

## PLANBESKRIVELSE TIL REGULERINGSPLAN FOR RØDLIMYRA PLAN NR. 275

Dato: 28.05.19

Revidert 27.10.2020 av Vågan kommune



**VÅGAN KOMMUNE**

## INNHALDSFORTEGNELSE

1.	SAMMENDRAG.....	3
2.	NØKKELOPPLYSNINGER.....	3
3.	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET.....	4
4.	PLANPROSESSEN.....	4
5.	GJELDENE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER....	4
6.	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON).....	5
7.	UTREDNINGER IHT. FORSKRIFT OM KONSEKVENsutREDNING.....	9
8.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....	10
9.	KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET.....	15
10.	UTTALELSER OG MERKNADER.....	25
11.	VEDLEGG.....	29

## 1. SAMMENDRAG

Området reguleres for å tilrettelegge for utvikling av eksisterende næringsområde, og med mulighet for nye næringsbedrifter. Konsekvenser for området vil i hovedsak være økt utnyttelse og økt trafikk i veikrysset ved Ev. 10. Deler av planområdet inngår i Kabelvågmarka, men arealet inngår ikke i det sentrale turområdet bortsett fra at planlagt lysløype til Ørsnes kan komme nær næringsområdet. Det foreslås ikke endring av markagrensen.

## 2. NØKKELOPPLYSNINGER

Adresse	Våganveien
Gårdsnr./bruksnr.	Gnr. 10 bnr. 7, 24, 27, 127, 171, 178, 188, 193 og gnr. 69 bnr. 1 (del av)
Gjeldende planstatus (regulerings/kommunedelplan)	Kommuneplan: -Kommuneplanens arealdel av 11.12.17. Reguleringsplan: Områdereguleringsplan for Osan – Kabelvåg av 12.12.15.

Forslagsstiller	NSW Arkitektur AS, på vegne av 6 stk. grunneiere. Kontaktperson: Geir Heimly
Grunneiere	10/7 Bernt Sofus Eriksen 10/24 Thea Castro-Svalheim og Alvaro Castro 10/127 Sandvika Camping v/Helge Normann 10/178 Rødlimyra AS v/Sveinung Johansen 10/188 Ørjan Edvardsen Trafikk v/Ørjan Edvardsen 10/193 Øvereide AS v/Geir Heimly
Plankonsulent	Kari Fauske (NSW)

Nytt hovedformål	Lager/industri
Planområdes areal i daa	Ca. 56,906 daa
Antall nytt næringsareal (T-BRA)	BRA inntil 14.999 m <sup>2</sup>
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder, o. l.)	Rasfare Veikryss til Ev. 10 Overflatevann
Foreligger det varsel om innsigelse (ja/nei)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (ja/nei)	Nei

Kunngjøring oppstart (dato)	18.04.18
Fullstendig planforslag mottatt (dato)	05.07.2019
Informasjonsmøte avholdt (ja/nei, dato)	Møte vedrørende overflatevann 01.09.2020

### 3. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

#### Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å utarbeide og fremme et privat forslag til reguleringsplan som tilrettelegger for god fleksibilitet og forutsigbar utvikling av området. Det planlegges lagerbygninger og videreføring av dagens situasjon, men legges også til rette for kontorer, verksted, vaskehall, trafikkskoleundervisning, oppstillingsplasser for kjøretøy, ladestasjon for el-biler og selvbetjeningspumper for drivstoff. Hovedformålet vil være lager/industri. Noen friarealer vil også inngå.

#### Intensjon med planforslaget

Målet er å tilrettelegge for videreutvikling av eksisterende nærings- industriareal.

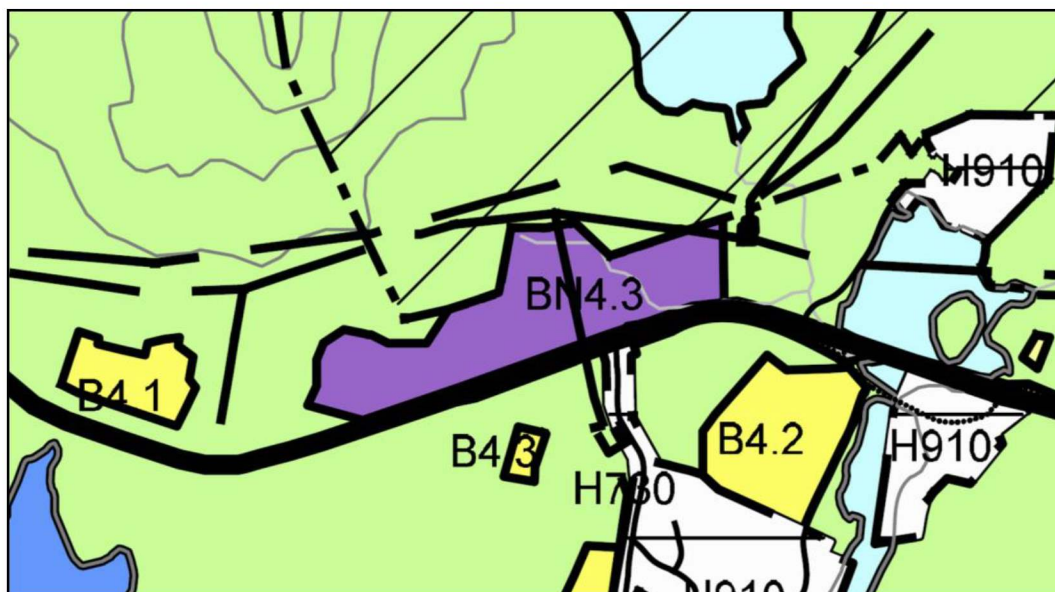
### 4. PLANPROSESSEN

Kunngjøring om igangsatt planarbeid - reguleringsplan for Rødlimyra - ble annonsert i Våganavisa 18.04.2018 og samtidig lagt på kommunens nettside. Varsel om oppstart regulering ble sendt berørte parter 18.04.2018.

### 5. GJELDENE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER

#### Kommuneplan

- Kommuneplanens arealdel av 11.12.17



*Kommuneplanens arealdel viser område for industri, BN4.3 (lilla farge)*

I gjeldende kommuneplan er området avsatt til i hovedsak industri (BN 4.3), men noe vei og LNFR-områder. Utvikling av området krever reguleringsplan.

Det fremgår av konsekvensutredning for byggeområder: Kommunestyrets intensjoner om å utvikle et næringsområde vest for Kabelvåg da områderegeringsplanen for Osan – Kabelvåg ble vedtatt den 12.12 15. Nordre del av området bør avklares mot markagrensen. Bruken av markaområdet er i dag minimal, men en fremtidig lysløype til Ørsnes kan bli lagt i utkanten av næringsområdet. På samme måte som Åviksmyra (BN5.1) kan det vurderes en parkeringsplass for ski/turgåere når området reguleres. Området BN4.3 bør reguleres før videre utbygging og ta med justeringer av markagrensen og eventuelt behov for parkering for ski/turgåere.

#### Kommunedelplaner

- Kommunedelplan for energi, klima og miljø 2010-2014, KS-025/10
- Kommunedelplan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2012-2015

#### Reguleringsplan

- Området er ikke regulert. Kommunen har gitt dispensasjon fra plankrav for oppføring av to næringsbygninger på planområdet.

#### Eventuelle temaplaner:

- Kommunens planstrategi for Vågan 2017-2020
- Kommunens folkehelseplan
- Fylkesplan kapittel 8 *Arealpolitikk i Nordland*

#### Rikspolitiske retningslinjer -

##### RPR for barn og unge:

De rikspolitiske retningslinjer og bestemmelser som skal bidra til å styrke barn og unges interesser i planleggingen setter blant annet krav til gode oppvekstforhold i nærmiljøet, samt krav til utformingen av arealer og anlegg.

