

RAPPORT

MULIGHETSSTUDIE FOR GANGVEI OG PARKERING, HENNINGSVÆR

Revidert rapport 20.12.2019



INNHALDSFORTEGNELSE

3	Forord
4	Prioriterte tiltak
5	Gangvei/fortau, Engøya - Misværhola
8	Henningsværbrua
10	Engøya
15	Skata
16	Misværhola
20	Henningsværveien
21	Illustrasjon - plan
22	Illustrasjon - perspektiv
23	Registeringer og bakgrunnsdata
24	Oppsummering og kostnadsoverslag
25	Vedlegg



Oversiktskart. Kilde: kart2.asplanviak.no

FORORD

Mulighetsstudiet “Gang og sykkelvei og parkeringsløsning, Henningsvær” er utarbeidet på oppdrag fra Vågan kommune. Arbeidet med mulighetsstudien er samlet i denne rapporten, med vedlegg.

Oppdraget består i å utvikle god og trafiksikker forbindelse for myke trafikanter på strekningen Henningsvær til Engøya. Det er i arbeidet med mulighetsstudien sett på fortausløsning, med 3 meters bredde i tilknytning til eksisterende veg. I tillegg ser vi på hvordan man kan videreutvikle parkeringsløsninger på Engøya, samt Misværhola og Henningsværveien. Hvordan de ulike delområdene utvikles må sees videre på og i sammenheng for å svare på det behovet som finnes for ulik type parkering, gjennom hele året.

I arbeidet med mulighetsstudien har vi i tillegg sett på hvordan disse tiltakene også kan gi en merverdi, i form av økt opplevelsesverdi og positiv effekt på landskaps- og stedsmiljø.

Asplan Viak, ved Eleanor Clark, har tidligere utarbeidet en trafikkanalyse for Henningsvær på oppdrag fra Vågan kommune. Mulighetsstudiet bygger på den innhenting av informasjon som ble gjort i dette oppdraget. Det ble blant annet utført folkemøter med ide-workshop hvor parkering var et sentralt tema. I trafikkanalysen ble det konkludert med at det ikke bør legges til rette for parkering for besøkende i fiskeværet, med Misværhola som siste tilgjengelige parkeringsplass for tilreisende.

Den 5. november befarte vi prosjektområdet sammen med representant for oppdragsgiver, med særlig fokus på det regulerte parkeringsområdet på Engøya, steinbruddet på Engøya, Skata og Misværhola. Disse områdene har vi sett nærmere på, i tillegg til Henningsværveien fram mot Kaviarfabrikken. For hvert av områdene er det gjort en vurdering og gitt en anbefaling av tiltak.

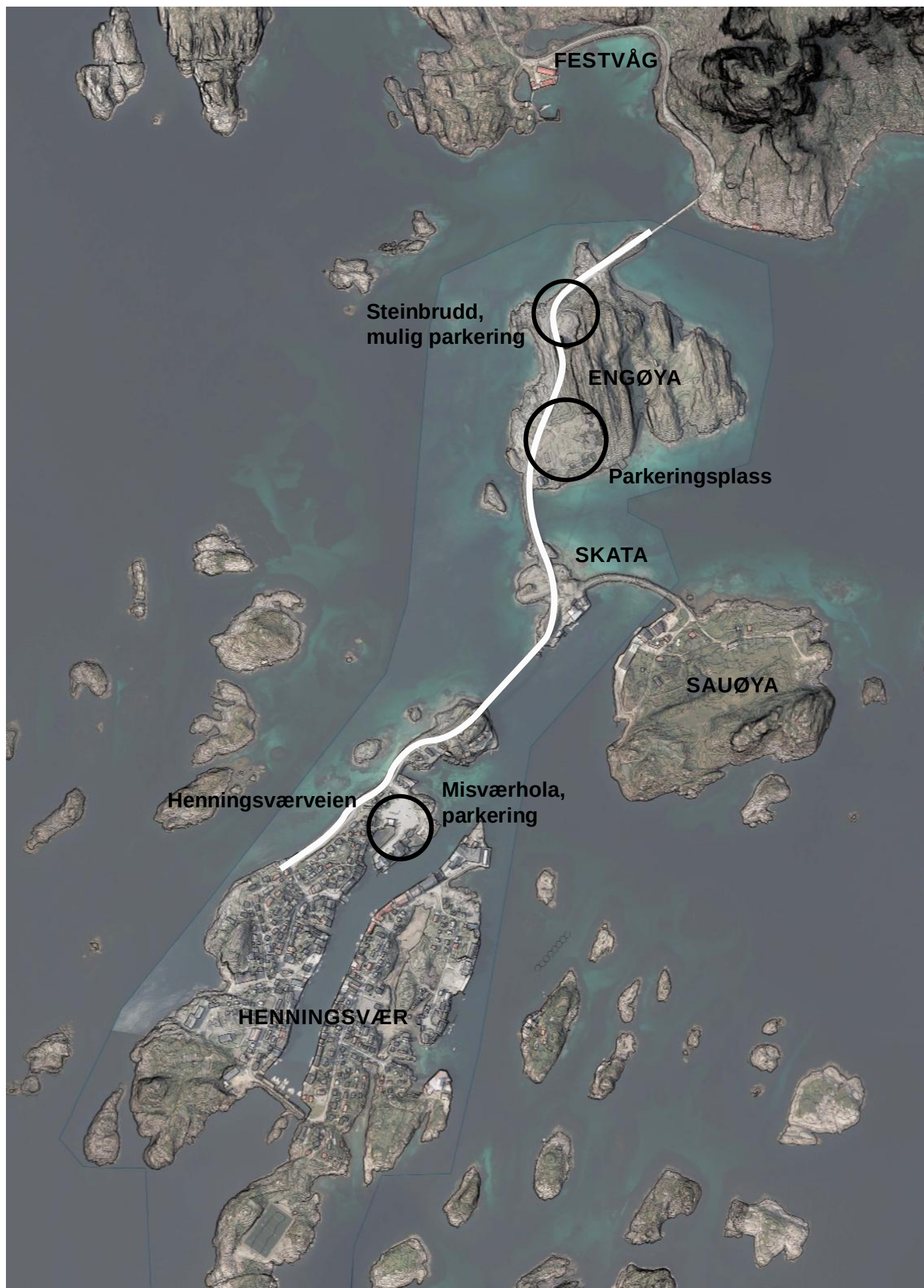
Oppdragsinfo:

Kontaktperson hos Vågan kommune: Alf Kenneth Johanssen
Asplan Viaks oppdragsleder: Rakel Fredriksen, Landskapsarkitekt MNLA
Fagansvarlig Landskap: Lars Danielsson
Medarbeider Landskap: Madhulika Ringe, MNLA
Fagansvarlig Samferdsel: Thomas Odams

Fagressurs, Trafikkplanlegging: Eleanor Clark
Fagressurs, Kulturminner: Astrid Storøy
Fagressurs, Konstruksjonsteknikk: Stein Rydningen

Anslag: Rolf Hillesøy
Kvalitetssikrer: Ann-Kjersti Johnsen, Landskapsarkitekt MNLA





PRIORITERTE TILTAK

Etter befaring og møte med oppdragsgiver har vi fått forståelse av at gang- og sykkelvegforbindelse mellom Engøya og Misværhola bør være oppdragets høyeste prioritet. Brukstillatelse av regulert parkeringsplass på Engøya avhenger av trafiksikker gangforbindelse for gående og syklende. Eksisterende innfartsveg til været er smal og uten egen gangvei, med unntak fra det oppbrutte og smale fortauet på brua. Optimaliserte kjøre- og snumuligheter på parkeringsplassen i Misværhola gis også høy prioritet i oppdraget. Parkeringsmuligheter på Engøya sammen med parkeringsplassen i Misværhola, vurderes å være en nøkkel for å dempe parkering- og kjørepress i selve været.

Videre er det sett på hvordan det regulerte parkeringsområdet på Engøya kan utformes på best mulig måte. Forslag til utforming av parkeringsplass på Engøya tar hensyn til Statens vegvesens pågående planer om et fotostopp. Disse to prosjektene må sees i sammenheng. På befaringa ble det også diskutert hvordan steinbruddet kan tas med og utnyttes til parkering (feks bobil-parkering), noe som drøftes i rapporten. Parkering- og snumulighet langs Henningsværveien er vurdert og beskrevet.

Av befarte områder mener vi at Skata er minst egnet for tilrettelegging for parkeringsplass, da dette vil kreve store terrenginngrep og være til hinder for annen næringsutnytting av den aktuelle tomt.

