

Frikar AS v/Eiendomsspar AS

# HAVNESTRØKET, SVOLVÆR TRAFIKKUTREDNING

Detaljregulering for Havnestrøket.  
Plan nr. 245

Dato: 22.10.2020  
Versjon: 07



## Dokumentinformasjon

**Oppdragsgiver:** Frikar AS v/Eiendomsspar AS  
**Tittel på rapport:** Havnestrøket, Svolvær  
**Oppdragsnavn:** Utredning / Skisseprosjekt  
**Oppdragsnummer:** 619143-02  
**Utarbeidet av:** Eleanor Clark  
**Oppdragsleder:** Helge Reisvang  
**Tilgjengelighet:** Åpen

07	22.10.20	Oppdatert plankart	EC	
06	21.09.20	Revidering med nyt planforslag og ny kdp Svolvær, høst 2020	EC	
05	10.12.18	Oppdatert figur	EC	
03	24.10.18	Revidering etter mottakskontroll	EC	
02	19.09.18	Ferdigstilling	EC	HR
01	28.08.18	Nytt dokument	EC	Initialer
<b>VERSJON</b>	<b>DATO</b>	<b>BESKRIVELSE</b>	<b>UARBEIDET AV</b>	<b>KS</b>

## **Forord**

---

Asplan Viak har vært engasjert av Frikar AS ved Eiendomsspar AS i forbindelse med utvikling av Havnestrøket i Svolvær. Mikkel Vangsgaard og Jon Kaasa har vært kontaktpersoner for oppdraget, med Øystein Ellingsen ved Vindveggen Arkitekter. Trafikkutredning, med konsekvens utredning, for planforslaget er en del av oppdraget.

Helge Reisvang har vært oppdragsleder for Asplan Viak, og Eleanor Clark fagansvarlig for trafikkanalysen.

Sandvika/Harstad, 22.10.2020

Helge Reisvang (s)  
**Oppdragsleder og KS**

Eleanor Clark (s)  
**Fagansvarlig**

## Innhold

<b>1. INNLEDNING .....</b>	<b>4</b>
<b>2. OVERORDNE PLANER .....</b>	<b>4</b>
2.1.    Kommunedelplan for Svolvær 2020-2040 – trafikk.....	4
2.1.1.  Viktige føringer fra planen .....	4
<b>3. UTREDNINGSLTERNATIVER .....</b>	<b>6</b>
<b>4. TRAFIKKUTREDNING .....</b>	<b>6</b>
4.1.    Planområdet .....	7
4.2.    Sammenheng med omgivelsene.....	8
4.3.    Adkomst.....	9
4.3.1.  Alternativ 0 .....	9
4.3.2.  Alternativ 2 .....	11
4.4.    Trafikk .....	12
4.4.1.  Turproduksjon.....	12
4.4.2.  Trafikk på vegnett .....	13
4.5.    Parkering.....	14
4.5.1.  Kommunedelplans parkeringsbestemmelser .....	14
4.5.2.  Parkeringstilbud .....	14
4.5.3.  Sykkelparkering – Planforslag (Alternativ 2).....	15
4.6.    Buss.....	15
4.7.    Vareleveranse mm .....	16
<b>5. KONSEKVENSLUTREDNING – TRAFIKK/TRANSPORT.....</b>	<b>17</b>
5.1.    Metodebeskrivelse .....	17
5.2.    Utredningsbehov fra planprogrammet.....	17
5.3.    Verdivurdering .....	18
5.4.    Vurdering Alternativ 0 .....	18
5.5.    Vurdering Alternativ 2 (planforslag) .....	18
5.5.1.  Omfang .....	18
5.5.2.  Konsekvens .....	19
5.6.    Sammenstilling av konsekvensene .....	19

## 1. INNLEDNING

Dette notatet er utarbeidet for å vurdere trafikale konsekvenser av planforslaget ifm reguleringsplanarbeidet i Havnestrøket, Svolvær sentrum, Vågan kommune.

Det er omtalt både grunnlagsutredning for trafikk, transport og til slutt presenteres en konsekvensutredning av utredningstemaet transport. Konsekvensutredningen bygger på fastsatt planprogram. Det vises til planbeskrivelsen og andre plandokumenter for utdypende beskrivelse.

Etter førstegangsbehandling av planen har planforslaget endret noe. Kommunedelplan for Svolvær 2020-2040 ble vedtatt, og med revidering av planen har bestemmelser for tillatt byggehøyde i Svolvær sentrum blitt endret sammen med flere grunnleggende premisser som gjelder trafikk og transport. Notatet som ble lagt frem til førstegangsbehandling er oppdatert i tråd med nytt planforslag og nye bestemmelser og ambisjoner i kommunedelplanen.

## 2. OVERORDNE PLANER

Som beskrevet i planbeskrivelsen, er det flere overordne planer som legger føringer til planarbeidet. I forhold til transport og trafikkutredninger var det Byplan Svolvær, med underliggende trafikkanalyse som var av mest betydning i arbeidet frem til førstegangsbehandling. Kommunedelplanen er nå revidert, og planen for 2020-2040 ble vedtatt i januar 2020.

### 2.1. Kommunedelplan for Svolvær 2020-2040 – trafikk

Kommunedelplanen ble vedtatt i januar 2020.

Følgende mål som ligger til grunn i planen er av relevans for planarbeidet:

- Prioritere og tilrettelegge for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk.
- Gangnettet og veisystemet skal utformes med utgangspunkt i funksjonalitet, estetikk, kvalitet og sikkerhet.
- Ta i bruk ny teknologi, smarte løsninger og en styrket besøksforvaltning for å løse mobilitetsbehov.
- Flytte gateparkering og parkeringsplasser i sentrum til parkeringsanlegg for å oppnå arealeffektiv parkering.
- Redusere og fjerne barrierer i de ulike trafikksystemene.
- Sikre en robust infrastruktur

Det ble gjennomført en trafikkanalyse av sentrumsområdet av Svolvær av Asplan Viak i 2010, som en del av grunnlaget til den forrige planen. Analysen ble ikke tatt med i byplanen i sin helhet, men brukt som et veiledende dokument for løsninger i planen. Den gjeldende plan gir nå klarere signaler om prioritering i sentrum, transporttilbud og kvaliteter.