- Samordnet bolig, areal og transportplanlegging, forskrift:  
RPL for samordnet bolig, areal og transportplanlegging. Forskriften skal legges til grunn for planlegging og utøvelse av myndighet etter plan- og bygningsloven i kommuner, fylkeskommuner og hos statlige myndigheter.  
Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.
- T-1497 – Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 2015.
- Regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2017-2025.
- T-1442/2016 - Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

## 6. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)

#### Beliggenhet

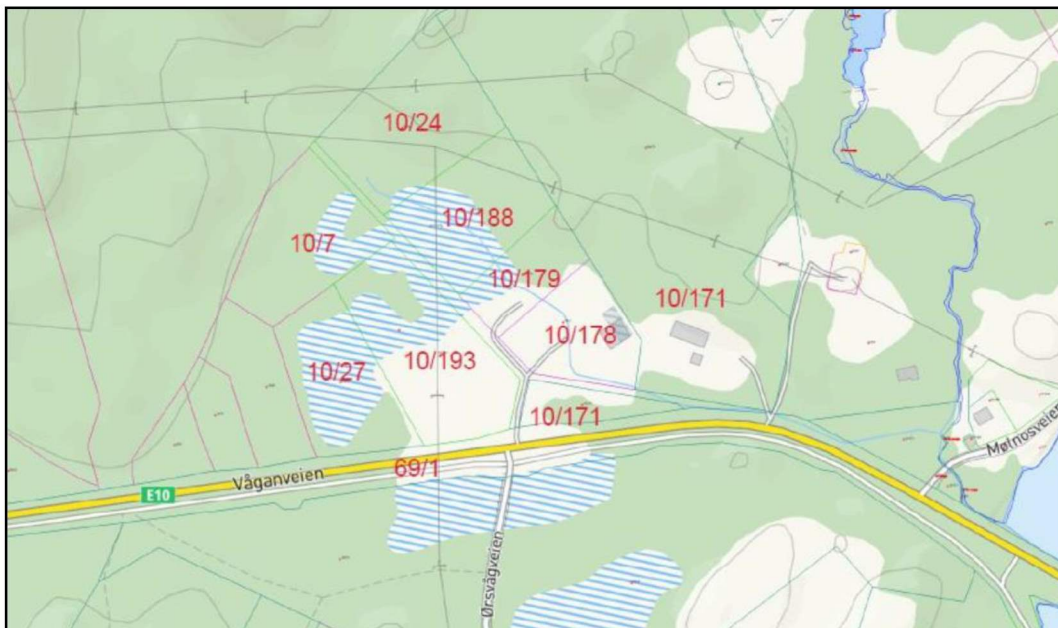
Området ligger på Rødlimyra, ca. 2 km vest for Kabelvåg sentrum. Området brukes til noe næringsvirksomhet i dag (lager), men forutsettes i kommuneplanens arealdel regulert dersom virksomheter skal videreutvikles.



Næringsområdet ligger langs E10 på Rødlimyra. Området består av delvis opparbeidet/planert industriområde og noe naturterreng uten opparbeidelse. Det er allerede etablert med to bedrifter og tillatelse for en tredje virksomhet basert på avkjørsel til utmark.



Foto som viser del av eksisterende næringsområde



Eiendomskart



*Flyfoto av planområdet*

### Avgrensning

Planområdet er ca. 78 daa og inkluderer offentlig vei, Ev. 10, i halve veiens bredde. Reguleringsplanen omfatter de private eiendommene til de 6 private grunneierne som har tatt initiativ til å regulere området. Øvrige grunneiere i nærområdet har ikke ønsket å være med. Deres eiendommer inngår dermed ikke i planforslaget. Planområdet er av den grunnen innsnevret noe i forhold til det som var vist på kartet ved kunngjøring oppstart regulering.

### Tilstøtende arealer bruk/status

Tilstøtende arealer til planområdet er ubebygde friarealer, bortsett fra et mindre industriareal bebygd med en lagerbygning/verksted og en trafo. Det er spredt boligbebyggelse og boligfelt i omegnen. Avstanden nærmeste bolig er ca. 250 meter.

### Eksisterende bebyggelse

Planområdet er bebygd med to lagerbygninger/kontor. Disse er en-etasjes bygninger med mønehøyde på ca. 5 meter.

### Topografi/landskapstrekk

Planområdet er tilnærmet flatt i den sydlige delen, men skråner opp mot nord i den nordlige delen.

### Topografi og vegetasjon

Arealets sydlige del er planert, mens den nordlige delen består av myr, gresskledd bergterreng med små og middels store løvtrær. Nord for planområdet er det klynger av løvtrær.





## ***Vegetasjon***

### Klima

Området ligger nokså skjermet til i forhold til syd- og sydvestlig vind, som er dominerende vindretninger i nærområdet. Fallvinder fra nord kan forekomme.

### Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold

Utbyggingsområdet er i hovedsak tomter for industribygg, veier og lagringsplass. Området er ikke spesielt preget av dyreliv. Iht. registrering fra Miljødirektoratet, Artsbanken, NOF m/fl.

er det ikke registrert fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse. NINA rapport er ikke utarbeidet for omhandlende planområde.

### Grønne interesser

Ikke typisk område hvor barn leker. Ikke merket som område hvor barn leker i barnetråkkregistrering foretatt av Vågan kommune i 2007. Det finnes barnehager i Kabelvåg sentrum. Det av området inngår som del i Kabelvågmarka.

### Veg og trafikkforhold

Atkomst til området skjer fra Ev. 10/Våganveien.

Opparbeidet kjørebane på Våganveien er ca. 6,5 meter, med 0,25 meter skulder på hver side.

Våganveien har gang- og sykkelvei langs sydsiden, på motsatt side av planområdet. Fartsgrensen er 80 km/t. Det fremgår ingen registrerte ulykker på dette stedet i Statens vegvesens vegdatabank.

### Støy

Dagens virksomhet relaterer noe støy fra tunge kjøretøyer, som har base i planområdet. Området er påvirket av støy fra E10.

### Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning

Bussrute går langs Våganveien, med busstopp ved avkjøringen til Ørsvågveien, på motsatt side av Våganveien. Busslommen betjener både øst- og vestgående busser. For øvrig lite relevant for formålet.



### Vann og avløp

Det er mulighet for offentlig vanntilknytning til planområdet. Offentlig avløp er anlagt fra boligfeltet på Eidet, med utløp til sjøen i ytre Mølnosen.

### Avfall

Offentlig renovasjonsordning er etablert.

### Energi

Dagens energikilde er elkraft.

### Privat og offentlig servicetilbud

Offentlige servicetilbud finnes i Kabelvåg og Svolvær. For øvrig lite relevant for formålet.

### Risiko og sårbarhet, eksisterende situasjon

<b>Faremoment</b>	<b>ja/nei</b>	<b>Kommentar</b>
Grunnforhold og risiko for skred	ja	Del av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred og steinsprang i databasen NVE Atlas.
Flom	nei	Ingen fare (NGU) overflatevann er vurdert
Kvikkleire	ja/nei	Ikke registrert (NGU), men anbefaling om grunnundersøkelse i kommuneplanen.
Tidevann	nei	Lang avstand til sjø
Luft- eller grunnforurensning	ja	Ingen dokumentasjon på forurenset luft eller grunn.
Radon	nei	Moderat til lav (NGU)
Kraftledninger gjennom eller nær området	nei	Høyspent luftspenn nær og i planområdet.
Nær lagringsplass for farlige stoffer/farlig avfall	nei	Ingen lagring av farlige stoffer i eller nær planområdet.
Eksplisjonsfare	nei	Ingen fare
Skipstrafikk/kaianlegg, flyplass	nei/ja	Ingen slike anlegg i umiddelbar nærhet, men restriksjoner mht. lufthavn.

Telefoni og fiberoptikk Dekning i området.

### Privatrettlige bindinger

Grunneiere som ikke deltar i utarbeidelse av reguleringsplanen kan måtte inngå avtale om å bekoste andel av kostnaden for utarbeidelse av reguleringsplanen ved utbyggingstiltak.

Avtalen vil imidlertid være en privatrettslig avtale som ikke omfattes av forhold i Plan- og bygningsloven.