GANGVEI / FORTAU - EKSISTERENDE SITUASJON

I dag mangler det trafikkssikker gangvegforbindelse på strekningen mellom Henningsvær og Engøya. Gående og syklende er henvist til vegkantene av den smale og noe uoversiktelige vegen på strekningen. I høysesong for turismen er det stor pågang av bobiler, busser og personbiler, som skal oppta det samme vegrommet som myke trafikanter. I høysesong for lofotfisket er det i tillegg et stort antall trailere som skal til og fra Henningsvær. Vegen fra fiskeværer til Engøya er i tillegg mye brukt av de lokale som har Engøya og Festvåggtinden som viktige friluftsområder.

På Engøya er det regulert et areal for parkeringsplass. For at det skal kunne gis brukstillatelse for det regulerte området, må gangveien til Henningsvær på plass.

Dagens veg har en bredde på ca 6 meter. Mellom Engøya og Skata ligger vegen på sjøfylling, mens Henningsværbrua forbinder Skata med Hanekammen og selve været. Deler av brua har i dag et smalt fortau. Fra Misværhola finnes det alternativer til Henningsværveien som mer trafikkssikre forbindelser til sentrum av Henningsvær.

FORUTSETNINGER

Fortau langs eksisterende veglinje regnes som det mest realistiske alternativ for gangvei mellom Henningsvær og Engøya. En bredde på 3 meter vil være ihht håndbøkene og gi mulighet for effektiv maskinell brøyting på vinterstid. For å utvide vegen for å gi tilstrekkelig bredde til fortau må eksisterende sjøfyllinger mellom Engøya og Skata, samt langs Henningsværveien utvides.

I forbindelse med mulighetsstudien er det gjort et skisseprosjekt hvor fortau med 3 meter ligger til grunn. Alle nye fyllinger er vist som vegskråninger med helning 1:2. Det er i dette arbeidet ikke sett nærmere på hvor man av hensyn til feks erverv kunne se på støttemur som alternativ til arealkrevende fyllinger.

Det er vist en anbefalt løsning for fortau fra Engøysundbrua og frem til Kaviarfabrikken i Henningsvær.



Dronefoto. Kilde: google.com/maps - Thijs Bekke



Foto fra befaring

GANGVEI / FORTAU - VURDERINGER

Det har i arbeidet med mulighetsstudien blitt vurdert to ulike alternativer til plassering av fortau; et alternativ på vestsida av fylkesvegen og et alternativ på østsiden. I begge alternativene er 3 meter bredt fortau lagt til grunn.

Fordeler ved “Vestre alternativ”:

- Nærhet til sjøen, utsikten og opplevelsen av det store landskapsrommet i vest.
- Relativt få konfliktpunkter: erverv, nærhet til eksisterende bygg, krysninger av avkjørsler, lett å utvide fylling mot sjø
- Kan forlenges langs sjøen helt mot Kaviarfabrikken.
- Potensiale til å gjøre fortau/gangvei til en kvalitet og til oppgradering av Henningsværveien

Ulemper “Vestre alternativ”:

- Værutsatt. I dag problemer med utvasking av vegen på vestsida.
- Krysninger av fylkesvegen: Må etablere krysningspunkter over hovedveien både ved parkeringsplass på Engøya og ved krysset inn til Misværhola.
- Eksisterende “fortau” på brua ligger på østsiden, og det vil derfor være behov for en utvidelse av dagens brukonstruksjon for å gi plass til trafikksikker gangforbindelse over brua, evt separat gangbru.
- Erverv av privat grunn på Skata.

Fordeler ved “Østre alternativ”:

- Fortau vil ligge på samme side av veien som parkeringsplass(er) på Engøya og Misværhola, og dermed ikke kreve kryssing av fylkesveien.
- Eksisterende fortau på brukonstruksjonen ligger på østsiden, og kan benyttes som en “minimumsløsning” for trafikksikring av gangtrafikk over brua.
- Mindre værutsatt

Ulemper ved “Østre alternativ”:

- Konflikter med eksisterende situasjon: Privatbolig på Engøya, avkjørsel og bebyggelse på Skata, 4 avkjørsler og bebyggelse mellom bro og Misværhola.
- Kommer nærmere fredningsgrensa satt for Henningsvær
- Kan gi opplevelse av å gå på “feil side” av vegen. Det kan antas at besøkende vil ta sjansen på å krysse over veien, selv om det ikke er tilrettelagt for kryssing eller fotostopp på vestsida av fylkesveien.
- Dersom fortauet forlenges langs Henningsværveien mot Fac Tory, må veien utvides mot sjøen - her er det naturlig at gangveien ligger på sjøsiden.

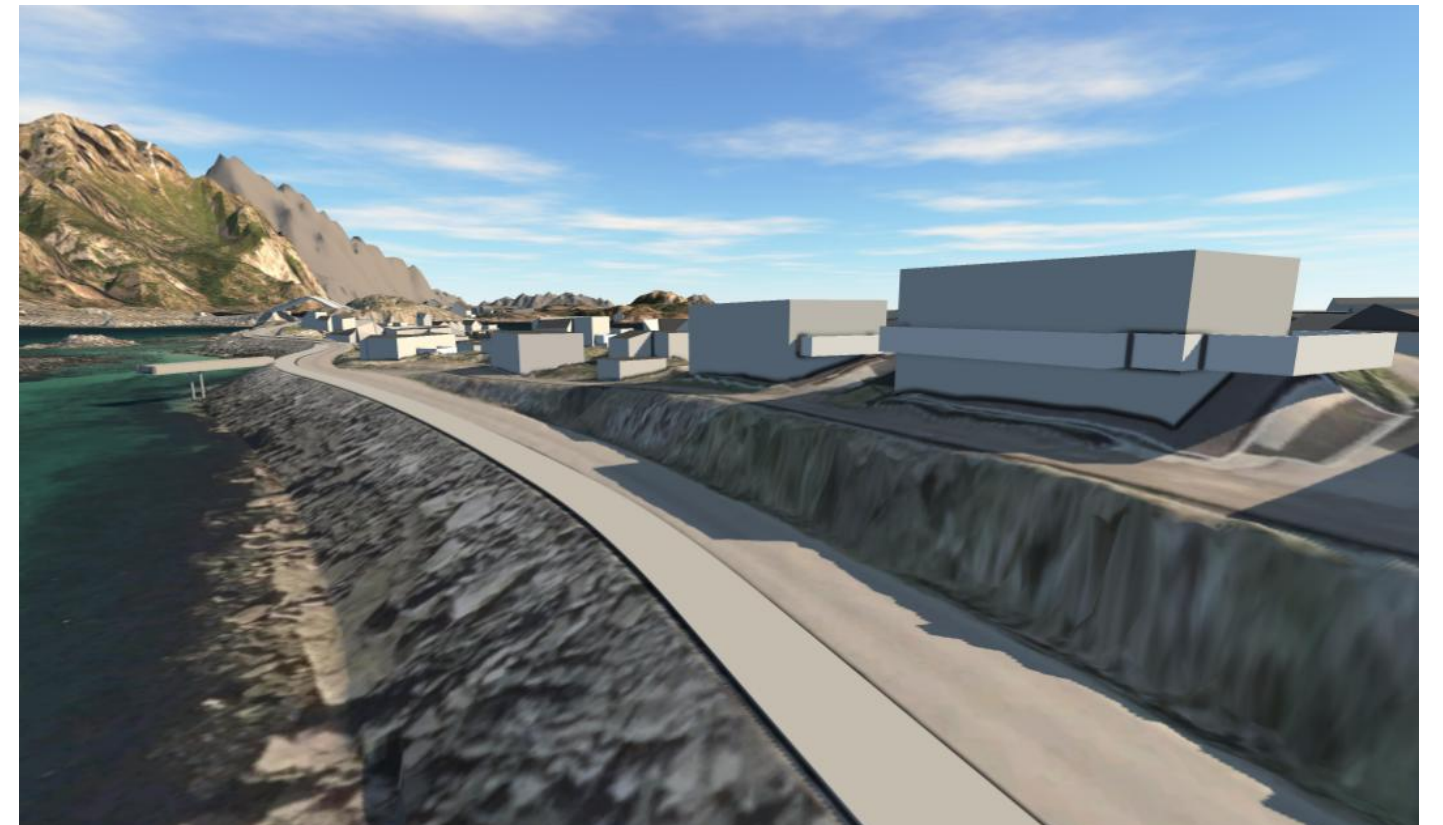
Anbefalt løsning:

I samråd med Vågan kommune har vi kommet frem til at det “Østre alternativ” vil være det beste, da det gir færre krysninger av veg i forhold til plassering av parkeringsplassene og at østsida er mindre værutsatt. Etter Misværhola anbefaler vi imidlertid at fortau legges på sjøsida av eksisterende veg, og at det legges inn gangfelt etter innkjøringa til Misværhola. Denne løsningen er lagt til grunn for utarbeidelse av kostnadsoverslaget (vedlegg 6).

