

Boligbyggelaget NOBL

Detaljregulering for Ørnviksletta

Plan-id:299

Planbeskrivelse



Oppdragsnr.: 5191226 Dokumentnr.: 01 Versjon: 02
2023-05-25

Oppdragsgiver/forslagsstiller: Boligbyggelaget NOBL
Oppdragsgivers kontaktperson: Hans Kristian Rabben
Rådgiver: Norconsult AS, Pb. 234, 8001 Bodø
Oppdragsleder: Tore Stien
Fagansvarlig: Line Fornes Frantzen/Soia Rahasindrainy
Andre nøkkelpersoner: Matthew James Lane (arkitekt), Elise Wike (trafikkanalyse), Cecilia Håkegård (luftforurensning), Soia Rahasindrainy (fagkontroll plan).

02	2023-05-25	Endringer etter offentlig ettersynet. Går for det meste på kryss E10xØrnvei og støy	SOFRA	TOSTI	TOSTI
01	2022-03-04	Planbeskrivelse - Detaljregulering for Ørnviksletta	LIFFR	SOFRA	TOSTI
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

1 Sammendrag

Planen tilrettelegger for boligbebyggelse for inntil 24 boenheter med atkomst fra Lundeveien med snuhammer i enden. Boligene tenkes etablert som to boligblokker med uteoppholdsareal og parkering på bakkenivå. Det kan bli aktuelt med utbygging i to byggetrinn.

Som del av planarbeidet er følgende utredninger utført:

- Støyutredning jf. kap. 5.16
- Lokal luftvurdering jf. kap. 5.17
- Trafikkutredning jf. kap. 5.18

Den planlagte utbyggingen vil tilføre aktivitet til et område som i liten grad er i bruk i dag, noe som estetisk og funksjonelt vil være et positivt løft for området. Ved ferdigstillelse vil det nye boligfeltet oppleves som en naturlig forlengelse og utvidelse av de etablerte boligområdene på Osan. Den planlagte utbyggingen vurderes samlet sett å være et positivt bidrag til området og for utviklingen av Svolvær som en mer kompakt by.

Innhold

1	SAMMENDRAG	3
2	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	8
2.1	Hensikten med planforslaget	8
2.2	Vesentlige utfordringer i planen	8
2.3	Tidligere vedtak i saken	8
2.4	Krav om konsekvensutredninger	8
3	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	9
3.1	Kommunedelplan Svolvær 2020-2040	9
3.2	Gjeldende reguleringsplaner	9
3.3	Statlige og regionale planretningslinjer	10
4	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET – EKSISTERENDE FORHOLD	12
4.1	Beliggenhet	12
4.2	Planavgrensning	12
4.3	Dagens bruk og karakter	13
4.4	Topografi/landskap	14
4.5	Kulturminner og kulturell verdi	15
4.6	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk	15
4.7	Landbruk	17
4.8	Veg og trafikkforhold	17
4.9	Barns interesser	19
4.10	Sosial infrastruktur	19
4.11	Teknisk infrastruktur	19
4.12	Grunnforhold	19
4.13	Støy	20
4.14	Luftforurensning	20

4.15	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	20
5	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	23
5.1	Innledning	23
5.2	Bakgrunn til regulering	23
5.3	Reguleringsformål	24
5.4	Situasjonsplan	24
5.5	Planlagt arealbruk	25
5.5.1	Type bebyggelse, plassering og utforming	25
5.6	Antall boliger, leilighetsfordeling	26
5.6.1	Byggehøyde	27
5.6.2	Utnyttelsesgrad	28
5.7	Byggegrense	28
5.8	Uteoppholdsareal	29
5.8.1	Krav til minste uteoppholdsareal iht. overordnet plan	29
5.8.2	Planlagt løsning for uteopphold	29
5.9	Solforhold	30
5.10	Bokvalitet	33
5.11	Veg og trafikkforhold	33
5.11.2	Areal til snøopplag	35
5.11.3	Parkering	36
5.12	Anleggsperiode	36
5.13	Utbyggingsavtale/planlagte offentlige anlegg	37
5.14	Teknisk infrastruktur	37
5.14.1	Overvannshåndtering	37
5.14.2	Energiløsninger	37
5.15	Renovasjon	37
5.16	Støyutredning	38
5.16.1	Sammendrag	38
5.16.2	Støy på utearealer	38
5.16.3	Støyskjerm mot E10	40
5.16.4	Støy på fasader og innvendig støy	40
5.16.5	Merknader fra Statsforvalter ifm. offentlig ettersynet	41
5.16.6	Overføring til reguleringsplanen (tiltak/bestemmelser)	41
5.17	Vurdering av lokal luftforurensning	42
5.17.1	Retningslinje T-1520	42
5.17.2	Lokale kilder til luftforurensning	42
5.17.3	Anbefalte tiltak	44