## **7. UTREDNINGER I HENHOLD TIL FORSKRIFT OM KONSEKVENsutredninger**

Ikke aktuelt

## **8. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET**

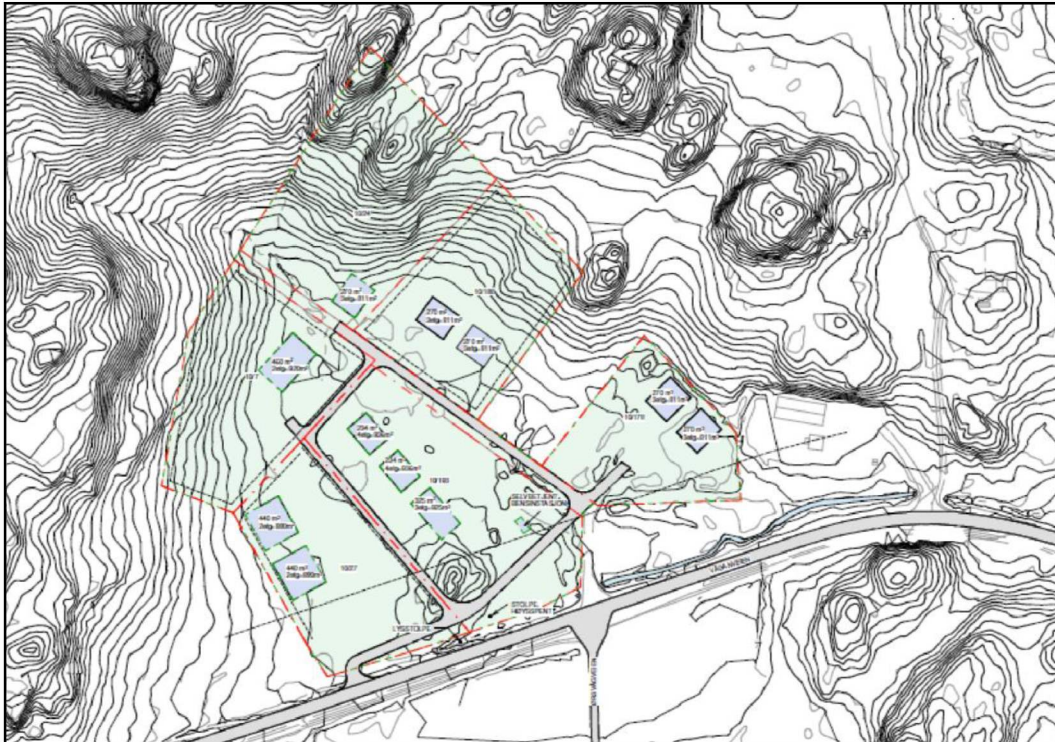
### Innledning

Reguleringsplanen skal tilrettelegge for videreutvikling av det eksisterende industriområdet og fremtidige næringsarealer. Formålet med planen er å benytte og videreutvikle området til næringsvirksomhet, fortrinnsvis småindustri, lager og tilhørende kontorer.

Næringsområdet ligger på Rødlimyra, ca. 2 km vest for Kabelvåg sentrum og ca. 6 km fra Svolvær. Området brukes til noe næringsvirksomhet i dag, alle transportrelaterte bedrifter (lager og kontor), men forutsettes regulert dersom virksomheter skal videreutvikles. Det er etablert midlertidig løsning for atkomst fra Ev. 10. Reguleringsplanen skal gi mulighet for utvikling av eksisterende bebyggelse og etablering av ny bebyggelse til næringsformål ved fastsetting av økt utnyttelse og byggehøyde, samt etablering av ny og bedre avkjørsel.

Planområdet omfattes av 6 stk. private eiendommer.

De eksisterende bedriftene har midlertidig tillatelse til bruk av dagens avkjørsel fra Ev. 10 på Rødlimyra. Statens vegvesen ønsker ikke dagens x-kryss og har stillet krav om reguleringsplan før aktiviteten i næringsområdet kan økes. Avkjørselsspørsmålet avgjøres som en del av reguleringsplanen.



*Situasjonsplan (ikke juridisk bindende)*

På 3D-modellen under er det fremstilt eksempel på mulig bebyggelse.



*Eksempel på mulig bebyggelse (ikke juridisk bindende)*



### Vurdering av alternativer

0-alternativet: Utgjør dagens situasjon, dvs. begrenset bruk av området til kontor/verksted/lager/utelager, men uten utviklingsmuligheter.

Begrenset utbyggingsalternativ: Dagens bruk med utvikling av de eksisterende bedriftene uten økt byggehøyde, dvs. byggehøyde 9 meter innenfor generell grense i plan- og bygningsloven.

Full utbygging: Bruk av området til næringsvirksomhet med inntil 15 meter byggehøyde.

«Full utbygging» er lagt til grunn i planforslaget.

### Forslagsstillers faglige begrunnelse

Det legges til rette for bebyggelse med inntil 15 meter byggehøyde, inntil 15.000 m<sup>2</sup> bruksareal (BRA). Den delen av planområdet som tenkes utviklet til næringsareal er planert på ca. kote 7. Utbyggerne ser for seg i hovedsak haller med utelager på den flate delen av planområdet. Bebyggelsen vil i hovedsak være haller/industribygg og evt. brakker. Området reguleres til friområde der hvor terreng høyden er høyere enn ca. kote 10.

En av planens intensjoner om å ta særskilt hensyn til gode estetiske løsninger og landskapsmessige tilpasninger er ivaretatt i bestemmelsene. Foreslått tiltak anses ikke å ville føre til vesentlige negative konsekvenser for topografi og landskapstrekk verken i forhold til seg selv eller i forhold til omgivelsene. Siden terrenget skråner bratt oppover i bakkant av planområdet, anses ikke 15 meter høy bebyggelse å gi negative silhuetvirkninger.

Utearealet på næringsområdet skal kunne benyttes til interne veier, parkering og utelager for utstyr knyttet til næringsbedriftene, samt lagring av masser (stein, grus, jord). For typen virksomheter vil det være behov for drivstofftanker i planområdet. Det tillates også selvbetjent bensinstasjon. Lagring av drivstoff vil foregå over bakkeplan, i tanker som er inspiserbare.

Den delen av planområdet som avsettes til næring er allerede preget av industri og inngår ikke i det sentrale turområdet i kabelvågmarka. Tiltaket legger heller ikke beslag på, eller påvirker vesentlig arealer som er avsatt til eller i bruk av barn og unge. Det mest brukte området for turgåing og ski ligger lenger nord i Kabelvågmarka, helt utenfor planområdet. Til atkomst til marka benyttes eksisterende avkjørsel til Mølnosen. I friområdet i planområdet gis det mulighet for nye stier, skiløype og evt. lysløype. Det vil derfor være mulig å legge en skiløypeløype gjennom området dersom planer om skiløype fra Kabelvåg til Ørsnes blir realisert.

Kommunen har i møtet oppstart regulering oppfordret til å vurdere en parkeringsplass for turgåere. Etter at møtet ble avholdt er det etablert en felles parkeringsplass ved avkjørselen til Mølnosen. Denne parkeringsplassen anser vi som atskillig bedre egnet til parkeringsplass for allmenn bruk enn arealet innenfor næringsområdet.

Formålsgrensene mellom samferdselsanlegg og øvrige arealer følger de private eiendomsgrensene, iht. innspill fra Statens vegvesen. Minimum skulderkant skal være 4 meter. Avstanden fra skulderkanten til de private eiendommene er i planområdet minst 7 meter. Byggegrense mot Ev. 10 settes til 50 meter.

### Reguleringsformål

#### **BEBYGGELSE OG ANLEGG (1000)**

- Næring/tjenesteyting, BKB (1824) – 37,781 daa

#### **SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (2000)**

- Kjøreveg, SKV (2011) – 3,739 daa
- Annen veggrunn – grøntareal, SVG (2019) – 1,799 daa

#### **LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT (3000)**

- Friområde, GF (3040) – 13,588 daa
- Arealene er avrundet til nærmeste 0,1 daa

#### **HENSYNSSONER**

- Frisikt, (H140\_1)

### Byggeformål

Innenfor området tillates kjøremomenter ved trafikkskoleundervisning, industribygninger, verksted, lager, vaskehall, nettstasjon, samt kontor, bygninger og konstruksjoner som er tilknyttet virksomheten. Det tillates også interne veier, parkering og utelager for anleggsmaskiner, samt lagring av masser (stein, grus, jord). Det tillates praktiske momenter ved trafikkskoleundervisning. Det tillates ikke klasserom som brukes for teoretisk undervisning i forbindelse med trafikal grunnkurs, *men tillates undervisning sammen med praktiske oppgaver.*

I BKB3 tillates etablering av selvbetjent bensinstasjon og ladestasjon for el-bil. Maksimum % BYA = 60 %. BRA skal være maks. 15.000 m<sup>2</sup> næringsbebyggelse i planområdet.

Maksimum byggehøyde begrenses til 15 meter over gjennomsnittlig planert terreng. Det tillates mindre takoppbygg for kanalføringer og tekniske installasjoner inntil 2,0 meter over den tillatte bygningshøyden.

Byggegrenser er sammenfaller med formålsgrensene der hvor ikke annet går frem.

### Restriksjonsplan for Svolvær lufthavn Helle

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

[http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhet/oppstilling og bruk av kraner](http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhet/oppstilling_og_bruk_av_kraner)

### Estetikk

Byggverk skal gis en tidsmessig og god estetisk utforming i samsvar med tiltakets funksjon og egenart, og i samspill med eksisterende bygde og naturgitte omgivelser. Byggverk skal tilpasses landskap og eksisterende bebyggelse som fremmer sammenhenger og historisk tilknytning og forståelse.