Tegning viser anbefalt løsning, “Østre alternativ” med krysning etter Misværhola.



3D-VISUALISERINGER AV ANBEFALT FORTAUSLØSNING



HENNINGSVÆRBURA

EKSISTERENDE FORTAU PÅ BRUKONSTRUKSJON

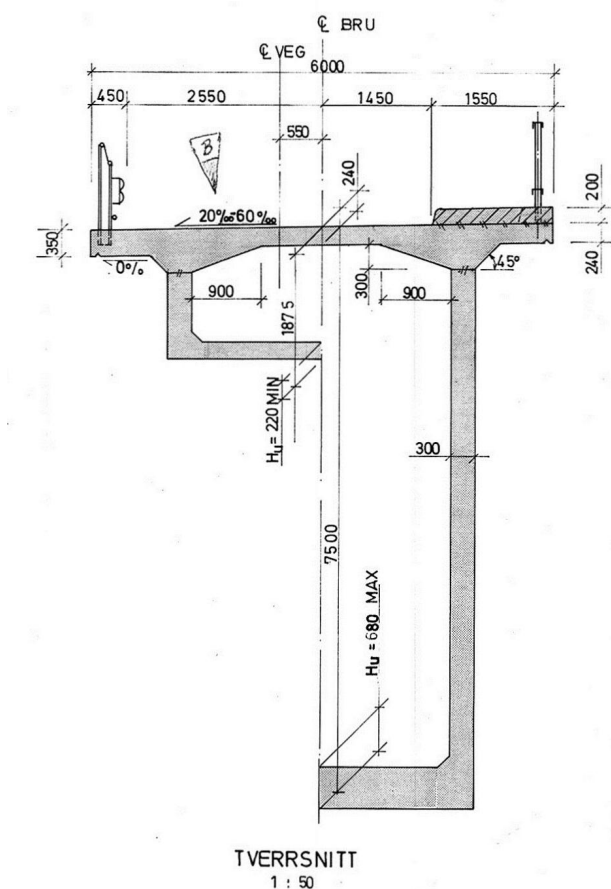
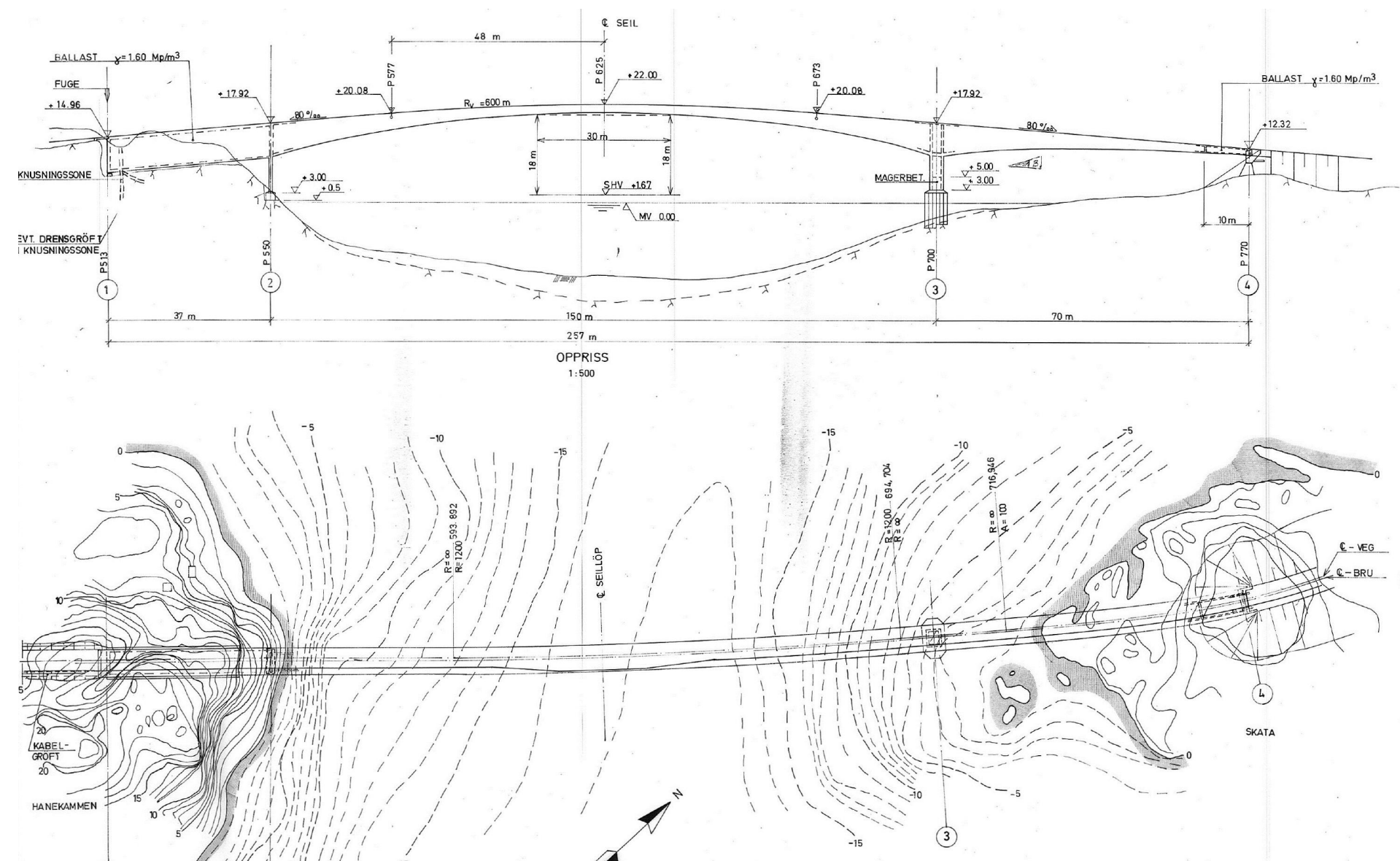
Henningsværbrua er i dag en barriere for sammenhengende gangvei/fortau fra Engøya til Henningsvær. Det er opparbeidet fortau, med fri bredde < 1,5m, på deler av brua. Midt på brua er det i dag møteplass for biler, og her opphører fortau til fordel for vegbane. Myke trafikanter henvises til å bevege seg i kjøresonen. Ytterligere brukskonflikt oppstår når besøkende stopper på brua for å fiske, ta bilder etc. Dagens løsning er ikke universelt utformet: fortauet mangler tilstrekkelig bredde, og vis- kanten på fortauet er opp til 20 cm høy, uten trillbar overgangssone. I tillegg har brua 8% stigning på det bratteste, noe som ikke er ihht kravene for universell utforming. Per i dag gjøres lite eller ingen vinterdrifting av fortauet.

Tegning under viser eksisterende bru-konstruksjon, utarbeidet av Aas Jacobsen.

I det videre arbeidet undersøkes det hvilke muligheter som finnes for å utvide bredde på bru for å gi rom til sammenhengende fortau på øst eller vest-sida av brua.



Kilde : Google Maps/ streetview



7/11-80
S. Aas Jacobsen
Erik L. Li

ANBEFALT LØSNING FORTAU PÅ BRUKONSTRUKSJON

Vår anbefaling er å bygge et påheng på brukonstruksjon som gir tilstrekkelig bredde for egen og sammenhengende gangsone, som er ihht til statens vegvesens håndbøker. Ny bredde på denne gangsonen bør være 3 meter fri bredde, som vil gjøre det mulig å utføre snørydding maskinelt. Denne løsningen vil imidlertid ikke kunne gi en universelt utformet gangforbindelse, pga helning i lengderetning.

Aas Jacobsen utførte i 2002 en overordnet vurdering på muligheten for utvidelse av Henningsvær bru, for bygging av tofelts kjørebru med lett påhengt gangbane i stål. Konklusjonen av denne undersøkelsen var at det ser ut til å være mulig å bygge om Henningsvær bru uten omfattende forsterkninger av denne. Eksisterende betongfortau fjernes, da overflødig betong på fortauet har en høyere egenvekt enn hva en påhengt stålkonstruksjon vil ha. Det ble presisert at det må utføres et detaljprosjekt med nye beregninger for å gi endelige svar på hvordan dette kan utføres.

Det er løsningen med påhengt stålkonstruksjon som kan gi 3 meters gangbredde som ligger til grunn i vedlagte kostnadsvurdering (se vedlegg 6)

SIGNALANLEGG

I dag er kjørende trafikk over Henningsværbrua signalregulering. Vegstrekningen mellom Henningsvær og Skata har bare en kjørebane og et smalt fortau. Den signalregulerte strekningen er på ca 300m og regulerer slik at trafikken kjører i kun en retning om gangen. Tidvise svakheter i det eksisterende signalanlegget fører til at møteplassen midt på brua er en nødvendighet for å gi rom for passerende trafikk.