#### 2.1.1. Viktige føringer fra planen

Figur 2-1 viser den fremtidige trafikksystem i sentrum. Tiltak som ligger i planen inkluderer gatetun/gågate i søndre del av Vestfjordgata, og mellom Storgata og Vestfjordgata i forlengelse av Skolegata. Det skal etableres et nytt parkeringshus i kvartalet Storgata-Skolegata-Vestfjordgata- John E Paulsens gate.

I planen står det at:

*«I Vestfjordgata skal fremkommeligheten for biler til de tilstøtende kvartalene av Vestfjordgata opprettholdes. Gateparkeringen fjernes og erstattes med beplantning og trær, sykkelvei og opphøyde fortau på begge sider av gaten med høy kvalitet.»*



Figur 2-1 Transportsystemet i Svolvær sentrum. Kdp Svolvær 2020-2040.

Det skal også etableres et sammenhengende nettverk av sykkelveier i kombinasjon med gang- og sykkelveier, slik at sykling i sentrum blir trygt og effektivt.

Når det gjelder parkering er strategien å samlokalisere mye av parkeringen i sentrum til p-anlegg slik at mye av dagens gateparkering kan fjernes. Nye utbyggingsprosjekter må prosjekteres med tilstrekkelig kapasitet for å unngå uønsket parkering i bygatene. Planen har i tillegg oppdaterte bestemmelser knyttet til parkeringsbehov (bil og sykkel) for forskjellige arealformål.

### 3. UTREDNINGSLTERNATIVER

Følgende alternativer ble lagt til grunn i konsekvensutredningen ved førstegangsbehandling av planen.

- **Alternativ 0** - forventet utvikling ut fra gjeldende vedtatte planer
- **Alternativ 1** – tidligere hovedalternativet (planforslag), med bl.a.et høyhus på 13 etasjer over Vestfjordgata
- **Alternativ 2** – alternativ utvikling med høyhus på maks 10 etasjer.

Med den nye Kommunedelplan for Svolvær, som ble vedtatt i januar 2020, kan høyhus i Svolvær sentrum nå maksimalt tillates opptil kote 44. Derfor utgår den tidligere hovedalternativ, Alternativ 1. Alternativ 2 er nå planforslaget, med noe justert innhold som er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.

Tabell 3-1 oppsummerer innhold i utredningsalternativene.

Tabell 3-1 Innhold i utbyggingsalternativer. (Næring – forretning, bevertning og kontor)

	<b>Alternativ 0</b>	<b>Alternativ 2*</b>
<b>Bruttoareal</b>	10996 m <sup>2</sup>	10067 m <sup>2</sup>
<b>Bolig</b>	7610 m <sup>2</sup>	-
Leiligheter	80-85	-
<b>Næring</b>	3386 m <sup>2</sup>	900 m <sup>2</sup>
<b>Hotell</b>	-	9387 m <sup>2</sup>
Hotellrom	-	212
<b>Parkering</b>	90-110 plasser i 2 etasjer	69 plasser i 2 etasjer
P-plasser		

\* Beregning av BRA hotell er alle etasjer med unntak av inngangsetasje/lobby/restaurant, spa-etasje og restaurant øverst i høyhuset.

### 4. TRAFIKKUTREDNING

Det gjennomføres trafikkutredninger for tema som ligger i planprogrammet. For noe tema er det kun planforslaget som er vurdert, mens for andre er vurderinger gjennomført for begge to utbyggingsalternativer.

#### 4.1. Planområdet

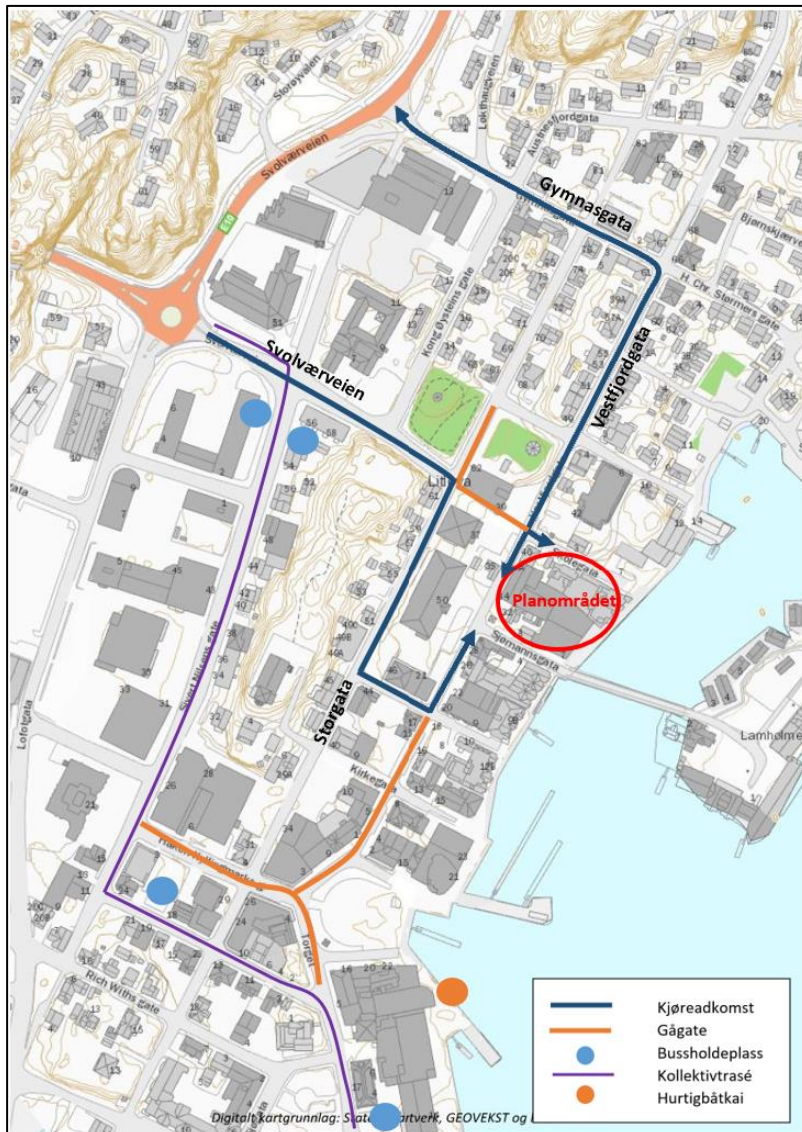
Figur 4-1 viser lokalisering av planområdet i Svolvær sentrum. Her vises kjøreadkomst, samt gang, sykkel og kollektivtilbudet som ligger i nærområdet. Figuren viser også endringer i transportsystemet som ligger i Byplan for sentrum.