### Topografi/landskapstrekk

Sammen med søknad om rammetillatelse for bebyggelse skal det innsendes utomhusplan. Utomhusplanen skal vise terrengbehandling, vegetasjon og beplantning, belysning og andre faste installasjoner.

Utomhusplanen skal være utformet etter prinsippet om tilgjengelighet for alle.

### Klima

Ikke aktuelt for tiltaket.

### Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold

Stedlig vegetasjon i området skal beholdes, i den grad den ikke er til hinder for vedlikehold av veien og siktforhold.

### Grønne interesser

Formålene utløser ikke krav om grøntarealer.

I område avsatt til friområde kan det utføres tiltak i forbindelse med friluftaktivitet.

Eksisterende hovedturveier/stier skal bevares. Det tillates også etablering av nye stier/skiløype/lysløype.

### Kulturminner

Planområdet har ikke registrerte kulturminner.

Skulle det under bygge- og anleggsarbeid i marken komme frem gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Nordland fylkeskommune omgående, jf. lov 9.juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) §8 annet ledd.

Det forutsettes at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet, jf. kml §4 annet ledd.

Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et automatisk fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml §§ 3 og 6. Aktsomhetsplikten ved arbeider i sjø.

Dersom en i forbindelse med tiltaket skulle komme over automatisk vernet kulturminner eller funn av kulturhistorisk betydning, skal arbeidet stanses og Tromsø Museum varsles, jf. kml §8 annet ledd.

Det forutsettes at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.



### Universell utforming

Bebyggelsen/konstruksjoner og områder hvor folk ferdes skal utformes med prinsipp om tilgjengelighet for alle. Utearealer som er forbeholdt forgjengere skal utformes slik at de fungerer tilfredsstillende for alle grupper fotgjengere, inkludert bevegelseshemmede og orienteringshemmede.

Det skal i byggesaker redegjøres for hvordan universell utforming er ivaretatt.

### Veg og trafikkforhold

Parkering for bebyggelse skal opparbeides innenfor reguleringsplanens område.

Kontor skal ha 1,5 biloppstillingsplasser og 4 sykkelplasser for hver 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Industri/lager skal ha 0,75 biloppstillingsplass og 4 sykkelplasser for hver 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Minimum 10 % av p-plassene skal være tilpasset funksjonshemmede.

### Støy/støv

Støy fra virksomheten skal ved utendørs opphold ved boliger eller utenfor rom med støyfølsom bruk, i et representativt driftsdøgn, ikke overstige grenseverdier gitt i veileder T1442/2016 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging».

Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning Busslomme er etablert like ved planområdet.

### Vann og avløp

Vann og avløp tilknyttes eksisterende offentlige anlegg. Planer skal godkjennes av Vågan kommune og fremmes samtidig med rammesøknad. Overvann skal føres til terreng.

### Avfall

Gjeldende forskrifter for renovasjon skal følges. Valgt løsning skal fremgå i rammesøknad.

### Energi

Bygninger og tiltak skal oppføres med tanke på å redusere energibehov og utslipp av klimagasser. Strømforsyning skal redegjøres for i rammesøknad. Alternative energikilder skal vurderes.

### Miljøvernfarende vurderinger

Området er og vil bli preget av industri.

Før graving i områder hvor det kan være forurensning i grunnen skal det foretas en risikovurdering og eventuelle prøvetakinger. Dersom forurensning foreligger, skal tiltaksplan utarbeides og godkjennes av kommunen før igangsetting.

### Risiko og sårbarhet forbundet med planforslaget

Faremoment	ja/nei	Kommentar
Grunnforhold og risiko for skred	Nei	Ingen påvist fare. Skredrapport foreligger (Rambøll Norge)
Flom	Nei	Ingen fare (NGU) Overflatevann er fagkyndig vurdert
Kvikkleire	Nei	Ikke registrert (NGU)
Tidevann	Nei	Planområdet ligger ikke nær sjøen
Luft- eller grunnforurensning	Nei	Før graving i områder hvor det kan være forurensning i grunnen skal det foretas en risikovurdering og eventuelle prøvetakinger. Dersom forurensning foreligger, skal tiltaksplan utarbeides og godkjennes av kommunen før igangsetting.
Radon	Nei	Moderat til lav (NGU)
Kraftledninger gjennom eller nær området	Ja	Det er kraftlinjer, både jordkabler og luftspenn, i planområdet. Restriksjoner fra Lofotkraft må følges.
Nær lagringsplass for farlige stoffer/farlig avfall	Ja	For typen virksomhet vil det være behov for drivstofftanker i planområdet. Det tillates også selvbetjent bensinstasjon. Lagring av drivstoff vil foregå over bakkeplan, i tanker som er inspiserbare.
Eksplisjonsfare	Nei	Ingen fare
Skipstrafikk/kaianlegg, flyplass	Nei	Ingen slike anlegg i nærheten.

### Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgebestemmelser ivaretar atkomst, parkering, vann/avløp, avfallshåndtering og krav til utomhusarealer.

## **9. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET**

Kommunen har i oppstartmøtet for reguleringsplanen konkludert med at temaene skredfare og atkomst/kryssløsning fra Ev. 10 skal vurderes nøye og at det gjennomføres ROS-analyse. På bakgrunn av kommunens anbefaling og innspill til oppstart regulering omfatter dette kapitlet en nøye vurdering av temaene skredfare og veg- og trafikkforhold, samt ROS-analyse. De øvrige temaene er gitt en lettere vurdering/kommentar.

### Forskrift om konsekvensutredning

Planen er vurdert i forhold til forskrift for konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens § 12-3 tredje ledd jfr. § 4-2 og forskrift om konsekvensutredning. Planmyndigheten i Vågan kommune har konkludert med at planen ikke skal konsekvensutredes.

### Eksisterende reguleringsplaner

Planen anses ikke å få vesentlige negative konsekvenser for eksisterende reguleringsforhold. Kommunen har informert om boligområder som er lagt ut i arealplanen på sydsiden av Ev. 10, samt kryssutfordringer som kan komme ved Ørsvåg. Når krysset til næringsområdet på Rødlimyra flyttes vil de to veikryssene på rettstrekningen over Rødlimyra fremstå som to Tkruss.

### Eksisterende bebyggelse

Planforslaget anses ikke å få negative konsekvenser, verken for de nærmeste boligene eller eksisterende næringsbebyggelse nær Rødlimyra. Nærmeste boligene ved Mølnosen ligger ca. 240 meter fra planområdet.

### Overordnede planer og vedtak

Planforslaget anses ikke å være i konflikt med overordnet plan, dvs. kommuneplanens arealdel. Grensen for bebyggelse er flyttet noe mer inn i marka enn kommuneplanens markagrense. I kommuneplanen er grensen for industri lagt omtrent i grensen for mulig skredfarlig område. På bakgrunn av skredfarerapport som konkluderer med at det ikke er fare for skred i planområdet, er grensen mot marka heller basert på topografien og er lagt omtrent inntil kote 10, som er grensen for område som er lite hensiktsmessig å utnytte til industriformål.

### Eksisterende reguleringsplaner

Planforslaget anses ikke å være i konflikt med eksisterende reguleringsplaner, verken innenfor planområdet eller i nærheten. Planområdet er ikke regulert tidligere.

### Eksisterende bebyggelse

Bebyggelse i omegnen som vil bli sett fra planområdet består av næringsbygg/haller og brakkerigger. Planforslaget anses ikke å få konsekvenser for denne bebyggelsen.

### Topografi/landskapstrekk

Planområdet er synlig fra Ev. 10. Bebyggelsen vil få Rødlitinden som bakgrunn og det vil dermed ikke oppstå silhuettvirkninger mot himmelen.

Formen på del av landskapsrommet endres noe som følge av tiltaket. Landskapet blir noe endret i områder hvor det foretas planering for tilrettelegging for bebyggelse og utelager. Endret og ny bebyggelse og uteområde skal imidlertid utføres iht. krav til estetikk i reguleringsplanen.

En av planens intensjoner om å ta særskilt hensyn til gode estetiske løsninger og landskapsmessige tilpasninger er ivaretatt i bestemmelsene. Foreslått tiltak anses ikke å ville føre til vesentlige negative konsekvenser for topografi og landskapstrekk verken i forhold til seg selv eller i forhold til omgivelsene.

### Klima

Forslaget antas ikke å føre til endring av lokalklimatiske forhold.



### Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold

Tiltaket anses ikke å få negative konsekvenser for naturmangfold og/eller dyreliv, da det ikke er registrert sjeldne forekomster av biologisk mangfold og heller ikke truede dyrearter i planområdet.

### Grønne interesser

Området som avsettes til næring er allerede preget av industri og brukes i liten grad av turgåere. Det mest brukte området for turgåing og ski ligger lenger nord i Kabelvågmarka. Tiltaket legger ikke beslag på, eller påvirker vesentlig arealer som er avsatt til eller i bruk av barn og unge (jfr. RPR for barn og unges interesser i planleggingen). I friområdet gis det mulighet for nye stier, skiløype og evt. lysløype.

### Kulturhistorisk stedsanalyse/kulturminner

Ingen kjente kulturminner i planområdet.

### Veg og trafikkforhold

Statens vegvesen har til søknad om tidligere tiltak i planområdet uttalt at hele industriområdet bør reguleres før det tillates ytterligere utbygging i området. Det er påpekt flere trafikale utfordringer med dagens avkjørsel (plassering i forhold til kryss på motsatt side, busstopp osv. Vegvesenet mener det ikke kan tillates utvidet bruk av eksisterende avkjørsel. Den rette strekningen gjør at dette er et område hvor det foretas forbikjøringer.

Eksisterende avkjørsel til Rødlimyra sammen med T-kryss på motsatt side til Ørsvågveien har en karakter av X-kryss i dag, og en eventuell utvidet bruk av avkjørselen vil bare forsterke denne karakteren. I tillegg til dette er det busstopp og gang- og sykkelveg på motsatt side av veien fra avkjørselen. Et slikt kryss x-kryss som flyter over i busstopp og gang- og sykkelveg på en relativt sterkt trafikkert riksvei med høyt fartsnivå er ut ifra et trafiksikkerhetssyn svært, er det uttrykt.

Opparbeidet kjørebane på Våganveien er ca. 6,5 meter, med 0,25 meter skulder på hver side.

Våganveien har gang- og sykkelvei langs sydsiden, på motsatt side av planområdet. Fartsgrensen er 80 km/t. Det fremgår ingen registrerte ulykker på dette stedet i Statens vegvesens vegdatabank.

Det gjennomføres en enkel trafikkvurdering, på bakgrunn av innspill fra Statens Vegvesen.

Følgende skal inngå i trafikkvurderingen:

- Kapasitetsberegning
- Krysstype til EV 10, ikke X-kryss
- Plassering av kryss
- Ønske om felles atkomst
- Avkjørsel N100 og V121
- Ev 10 samferdselsanlegg, kjøreveg

- Formålsgrensen min. avstand skulder veg 3 meter
- I utgangspunktet 50 meters byggegrense

Atkomst til planområdet vil være via privat vei fra kryss ved Ev. 10. Krysset må flyttes, som følge av krav fra vegvesenet, for å unngå x-kryss ved Ev. 10. Det vil bli økt trafikk i vegkrysset i forhold til i dag.

Trafikk pr. døgn (fremtidig):

	Eier	Vogntog	Buss	Lastebil	Personbil	Ansatte	Bygn.type
10/193	Øveridet AS v/Geir Heimlund	2	-	3	70	-	Lager, selvbetj. drivstoffpumpe
10/27	Sandvika Camping v/Helge Normann	-	-	3	6	-	Lager
10/7	Bernt Sofus	-	-	5	5	3	Lager/ kontor/ parkering
	Eriksen						
10/24	Thea Kastro Svalheim og Salgado Alvaro Kastro	-	-	5	5	-	Lager
10/178	Rødlimyra AS v/Sveinung Johansen	-	12	-	25	8	Lager/kontor
10/188	Ørjan Edvardsen Trafikk AS	3	-	6	15	3	Lager/ kontor/ garasje
Totalt		5	12	22	126	14	

Eier av eiendommen gnr. 10 bnr. 179 ønsker ikke å være med i reguleringsplanarbeidet. Eiendommen vil dermed fremstå som uregulert, uten tilgang til avkjørsel. Utvikling av eiendommen innebærer plankrav iht. kommuneplanen. Ved evt. fremtidige planer/regulering må avkjørselen vurderes utfra de forholdene som foreligger på det tidspunktet eiendommen skal utvikles.

Trafikkvurderinger skal inneholde en beskrivelse og vurdering av trafikksikkerhet, herunder barns skolevei, trafikksituasjonen, parkering og kollektivdekning. Flaskehalser identifiseres og beskrives. Evt. annet pågående planarbeid for infrastrukturtiltak i nærområdet beskrives. Tiltakets betydning for nærliggende bebyggelse skal beskrives, herunder støyplager og trafikale konsekvenser. Tiltakets eventuelle barrierevirkning og konsekvenser for tilgjengelighet til viktige nærmiljøfunksjoner, herunder lekeplasser, butikk, naturområder og nærmiljøfunksjoner, skal vurderes. Konsekvenser av anleggstrafikk beskrives.

Denne redegjørelsen omfatter en forenklet vurdering av relevante momenter. Statens vegvesens Håndbok V713 «Trafikkberegninger» brukes som grunnlag for å beregne økt trafikk som følge av tiltaket.

#### Avgrensning av tiltaks- og influensområdet:

Influensområdet for trafikale virkninger vil variere noe i forhold til sesonger og intensiteten kan variere gjennom døgnet. Trafikken vil ha virkning på Ev. 10 i form av inn- og utkjøring gjennom kryss til Ev. 10.

#### Metode:

For å avklare hvor mye utvidet virksomhet steder tåler, skal forventet utvikling av stedet både med og uten utbyggingstiltak fremstilles. Avgjørelsesgrunnlaget vil være dagens trafikksituasjon i forhold til ny situasjon med avbøtende tiltak.

0-alternativet tilsvarer dagens situasjon og konsekvensene, uten ytterligere tiltak.

#### Dagens fysiske forhold og trafikksituasjon:

Til planområdet er det i dag etablert en avkjørsel fra Ev. 10. Etablerte bedrifter har midlertidig avkjørselstillatelse, i påvente av godkjent reguleringsplan. Dagens vei er en «anleggsvei» som må ombygges til høyere standard.



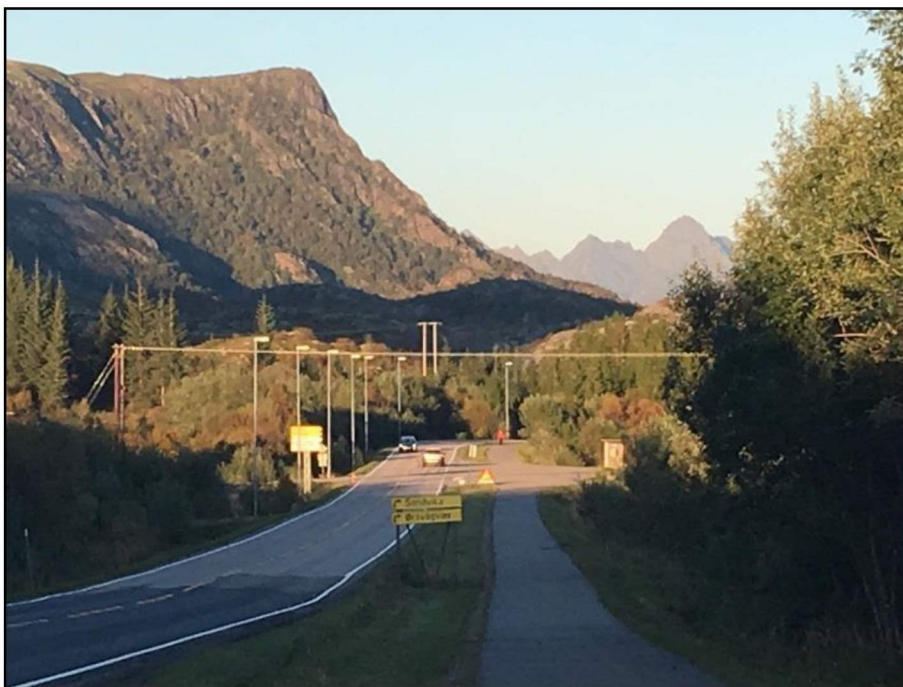
*Dagens avkjørsel*

X-krysset fra Ev. 10 forutsettes å ombygges til T-kryss og være utformet iht. vegvesenets håndbok V121, med siktkrav som gjelder ved fartsgrense 80 km/t. Privat vei fra krysset skal ha tilstrekkelig bredde for vogntog. Det planlegges vei med 5,0 meters bredde og 0,25 meter skulder på hver side.

