

2.4 Tidligere vedtak i saken

Grunnlag for plan- og utbyggingsprosjektet er:

- Fylkestingets vedtak i sak 40/20 – Budsjett- og økonomiplan 2021-2024
- Fylkestingets vedtak i sak 80/20 – Samferdselsdivisjonens strategidokument
- Fylkestingets vedtak i sak 96/21 – Handlingsprogram for infrastruktur samferdsel, justert handlingsprogram.

2.5 Forholdet til forskrift om konsekvensutredning

Fylkeskommunen og kommunen vurderer etablering av nytt fergeleie som et tiltak som kommer inn under vedlegg II punkt 10 bokstav e) om infrastrukturprosjekter, jmfør § 8 bokstav a) i forskrift om konsekvensutredning (KU-forskriften). Tiltaket må altså vurderes nærmere etter § 10 i KU-forskriften for å avgjøre om tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Etter fylkeskommunens og kommunens vurdering er det verken 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. Til grunn for vurderingen etter § 10 ligger blant annet tilgjengelig informasjon om kjente kulturminner på Riksantikvarens database Askeladden samt rapport fra miljøtekniske sedimentundersøkelser.

Tiltaket vil på bakgrunn av dette ikke få vesentlige negative virkninger for miljø og samfunn og utløser derfor ikke krav om konsekvensutredning. Etableringen er imidlertid et større bygge- og anleggstiltak som utløser reguleringsplikt etter plan- og bygningsloven § 12-1.

3 Planprosessen

Troms og Finnmark fylkeskommune har utarbeidet detaljregulering i henhold til plan- og bygningsloven § 3-7 og § 12-3, og har ansvar for utarbeidelse og saksbehandling fram til oversendelse til politisk sluttbehandling i kommunen. Vi samarbeider med Hammerfest kommune i planprosessen, og målsetting for planarbeidet er ferdig planforslag oversendt til Hammerfest kommune høsten 2023.

Medvirkningsprosess

Troms og 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.

Varsel om oppstart

I samsvar med plan- og bygningsloven § 12-8 ble varsel om oppstart av planarbeidet sendt ut 26.04.2023. Oppstart ble også annonsert i avisen Finnmark Dagblad, og på kommunens nettsider. Fylkeskommunen mottok 12 innspill til planarbeidet. Disse er referert og kommentert i kapittel 9.1.

Høring

I samsvar med plan- og bygningsloven § 12-10 sendes planforslaget nå ut på høring.

Eventuelle merknader til planforslaget må være skriftlig, merket med referanse 23/06092 og foreligge innen 03.11.2023.

Merknader kan også sendes på epost til postmottak@tffk.no eller til Troms og Finnmark fylkeskommune, Postboks 701, 9815 Vadsø.

4 Planstatus og rammebetingelser

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 satt av 145,3 mill. kr. til fergekaiprosjektet Kjerringholmen – Strømsnes (Klokkarøy).

Hammerfest kommunes arealdel

Arealdelen (KPA) ble vedtatt i 2022 (planID 20170003). Deler av planområdet ligger innenfor arealformålet SHA09 – Havn. Arealet for bygging av ny fergekai ligger i arealformålet «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende kantsone» (V100). Resten av planområdet ligger innenfor arealformålet LNFR for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse mv (LS116). Arealet ligger innenfor sikringssone H130_2 – byggerestriksjoner rundt lufthavn (Grøtnes).

4.2 Statlige planretningslinjer

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Vi har anser følgende punkter å være særlig aktuelle i dette 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 trafikkssikkerhet 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 miljøvennlige transportformer.

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 bærekraftsmål

Fergekaiprosjektet er særlig aktuelt i forhold til delmål 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon, og delmål 13 – Stoppe klimaendringene.

1. Delmål 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon:
Bærekraftig forbruk og produksjon: Gjøre mer med mindre ressurser.
Mulige tiltak:
 - Utslippsfrie anleggsmaskiner
 - Kortest mulig massetransport
 - Gjenvinning av rivingsmaterialer
2. Delmål 13 – Stoppe klimaendringene:
Handle for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.
Mulige tiltak:
 - Robuste og klimatilpassede samferdselstiltak
 - Redusere utslipp av klimagasser

4.4 Andre rammer og føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Vi anser følgende nasjonale forventninger å være særlig 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.*
- *Sykling og gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg.*
- *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.*
- *Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov.*
- *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 av planen 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 nordre Seiland og er tilknyttet fylkesveg 8026 i Hammerfest kommune.

Planområdet omfatter arealer til fergeleie, fortau, oppstillingsplass, toalett/venterom, lagerbygg, parkeringsplass, snuplass/holdeplass, masseuttak mv. Planområdet er på 60,9 daa som også omfatter midlertidig rigg og anleggsarealer på eksisterende parkeringsplass som skal benyttes i forbindelse med utbygging. I området nær fergeleiet er det spredt boligbebyggelse og kaianlegg.

Eiendommer som berøres av planen

- 14/47 – arealer tilknyttet fergekai og veg, eies av Hammerfest kommune.
- 14/57 – kaianlegg, eies av fylkeskommunen.
- 14/56 – veganlegg, eies av fylkeskommunen.
- 14/15 – privat eiendom

Naboeiendommer som kan bli berørt

- 14/17 – privat eiendom
- 14/43 – privat eiendom
- 14/45 – privat eiendom
- 14/48 – privat eiendom
- 14/55 – privat eiendom
- 14/73 – privat eiendom

5.2 Dagens arealbruk

Fylkesveg 8026 går mellom Akkarfjord og Hønsbyhamn i Hammerfest kommune, delvis som en fergestrekning på 3,6 km, mens veien over land er 21,9 km. Vegen er en viktig transportåre fra by til bygd med blandet transport- og adkomstfunksjon. Fergeturen tar ca. 10 minutter.

Fra fergekaia på Kjerringholmen går fylkesvegen gjennom spredt bebyggelse, for det meste langs sjøen. Strekningen fram til fylkesvegens endepunkt i Hønsbyhamn er 20,1 km.

Det er ikke tilrettelagt for gående og syklende på strekningen. Området betjenes av bussrute 210 og flexxrute 817 fra Hønsby som korresponderer med fergeavgangene. Reisetiden er 30 minutter.

Dagens fergeleie brukes også av legeskyssbåt. Omfanget varierer mye, men ligger mellom fem og 10 anløp pr år.

Seiland generelt er i bruk til reindrift, hovedsakelig vår-, sommer- og høstbeite.

Fergeleiet har i dag få oppstillingsplasser til personbiler. Toalett og venterom finnes, men tilfredsstiller ikke dagens krav til standard.

5.3 Trafikkforhold

Fylkesveg 8026 med fergeforbindelse er en viktig ferdselsåre for bosettingen, næringslivet og friluftslivet på Seiland. Adkomsten til fylkesvegen er fra rv. 94 ved Dikvannet i Akkarfjord. Asfaltert vegbredde på Seiland er ca. 4 meter.