Kjøreadkomst til planområdet fra hovedvegnettet blir via Gymnasgata og Vestfjordgata, eller Svolværveien og Storgata som vist i Figur 4-1. Vestfjordgata er i dag stengt for biltrafikk i søndre delen om sommeren, og enveisregulert mellom Torget og Sjømannsgata. Temakart i kdp Svolvær viser at gågatenett i sentrum skal utvides med gatetun/gågate i søndre del av Vestfjordgata, i Storgata mellom Svolværveien og Parkgata, og mellom Storgata og Vestfjordgata i forlengelse av Skolegata.

Planområdet ligger innen cirka 350m gangavstand til både nærmeste bussholdeplass i Sivert Nilsens gate og til hurtigbåtkai. Holdeplassen til busstilbudet Lofotekspress ligger i dag 400m sør for planområdet ved Hurtigruten terminalen.

Trafikk til planområdet vil trolig deles mellom 2 alternative adkomststruter. Her vil lokalkunnskap, skilting og ikke minst bruk av GPS/digitale kart påvirke rutevalg, sammen med om man kjører nord- eller sørfra. Adkomsten via Gymnasgata/Vestfjordgata er lite trafikkert, men går forbi en videregående skole og gjennom et boligområde. Samtidig er ruten definert som primærgate for biltrafikk. Det gjelder også for adkomst via Svolværveien/Storgata, som følger en litt mer komplisert rute men er tilknyttet hovedadkomst til Svolvær sentrum i kryss med E10. Ruten er mer trafikkert, både i krysset med E10 og ny rundkjøring med Sivert Nilsens gate. Videre er adkomsten via lokalegater.



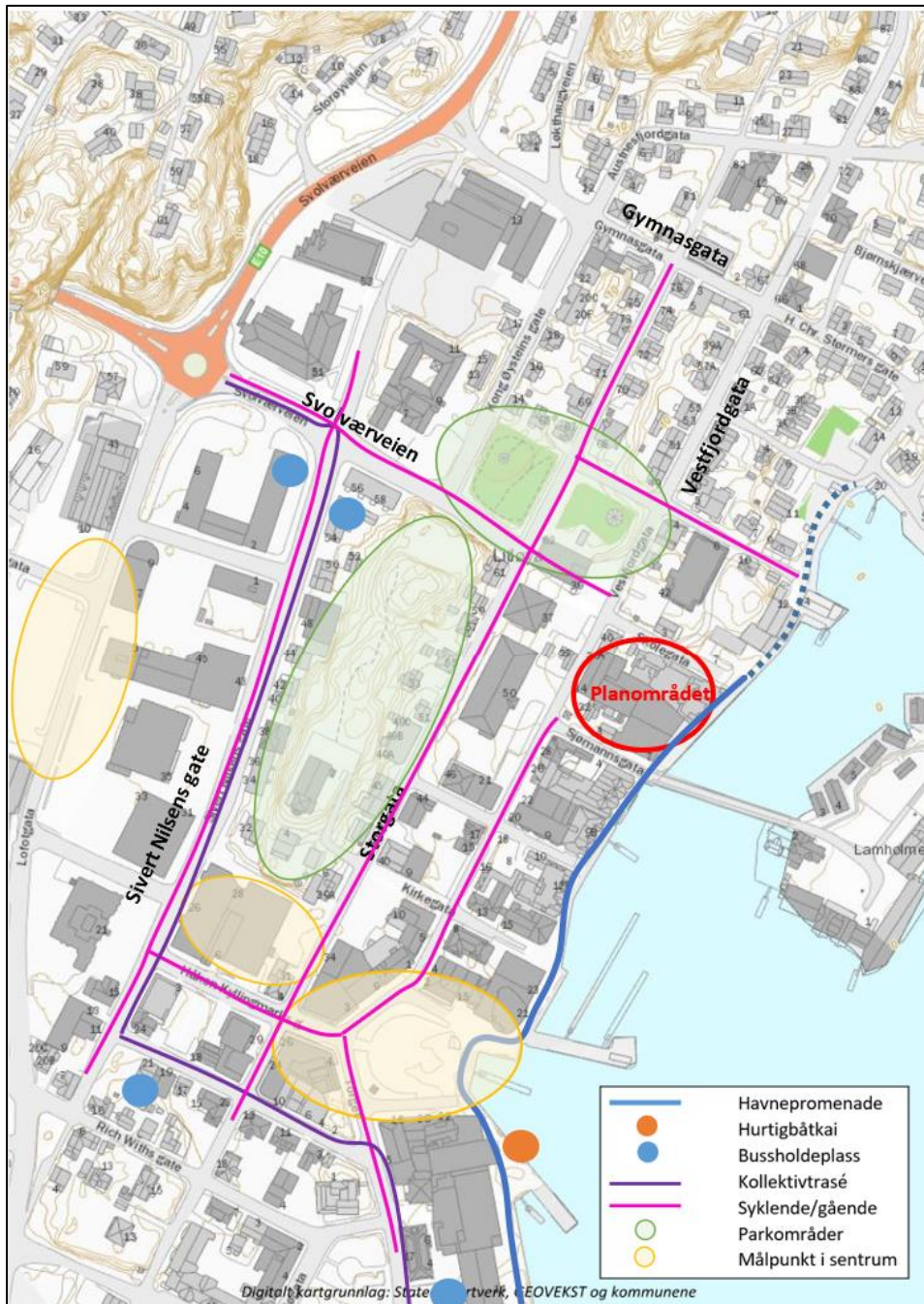


Figur 4-1 Lokalisering av planområdet med kjøreadkomst, planlagt trafikksystemet og kollektivtilbud.

#### 4.2. Sammenheng med omgivelsene

Figur 4-2 viser planområdets gode sammenheng med omgivelsene, med kort avstand til havnepromenade, parkområder, bysentrum og kollektivtilbudet.

Planforslaget legger til rette for havnepromenade langs sjøsiden av tomten, gatetun ved nedre delen av Sjømannsgata/Lamholmen bru, og fortau i både Sjømannsgata og Skolegata. Gående og myke trafikanter blir tydelig prioritert. Med foreslått prioritering for myke trafikanter i kommunedelplanen blir tilgjengelighet til sentrum og parkområder bra.