I forbindelse med arbeidet med mulighetsstudiet har vi på spørsmål fra Vågan kommune sett overordnet på muligheten for å forlenge dagens signalregulerte strekning, fra Henningsværbrua og til Engøya. Denne strekningen ville vært omtrent dobbel lengde ift dagens regulerte strekning. Med kun en kjørebane er det tenkt at resterende areal kunne benyttes av myke trafikanter, for å unngå utvidelsen av dagens trasé og ytterligere utfylling i sjøen.

Det er gjort en overordnet vurdering av denne problemstillingen, som konkluderer med at forlengelse av strekning er mulig, men ikke anbefalt. Omløpstid vil dobles, til opp mot 2 minutter og tømmeiden er helt på grensen av hva som kan anbefales. Den store utfordringa er syklist: Vurderinga viser at det er kun mulig å signalregulere vegstrekningen mellom Engøya og Henningsvær om det samtidig etableres et adskilt tilbud for syklist, og sykling i kjørebane er forbudt. Om sykling tillates i kjørebane blir tømmeiden for strekningen på rundt 120 sekunder, mens håndbøkene fraråder tømmeidder på over 50 sekunder.

Det bør også tas i betraktning hvordan innføring av økt signalstrekning og økt ventetid vil oppleves for fastboende og daglige brukere av vegstrekninga. Se også vedlagt notat om signalanlegg (vedlegg 5).



ENGØYA - EKSISTERENDE SITUASJON

S - Steinbrudd

Usikret brudd som fremstår som et sår i landskapet

Er det mulig å tenke fremtidig parkeringsplass eller bobilcamp her?

Vanskelig å få til godkjent avkjørsel pga fjellknaus i sørenden av steinbrudd som hindrer sikt.

P - Parkering

Midlertidig tilrettelagt parkering, hvor reguleringsprosess utført. Plassen er ikke ferdig opparbeidet. Statens Vegvesen har kjøpt grunn og har utarbeidet et konkurransegrunnlag for "fotostopp", inntil og dels innenfor det regulerede området. Er pr idag Ikke godkjent for bruk pga manglende gangvei inn til Henningsvær sentrum.

Steinbrudd



Parkering



ENGØYA - PÅGÅENDE OG EKSISTERENDE PLANER

Reguleringsplan 260 Engøya, 02.11.17.

Reguleringsplan for område hvor dagens midlertidige parkeringsplass befinner seg.

Grått område er avsatt til *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*, se Statens vegvesen - Fotostopp.

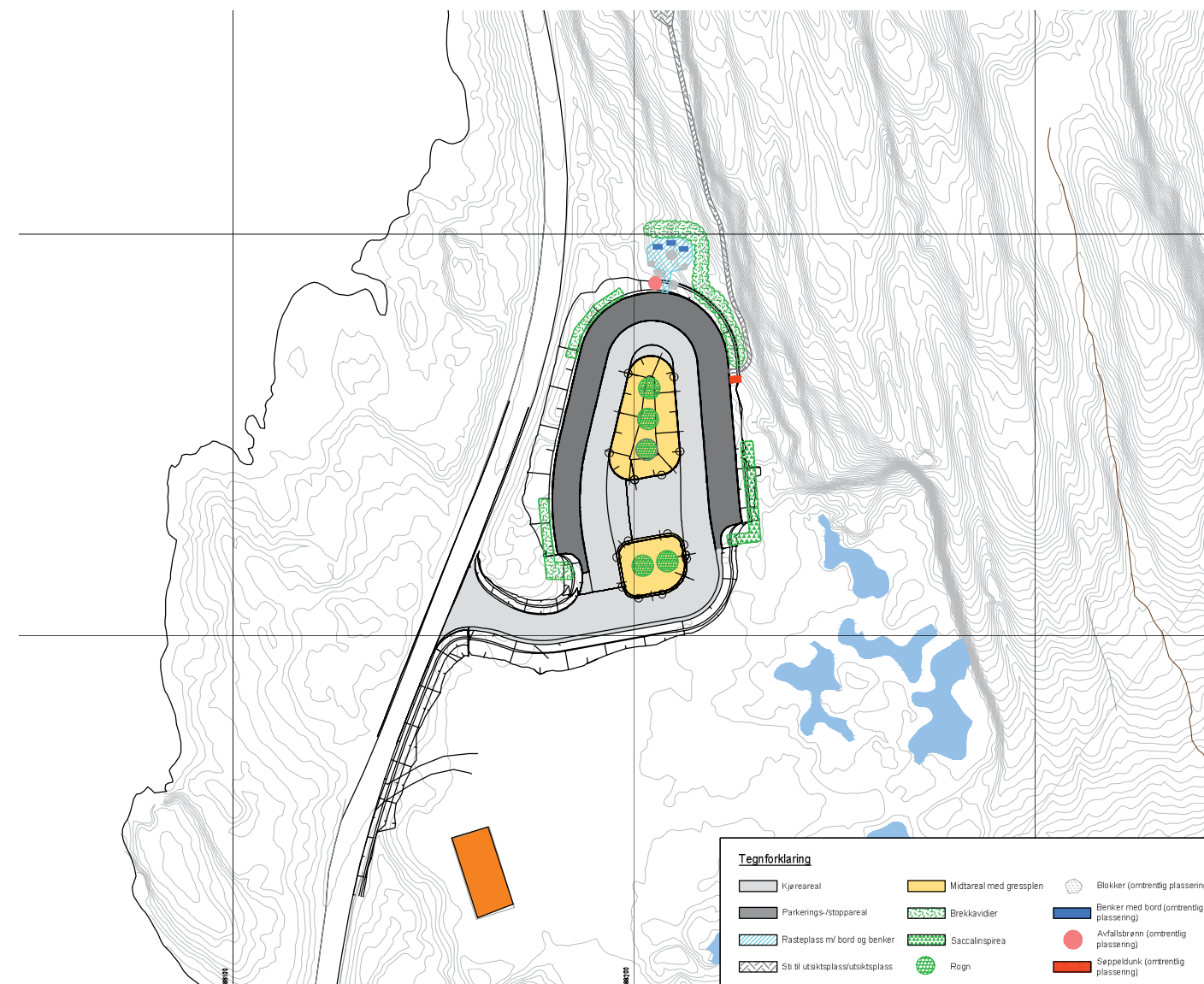
Legger føringer for plassering av eventuelle bygg, hensynssone mot sundet for å redusere fjernvirkninger.

Statens vegvesen, Fotostopp

Planlagt av Statens vegvesen. Entreprenør kontrahert og arbeid skal etter planen utføres våren 2020.

Ugunstig med tanke på sammenkobling av parkeringsareal med steinbrudd (mulig løsning diskutert på befarings/ oppstartsmøte.)

STATENS VEGVESEN, FOTOSTOPP



GJELDENDE REGULERINGSPLAN



ENGØYA - STEINBRUDD

Vurdering

Nord på Engøya står et usikret steinbrudd. Det er gjort en undersøkelse av hvordan fjellknausen mellom steinbruddet og regulert parkeringsplass kan tas ned og hvilke muligheter dette gir:

Fordeler

- Vil kunne gi kortreist fyllmasse for utvidelse av vegkonstruksjon og fortau
- Bearbeiding/ opprydding i det som oppleves som et sår i dagens landskap.
- Frigjør ytterligere areal som kan benyttes til parkering, feks bobilparkering.
- Økt trafiksikkerhet med bedre sikt
- Åpner opp og bedrer siktforhold, og utsikten:
 - Fra nord - bedre utsyn mot Henningsvær.
 - Fra sør - bedre kontakt med fjell og landskap

Ulemper

- Utvidet fjellskjæring sørover som må bearbeides.

Anbefalt løsning

Det anbefales at bruddet sikres og istandsettes. Dette både av hensyn til sikkerheten for brukere i et populært friluftsområde, men også som avbøtende tiltak mtp de forringede visuelle kvaliteter. Ved å ta ned knausen mellom steinbruddet i nord og "Fotostopp" ved regulert parkeringsplass åpner det seg opp noen muligheter: Forbedrede siktforhold gjør at arealet i steinbruddet i fremtida kan nyttegjøres til for eksempel parkering. I tillegg kan det gi fyllmasser som kan nyttegjøres i utvidet sjøfylling for bygging av fortau. I anslaget er dette tatt med som premiss, og et uttak på 16000 m³ fjell er tatt inn i kostnadsvurderinga.

3D-modellbilder som viser eksisterende situasjon og de visuelle virkningene av ta ned fjellknausen mellom steinbruddet i nord og regulert parkeringsplass.