Trafikkmengden er lav, med en gjennomsnittlig beregnet trafikkmengde pr/døgn (ÅDT) på om lag 60 kjøretøy. Andelen av tunge kjøretøy anslås til 10% på strekningene. Det er i dag ikke egen løsning for gående og syklende på fylkesvegen.

Det er ikke registrert trafikkulykker med personskade i planområdet. På fylkesvegen mot Hønseby utenfor planområdet er det registrert tre ulykker, i 1991, 1996 og 2007.

Øvrig sjøtrafikk i området er hovedsakelig fritidsfartøyer, samt hurtigbåtrute 330B VargsundXpressen som har to daglige rundturer mellom Hammerfest og Alta mandag – fredag, og én rundtur søndag. Seilingsleden for hurtigbåten ligger normalt over 1 km fra planområdet.

5.4 Landskap

Topografi

Kjerringholmen ligger i et typisk åpent nord-norsk fjordlandskap med relativt brede fjorder mellom øyer utenfor fastlandet. De fleste øyene har slake fjellsider med topper. De høyeste toppene rundt planområdet er ca. 600 m.o.h. Overgangen mellom åssidene og sjøen er stort sett smal. Nord for Kjerringholmen ligger Perbuktneset, som sammen med Strømsneset utgjør en klar og tydelig landskapsform som nesten deler Strømmen i to.



Figur 2 - Kilde: Utsnitt fra Norgeskart. Strømsnes/Perbuktnes er en klar og tydelig landskapsform som nesten deler Strømmen i to.

Selve Kjerringholmen er en holme like øst for fergeleiet. Holmen danner en barriere mot østlig og sørøstlig bølgepåvirkning.



Figur 3 - Kilde: Google Streetview. Fergeleiet sett mot nordøst med selve Kjerringholmen.

Solforhold

Kjerringholmen har relativt gode solforhold, men er skjermet mot vest.

Lokalt klima

Fergeleiet på Kjerringholmen er nordøstvendt og er eksponert for vær fra nordøst til sørøst.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Innenfor planområdet er det ingen registrerte automatisk fredede kulturminner, eller kulturminner fra nyere tid.

På selve Kjerringholmen utenfor planområdet er det registrert ett kulturminne (grav), ID17254-1 med uavklart vernestatus.

Etter å ha vurdert informasjon fra bunnkartleggingsdata har Tromsø Museum konkludert med at det ikke er kulturminner i sjø i planområdet.

5.6 Nærmiljø og friluftsliv

Rundt planområdet er det boligbebyggelse (fritidsboliger og fastboende) nord for og et stykke sør for fergeleiet. Det er mulig å drive jakt og fiske, og snøskuterløype 22 Eidvågeidet starter ved fergeleiet. I kommunens kartlegging og verdisetting av friluftslivsområder er området verdisatt som et svært viktig friluftsområde.

5.7 Naturmangfold

Planområdet ligger i region 38 – Kystbygdene i Vest-Finnmark. Berggrunnen er gneis med innslag av glimmer. Løsmassekartet viser tynne løsmassedekker på bart fjell i og rundt planområdet. Det er ikke påvist marine strandavsetninger.

Det er ingen viktige naturtyper innenfor eller nær planområdet. Det er ingen vernede områder i eller nær planområdet, og det ligger ikke innenfor eller nær inngrepsfrie naturområder.

På selve Kjerringholmen er det registrert hekkeområde for fiskemåke.

Det er ikke registrert hekkeområder for sjøtilknyttet fugl i selve planområdet.

Det marine naturmiljøet er vurdert gjennom Fiskeridirektoratets database Yggdrasil, og kan oppsummeres slik:

- Det foregår ikke fiskeriaktivitet i området, utenom fritidsfiske.
- Det er ikke registrert korallrev i eller ved planområdet.
- Det er ikke registrert marine naturtyper i eller ved planområdet
- Det er ikke registrert direkte gyte- eller oppvekstområder for fisk i eller ved planområdet.
- For marint biologisk mangfold inngår planområdet i gyteområde for kveite, beiteområde for torsk og hyse, oppvekstområde og beiteområde for sei, oppvekstområde for norsk vårgytende sild, utbredelsesområde for uer, tobis, sjøkreps, øyepål, makrell, kongekrabbe, kolmule og breiflabb.
- Planområdet omfattes ikke av marine verneplaner.
- Planområdet ligger ikke i nasjonal laksefjord.

- Det er ingen akvakulturlokaliteter i nærheten av planområdet. Lokaliteten 45005 Grøtnes N ligger ca. 3,8 km øst for planområdet.

Planområdet på land der det skal gjennomføres tiltak er allerede sterkt påvirket fra tidligere av vegtrasé med fylling i sjø samt parkeringsareal og andre opparbeidede arealer.

5.8 Vannmiljø

Planområdet inngår i vannforekomst ID 0420031600-6-C Strømmen, under vannområde Sørøya/Seiland/Kvaløya med innland.

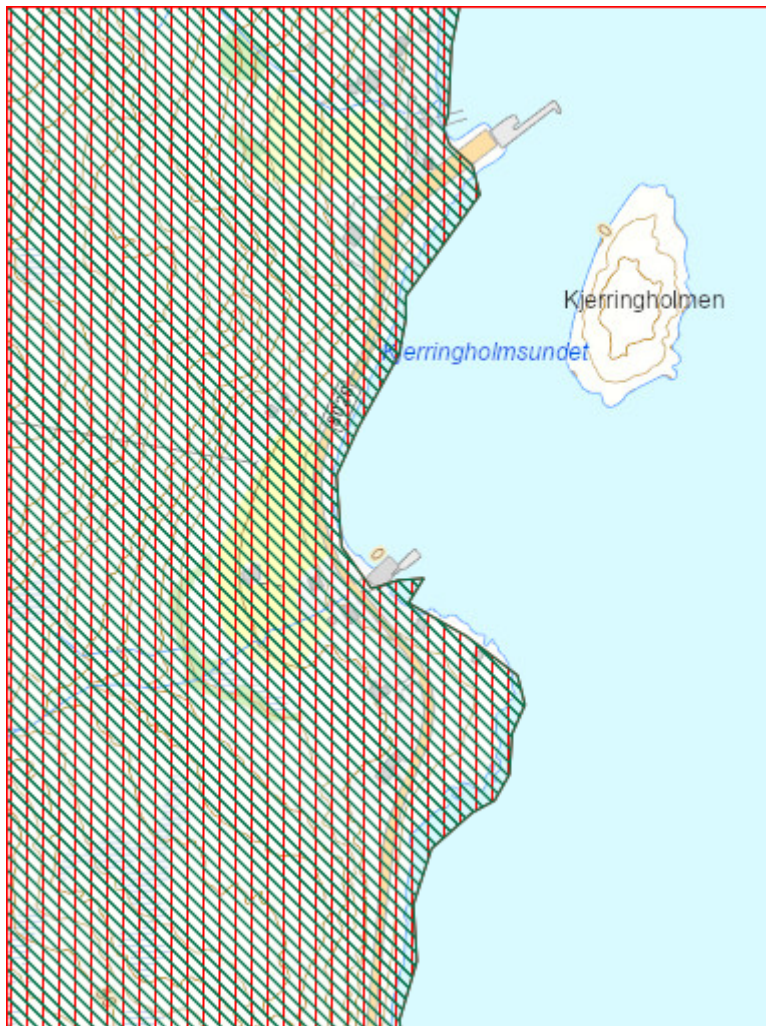
Den økologiske tilstanden er moderat, og er påvirket av kongekrabbe som introdusert art. Den kjemiske tilstanden er klassifisert som dårlig. Påvirkningen kommer fra diffus avrenning, og utslipp fra fiskeoppdrett.