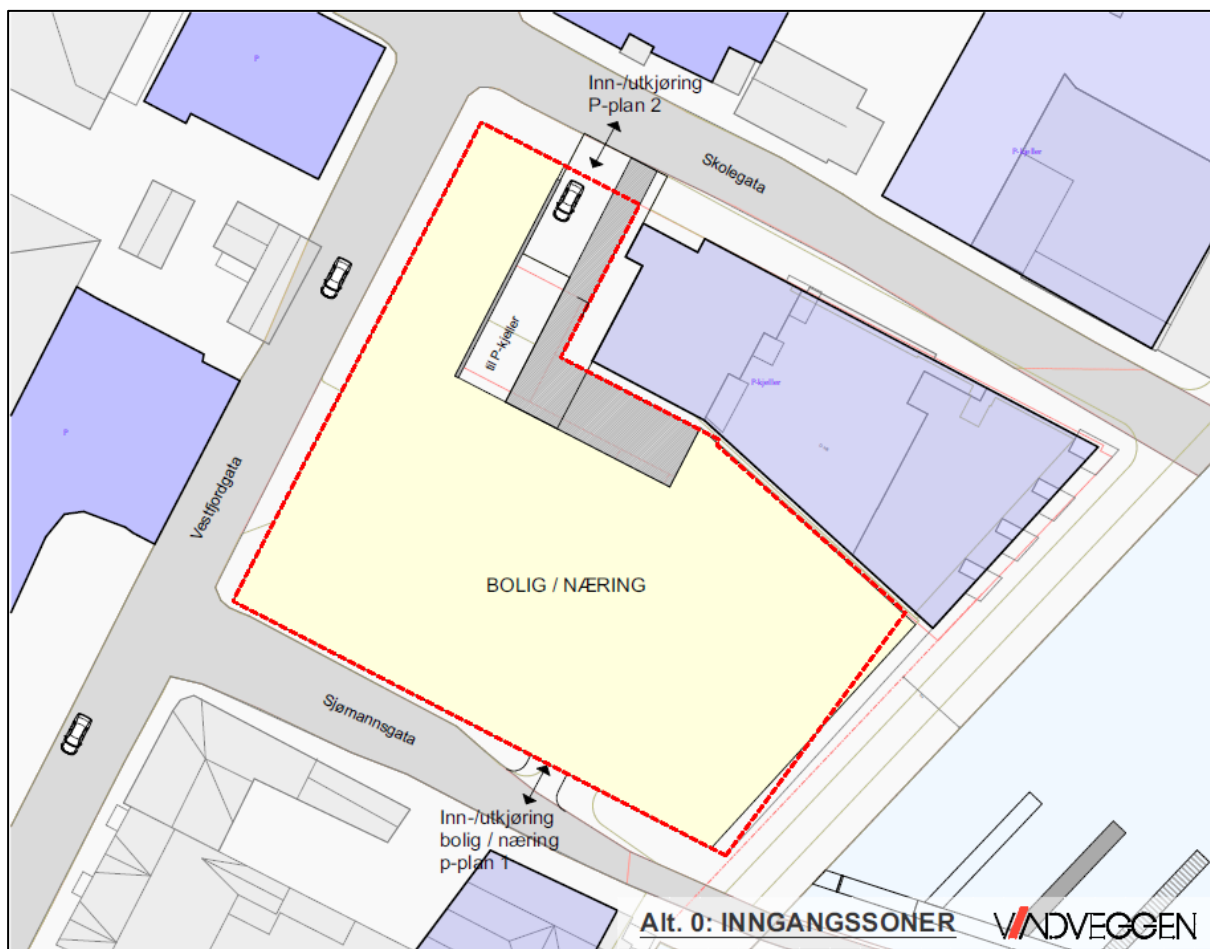
Figur 4-2 Planforslagets sammenheng med omgivelsene

### 4.3. Adkomst

Begge to alternativer har samme adkomstløsningen for kjøretøy fra hovedvegnettet, men ved planområdet blir løsningene forskjellige.

#### 4.3.1. Alternativ 0

Figur 4-3 viser inngangssoner og adkomstløsning, for alternativ 0. Her vises det inngang til p-hus fra både Skolegata, på nordsiden av planområdet, og Sjømannsgata fra sørsiden. Det er anslått 45-55 parkeringsplasser i hver etasje. Planen viser ingen løsning for vareleveranse som må trolig forutsettes å skje direkte fra sidegatene eller Vestfjordgata, ved at varebiler stopper i gata.



Figur 4-3 Inngangssoner Alternativ 0. Kilde: Vindveggen.

Skissen viser parkering for bolig fra Sjømannsgata, men beboere kommer til å benytte begge 2 innkjørsler.

#### 4.3.2. Alternativ 2

Figur 4-4 viser inngangssoner og adkomstløsning for alternativ 2.



Figur 4-4 Inngangssoner Alternativ 2. Kilde: Vindveggen, oktober 2020.

Løsningen er ryddig og lesbar, og viser følgende:

- Innkjørsel til parkering og sykkelparkering for hotell fra nordsiden via Skolegata.
- Adkomst til parkeringskjeller er via bilheis.
- Område for vareleveranse innenfor planområdet, med adkomst via Skolegata. Lastebiler trenger ikke å kjøre forbi inngang til hotellet.
- Dropp-off sone ved inngang til hotellet, for både taxi og buss.
- Overbygget fortau ved hotellingangen i Vestfjordgata.

#### 4.4. Trafikk

Det er vesentlig forskjell mellom innhold i begge to alternativer, noe som fører til forskjell i mengde trafikk som genereres av forslagene.

##### 4.4.1. Turproduksjon

Innhold i alternativene er oppsummert i Tabell 3-1. Turberegninger tar utgangspunkt i faktorene som er lagt til grunn i trafikkanalysen gjennomført i forbindelse med tidligere byplanen for Svolvær i 2010.

Tidligere trafikkanalysen legger følgende bilturproduksjon til grunn (jfr, kap. 3.2):

- Leiligheter - 3,1 bilturer per bolig
- Handel - 40 bilturer per 100 m<sup>2</sup>
- Hotell - 10 bilturer per 100m<sup>2</sup>

Turproduksjonstall er fra følgende PROSAM-rapporter og andre kilder:

- Boliger - PROSAM-rapport 137, Turproduksjon fra boliger Oslo og Akershus
- Handel - PROSAM 103, turproduksjon fra 10 kjøpesentre i Oslo og Akershus
- Hotell - Erfaringstall fra trafikkberegninger for hoteller

For alternativ 0 er «næring» definert som «forretning, bevertning og kontor», og i beregninger er det forutsatt at turproduksjon for handel legges til grunn for en tredjedel av næringsareal, men to tredjedeler blir kontor. Her legges til grunn følgende bilturproduksjonsfaktor, som tar utgangspunkt i faktorer i Staten vegvesens håndbok V713

- Kontor - 8 bilturer per 100m<sup>2</sup>

For Alternativ 2 er «næring» definert som «servering/bevertning/forretning», og er tenkt som f.eks. et lite bakeri med utsalg mot kaia. Dette antas ikke å påvirke trafikkgrunnlaget i noe stor grad i om at den vil stort sett betjene kunder som allerede er til stedet. Den er likevel tatt med i beregning av parkeringsbehov, i tråd med kommunedelplanen.