Eksisterende situasjon



Mulig situasjon



ENGØYA - ANBEFALT LØSNING

Forutsetninger og overordnede føringer

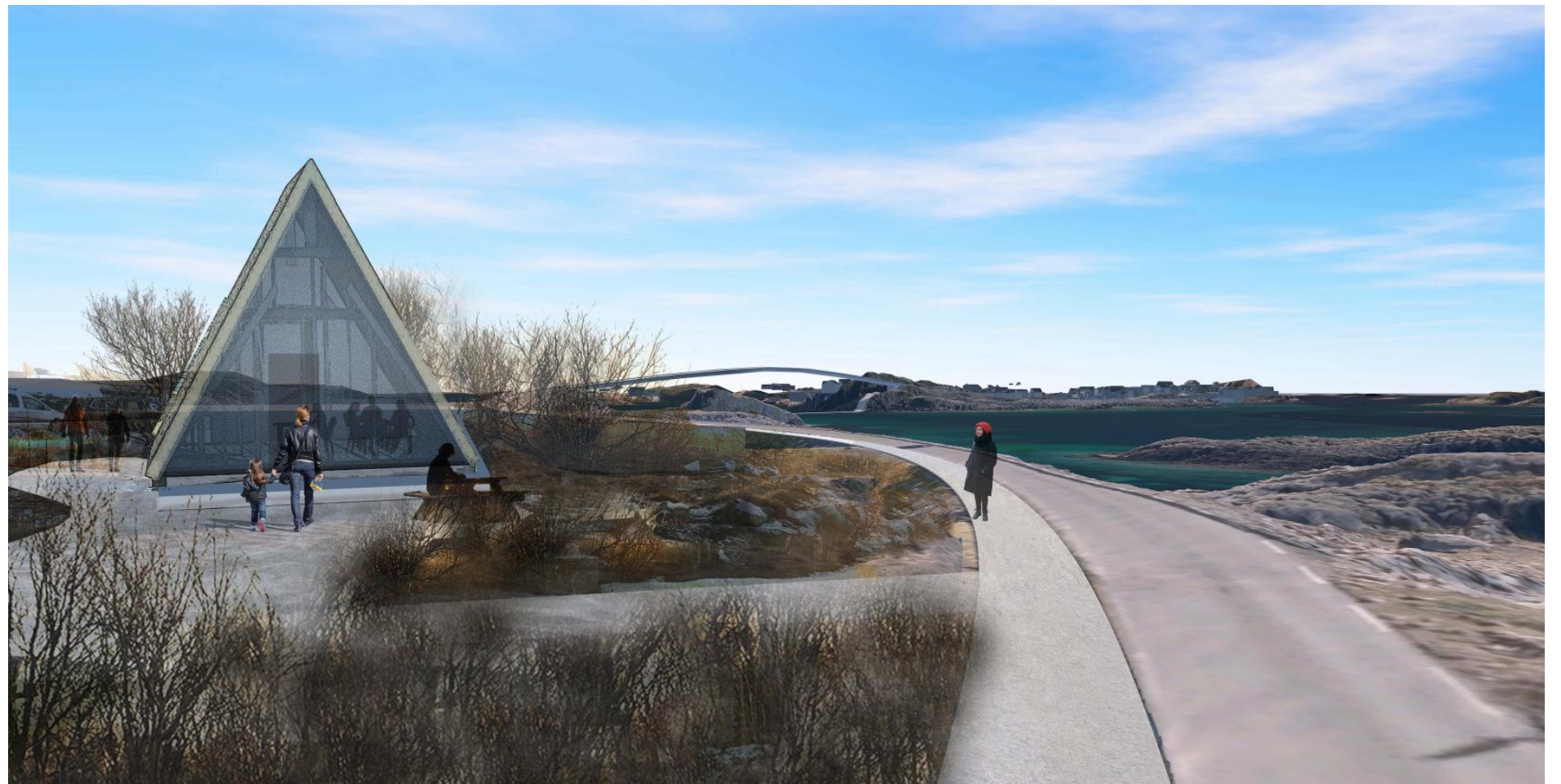
- Ta vare på viktige eksisterende landskapskvaliteter på stedet, som for eksempel lokal og natulig vegetasjon
- Eksisterende steinbrudd ryddes opp og sikres
- De nye planene må ta hensyn til, men må ikke la seg begrense av, Statens vegvesens planlagte "Fotostopp".
- For at parkeringsplassen skal kunne tas i bruk, bruk må gangvei til Henningsvær etableres

Behov parkering

- Det må etableres en åpen og fleksibel parkeringsløsning som fungerer gjennom hele året, med ulik behov for parkering: Mye buss og bobiltrafikk i sommerhalvåret, trailertrafikk under lofotfisket.
- Kort- og langtidsparkering for bobil.
- Servicebygg med toaletter
- Tømmestasjon for bobil
- Bussparkering

Anbefalt løsning

- Asfaltflata brytes opp av grønne rabatter og felt med armerte gressdekker. Dette gir permeable dekker hvor overvann kan renne ned i grunnen.
- Servicebygg og tømmestasjon for bobil legges i bakkant av parkeringsplassen, mot fjellskjæringa.
- Eksisterende betongfundament foreslås gjenbrukt til informasjonspunkt, som inviterer til og markerer parkeringsplassen





SKATA - VURDERT LØSNING

Bakgrunn

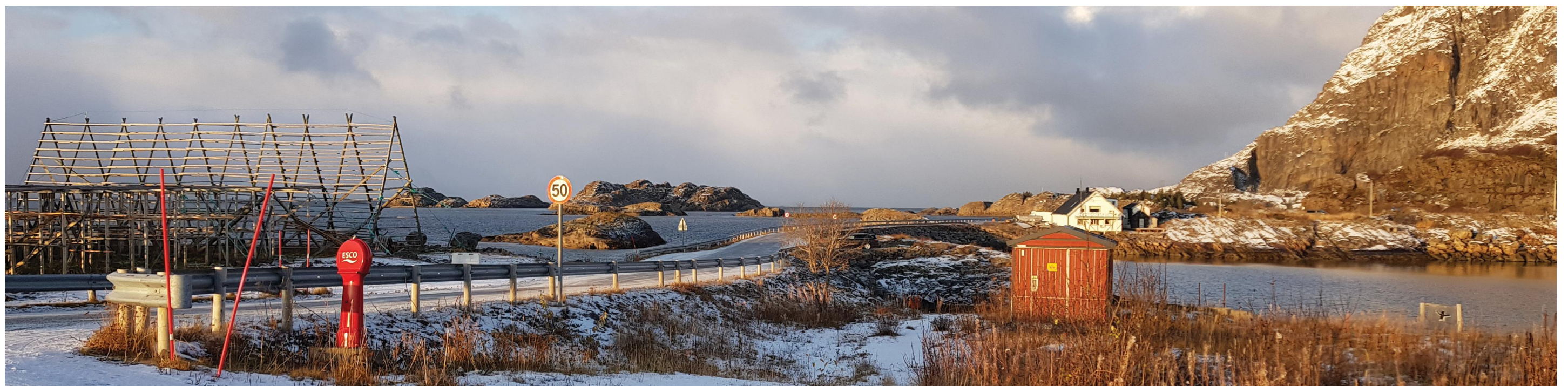
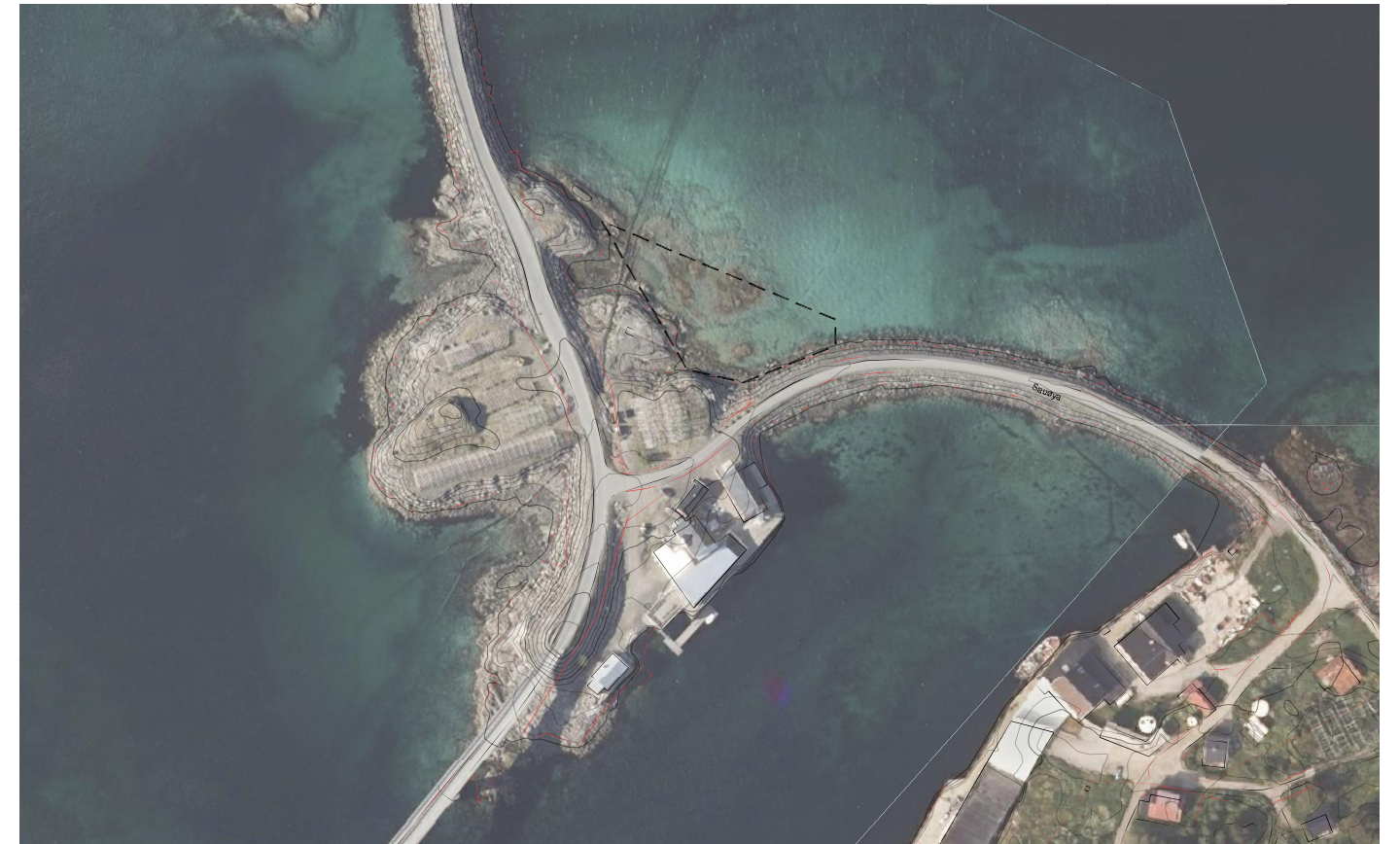
- Vågan kommune er i dialog med grunneiere rundt arealene øst for fylkesvegen på Skata.
- Vil kunne gi et areal på 4-5 Daa som kan utnyttes som parkering i kortere gangavstand til Henningsvær enn Engøya.
- Kan være aktuelt område for småbåthavn i fremtida.