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

Det er ingen vannforekomster av høy eller middels verdi i planområdet. Der det planlegges ny fergekai er det gjennomført miljøundersøkelser. Rambøll AS har på vegne av fylkeskommunen gjennomført en miljøteknisk sedimentundersøkelse der ny fergekai foreslås plassert. De aktuelle stasjonene er i tilstandsklasse II (god). Rapporten er vedlagt planbeskrivelsen.

5.9 Naturressurser/reindrift

Reinbeitedistrikt 24B Nuorta Sievju/Seiland øst har beite på Seiland om våren, sommeren og høsten. I planområdet er det vårbeite og sommerbeite. Det er ingen trekkleier eller flytteveger i eller nær planområdet. De forskjellige årstidsbeitene vises i kartutsnittet nedenfor.



Figur 4 - Årstidsbeiter for rein. Kilde: Nordatlas/plan

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 bygdene på kysten av Finnmark. I og rundt planområdet er det lite igjen av den aktiviteten som tidligere var livsnødvendig for befolkningen.

Dagens bruk er ikke spesielt tilknyttet samiske forhold. Men tilreisende og utøvere av friluftsliv vil både være norske og samiske. Samisk bruk vil på den måten kunne berøres.

5.11 Grunnforhold

Berggrunnen på land er gneis med innslag av glimmer. Løsmassekartet viser tynne løsmassedekker på bart fjell i og rundt planområdet. Det er ikke påvist marine strandavsetninger.

NVEs aktsomhetskart for snøskred viser et mindre område langs fylkesvegen sør i planområdet som er utsatt.

Det er utarbeidet en ingeniørfaglig rapport for utvidelse av eksisterende bergskjæring. Bergarten er grovblokkig glimmergneis. Berget er stabilt, og det er ikke registrert snøskred i området. Rapporten er vedlagt planforslaget.

I sjø, der ny fergekai er tenkt plassert er det gjennomført grunnundersøkelser som viser at tykkelsen på løsmasser er mellom 3,5 og 6 meter. Løsmassene er sand, silt, leire og gruskorn. Rapport fra grunnundersøkelsen er vedlagt planforslaget.

Det er ikke registrert kvikkleire på land eller i sjøen.

5.12 Øvrig infrastruktur

5.12.1 Vann og avløp

Det er ikke kommunale vann- og avløpsanlegg i området.

5.12.2 Elkraftforsyning

Det går i dag en lavspentlinje fra trafostasjon utenfor planområdet til fergeleiet, der dagens venterom og belysning forsynes.

5.13 Barns interesser

Barn og unges interesser i planområdet er først og fremst mulighet for lek og fritidsaktiviteter, samt skoleskyss fra Seiland til skoler på Kvaløya.

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 ferge som går på diesel, og fritidsfartøyer.

5.16 Luftforurensning

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

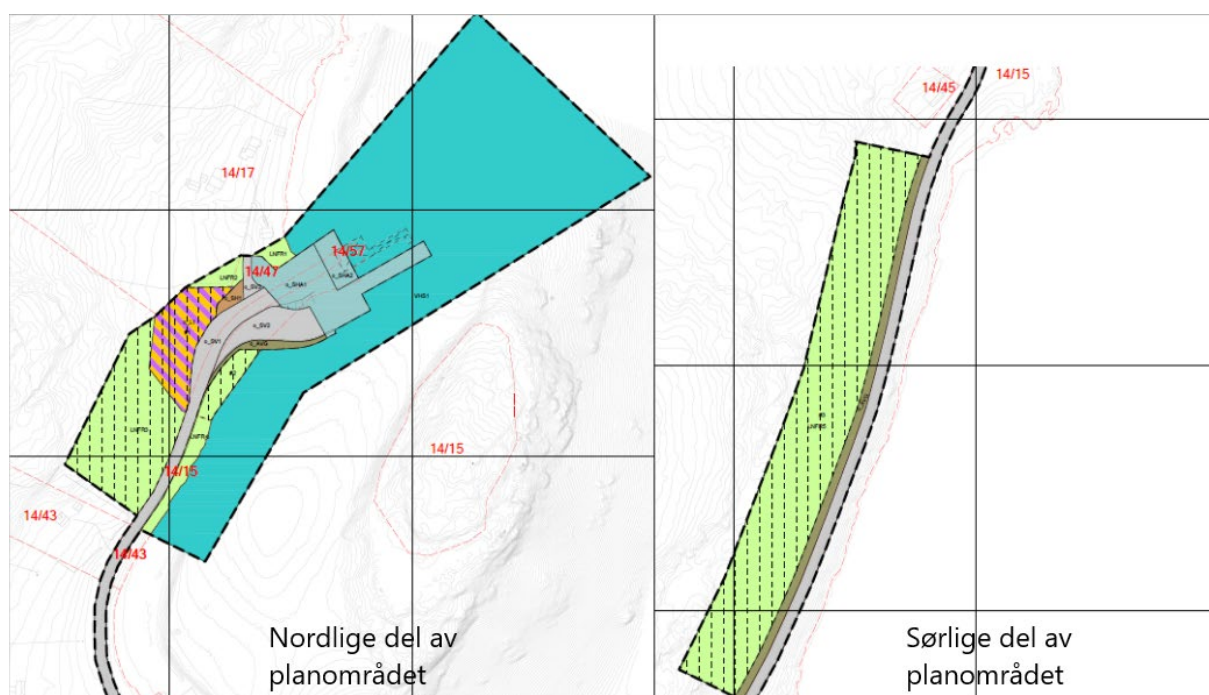
6. Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Detaljreguleringen legger til rette for nytt fergeleie like sør for dagens, med oppstillingsplass for 20 biler, bussholdeplass, mulighet for å losse asphalt og sand via tilleggskai, venterom og arealer for drift og vedlikehold av fylkesvegen. Eksisterende fergekai foreslås revet.