Tabell 4-1 viser beregnet bilturer for begge to alternativene, med utgangspunkt i turproduksjonstall beskrevet over.

Tabell 4-1 Beregnet bilturproduksjon for Alternativ 0 og Alternativ 2

	Alternativ 0		Alternativ 2	
	Innhold	Bilturer per døgn	Innhold	Bilturer per døgn
<b>Bolig</b>	80	248	0	0
<b>Næring</b>	3386	632	900	0*
<b>Hotell</b>	0	0	9387	939
<b>Total</b>		<b>880</b>		<b>939</b>

\* Trafikk til næring ligger allerede til grunn i generert trafikk for hotellet.

Forskjellen i generert trafikk mellom alternativene ligger stort sett innenfor usikkerhetsgrenser til turproduksjonsfaktorer. Sammenlignet med alternativ 0 genererer alternativ 2 mindre biltrafikk knyttet til bolig og næring, men flere bilturer knyttet til hotellvirksomhet.

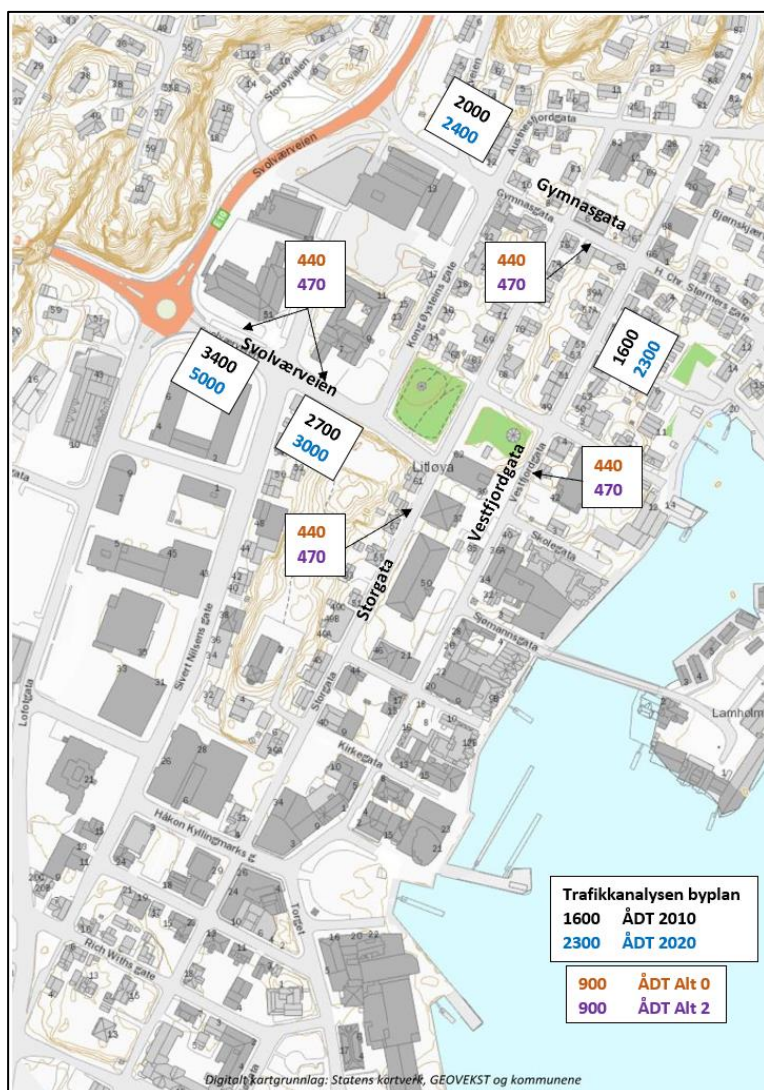
#### 4.4.2. Trafikk på vegnett

Ingen av utbyggingsalternativene er lagt til grunn i trafikkanalysen som ble gjennomført av Asplan Viak i 2010, hvor fremtidig trafikk i 2020 i Svolvær sentrum er beregnet. Alle genererte bilturer kommer i tillegg til trafikkgrunnlaget presentert i rapporten.

Det finnes lite oppdatert trafikkgrunnlag i Svolvær sentrum fra de siste årene. På Statens vegvesens vegdatabase (NVDB) finnes det trafikk tall for 2019 i alle sentrumsgatene, men alle er basert på «skjønn» og ikke tellinger. Trafikkvurderingen er derfor fortsatt basert på tidligere utredninger, som tar også hensyn til fremtidig utvikling i Svolvær sentrum.

Tabell 4-1 viser at alternativene vil generere omtrent like mange bilturer til sammen, men tiden om dagen at bilturene blir generert vil variere noe. Erfaring viser at mange bilturer knyttet til bolig gjennomføres i rushtidene, og det samme gjelder reiser til kontor. Næring og hotell trafikk kan spre seg litt ut over dagen, og pleier ikke å være så konsentrert i rushperiodene.

Tidligere trafikkanalysen viser en forventet vekst i biltrafikk i sentrum frem til 2020 som en konsekvens av bl.a. sentrumsutvikling. Trafikk generert av alternativene kommer som tilleggstrafikk. Figur 4-5 viser en oversikt over trafikk tall basert på analysen fra tidligere byplanen og trafikk tall i Tabell 4-1. Det er forutsatt en 50%/50% fordeling av nylig generert trafikk mellom de to alternative adkomststruter – dvs. 50% via Gymnasgata/Vestfjordgata og 50% via Svolværveien/Storgata.