Vurderinger

- For å gi areal til effektiv parkeringsplass må gjøres en relativt stor utfyllingsjobb i sundet, med behov for fyllmasser.
- Skata er i dag i bruk til næringsformål og det tørkes fisk på hjellene. Hjellene er en identitetsmarkør for Skata og Henningsvær.
- Vannledninger og høyspentkabel i sjø må hensyntas.

Anbefalt løsning

- Parkeringsplass på Skata har ikke blitt gitt prioritet i mulighetsstudien. Fyllmasser fra Engøya foreslås benyttet til utvidelse av veg og bygging av fortau.
- Videre foreslås det at det i første omgang fokuseres på å optimalisere funksjon og utforming av parkeringsplassene i Misværhola og på Engøya



MISVÆRHOLA - EKSISTERENDE SITUASJON

1 - Logistikk

Turistbusser og bobiler som besøker Henningsvær kan kjøre til Misværhola, men ønskes ikke lenger inn mot sentrum av Henningsvær. Dersom det ikke er ledig parkeringsplass her må de snu og parkere på Engøya. For turistbusser er det behov for av- og påstigning av turister ved Misværhola. Personbiler kan parkere i Misværhola så fremt det er plass, eller henvises til å parkere på Engøya.

2 - Parkeringsplass

Dagens parkeringsplass er utflytende, uorganisert og tar lite eller ingen hensyn til myke trafikanter og de stedlige kvaliteter.

3 - Info

Bygningen som rommer turistinfo, toalett og rorbu har høy arkitektonisk kvalitet og er et naturlig fokuspunkt for informasjon og etablering av øvrige fasiliteter. Besøkende vil naturlig bevege seg forbi her før de går videre inn til sentrum, pkt 4 - kobling parkering/sentrum.

4 - Byrom

Flate som i dag benyttes til parkering. Utflytende plass som har potensiale for videreutvikling som byrom og knutepunkt. Dette området har private grunneiere og eventuell videre utvikling må derfor skje i samarbeid med grunneiere.

5 - Kulturhistorikk

Eldste rorbu i Henningsvær står på Store Hjellskjæret. Viktig å ta vare på landskapet/kollen som rorbua står på.

6 - Fremtidig utbygging av overnatting

Området er under utvikling. Viktig å se dette området i sammenheng med organisering av parkeringsplassen.



MISVÆRHOLA - ANBEFALT LØSNING

Intensjon:

Misværhola skal være et lettlest sted for de mange turistene som kommer hit:

Det skal være tydelig definert med god oversikt over hvor man kan parkere, hvor man skal gå og man skal få øye på de kvalitetene som finnes på stedet!

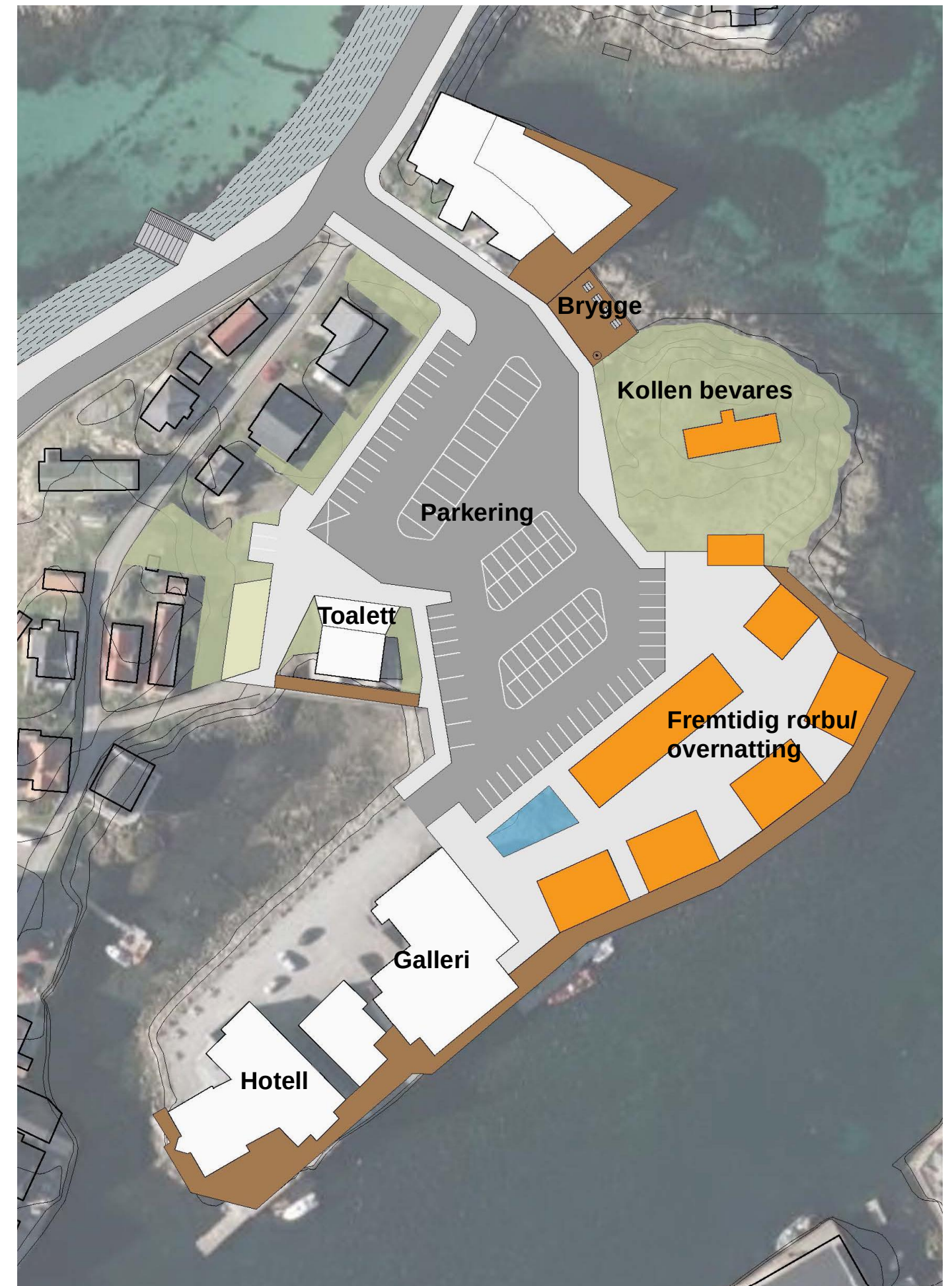
Det er viktig å bevare en visuell kontakt mellom "byrommet" og "Rorbua på Store Hjelleskjæret". Disse områdene skal ikke være stengt med permanente parkeringsplasser.