Det legges også til rette for at tredjepart skal kunne etablere flytebrygge for legeskyssbåt, eventuelt i kombinasjon med andre formål. Det forutsettes at dette skjer på eksisterende fergekaifylling.

Utsnitt av planområdet vises nedenfor.



Figur 5 - Utsnitt av planområdet. Planforslaget omfatter også fv. 8026 mellom nordlige og sørlige del.

6.2 Reguleringsformål

Planforslaget har følgende arealformål, også angitt med SOSI-kode:

- Bebyggelse og anlegg
 - 1826 – Industri/lager
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
 - 2011 – Kjøreveg
 - 2019 – Annen veggrunn – grøntareal
 - 2025 - Holdeplass
 - 2040 - Havn
- Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift
 - 5100 – LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet baser på gårdens ressursgrunnlag.

- Bruk og vern av sjø og vassdrag tilhørende strandsone
 - 6220 - Havneområde i sjø

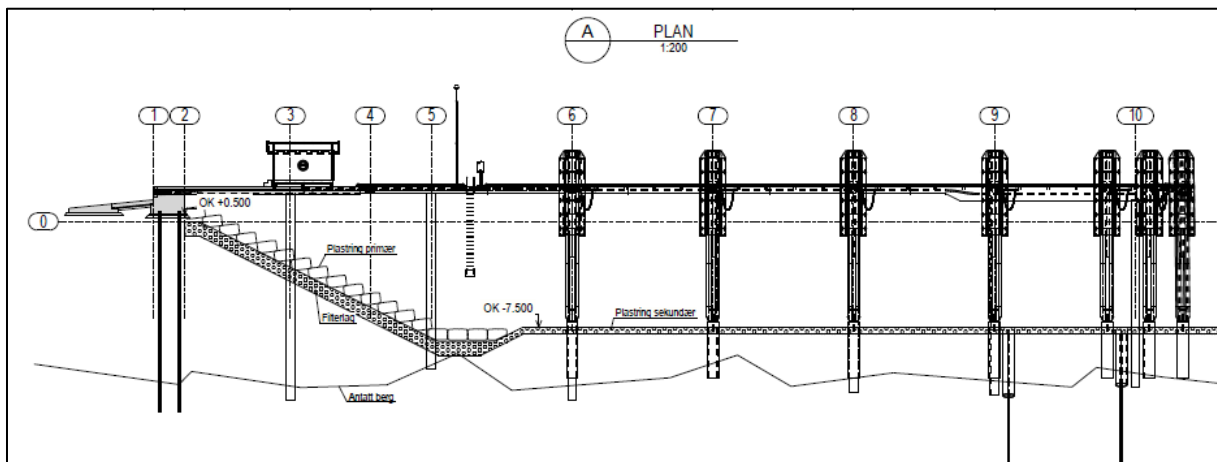
6.3 Tekniske forutsetninger

6.3.1 Veg og fortau

Utbyggingsprosjektet omfatter kun ny fergekai og trafikkarealer tilknyttet denne. Det legges ikke opp til endringer for fylkesvegen ut over dette.

6.3.2 Fergekai

Ny fergekai er dimensjonert for MS «Hasvik», det vil si en større fergetype enn den som trafikkerer sambandet i dag.



Figur 6 - Fergekaibru profiltegning.

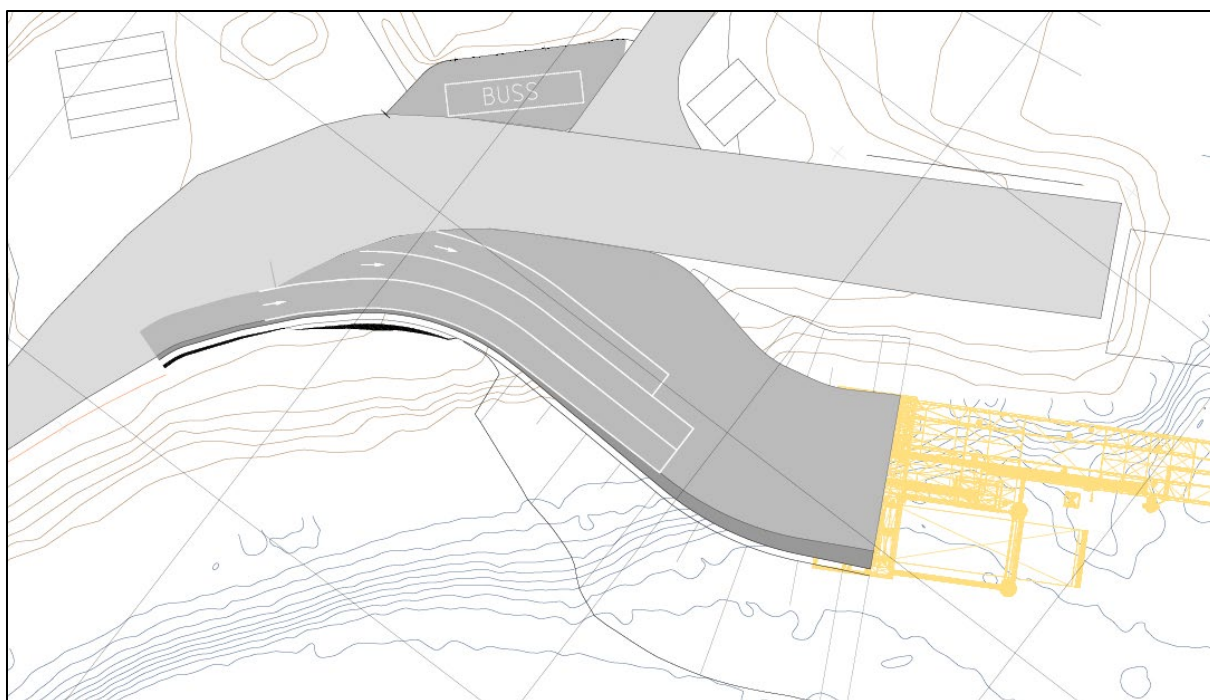
Samlet lengde på fergekaia er prosjektert til 73,7 meter. Kaibredde mot land er 19,5 meter. Det er prosjektert en fergekaibru på 6 x 22 meter. Dagens bru er til sammenlikning 47,5 meter lang, kaibredde mot land er 13,6 meter og fergekaibrua er 4,5 x 18 meter. Fergekaia er stort sett identisk med den som er prosjektert for Klokkarøy. Kaia er detaljert beskrevet i vedlegget teknisk plan.

6.3.3 Andre kaianlegg

Da store deler av fyllingen bak gammel fergekai tenkes beholdt, kan det tilrettelegges for at tredjepart kan etablere flytebryggeanlegg på denne. Det tenkes primært for legeskyssbåt eller andre samfunnsnyttige funksjoner.