Figur 4-5 Trafikk Svolvær sentrum. ÅDT 2010 og 2020 fra trafikkanalysen for byplan 2010, og nylig generert trafikk ifm utvikling av planområdet som kommer i tillegg til tall for ÅDT 2020

Bilturproduksjonsfaktorene kan virke å være høyt for handel og hotell, spesielt med tanker på endringer i parkeringskrav i sentrum. Handlende, f.eks. handler flere steder og går fra butikk til butikk, og en betydelig andel av de som bor på hotell i Svolvær vil komme med båt eller buss. Det er sannsynlig at trafikk generert av alternativene vil bli noe lavere enn presentert i Tabell 4-1 og vist i Figur 4-5, men utgangspunktet for beregningene har vært tidligere analyser for Svolvær sentrum.

#### 4.5. Parkering

I Alternativ 0 er det lagt opp til to-etasjes underjordisk parkeringsanlegg på tomten med cirka 45-55 parkeringsplasser i hver etasje (90-110 plasser til sammen). Innkjørselen til parkeringsplan 1 blir via Sjømannsgata, på sørsiden av planområdet med adkomst til parkeringsplan 2 fra Skolegata, som ligger på nordsiden av planområdet.

Løsningen for alternativ 2 har også en to-etasjes underjordisk p-anlegg med ca. 69 parkeringsplasser. Adkomst til parkeringskjelleren er via Skolegata.

##### 4.5.1. Kommunedelplans parkeringsbestemmelser

Kommunedelplanen har følgende krav til parkering i sentrum (indre by):

- Boenheter: mellom 0,3 – 0,8 plasser per boenhet avhengig av størrelsen (<35 m<sup>2</sup> - > 60 m<sup>2</sup> BRA)
- Kontor – minimum 0,8 plasser per 100m<sup>2</sup> BRA.
- Servering/tjenesteyting – minimum 0,5 plasser per 100m<sup>2</sup> BRA.
- Forretning – minimum 0,8 – 1,0 plasser per 100m<sup>2</sup> BRA.
- Overnatting/hotell: 0,2 p-plasser per rom.
- Minimum 10% av plassene til ansatte og besøkende skal være tilpasset funksjonshemmede.
- Alle parkeringsplasser i p-hus, kjeller eller større innendørs anlegg skal utformes med tilrettelegging for ladeplasser for el-biler.
- For næringsbebyggelse, kontor, forretning og kjøpesenter skal minimum 5 % av alle parkeringsplasser være tilrettelagt med ladeplasser. For ansatte skal minimum 50 % av parkeringsplassene være tilrettelagt for ladeplasser.

##### 4.5.2. Parkeringstilbud

Tabell 4-2 viser beregnet krav for bilparkering for begge to alternativer basert på de nye bestemmelsene i kdp for Svolvær.

Her ser man en vesentlig forskjell mellom alternativene mht. behov for bilparkering. Parkeringsbehov for begge to alternativene blir dekket i forslagene. I alternativ 2 blir 10% av plassene tilpasset funksjonshemmede.

Tabell 4-2 Beregnet minimumskrav til bilparkeringsplasser Alternativ 0 og Alternativ 2

	Alternativ 0		Alternativ 2	
	Innhold	Krav til p-plasser	Innhold	Krav til p-plasser
<b>Bolig</b>	80	64	0	0
<b>Næring (BRA m2)</b>	3386	32	900	5
<b>Hotell (rom)</b>	0	0	212	42
<b>Total</b>		<b>96</b>		<b>47</b>

#### 4.5.3. Sykkelparkering – Planforslag (Alternativ 2)

Kommunedelplanen har følgende krav til sykkelparkering:

- Servering/tjenesteyting: 0,5 sykkelparkeringsplasser per 100m<sup>2</sup> BRA.
- Hotell: 0,2 sykkelparkeringsplasser per 100m<sup>2</sup> BRA.

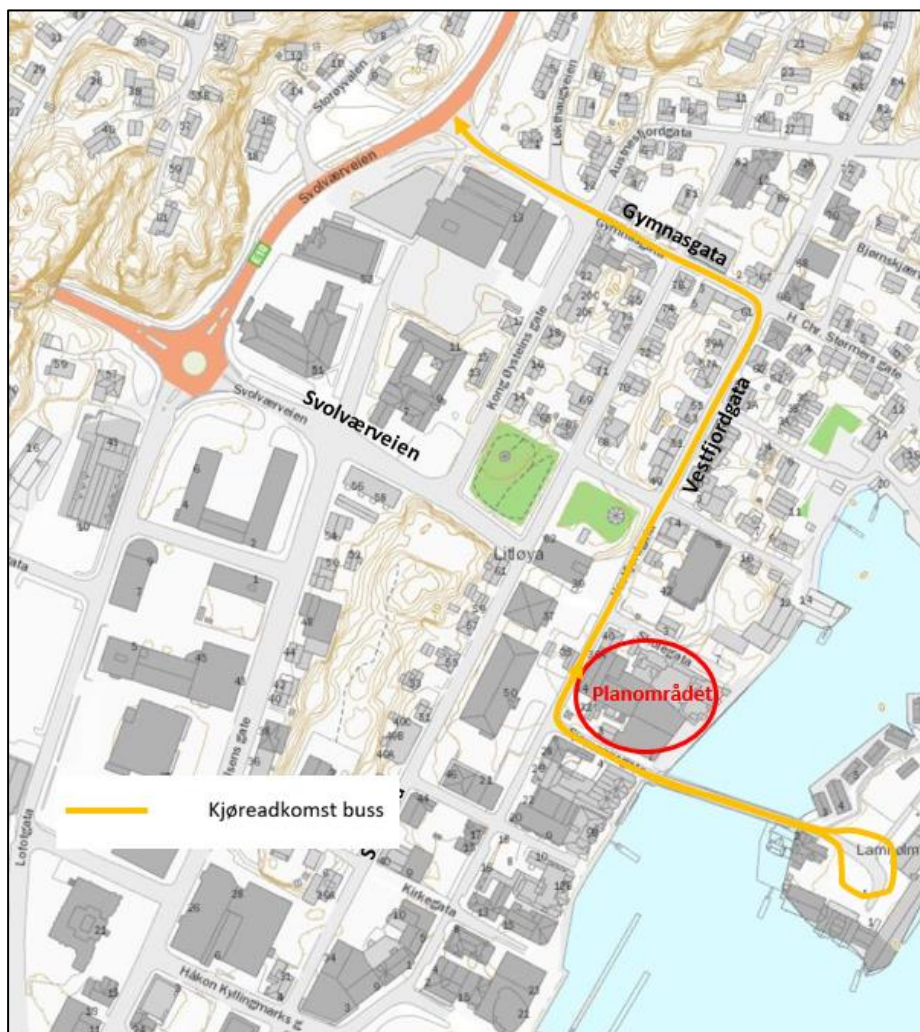
For planforslaget som vist i Tabell 3-1 blir det krav om 3 sykkel p-plasser for næring, og 42 plasser for hotellet. For hotellet blir plassene et tilbud for både ansatte og gjester.