Avkjørselen fra Ev. 10 ligger på en rett strekning. Dagens kryss må flyttes og nytt kryss må bygges til rettvinklet T-kryss.



*Flyfoto*



*Avkjørsel sett fra vest*

Trafikkmengden på Ev. 10 antas å være tilnærmet lik i begge retninger. Ev. 10 er oversiktlig, utformet som rettstrekning og uten særlig vegetasjon langs sidene.

Veien har kjørebanebredde på 6,3 meter, totalt 7,1 meter bred inklusiv skuldre. Veien har gang- og sykkelvei på sydsiden (motsatt side av avkjøringen). Det er busslomme i tilknytning til veikrysset, på sydsiden av Ev. 10. Ev. 10 har ikke gangfelt.

Det etableres parkeringsplasser i planområdet iht. krav som gjelder for typen bebyggelse.

Fartsgrensen er 80 km/t på Ev. 10.

Dagens kjøretøytrafikk i vegkrysset Rødlimyra næringsområde/Ev. 10 vil være i forbindelse med næring, i hovedsak lager/kontor/selvbetjent bensinstasjon.

I Statens vegvesens håndbok V713 er det oppgitt erfaringstall for turproduksjon.

Fremtidig trafikksituasjon, ved full utbygging:

Atkomsten går via privat kjørevei frem til næringsområdet.

Planlagt bebyggelse er lager/kontor/selvbetjent bensinstasjon.

ÅDT for Ev. 10 er 2691 biler, målt i 2017, i henhold til Norsk Vegdatabase (NVDB).

Det er i Norsk Vegdatabase (NVDB) er det i tidsrommet 1979 - 2017 registrert 7 ulykker med lettere skade og en ulykke med alvorlig skade i nærheten av krysset til Ev. 10, men ingen ulykker i krysset.

Verdi:

Utvikling av eiendommen bidrar til verdiskapning og positiv næringsutvikling. De etablerte bedriftene er veietablerte næringsaktører i kommunen, som er en viktig ressurs for regionen.

Beliggenheten av bedriften, nær sentrum av Kabelvåg og nær Ev. 10 og med gunstige transportavstander er en samfunnsmessig god lokalisering, deriblant miljømessig besparende ved at det er kort vei mellom boliger og arbeidsplasser.

Virkning/omfang:

Arbeidstid er primært 07:00–15:30, men det vil også foregå virksomhet om ettermiddager og i helgene, spesielt forbundet med bensinstasjonen og turistbussene.

Endret trafikk er estimert på grunnlag av erfaringstall og generelle beregninger for virksomhet av denne størrelsen, etter beregningsmetode etter SV håndbok V712.

I dag er omkring 2 – 4 personer engasjert med daglig tilhold i på næringsområdet. På driftsdager genererer 2 - 4 arbeidstakere 5 til 10 turer med personbil pr. dag.

For sentrumsnær industribedrift antas turproduksjon pr. døgn å være 2,5 turer pr. ansatt, dvs. gjennomsnittlig 9 turproduksjon pr. døgn. Dette inkluderer ansatte til/fra arbeid, ansattes turer i arbeidstiden, besøkende kunder, godsturer og vareleveranser. I tillegg kommer inntransport av enkelte råvarer etc.



Tallet på tunge kjøretøy er i dagens situasjon ca. 10 t/r pr. dag. Når det regnes helårsdrift (230 dager) vil antall tunge kjøretøy være ca.  $(10 \times 2 \times 230/365) = 12,6$ . Med tillegg av turproduksjon beregnet på grunnlag av antall ansatte på 9 turer pr. døgn er turproduksjonen  $(12,6 + 9,0) = 21,6$ .

[1] 0 alternativet:

Dagens ÅDT fra planområdet er 21,6 kjt.

[2] Virksomhet iht. planforslag (antatt trafikk):

Nyskapt trafikk, som følge av utbyggingen, beregnes for næringsområdet. Siden typen bedrifter på de seks eiendommene ikke er endelig avklart, benyttes et antatt antall brukere av området basert på forventet utvikling de neste 5 år. I trafikkvurderingen legges til grunn seks bedrifter på de seks eiendommene på nordsiden av Ev. 10. Trafikkbelastningen vil variere noe i forhold til sesonger. Det gjelder spesielt turistbusser og trafikk til og fra den ubetjente bensinstasjonen.

Økt trafikk i veikrysset er estimert på grunnlag av erfaringstall og generelle beregninger for virksomheter av denne størrelsen, etter beregningsmetode etter SV håndbok V713.

Tallet på tunge kjøretøy antas å øke til ca. 39 t/r pr. dag. Når det regnes helårsdrift (230 dager) vil antall tunge kjøretøy være ca.  $(39 \times 2 \times 230/365) = 49,2$ . Turproduksjon på 14 personbiler som relateres av ansatte, pluss antatt økt personbiltrafikk med 126 turer pr. døgn medfører en turproduksjon på  $(49,2 + 14 + 126) = 189,2$  kjøretøy.

[3] Full utbygging:

På næringsarealet tillates inntil 15.000 m<sup>2</sup> næringsbebyggelse. Basert på maksimum utnyttelse beregnes antall kjøretøy pr. døgn til 3,5 pr. 100 m<sup>2</sup> næringsbebyggelse, vil turproduksjonen uttrykt som ÅDT ved full utbygging være  $(3,5 \times 15.000/100 \times 230/365) = 330,8$ . Andelen tunge kjøretøy/personbiler antas i dette området å være 1,0/3,0, dvs.

#### **Oppsummering:**

**Planforslaget antas å føre til økt vegtrafikk fra ca. 21,6 til ca. 189,2 kjøretøyer pr. dag, hvorav 49,2 tunge kjøretøy og 140,0 personbiler. Av dette utgjør nyskapt trafikk 36,6 tunge kjøretøy og 131 personbiler, totalt 167,6 kjøretøy (nyskapt).**

**Ved full utbygging med inntil 15.000 m<sup>2</sup> næringsbebyggelse antas turproduksjonen å øke fra ca. 21,6 til ca. 330,8 kjøretøyer pr. dag, uttrykt som ÅDT. Av dette utgjør nyskapt trafikk 77,3 tunge kjøretøy og 231,9 personbiler, totalt 309,2 kjøretøy (nyskapt).**

Vi hevder at trafikkøkningen med om lag 167,6 kjøretøy – 309,2 kjøretøy pr. døgn ikke vil ha uakseptable konsekvenser verken for trafikkavviklingen eller den generelle trafikksikkerheten når krysset flyttes og utbedres til standart i henhold til SV Håndbok V121.

Vurdering av alternativ:

Trafikkvurderingen har vært forelagt Statens vegvesen (SV). SV har gitt følgende tilbakemelding av 19.03.19: «E10 gjennom området har dimensjoneringsklasse H1 – Nasjonal hovedveg, jf N100. Trafikkvurderingen viser at området som planlegges utbygget, gir ca. 190 kjøretøy til planområdet pr. dag. Årsdøgntrafikken på E10 er i dag ca. 2700, hastighet 80 km/t. Følgende krav i håndbok N100 (kap. D.1.4.1): «Avkjørsler med ÅDT>50 og ÅDT på primærveg> 2000 bør utformes som kryss.»

Med en trafikkmengde på 190 kjøretøy må adkomsten utformes som kryss. Krav til avstand mellom kryss er 500 meter. Ved mindre avstand enn dette må det søkes fravik fra vegnormalen. Videre stilles det også et annet krav til kryss ved nasjonal hovedveg: N100 kap. D.1.1.2 «I kryss med hovedveg bør trafikkøy (dråpeøy) anlegges i sekundærvegen.»

Som en foreløpig løsning slik at deler av næringsområdet BN4.3 kan bebyggelse og brukes, anbefaler vi at det anlegges et midlertidig kryss som trekkes lengre vest ca. 130 meter fra dagens avkjørsel. Dette vil gi bedre trafiksikkerhet da avstanden til kryss for Ørsvågvær/Sandvika vil bli større. Til denne vurderingen ligger det også til grunn at planområdet kan bli bedre utnyttet med bebyggelse. Ved å trekke avkjørselen lengre vestover unngår man evt. konflikt med høyspent- og lysstolpe.

Videre er det i trafikknottet angitt med trafikk til området ut fra antall kjøretøy hvor det er angitt lager/kontor/garasje. Før vi kan ta stilling til trafikk tallene må det fremgå hvor stor de ulike byggene er planlagt, dvs. utnyttelse av området. Foreløpig fremstår dette som vagt. I dette ligger det at vi muligens vil knytte vilkår til utnyttelse av området.