6.4 Plassering og utforming

Nedenstående illustrasjon viser detaljene i oppstillingsplass og bussholdeplass. Oppstillingsplassen har kapasitet til 20 personbiler.



Figur 7 – Oppstillingsplass og bussholdeplass

6.5 Universell utforming

Krav til universell utforming legges til grunn for utforming av publikumsarealene. Funksjonene vil ligge innenfor de områdene som er regulert til samferdselsformål. Venterom skal ha universelt utformet toalett, og ha trinnfri adkomst. Belysning innen- og utendørs skal være tilstrekkelig, og skiltingen skal være lesbar for flest mulig.

For å oppnå universell utforming for selve fergeleiet og ved påstigning av passasjerferge, kan det være nødvendig med flere typer tiltak. For bevegelseshemmede er det nødvendig med trinnfri og sklisikker ombordstigning på landganger og tilgjengelige toaletter ved fergeleiet. For synshemmede er det viktig å sørge for at det er mulig å orientere seg både på fergeleiet og ved ombordstigning av fergen. Dette kan sikres gjennom god og riktig plassert belysning, bruk av kontrastfarger, tydelige gangsoner uten hindringer, ledelinjer og informasjon i tilgjengelig format.

6.6 Klima- og miljøtiltak

Tiltaket legger til rette for at det tas ut masse i planområdet. På denne måten minimeres massetransporten. Masse forutsettes tatt ut fra arealformålet LNFR3, og langs fv. 8026 i arealformålet AVG.

Det er økende fokus på å legge til rette for utslippsfrie anleggsplasser. Kjerringholmen er i utgangspunktet en god lokalitet da anleggsområdet er lite i utstrekning. Dette må ses opp mot strømforsyningen til området, og markedsmessige forhold. De fleste anleggsplasser som er utslippsfrie ligger i dag i større byer der det finnes tilbydere av utslippsfritt materiell.

Når dagens fergekai rives, skal det vurderes størst mulig grad av gjenbruk.

6.7 Landbruksfaglige vurderinger

Det er ingen landbruksvirksomhet i området. Det er derfor ikke nødvendig å vurdere problemstillinger knyttet til slik virksomhet.

6.8 Løsninger for vann- og avløp

Ny fergekai og venterom vil knytte seg til eksisterende vannforsyning, som kommer fra brønn. Det etableres slamavskiller for avløp.

6.9 Løsninger for el-forsyning

Eksisterende lavspentlinje blir ikke berørt av tiltaket. Dagens belysning av fergekai og parkeringsarealer og venterom må flyttes, eller skiftes ut.

6.10 Avbøtende tiltak/løsninger risiko- og sårbarhet (ROS)

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse hvor det er identifisert sårbarheter som krever avbøtende tiltak. Følgende tiltak er foreslått:

Nr.	Fare	Avbøtende tiltak
1	Ekstremvær, stormflo, havnivå-stigning	Kai og bygninger dimensjoneres for å tåle vindlaster og ekstremnedbør, samt framtidig havnivåstigning.
2	Uvær	Større ferge og bedre havneforhold på Kjerringholmen kan bidra til bedre regularitet, men det avhenger også av forholdene på fylkesvegen på Kvaløya.
3	Terreng/fallulykke	Utbedring og forsterking/merking av gjerde på toppen av skjæringen.
4	Brann på fartøy eller biler	Etablere tilstrekkelig slukkevannkapasitet, gjennom eget pumpeanlegg samt bistand fra brannslukkefartøy/redningsskøyte.
5	Støy og vibrasjoner i anleggsperioden	God informasjon og varsling til naboer og andre når spesielt støyende arbeider gjøres.

7 Virkninger av planen

7.1 Overordna planer, rammer og føringer

Planforslaget strider i utgangspunktet mot kommunens arealdel, da det går ut over arealet som er satt av til samferdsel. I arealdelen er det satt av hensynssone H130_2 – byggerestriksjoner rundt lufthavn. Høyeste punkt på fergekaia vil være på kote 9,7. Planforslaget vurderes derfor ikke til å være i strid med hensynssonen.

7.2 Landskap

Dagens fergekai stikker ut fra land som et «nes», og er synlig fra store områder.

Ny og lengre kai blir liggende på innsiden (sør for) dagens kai, som skal rives. Det samlede arealinngrepet blir større selv om den gamle kaia rives, og vil gi et noe mer massivt inntrykk enn i dag.

Reiseopplevelse

Opplevelsen sett fra den reisende vil ikke endre seg særlig i forhold til dagens løsning.

7.3 Vurderinger etter kapittel II i naturmangfoldloven

Det vises til kunnskapsgrunnlaget og vurderinger i planbeskrivelsen kap. 5.7 – Naturmangfold.

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

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 forurensingsforskriftens 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 Vurderinger etter vannforskriften § 12

Ved etablering av ny fergekai, samt riving av dagens kai, skal det søkes tillatelse hos Statsforvalteren etter forurensingsloven. 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

Vi venter ikke at tiltaket vil gi mer negative virkninger for reindriftsnæringen enn dagens. I anleggsperioden er det likevel nødvendig å ha dialog med reinbeitedistriktet når det planlegges støyende aktivitet som dumping av masser, sprenging, peling mv.

Riving av dagens fergekai skjer tett inntil årstidsbeitene. Det antas at anleggsstøy vil påvirke næringen deler av året. Tilpasning til næringen skjer i dialog med reinbeitedistriktet, jf. sameloven kap. 4.

7.6 Samisk bruk av utmark/meahcci

Det tas ikke i bruk nytt areal som tidligere har vært en del av samisk bruk av utmark. Samisk bruk av utmark blir derfor ikke påvirket av tiltaket som planlegges.

7.7 Grunnforhold

Planforslaget påvirker ikke grunnforholdene i planområdet.

7.8 Nærmiljø/friluftsliv

Tiltaket vil ikke påvirke nærmiljøet eller friluftssinteressene på land negativt. Flytting av fergekaia mot sør vil ha moderat positiv effekt for boligene nord for planområdet.

7.9 Trafikkforhold

Det legges opp til bedre trafiksikkerhet i planområdet ved at biloppstilling og adkomst til og fra ferga flyttes lenger unna adkomsten til Seilandsveien 5 og 7. Tilgangen til snøskuterløype 22 fra fergeleiet skal ivaretas, og det skal vurderes hvor det er best å parkere ved løypestart.

7.10 Barns og unges interesser

Barn og unges interesser er først og fremst ivaretatt gjennom en mer trafiksikker skoleveg gjennom et nytt fergeleie og egen holdeplass for buss. Muligheten for lek og friluftsliv blir ikke påvirket av tiltaket.

7.11 Sosial infrastruktur

Den sosiale infrastrukturen påvirkes ikke av tiltaket.