Sykkelparkeringstilbudet er foreslått i parkeringskjelleren, hvor plassene kan være innelåst, og i tilknytning til inngangen til hotellet på gatenivå. Det blir også mulig å plassere utleie sykler i området om ønskelig.

Tilbudet med opp mot 45 sykkelparkeringsplasser er vurdert til å være tilfredsstillende for hotellet og næringsvirksomhetene. Det er viktig at tilbudet er av bra kvalitet, og er gunstig plassert

#### 4.6. Buss

I Vestfjordgata, ved hotell inngangen, skal det etableres en dropp-off sone i vegbanen, for buss og taxi. Figur 4-6 viser kjøreadkomst for turistbusser til hotellet.



Figur 4-6 Kjøreadkomst for busser til hotell

Busstrafikk tilknyttet nyt hotell vil ha samme kjøreadkomst som for hotellet på Lamholmen. Fra hovedvegnettet er den beste kjøreruten fra nord via Vestfjordgata. For å slippe passasjerer av foran



hotellet på en trafiksikker måte kan bussene kjøre over bruene til Lamholmen, snu og kjøre nordover opp Vestfjordgata. Med en slik kjørerute vil bussene ikke komme i konflikt med myketrafikanter nærmere sentrum og Torget.

For å opprettholde et gjennomgående tilbud for myke trafikanter i Vestfjordgata er det lagt til rette for at bussene står i gaten i Vestfjordgata foran hotellet når de slipper av passasjerer. Alternativet, med en lomme, fører til noe redusert fortausareal som er vurdert som uheldig for fremkommeligheten for myke trafikantene.

#### **4.7. Vareleveranse mm**

Planforslaget (Alternativ 2) legger til rette for varelevering innenfor planområdet, med en økonomigård med adkomst fra Skolegata. Plassering er slik at den kommer ikke i konflikt med trafikk (gang, sykkel og kjøretøy) i Vestfjordgata.

Det er i tillegg lagt til rette for varelevering til forretninger og servicefunksjoner fra kaisiden, hvor det blir også inngang til forretninger.

## 5. KONSEKVENsutREDNING – TRAFIKK/TRANSPORT

### 5.1. Metodebeskrivelse

Metoden som brukes i planarbeidet for konsekvensutredning skal følge prinsippene i Statens Vegvesens håndbok V712 – Konsekvensanalyser – og metodikken for ikke prissatte konsekvenser. Det foreliggende planprogrammet beskriver de ulike tema det skal vurderes konsekvenser for. Hvert tema vurderes i henhold til definerte kriterier til å ha stor, middels eller liten **verdi**. Videre beskrives de planlagte tiltakenes **omfang**, eller effekt på det angitte tema. Omfang deles inn i kategoriene stort positivt, positivt, intet, negativt og stort negativt.

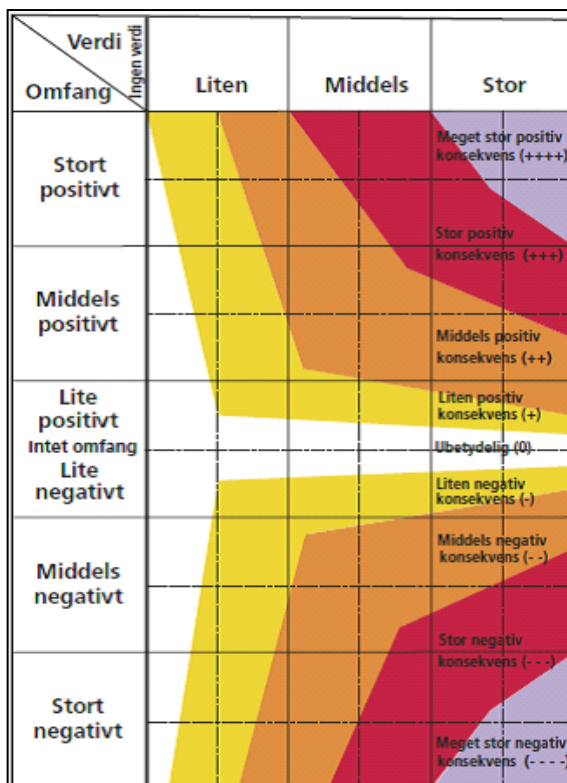
Konsekvensen for hvert tema leses så ut (se figur) som et produkt av verdi og omfang. Stor verdi og stort omfang gir stor positiv eller stor negativ konsekvens. Liten verdi og lite omfang gir liten eller ingen konsekvens.

Konsekvens uttrykkes da ved en 9-delt skala fra «meget stor negativ konsekvens» til «meget stor positiv konsekvens».

Dersom det avdekkes store negative konsekvenser bør det vurderes avbøtende tiltak. Eventuelle gjennomførte avbøtende tiltak beskrives som del av konsekvensutredningen.

Konsekvensutredningen vil etter dette bygges opp etter følgende struktur knyttet til hvert tema:

- Verbal beskrivelse av tema
- Verdivurdering
- Omfangsvurdering
- Utleddning av konsekvens
- Beskrivelse av avbøtende tiltak som er forutsatt eller som anbefales.



### 5.2. Utredningsbehov fra planprogrammet

Utredningsbehov	Metodebeskrivelse
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utrede trafikale konsekvenser, mht. vareleveranser, busser og gjester til et evt. hotell, også tatt i betraktning at deler av Vestfjordgata er enveiskjørt og i tillegg gågate sommerstid.</li> <li>• Sammenheng med eller evt. avvik fra trafikkanalyse for byplanen for Svolvær fra 2010.</li> <li>• Vurdere parkeringsdekning /parkeringsnorm</li> <li>• Forbindelseslinjer til nærliggende park og musikk/kulturskole.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikale konsekvensene av 3 alternative scenario (inkl. 0-alternativet) vurderes ift. foreslått adkomst til planområdet, samt konsekvenser for omkringliggende veinettet.</li> <li>• Trafikkanalysen som ble utarbeidet ifm. byplanarbeidet skal vurderes og evt. begrunnes avvik fra.</li> <li>• Vurdering av parkeringsløsning mht. behov og parkeringskrav.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse av planforslagets sammenheng med omgivelsene i forhold til gang-, sykkel- og kollektivreiser.</li> </ul>
--	---

Utredninger beskrevet i kapittel 4 gir grunnlag for vurderingene i konsekvensutredningen, sammen med planforslaget. Den tidligere forslag, Alternativ 1, utgår på grunn av endringer i kdp Svolvevæ knyttet til tillatt byggehøyde for høyhus. Konsekvensutredningen gjelder derfor kun to alternativer - 0-alternativ og planforslag.