Med videre regulering/utbygging i næringsområdet BN 4.3 må det påregnes annen kryssplassering og bruken av planlagte kryss opphører.

Ut fra det som er nevnt ovenfor kan det være aktuelt å fremme fravikssøknad for avstand mellom kryss på nasjonal hovedveg. En slik fravikssøknad må være ferdig behandlet og godkjent før kommunen kan foreta egengodkjenning av reguleringsplanen. Men før vi fremmer en søknad må vi ha noe mer konkret planforslag med (utkast til) planbeskrivelse, plankart og bestemmelser.»

Å flytte avkjørselen 500 meter vil innebære avkjørsel ca. 370 meter vest for planområdet. Det søkes derfor om fravik fra vegnormalen for etablering av ny atkomst 130 meter vest for dagens avkjørsel, som vil være innenfor planområdet  
Alternativ løsning vil være å ikke utvikle næringsområdet.

Konsekvenser:

Negativ konsekvens vil være følgende:

- Økning av trafikkmengden i kryss Rødlimyra næringsområde/Ev. 10.  
Konsekvens: --

De positive konsekvensene ved tiltaket vurderes å være knyttet til

- Krysset flyttes og opparbeides til standart i henhold til SV Håndbok V121
- Samfunnmessig gevinst for kommunen. Konsekvens ++

**Oppsummering: Tiltaket vurderes å ha null konsekvens (0) i forhold til dagens situasjon (0-alternativ)**

Avbøtende tiltak:

Kryss til planområdet ved Ev. 10 flyttes og etableres som T-kryss ca. 130 meter lenger vest. Det forutsettes at krysset er opparbeidet iht. Vegvesenets håndbok V121 Veg- og gateutforming. Det anlegges trafikkøy (dråpeøy) i sekundærveien.

Støy

Avstand fra planområdet til nærmeste bolig er ca. 250 meter.

Støy fra virksomheten skal ved utendørs opphold ved boliger eller utenfor rom med støyfølsom bruk ikke overstige grenseverdier gitt i veileder T-1442/2016, tabell 3, «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» eller nyere veileder.

Dersom det etablers ny industri skal støyfaglig vurdering klarere at eksisterende boliger ikke blir belastet med ny støy utover det som tillates i veilederen for støy i arealplanlegging.

Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning Ingen økte behov som følge av planforslaget.

Vann og avløp

Vann og avløp er tilknyttet kommunale anlegg. Evt. nyanlegg tilknyttes også disse anleggene. Planforslaget anses ikke å føre til økt behov for nye offentlige installasjoner.

Det er utarbeidet en fagkyndig vurdering «Dreneringsplan Rødlimyra Kabelvåg» av Asplan viak som legges ved planforslaget. Rapporten konkluderer hva som kreves for at overfaltevann skal kunne håndteres i planområdet uten at det medfører negativ miljøpåvirkning.

Energi

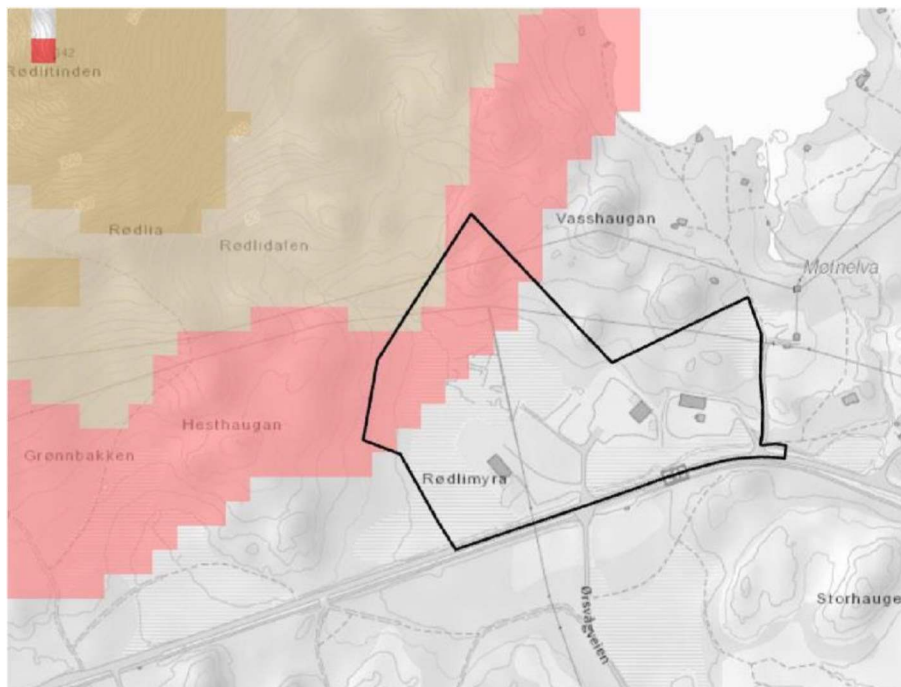
Det er ikke anlagt fjernvarmeanlegg i området og planforslaget utløser heller ikke slike behov. Alternative energikilder skal vurderes i rammesøknad.

Privat og offentlig servicetilbud

Ingen økte behov som følge av planforslaget.

### Risiko og sårbarhet Skredfare:

Del av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred og steinsprang i databasen NVE Atlas.



*Aktsomhetsområde vist med rødt*

Skredfare er utredet i rapport fra Rambøll Norge av 09.01.19. For detaljer vises det til denne. Nedenfor er det gitt et kort sammendrag av skredfarerapporten.

#### Detaljnivå og bruk av skredfarevurdering:

Skredfarevurdering utføres med en detaljeringsgrad og nøyaktighet som tilfredsstillende NVEs retningslinjer for utredning på byggesaksnivå.

Alle skredtyper er vurdert, uavhengig av avgrensningen på aktsomhetsområdene for snøskred og steinsprang. Dette for å tilfredsstillende retningslinjene.

Vurderingen legger til grunn dagens terreng og vegetasjonsforhold, og gjelder skredfare fra naturlig bratt terreng. Ved fastsettelse av faresoner for skred, vil disse gjelde over aktsomhetsområdene.

#### Gjeldende regelverk:

Krav til sikkerhet mot skred og flom er gitt i Veiledning om tekniske krav til byggverk (TEK17), som inngår i plan- og bygningsloven. Ved plassering av byggverk i skredfarlige områder er det definert tre sikkerhetsklasser for skred, inndelt etter konsekvens og største nominelle årlige sannsynlighet for skred, S1 liten, S2 middels, S3 stor.

I vurderingen av hvilken sikkerhetsklasse byggverket havner i, må det tas hensyn til både konsekvenser for liv og helse, samt økonomiske verdier. I områder som kan utsettes for flere

typer skred er det den samlede nominelle årlige sannsynligheten for skred som skal legges til grunn. For bestemmelse av sikkerhetsklasse for tiltaket vises det til beskrivende eksempler i TEK 17.

#### Områdebeskrivelse:

Rødlimyra ligger på nordsiden av Våganveien, sør-øst for Rødlitinden. Selve Rødlimyra ligger som navnet antyder i typisk flatt myrlandskap, tomten er delvis planert. Mot nord-vest går Rødlidalen slakt (1-30°) oppover mot Rødlia og bratt (30-87°) opp mot Rødlitinden. På nordsiden og vestsiden av Rødlimyra er det mindre hauger, Vasshaugan (40 moh) og Hesthaugan (50 moh).

Det er hentet klimadata og statistikk tilgjengelig i webportalen eKlima publisert av Meteorologisk institutt. Det er benyttet data fra de tre nærmeste værstasjonene Svolvær Lufthavn (85450), Svolvær (85455) og Svolvær historisk (85460).

#### Skredfarekartlegging:

Det er ikke funnet eller mottatt informasjon angående tidligere skredvurderinger i nærheten av planområdet.

Det er tre registrerte skredhendelser i databasen NVE Atlas i nærheten av planområdet (NVE, 2018). Skredhendelsene er knyttet til skavldannelser på mindre hauger sør for E10.

#### Skredfarevurdering:

Området er vurdert i forhold til jord- og flomskred, steinsprang og steinskred, samt snøskred og sørpeskred.

#### Samlet skredvurdering:

Det vurderes at sannsynligheten for at planområdet skal utsettes for skred er mindre enn 1/1000. Planområdet har tilfredsstillende sikkerhet mot skred i henhold til krav for tiltak i sikkerhetsklasse S2 gitt i TEK 17. Det er ikke nødvendig med skredsikringstiltak for å gjennomføre planarbeidet og byggetiltak som planlagt.