7.12 Universell utforming

Universell utforming ivaretas gjennom følgende tiltak:

- Tilrettelagt busstopp med kort og trinnløs avstand til venterom.
- Etablering av ledelinjer.
- Forsterket belysning ved fergeleiet

7.13 Støy

Støyretningslinjen T-1442/2021 gjelder for vurdering av støy i arealplanlegging. Denne angir grenseverdier for driftsfasen og anleggsfasen

7.13.1 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.

Første fergeankomst fra Klokkarøya vil etter dagens ruteplan skje kl. 06:50, mens siste ankomst er kl. 21:05. Det er syv ankomster/avganger pr. dag mandag-torsdag, ni på fredager. Lørdager og søndager færre.

Maksimalt støynivå fra fergekaia (impulslyd) vil vi ha når fergelem/fergekaibru slår mot fergekai og når tungtrafikk kjører av og på ferga. To boliger er mulig utsatt for impulslyd, de ligger ca. 80 og 90 meter fra dagens fergekaibru. Med ny fergekaibru øker avstanden med ca. 10 meter. Tilsvarende gjelder for oppstillingsplassene. En elektrifisert ferge vil gi mindre støy under drift enn en ferge med dieseldrift.

Oppsummert vil støyforholdene bli marginalt bedre for de to boligene ved at fergekaia plasseres lenger unna.

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 fergeleiet er det ca. 60 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. Det vurderes derfor at en utredning av vegtrafikkstøy ikke er nødvendig.

7.13.2 Anleggsfasen

Det er ikke gjort særskilt utredning for støy i anleggsfasen. En utredning skal vise hvilke boliger som blir berørt av støy. I dette tilfellet vurderer vi det som avklart at følgende boliger blir berørt av støy i anleggsfasen:

- Seilandsveien 5 og 7, nord for planområdet.
- Samtlige fem boliger innenfor planområdet.

Dersom det blir aktuelt å bore samt spreng ut masser sør i planområdet kan også boliger utenfor planområdet bli berørt. Dette gjelder Seilandsveien 37-56, 400-900 meter unna arealformålet LNFR5.

For anbefalinger om hvordan naboer og andre skal informeres og varsles om støyende aktiviteter brukes støyutredningen som ble gjort for Strømsnes/Klokkarøy.

I anleggsfasen vil de mest markante støykildene være:

- Peling i forbindelse med bygging av kai
- Boring i forbindelse med sprenging av fjell
- Pigging i fjell
- Sprenging
- Dumping av steinmasser
- Knusing av steinmasser
- Anleggsmaskiner: Gravemaskiner, hjullastere, lastebiler og asfaltutleggere

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		

I tillegg setter forurensningsforskriften kap. 30 en øvre grense for støy fra faste og mobile knuseverk på L_{den} 55 dB på dagtid (07-19) mandag-fredag.

Peling, 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.

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

7.14 Energibehov – energiforbruk

Forbruket av elektrisk kraft vil ikke øke selv om fergesambandet elektrifiseres. Dette er fordi ferga vil lade på Klokkarøy.

7.15 Klimagassutslipp

Planforslaget legger til rette for elektrifisering av fergesambandet mellom Strømsnes og Kjerringholmen. Basert på dagens drivstofforbruk vil elektrifisering redusere utslipp av CO₂-ekvivalenter med 390 tonn pr år, forutsatt at det brukes fornybar elektrisk kraft.

Det er ikke beregnet CO₂-utslipp fra anleggsmaskiner

Myr og skog blir ikke påvirket av tiltaket.

I sum bidrar tiltaket til redusert klimagassutslipp og til miljøvennlig energiomlegging.

7.16 Klimatilpasning

Ekstremvær/klimaendringer

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

Blågrønn infrastruktur

Planforslaget tilrettelegger for en ny fergekai i en allerede berørt strandsone. Siden dagens fergekai skal rives, vil ikke den samlede belastningen øke. Tiltaket vil ikke påvirke eksisterende grønnstruktur som lagrer og binder CO₂.

Grønn mobilitet

Planforslaget tilrettelegger for grønn mobilitet ved at tilgjengeligheten for gående og syklende blir bedre, og adkomst til kollektivtrafikken blir tryggere og universelt utformet.

Virkninger av energiløsninger

Det tilrettelegges for elektrifisering av fergedriften. Det gir en årlig reduksjon i forbruk av diesel på ca. 145 m³.

Bygge- og anleggsfasen

Det er ikke aktuelt å stille krav om elektrifiserte anleggsmaskiner i dag. Det blir likevel vurdert dersom endringer i markedsmessige forhold tilsier at dette kan gjøres. Anleggsområdet er relativt kompakt. Det betyr at elektrisk drift delvis *kan* gjennomføres, men også at utslipp av CO₂ kan holdes på et lavt nivå i anleggsfasen.

Materialvalg

Tiltaket er bundet opp av de materialvalg som kreves for veg- og kaianlegg. Det er derfor ikke vurdert alternative materialer. Det legges opp til gjenbruk av enkeltelementer fra dagens fergekai som er relativt nye og har lang restlevetid.

7.17 FNs bærekraftsmål

Slik tiltaket utformes og vurderes i kap. 7.14-7.16 vil det i stor grad vil være i samsvar med bærekraftmålene 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon, og 13 – Stoppe klimaendringene.

Tiltaket samsvarer også med bærekraftsmål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn, med bærekraftige transportsystemer samt positive økonomiske, miljømessige og sosiale forbindelser mellom byområder, omland og spredtbygde områder.

7.18 Landbruk

Ingen landbruksinteresser blir påvirket av tiltakene som planlegges.

7.19 Teknisk infrastruktur

Eksisterende veglys og lavspent strømforsyning må flyttes eller etableres på nytt i forhold til ny fergekai og parkeringsløsninger.

Det er p.t. ingen avløpsløsning for området. Det blir etablert slamavskiller fra toalett på venterom.

7.20 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket vil ikke ha økonomiske konsekvenser for Hammerfest kommune.

7.21 Konsekvenser for næringsinteresser

Tiltaket vil ikke ha økonomiske konsekvenser for næringsinteresser.

7.22 Konsekvenser for annen sjøtrafikk

Tiltaket vil ikke ha konsekvenser for øvrig sjøtrafikk i området.

8 Gjennomføring av planen

8.1 Unntak fra søknadsplikt etter plan- og bygningsloven

Tiltakene som inngår i veganlegget og kaianlegget er detaljert avklart i reguleringsplanen, jf. vedlegget Teknisk plan/illustrasjonshefte. Disse tiltakene er unntatt søknadsplikt, jf. byggesaksforskriften § 4-3 bokstav a) med tilhørende veiledning.

Riving av dagens kai med ev. sikringstiltak omfattes av søknadsplikt.