Transport/trafikk tema kan oppsummeres under 3 punkter:

- Trafikale konsekvenser
- Sammenheng med omgivelsene
- Parkering og adkomst

### 5.3. Verdivurdering

Verdi for alle trafikale konsekvenser og parkering og adkomst vurderes til stor, mens verdi for sammenheng med omgivelsene vurderes til middels.

### 5.4. Vurdering Alternativ 0

Per definisjon vil Alternativ 0 ha ingen konsekvenser i og med at definisjonen av konsekvenser i en slik konsekvens utredning er konsekvenser «sammenlignet med 0-alternativet».

Strengt tatt gjennomføres det ikke en konsekvens utredning for 0-alternativet i og med at den er en godkjent reguleringsplan og forutsetninger er at konsekvenser av planen er vurdert som tilfredsstillende. Men utredningen i kapittel 4 viser at Alternativ 0 vil ha konsekvenser sammenlignet med dagens situasjon.

Bestemmelsene i reguleringsplan legger opp til 1 parkeringsplass per boenhet og 0,5 plasser per hybel, samt 1 p-plass per 100m<sup>2</sup> næring, noe som avviker litt fra gjeldende parkeringsbestemmelser i Kommunedelplanen. Om man regner ut antall parkeringsplasser basert på gjeldende bestemmelser i kommunedelplanen skal det etableres noe flere bilparkeringsplasser enn minimumsnormen krever.

Planløsning er svak når det gjelder service og vareleveranse, i og med at den er ikke lagt til rette for.

Det er med utgangspunkt i disse utfordringer at konsekvenser av Alternativ 0 er presentert i figuren i kapittel 5.7 som viser en sammenligning av konsekvensene.

### 5.5. Vurdering Alternativ 2 (planforslag)

#### 5.5.1. Omfang

##### 5.5.1.1. Trafikale konsekvenser

Hovedgrep i planforslaget i forhold til kjøreadkomst er minst mulig trafikk gjennom bysentrum, og kjøreadkomst via veger som er egnet til trafikk. Det er forutsatt adkomst fra nord, som kommer derfor ikke i konflikt med gågate i søndre delen av Vestfjordgata.

Biltrafikk generert fra utviklingen ligger ikke til grunn i trafikkanalysen som ble gjennomført ifm byplanen. Det kommer derfor som ekstra trafikk. Mengde trafikk langs adkomstveiene til planområdet vil bli større enn beregnet tall for 2020 som ligger i byplanen. Trafikk til planområdet vil trolig deles mellom 2 alternative adkomststruter. Her vil lokalkunnskap, skilting og ikke minst bruk av GPS/digitale kart påvirke rutevalg, sammen med om man kjører nord- eller sørfra. Utredningen forutsetter en 50/50 fordeling av trafikk mellom adkomststruter. I Svolvevæveien kan trafikknivå ligge

på cirka 5450 ÅDT mot kryss med E10, dette tilsvarer en økning på litt under 10%. Tilsvarende kan trafikknivå i Vestfjordgata, nord for kryss med Skolegata øke til cirka 2750 ÅDT i 2020, forutsatt utvikling i byplan fra 2010.

Alternativet vil generere omtrent like mange bilturer som alternativ 0, men tiden om dagen at bilturene blir generert vil variere noe. Erfaring viser at mange bilturer knyttet til bolig og kontor gjennomføres i rushtidene, men for hotell vil trafikken blir mer spredt ut over dagen. Trafikale konsekvenser i rushtidene (morgen og ettermiddag) blir derfor mindre enn med alternativ 0. Konsekvenser for trafikkavvikling i rush i kryss E10 x Svolveveien og Svolveveien x Sivert Nilsens gate blir mindre enn med alternativ 0. Selv om trafikknivået vil øke i gatene, er det ikke forventet kapasitetsutfordringer i kryss eller langs gatene.

**Omfang vurderes etter dette til litt positivt.**

#### 5.5.1.2. Sammenheng med omgivelsene:

Planforslaget viser en gunstig plassering i forhold til omgivelsen og sentrum, med kort avstand til havnepromenade, parkområder, bysentrum og kollektivtilbudet.

**Omfang vurderes etter dette til litt positivt.**

#### 5.5.1.3. Parkering og adkomst:

Planforslaget legger opp til 2 etasjer med bilparkering i underjordisk p-anlegg, for ca. 69 p-plasser, med 10% av plassene tilpasset funksjonshemmede.

Planforslaget legger til rette for leveranse på egen tomt, samt dropp-off for buss og taxi i Vestfjordgata ved hotellinngangen. Løsninger er slik at større kjøretøy kan kjøre inn og ut uten konflikt med andre trafikanter (syklister, gående og bilister).

**Omfang vurderes etter dette til middels positivt.**

### 5.5.2. Konsekvens

Område / tema	Verdi	Omfang av tiltaket	Konsekvens av planforslaget
Trafikale konsekvenser	Stor	Litt positivt	Liten positiv (+)
Sammenheng med omgivelsene	Middels	Litt positivt	Liten positiv (+)
Parkering og adkomst	Stor	Middels positivt	Middels positiv (++)

<b>Samlet konsekvens</b>	Middels positiv (++)
--------------------------	----------------------

### 5.6. Sammenstilling av konsekvensene

Med utgangspunkt i vurderinger presentert over kan man sammenstille konsekvensene av alternativene. Konsekvensene for Alternativ 0 er også presentert, og samlet konsekvens av alternativet må per definisjon være 0 (se forklaring over).

Verdi (ikke prissatt)	Liten	Middels	Stor	Samlet konsekvens
Omfang				
Stort positivt				
Middels positivt			Parkering Alt2	<b>Alternativ 2</b>
Litt positivt		Sammenheng omgivelsen Alt0, Alt2	Trafikk Alt2	
Intet omfang			Trafikk Alt0 Parkering Alt0	<b>Alternativ 0</b>
Litt negativt				
Middels negativt				
Stort negativt				