Skisse:

Vi har utarbeidet en skisse hvor disse kvalitetene er ivarettatt, samtidig som det er forsøkt å tatt hensyn til behovet for mange parkeringsplasser for personbil, bobil samt areal for av- og påstigning fra buss.

Vist løsning viser totalt 86 P-plasser, fordelt på 72 plasser til personbil, 5 P-plasser til EL-bil, 6 plasser til bobilparkering og 3 HC-parkeringsplasser. Skissen viser også hvordan plattform for buss kan løses, samt oppstillingsplasser for to busser og tilstrekkelig avsatt vendeareal.

Skissert løsning viser hvordan man kan trygge de myke trafikantenes bevegelse i området. Gående ledes direkte til et nytt byrom som kan fungere som et nytt orienteringspunkt når en ankommer Henningsvær. Den gamle rorbua på Store Hjelleskjæret fortjener å løftes frem med ei god innramming.



HENNINGSVÆRVEIEN - EKSISTERENDE SITUASJON

Henningsværveien er hovedadkomstvei til sentrum, men for gående/syklende oppleves dette i dag som en bakside av byen. Vegen er smal og uten fortau eller gang-og sykkelveg. Gatemiljøet preges av mur og fjellskjæring, av grov sjøfylling, men også av eksponeringa mot hav og fjell i vest.

Vi vurderer strekninga til å ha et stort opplevelsespotensiale i den storslåtte utsikta mot landskapsrommet i vest.

Eksisterende reguleringsplan 185 for Henningsvær åpner etablering av parkeringsplasser for buss, samt snusirkel i Henningsværveien. Dette vil medføre relativt store terrenginngrep med både ny utfylling i sjø og uttak av fjell mot eksisterende boligfelt i sør.



Street view fra Google Maps



HENNINGSVÆRVEIEN - VURDERTE MULIGHETER

Langsgående parkering

Reguleringsplanen åpner opp for veg og parkeringstiltak i Henningsværveien. Det gjøres oppmerksom på at undersøkelsene gjort i dette skissestudiet gjelder parkeringsplasser for personbil på nordvestsida av veien, og således ikke er ihht til gjeldende reguleringsplan. Undersøkelse viser hvordan langsgående parkering for langs Henningsværveien kunne fungere. Kan gi plass til max 40 P-plasser for personbiler.

Tenkt premiss:

Buss og bobil skal kjøre inn til Misværhola, parkere der eller kjøre tilbake til Engøya. KUN personbil gis adgang til å parkere langs Henningsværveien. Snuplass ved Kaviarfabrikken er dimensjont ut fra personbil.

Fordeler:

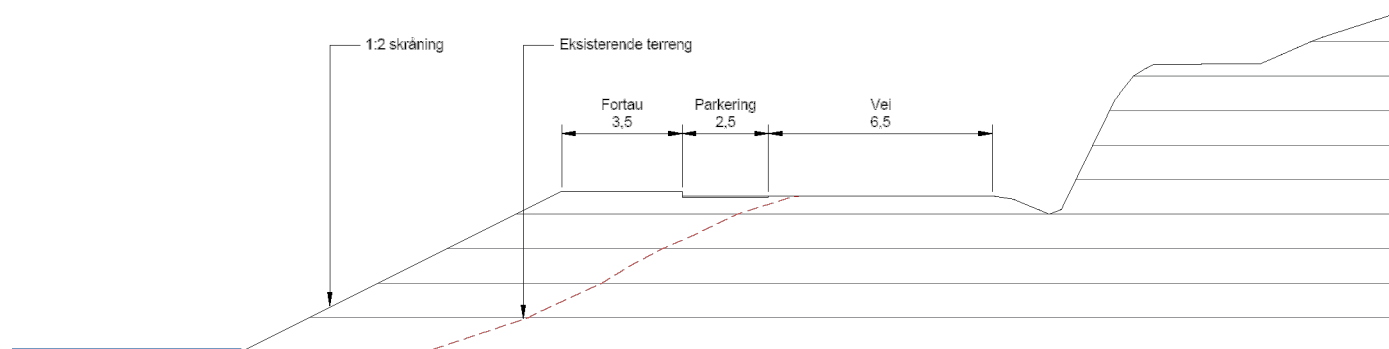
- Vil gi flere parkeringsplasser, tett på sentrum.
- Utvidelse legger til rette for fortausløsning til sentrum.
- Skråningen mot sjøen kan bearbejdes, kan øke opplevelseskvaliteten på denne strekningen. Kunne dette vært et sted for sjøaktivitet/kajakk/båtttransport fra Engøya?

Ulemper:

- Krever utvidelse av dagens sjøfylling.
- Arealmessig utfordrende med snusirkel ved Kaviarfabrikken.
- Vil skape ytterligere press på dagens vegsystem. Hvordan kan vi hindre turister fra å kjøre inn i sentrum hvis det ikke er ledig parkering langs Henningsværveien?
- Værhardt/ eksponert

Konklusjon:

Gangveg/portau langs Henningsværveien vil både gi en trafiksikker løsning for myke trafikanter, samt kunne bidra til ei oppgradering av miljøet langs strekningen. Parkering langs Henningsværveien vurderes til å ikke være ei god løsning da dette vil kunne eskalere eksisterende problemer med trafikk inn i sentrum av været samt "lete-trafikk" da man fordeler sentrumsparkering over flere lokasjoner.



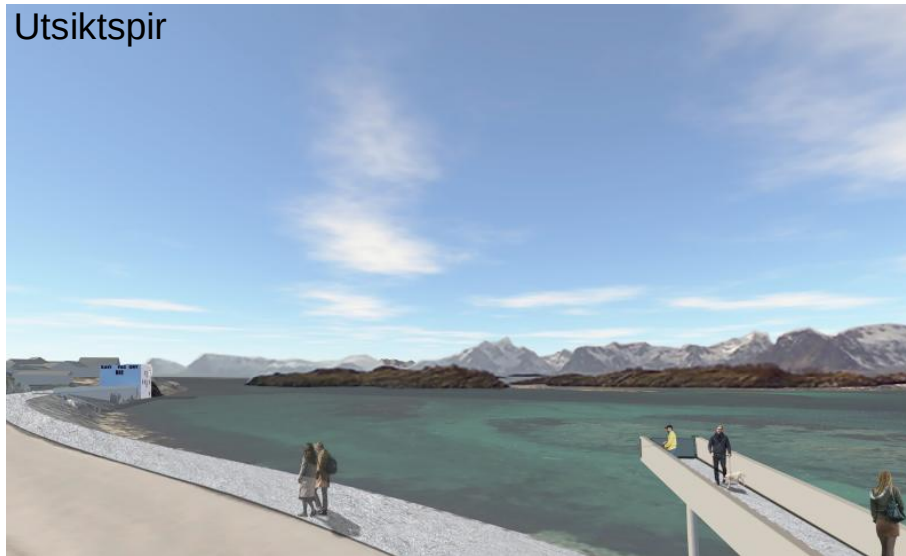
HENNINGSVÆRVEIEN - ANBEFALT LØSNING

Anbefalt løsning viser fortau langs Henningsværeveien, fra innkjøringen til Misværhola til Kaviarfabrikken.

Intensjonen er å sikre trygg ferdsel for gående hvor man får kontakt med sjøen og det store landskapsrommet mot vest. Planen viser forslag til utvidelse av forplass foran museum og etablering av attraksjoner langs veien.

Utsiktspir og trapp ned til sjøen skal ha en robusthet og et uttrykk som tåler påkjenningen fra sjøen, og øker attraktiviteten langs Henningsværeveien.

Utsiktspir



Fra Kaviarfabrikken



SKISSE ANBEFALT LØSNING:
HENNINGSVÆRVEIEN OG MISVÆRHOLA





REGISTERINGER OG BAKGRUNNSDATA

Klimadata for Henningsvær

Henningsvær ligger med fjell i nord og nordøst. Dette skaper kraftige fallvinder fra nord- nordøst. Vinden fra nordvest som kommer gjennom Gimsøystrømmen kan av og til passere dem greit, men om den dreier noen få grader, treffer den Henningsvær. De fremherskende vindretningene stemmer ellers godt med det man ser på vindrosene, at Henningsvær ofte var skjermet for vinden fra sørvest som rir resten av regionen. Dette er takket være holmene og skjærene rundt Henningsvær. Det er kun når vindstyrken blir kraftig nok, som i stiv kuling, at vinden fra sør-vest virkelig treffer Henningsvær.