8.2 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 bygging av ny fergekai, eventuell etablering av flytebrygge, deponering av masser og riving av dagens kai. Hammerfest kommune er beslutningsmyndighet. Tillatelse søkes når detaljreguleringen er vedtatt.

Forurensingsloven

Utfylling og mudring i sjø samt riving av dagens kai krever tillatelse etter forurensingsloven kap. 3 fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark. Tillatelse søkes når detaljreguleringen er vedtatt. Kun rene masser tillates dumpet i sjø.

8.3 Massebalanse/deponi

I forbindelse med etablering av ny fergekai er det nødvendig å fylle ut i sjø.

For oppgradering av fylkesvegen med fortau er det også behov for masser.

Foreløpige beregninger viser at det er behov for ca. 10.500 m³ til fyllinger. Massene kan tas ut i arealformålet LNFR3 like ved anleggsområdet, eventuelt også i arealformålet LNFR5, langs fylkesvegen lengst sør i planområdet. Massene har god kvalitet.

Midlertidig deponi og eventuelt knuseverk etableres i planområdet.

Foreløpige beregninger viser at det må mudres inntil ca. 4.000 m³ for å få tilstrekkelig dybde ved fergekaia. Massene ønskes deponert i sjø innenfor planområdet. Alternativt kan massene deponeres ved Polarbase innenfor arealformålet kombinert nærings- og havneformål (NH1-NH3, planID 2011006).

Med forutsetningene ovenfor er prosjektet i massebalanse.

8.4 Framdrift og finansiering

I prosjektforutsetningene ligger det oppstart av utbyggingsprosjektet sommeren 2024, med sikte på at anlegget skal stå ferdig til ny fergekontrakt starter 01.01.2026.

Ifølge økonomiplan for 2023-2026 for Troms og Finnmark fylkeskommune er det budsjettert med 145,3 mill. kr til hele fergekaiprosjektet (Kjerringholmen og Strømsnes).

8.5 Føringer som tas med videre i plan for ytre miljø

Planen for ytre miljø (YM-plan) er et rent byggherredokument som legges til grunn for beskrivelser og bestillinger i konkurransegrunnlaget for alle typer kontrakter i byggherrevirksomheten.

YM-planen skal sikre at føringer og krav for det ytre miljø blir ivaretatt og innarbeidet i konkurransegrunnlaget. Mål og krav for tiltak og løsninger som skal gjennomføres som permanente eller midlertidige tiltak skal beskrives.

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy i anleggsperioden	Nærliggende boliger blir berørt av impulsstøy og støy fra sprengningsarbeid. Før igangsetting av arbeider skal det utarbeides støyprognose. Berørte skal varsles, jf. T-1442/2021 og veileder M-2061, kap. 6. Også boligbebyggelse som ligger lenger unna anleggsområdet bør varsles og informeres.
Vibrasjoner	Avklare om det kan være fare for skade på bygninger ved sprengningsarbeid
Linjenett	Eksisterende kraftlinje og andre linjer skal tas hensyn til under anleggsarbeidet.
Snøskuterløype	Tilgang til skuterløype 22 skal ivaretas i anleggsperioden.
Luftforurensing	Tomgangskjøring av anleggsmaskiner skal unngås for å hindre forurensing til luft, samt utslipp av CO ₂ .
Nærmiljø og friluftsliv	Adkomst til boligene nær fergekaia, samt friluftsområder skal ikke hindres vesentlig i anleggsperioden.
Materialvalg, avfallshåndtering	Asfalt og andre materialer gjenbrukes der det er mulig. Avfall skal kildesorteres. Farlig avfall skal håndteres og deklarerer i henhold til gjeldende bestemmelser.
Revegetering	Ved revegetering av sideterreng og åpne områder skal stedegne masser og vegetasjon brukes.

8.6 Grunnerverv

Gjennomføring av reguleringsplanen krever at fylkeskommunen erverver tilstrekkelig grunn. Dersom frivillige avtaler med grunneiere ikke oppnås, vil en vedtatt detaljregulering være grunnlag for ekspropriasjon. Grunnervervet vil følge formålsgrensen slik at offentlige trafikkarealer blir offentlig eiendom.

Eiendommen gnr. 14 bnr. 15 blir berørt av planforslaget. Det er beregnet at 3513 m² må erverves permanent og 16261 m² må erverves midlertidig.

Øvrig eiendom som blir berørt av utbyggingen eies av fylkeskommunen og Hammerfest kommune.

9 Innkomne innspill og merknader etter varsel om oppstart

Det ble avholdt oppstartsmøte med Hammerfest kommune 20.04.2023.

Oppstart av planarbeid ble varslet 26.04.2023, og frist for å komme med merknader var 31.05.2023, senere utvidet til 06.06.2023. Også innspill som er kommet inn etter fristen er tatt med.

I oppstartsvarselet ble det også bedt om tilbakemelding fra Reinbeitedistrikt 24B Nuorta Sievju/Seiland øst om det var ønskelig med konsultasjon etter sameloven § 4-4.

9.1 Mottatte merknader til oppstartsvarselet

9.1.1 Merknader fra offentlige aktører

Avinor

Planområdet er ikke berørt av restriksjonsplanen for Hammerfest lufthavn, flynavigasjonsanlegg eller flystøysoner.

Kommentar fra fylkeskommunen

Innspillet tas til orientering.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Generell tilbakemelding om NVEs veileder og kartløsninger.

Kommentar fra fylkeskommunen

Innspillet tas til orientering.

UiT Norges arktiske universitet

Det ble varslet marinarkeologisk befaring i det berørte sjøarealet. Etter å ha gjennomgått dybde data fra forslagsstiller har de ikke behov for å gjennomføre befaring.

Kommentar fra fylkeskommunen

Innspillet tas til orientering.

Lucerna AS

Fergeleiet forsynes av en lavspenningslinje og lavspenningskabel. Dersom det ikke er tilstrekkelig kapasitet på eksisterende trafostasjon, bør det vurderes arealer til trafostasjon innenfor planområdet.

Kommentar fra fylkeskommunen

Innspillet tas til orientering.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Generell tilbakemelding som bl.a. viser til at Statsforvalteren skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivarettatt i plansaker.

Kommentar fra fylkeskommunen

Innspillet tas til orientering.

Kystverket

Det må ikke planlegges for tiltak som begrenser sikker og effektiv ferdsel for sjøtrafikken. Tiltak i sjø kan kreve tillatelse etter havne- og farvannsloven § 14. I ROS-analyse bør man særlig se på bølgepåvirkning fra skipstrafikk, innsnevret farvann samt risiko for sammenstøt.

Kommentar fra fylkeskommunen

Innspillet tas til orientering.