#### Telefoni og fiberoptikk

Ingen planlagte tiltak og heller ikke spesielt aktuelt for tiltaket.

#### Konsekvenser for næringsinteresser

Videreutvikling av eksisterende næringsområde.

#### Juridiske/økonomiske konsekvenser for kommunen

Ingen kjente.

#### Utbyggings-/opparbeidingsavtale

Ingen



## 10. UTTALELSER OG MERKNADER

Sammendrag av uttalelser og merknader med forslagstillers kommentar.

1. Sametinget	19.04.2018
2. Statens vegvesen	20.04.2018
3. Avinor	22.06.2018
4. Lofotkraft	27.04.2018
5. NVE	02.05.2018

### 1. Sametinget

- Kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda samiske kulturminner i det omsøkte området. Sametinget har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planforslaget på det nåværende tidspunkt.
- Minner om generell aktsomhetsansvar og tekst vedrørende dette bør fremgå av reguleringsbestemmelsene.
- Minner for øvrig om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredede.
- Innspillet gjelder bare Sametinget. Det vises til egen uttalelse fra Nordland fylkeskommune – Kulturminner i Nordland.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til etterretning. Innspillet er ivare tatt i reguleringsbestemmelsene.

### 2. Statens vegvesen

- Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:  
Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet 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.
- Tilknytting til riks- og fylkesvegnett:  
Det må redegjøres for den trafikkmengde/trafikkøkning planlagte utbygging vil generere sett i forhold til eksisterende utnyttelse av planområdet. Det må utredes hvilke konsekvenser dette vil få for vegnettet (kapasitetsberegninger), krysstypen til E10, planområdet og for de ulike trafikantgrupper.  
Det må vurderes hvor kryss/adkomst til E10 skal ligge. Statens vegvesen ønsker at området får en felles adkomst, og at en ikke legger opp til en X-kryss løsning på E10. Trafikkanalyser og kapasitetsberegninger vil avklare om det vil være nødvendig å knytte rekkefølgebestemmelser til denne reguleringsplanen, om ytterligere planmessige og utbyggingsmessige tiltak må gjennomføres.  
Avkjørsel/kryss skal reguleres og opparbeides i henhold til vegnormal N100 og V121.
- Regulering av riks- og fylkesveganlegg:  
Europavegen må reguleres som samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur hhv. kjøreveg, evt. kollektivholdeplass og fortau, og annen veggrunn. Formåls grensen mellom samferdselsanlegg og øvrige arealer skal følge eksisterende eiendomsgrenser, men med min. avstand til skulderkant veg på 3 meter, for å sikre arealbehov i tilknytning til snø opplag, grøfting og annet vegvedlikehold. Når

eiendomsgrensen ikke tar med seg tilhørende skjæringstopp eller fyllingsfot, må formålsgrensen utvides til å omfatte også dette arealet + 1 meter. I områder hvor grunn- og terrengforholdene er særlig vanskelige og usikre, gis det regulerte trafikkområdet bredde utover standard grenseverdier.

- Byggegrense langs veg:  
Det skal fremgå av planen hvilken byggegrense som gjelder for hvert enkelt byggeområde. Veglovens byggegrense er her 50 meter fra midtlinje veg, men annen byggegrense kan settes i reguleringsplanen.
- Trafikkareal:  
Viktig å avsette tilstrekkelig trafikkareal innenfor planområdet, herunder gode atkomstveger med tilstrekkelig bredde og funksjonelle snuplasser for kjøretøy som skal betjene området. Trafikkarealet bør utformes slik at brøytebiler, renovasjonsbiler og utrykningskjøretøy som brannbiler m.m. kan trafikkere rasjonelt og effektivt. Det bør avsettes arealer til snøopplag.  
Trafikkarealene som vegbredder, byggegrenser, siktsoner m.m. må fremgå av planen og være målsatt eller beskrevet i bestemmelsene.
- Medvirkning fra Statens vegvesen i videre planarbeid:  
Statens vegvesen har ingen ytterligere merknader på nåværende tidspunkt, men vil ved neste runde kunne gi en mer konkret uttale til et mer detaljert planforslag.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til etterretning. Innspillet er ivaretatt i reguleringsbestemmelsene.

### 3. Avinor

- Planområdet opplyses å ligge ca. 9850 – 10300 meter vest/sydvest for landingsterskel til bane 01 (fra sør) ved Svolvær lufthavn Helle.
- Planområdet er ikke berørt av høyderestriksjoner/hinderflater i restriksjonsplanen.
- Planområdet er heller ikke berørt av byggerestriksjonsflater for flynavigasjonsanleggene i byggerestriksjonskartet for Svolvær lufthavn.
- Viser til regelverk som gjelder oppstilling og bruk av kraner.

Forslagsstillers kommentar:

Fellesbestemmelse mht. regelvert som gjelder oppstilling og bruk av kraner tas inn i bestemmelsene.

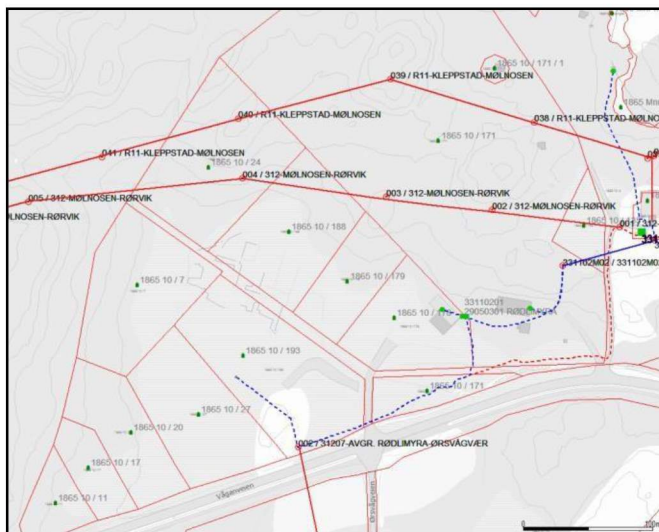
### 4. Lofotkraft

- Lofotkraft har en del nett innenfor reguleringsområdet. Dette er både 22kV linjer/kabler 66kV linje (bygging av ny 132kV som skal erstatte 66kV pågår), samt lavspennings kabler og skap. Ber om at reguleringen utføres på en slik måte at deres nettkomponenter i minst mulig grad berørt.  
Tiltakshaver har allerede fått kablet 22kV linja mot Eidet som gikk rett over området, så her må kartet for reguleringsområdet korrigeres. Det er usikkert hva som må til mhp. nettdringer for å forsyne området. Ut fra hvor stort effektbehovet blir, kan det bli nødvendig med en ny nettstasjon. Avklaring rundt dette må gjøres av tiltakshaver i samarbeid med Lofotkraft. Så fort det blir mer klarheter rundt effektbehovet, ber vi om at tiltakshaver kontakter Lofotkraft. Vi ber og så om at det settes av plass til nettstasjon sentralt i reguleringsområdet.

- I forbindelse med utbyggingen vil det bli behov for nettendringer, og vi ber tiltakshaver ta kontakt med Lofotkraft på et tidlig tidspunkt for avklaring av tekniske løsninger og kostnader.  
I forbindelse med tiltak som medfører nettendringer, benytter Lofotkraft anleggsbidrag til finansiering av endringer/utbygginger av nettet. Dette må dekkes av tiltakshaver, og alle kostnader for nettendringer vil bli tatt med i anleggsbidraget. Vedlagt er kart over området som viser Lofotkrafts nett. Vi ber om at dette ikke distribueres videre.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering.



Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering.

## 5. NVE

- Flom, erosjon og skred:  
God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom-erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggteknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.
- Vassdrag- og grunnvannstiltak:  
Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven.
- Energianlegg  
Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.
- Ved oppstart av planarbeidet anbefaler vi å bruke følgende veileder og verktøy:
  - NVEs karttjenester viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.

- NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.
- NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- NVEs sjekkliste for reguleringsplan er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på [www.nve.no/arealplan](http://www.nve.no/arealplan).
- Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til etterretning. Innspillet er ivare tatt i reguleringsbestemmelsene.

Evt. annen medvirkning

Ingen

## 11. VEDLEGG

1. Sametinget	19.04.2018
2. Statens vegvesen	20.04.2018
3. Avinor	22.06.2018
4. Lofotkraft	05.05.2018
5. NVE	02.05.2018
6. Skredfarevurdering fra Rambøll Norge	09.01.2019