På vinteren synker temperaturen sjeldent mye under null grader, men somrene blir heller ikke særlig varme. I grafene over Skrova og Svolvær ser vi at temperaturene er relativt like for målestasjonene.

Mengden nedbør fra de to målestasjonene er derimot svært forskjellig. Skrova er kjent for å være det tørreste stedet i Lofoten, fordi det ligger ut i havet, et stykke ut fra fjellene, og unngår derfor skyene og nedbøren som samler seg ved Lofotfjellene. Svolvær har til tider mer enn 50% mer nedbør enn Skrova. Festvåg befinner seg lenger ut i havet enn Svolvær, men ligger likevel tett opp under fjellmassivene og det antas derfor at nedbørsmengden ligner mest på den i Svolvær.

Kilde: eklima.no

Registrering ved befarig 05.11.19.

Deltakere fra Asplan Viak: Rakel Fredriksen, Thomas Odams, Lars Danielsson og Stein Rydningen.
Deltaker Vågan kommune: Alf Kenneth Johansen

Reguleringsplaner

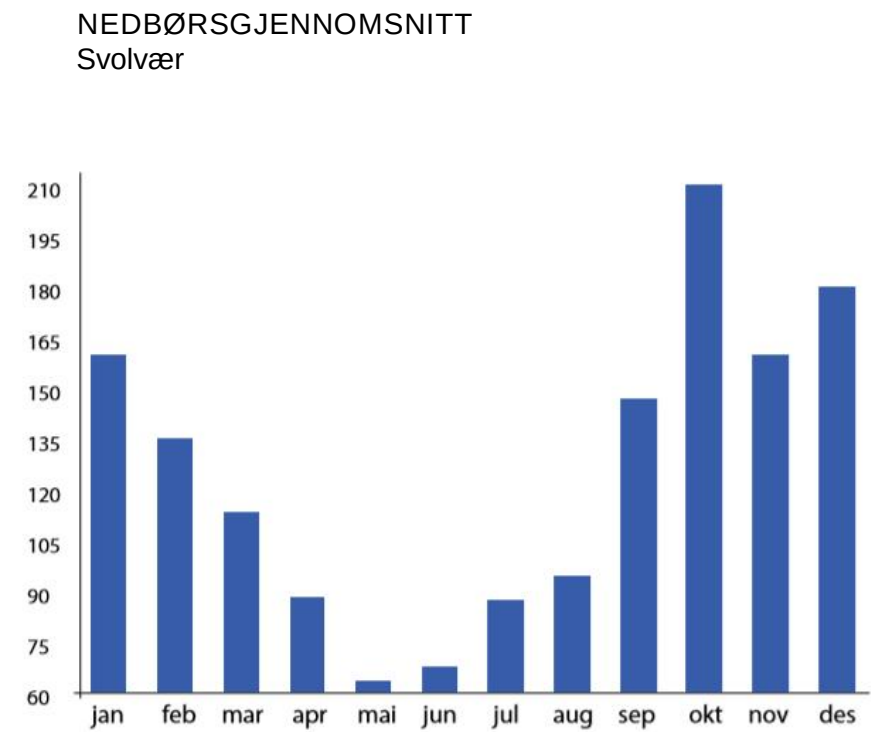
Planid	Plannavn	Dato
185	Henningsvær	02.02.09
247	Misværhola og Hjellskjæret	05.02.18
260	Engøya	02.11.17

Kilde:

<https://vagan.kommune.no/planer-og-horinger/reguleringsplaner/gisline.no/> / webplan - vågan kommune

Trafikkanalyse Henningsvær

Utarbeidet av Asplan Viak ved Eleanor Clark, 10.05.19.



OPPSUMMERING

Arbeidet med “Mulighetsstudien for gangveg og parkering, Henningsvær” har foregått senhøsten 2019 og har sett på muligheter for å etablere gangforbindelse mellom Engøya og Henningsvær, samt alternativer for lokaliseringer av parkeringsplasser før en ankommer tettstedet Henningsvær.

5. november 2019 ble det, sammen med oppdragsgiver, foretatt en befaring av aktuelle områder for videreutvikling og nyetableringer av parkeringsplasser.

Gangveiforbindelse mellom Engøya og Henningsvær har underveis i prosessen fått høyest prioritet: gangveiforbindelsen må på plass før området regulert til parkeringsplass på Engøya kan tas i bruk. Det er gjort en vurdering av to hovedalternativer 1) lokalisering på vestsiden av fylkesveien og 2) lokalisering på østsiden av fylkesveien. I begge alternativer er det 3 meter bredt fortau som ligger til grunn. Anbefalt løsning er å legge fortau på østre side av fylkesvegen, og utvide Henningsværbrua med et påheng i stål for å kunne etablere sammenhengende og trafikksikker gangveg i strekningen fra Engøysundbrua til Misværhola. Videre anbefales det å utvide sjøfyllinga på nordsida av Henningsværveien for å kunne gi bredde til å forlenge fortauet frem til Kaviarfabrikken. Det er denne anbefalte løsningen det er gjort kostnadsberegninger av.

Områdene som har vurdert som aktuelle for nyetablering og videreutvikling av parkeringsplasser har vært den regulerte parkeringsplass på Engøya, Steinbruddet på Engøya, Skata, Misværhola og Henningsværveien. De ulike alternativene er vurdert og beskrevet i denne rapporten. Vår anbefaling har vært å fokusere på effektiv utnyttelse og optimalisering av eksisterende parkeringsplass i Misværhola og området regulert for parkering på Engøya. På Engøya anbefales det videre å ta ut ytterligere fjell mellom steinbruddet og regulert parkeringsplass, for å få fyllmasser til breddeutvidelse av veg på sjøfylling. Ved å sikre steinbruddet og forbedre siktforholdene vil en i fremtida kunne benyttes seg av også dette arealet til det formål som vil være til det beste for videre utvikling av Henningsvær. Det er den anbefalte løsningen som ligger til grunn for kostnadsberegningene av parkeringsløsninger.

Henningsvær har en unik beliggenhet med tanke på naturlandskap, en rik kulturhistorie og er samtidig et levende og moderne fiskevær. Videre utvikling må både klare å legge til rette for de mange besøkende som ønsker å oppleve stedet, samtidig som bolyst og Henningsværs innbyggere skal stå i fokus.

KOSTNADSOVERSLAG ETTER ANSLAGSMETODEN

Som en del av mulighetsstudien har det blitt bestilt et kostnadsoverslag for de anbefalte tiltakene. Asplan Viak har i dette oppdraget utarbeidet et kostnadsoverslag etter anslagsmetoden. Denne tar utgangspunkt i referansepriser (enhetspriser), og synliggjør usikkerhetsfaktorer. For oppdrag på et så overordnet nivå som et mulighetsstudie, vil usikkerhetsfaktoren være høy. Anslagsrapporten ligger ved hovedrapporten som Vedlegg 6. Oppsummering fra anslagsrapporten:

5.1 Kalkyleresultat

Overslag			
Prisnivå		2019	
Krav til nøyaktighet		40.0	%
P50 kostnad		97.56	mill. kr.
Forventet kostnad		97.83	mill. kr.
Standardavvik		5.59	mill. kr.
Relativt standardavvik		5.7	%
Det er 100% sannsynlighet for at kalkylen ligger mellom			
Nedre verdi		58.54	mill. kr.
Øvre verdi		136.58	mill. kr.

Hovedposter			
Fortau Engøya- Misværhola	16 % av total	15.40	mill. kr.
Fortau Misværhola-Kaviarfabrikken	6.2 % av total	6.09	mill. kr.
Henningsværbrua	30 % av total	29.10	mill. kr.
Parkeringsplass Engøya	13 % av total	12.89	mill. kr.
Parkeringsplass Misværhola	5.7 % av total	5.59	mill. kr.
Byggherrekostnader	3.7 % av total	3.66	mill. kr.
Grunnerverv	0.1 % av total	0.13	mill. kr.
Usikkerhetsfaktorer	6.9 % av total	6.79	mill. kr.
Samlet MVA	19 % av total	18.18	mill. kr.

VEDLEGG TIL RAPPORTEN

- 1) LO--001 Oversiktsplan
- 2) LO--002 Landskapsplan Engøya
- 3) LO--003 Landskapsplan Misværhola og Henningsværveien
- 4) B001-003 Fortau Engøya- Kaviarfabrikken
- 5) Notat om signalanlegg
- 6) Kostnadsoverslag etter anslagsmetoden