Statsforvalteren i Troms og Finnmark

Ingen merknader til vurderingen om konsekvensutredning. Følgende tema må vurderes i plandokumentene:

1. Universell utforming: Planbeskrivelsen må vise hvordan universell utforming er ivarettatt i planforslaget. Eventuelle avvik må forhåndsgodkjennes av kommunen før høring.
2. Barn og unge: Må få delta i og bli hørt i planprosesser. Det er positivt at tilrettelegging for kollektivtransport for barn og unge er et tema i planarbeidet.
3. Friluftsliv, folkehelse og landskap: Det er viktig med tilrettelegging for trygg ferdsel for gående til og gjennom området, samt overganger mellom trafikkareal og tilgjengelighet til naturområdet bør vies særlig oppmerksomhet. Strandsonen og nærliggende naturområder er viktige for folkehelse og friluftsliv.
4. Naturmangfoldloven: Viser til naturmangfoldloven § 7 om hvordan lovens sentrale prinsipper blir vurdert i planleggingen. Henviser til Miljødirektoratets veileder om konsekvensutredninger for klima og miljø.
5. FNs bærekraftsmål: Planbeskrivelsen må omtale og drøfte hvordan utbyggingen kan bidra til å nå FNs bærekraftsmål, og hvilke miljøkrav som skal stilles ved anskaffelser og utbygging. Det vises særlig til mål 12 – ansvarlig forbruk og produksjon, og mål 13 – stoppe klimaendringene.
6. Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse: ROS-analysen skal utarbeides i tråd med veilederen Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging. Det skal gjøres analyser av konkrete, sannsynlige hendelser.
7. Forurensset grunn: Eventuelle tidligere drivstoffanlegg må sjekkes ut pga. mulig forurensing. Det skal undersøkes om grunnen er forurensset.
8. Utfylling i sjø: Det må tas hensyn til mulig forurensing av sjøbunn og plastforurensing i utfyllingsmasser. Utfylling i sjø krever tillatelse fra Statsforvalteren.
9. Vannforvaltning – vannforskriften: Tilstanden i vannforekomstene før inngrep, samt hvilke effekter inngrepet vil medføre må dokumenteres.

10. Det generelle byggeforbudet i strandsonen krevet at det fastsettes en annen byggegrense i planen som går tydelig fram av plankartet og bestemmelsene/beskrivelsen.

Kommentar fra fylkeskommunen

Innspillene fra Statsforvalteren vil bli ivaretatt i planarbeidet. Det er ingen drivstoffanlegg i området.

Fiskeridirektoratet

Ingen innvendinger, men legger til grunn at hensynet til marint miljø og ressursgrunnlag blir ivaretatt, og at det gis føringer gjennom planen for ivaretagelse av marine ressurser og marint miljø ved mudring og utfylling i sjø.

Kommentar fra fylkeskommunen

Innspillet tas til orientering.

Troms og Finnmark fylkeskommune, seksjon for plan, miljø og levekår

Ingen merknader til vurderingen om konsekvensutredning.

Universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

Det er ikke registrert kulturminner i området. Det minnes om aktsomhetsplikten etter kulturminneloven.

Det bør tilrettelegges for aktiv medvirkning særlig for grupper som krever spesiell tilrettelegging for å kunne delta.

Planbeskrivelsen må redegjøre for hvordan universell utforming er ivaretatt, og anbefaler at følgene bestemmelse innarbeides: «Ved søknad om rammetillatelse skal det gjøres rede for hvordan universell utforming er ivaretatt. Redegjørelsen skal følges opp av en kotesatt utomhusplan».

Kommentar fra fylkeskommunen

Planområdet inneholder ikke terskler som nødvendiggjør kotesatt uteromsplan. Men det skal tilrettelegges for trygg adkomst ved hjelp av ledelinjer, belysning mv. Øvrige innspill blir ivaretatt i planforslaget.

Statens vegvesen

En sentral utfordring er sikkerhet for myke trafikanter på en fergekai med tilhørende trafikkområde. Det bør etableres sikre trafikkorridorer og trygge områder. Trafikkregulerende skilting kan være arealkrevende.

Kommentar fra fylkeskommunen

Innspillet blir ivaretatt i det videre planarbeidet.

9.1.2 Merknader fra private aktører

Nordre Seiland bygdelag

Mener at den foreslåtte plasseringen (alternativ 3, nord for dagens kai) blir inngripende på privat grunn. Alternativ 3 er også mer værutsatt, med bølger og ising. Bygdelaget ønsker at fylkeskommunen går videre med alternativ 2 (sør for dagens kai). Alternativ 2 vil gi færre kanselleringer og påvirker ikke privat eiendom. Det blir også et bedre alternativ for ambulansebåten.

Kommentar fra fylkeskommunen

I forkant av høringsuttalelsen hadde fylkeskommunen møte med bygdelaget, der mange av de samme problemstillingene ble berørt. Innspillet er tatt med i vurderingen av valg av alternativ.

Heidi Pedersen (hjemmelshaver til eiendommen 14/48)

Pedersen er bekymret for om anleggstrafikk (massetransport) sør for Kjerringholmen kan føre til setningsskader eller i verste fall utglidning på eiendommen, og spør om det blir gjort tiltak for å sikre eiendommen mot dette. Mener det er kritikkverdig å plassere nytt fergeleie nord for dagens i stedet for å etablere en molo mellom Kjerringholmen og Seiland og plassere fergeleiet rett innenfor.

Kommentar fra fylkeskommunen

Fylkeskommunen har besvart Pedersens spørsmål i eget brev. Generelt vil ikke anleggstrafikk innenfor vegens tillatte vekt påvirke stabiliteten for bygninger nær vegen. Vurdering om dette er nødvendig vil skje senere og må også ses i sammenheng med mulige skader i forbindelse med sprengningsarbeider.

Boreal Sjø AS

Boreal sjø AS ble bedt om å gi en egen maritim vurdering etter at høringen var avsluttet. Boreal mener at alternativ 2 vurderes som det beste alternativet da det er mindre utsatt for bølger ved sør/sørøstlig vær, og gir færre kanselleringer. Alternativ 3 blir mer utsatt og kan føre til flere kanselleringer.

Kommentar fra fylkeskommunen

Innspillet tas med i vurderingen av valg av alternativ.

10 Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering

(Skrives inn når høring og offentlig ettersyn er gjennomført)

11 Vedlegg

Plandokumenter:

Plankart

Planbestemmelser

Teknisk plan/illustrasjonshefte for ny fergekai

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Øvrige utredninger:

Multiconsult: Forprosjekt nye fergekaier Strømsnes og Kjerringholmen.

Rambøll AS: Miljøteknisk sedimentundersøkelse for Strømsnes og Kjerringholmen.

Troms og Finnmark fylkeskommune: Datarapport for grunnundersøkelser Kjerringholmen fergekai.

Geovita AS: Ingeniørgeologisk rapport.

Øvrige kilder (ikke vedlagt planforslaget):

Hammerfest kommune: *ROS-analyse for kommuneplanens arealdel*