5.17.4	Overføring til reguleringsplanen (tiltak/bestemmelser)	44
5.18	Trafikkutredning	44
5.18.1	Alternativer til adkomst til planområdet	45
5.18.2	Kryss mot E10	46
5.18.3	Vurdering av de ulike alternativene	47
5.18.4	Konklusjon	49
5.18.5	Overføring til reguleringsplanen (tiltak/bestemmelser)	50
5.18.6	Innsigelse fra Statens vegvesen (SVV) ifm. offentlig ettersynet	50
6	VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	51
6.1	Overordnede planer og vedtak	51
6.2	Landskap	51
6.3	Stedets karakter	51
6.4	Byform og estetikk	51
6.5	Kulturminner og kulturmiljø	51
6.6	Vurdering iht. Naturmangfoldloven	52
6.7	Rekreasjonsinteresser/bruk/folkehelse	52
6.8	Rekreasjon og uteoppholdsarealer	52
6.9	Veg og trafikkforhold	52
6.10	Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning	53
6.11	Hensynet til barn og unges interesser	53
6.12	Sosial infrastruktur	54
6.13	Universell utforming	54
6.14	Risiko og sårbarhet	54
6.15	Grunnforhold/forurensning	54
6.16	Jordressurser/landbruk	54
6.17	Teknisk infrastruktur, elektrisitet, vann og avløp	54
6.18	Økonomiske konsekvenser for kommunen	55
6.19	Konsekvenser for næringsinteresser	55
6.20	Interessemotsetninger	55
6.21	Klima og ytre miljø	55
6.22	Gjennomførbarhet for tiltak i planen	55

6.23	Avveininger av virkninger	56
7	PLANPROSESS	57
7.1	Oppstartsmøte	57
7.2	Medvirkningsprosess	57
7.3	Uttalelser og merknader	57
7.4	Oversikt over innkomne innspill	57
7.5	Uttalelser fra naboer	58
7.5.1	Mathias Sørslett, epost 19.05.20	58
7.5.2	Frank Nilsen, epost 25.05.20	59
7.5.3	Marit Jakobsen, e-post 11.06.20	60
7.5.4	Katrine Engstad, epost 25.05.20	60
7.5.5	Ronny Iversen, epost 27.05.20	61
7.5.6	Elisabeth Mellem, epost 27.05.20	61
7.5.7	Arnstein Brendeford, epost 13.06.20	62
7.5.8	Frode Nilsen, e-post 14.06.20	63
7.5.9	Foreldrerepresentantene i Osanstua barnehage, epost 02.09.20	63
7.5.10	Bjørn Kr Pedersen, epost 03.09.20	64
7.5.11	Ledelsen i Osanstua barnehage	65
7.6	Uttalelser fra offentlige myndigheter	66
7.6.1	Sametinget, brev datert 14.05.20	66
7.6.2	Statens vegvesen, brev datert 27.05.20	66
7.6.3	NVE, e-post 09.06.20	67
7.6.4	Fylkesmannen i Nordland, brev datert 10.06.20	68
7.6.5	Nordland Fylkeskommune, brev datert 10.06.20	70
7.6.6	Direktoratet for mineralforvaltning, brev datert 16.06.20	72

2 Bakgrunn for planarbeidet

2.1 Hensikten med planforslaget

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for etablering av inntil 24 boenheter fordelt på to boligblokker. Boligene tenkes etablert som to boligblokker med uteoppholdsareal og parkering på bakkenivå. Det kan bli aktuelt med utbygging i to byggetrinn.

2.2 Vesentlige utfordringer i planen

Valg av atkomstløsning har vært et vesentlig tema i planarbeidet. På oppstartsmøtet ble ulike atkomstmuligheter diskutert, og det ble (blant annet) stilt krav om trafikkutredning for de ulike mulige alternativene. Planområdet ble i etterkant av oppstartsmøtet utvidet slik at alternativene kunne vurderes likestilt.

Gjennom innspill til planarbeidet var atkomstløsning et tema som gikk igjen hos mange, blant annet bekymring for trafiksikkerhet. Bekymringene omfattet både atkomst via Lundeveien og Ørnveien. Trafikkanalysen ble senere utvidet fra en kapasitetsanalyse til også å omfatte trafiksikkerhet og behov for avbøtende tiltak osv.

Hovedtrekk fra trafikkanalysen er presentert i kap. 5.17. Trafikkanalysen følger også som egen rapport.

Konklusjonen fra trafikkanalysen ble at alle alternativene var gjennomførbare med mindre tiltak og at ingen av alternativene var vesentlig bedre eller verre enn de andre. Ørnveien ble likevel trukket frem som et noe bedre alternativ i trafikkanalysen, på grunn av at Ørnveien fremstår som en mer overordnet veg i forhold til Lundeveien. Atkomst via Ørnveien innebærer mer omfattende tiltak enn Lundeveien (etablering av lengre veistrekning) og totalt sett lengre kjøreveg enn Lundeveien, noe som i et framtids- og miljøperspektiv ikke anses ønskelig. Av hensyn til barns interesser (etablert naturlekeplass og barnehagens plassering), samt med utgangspunkt i prosjektets opprinnelige behov, er Lundeveien etter en helhetlig vurdering valgt som endelig atkomstløsning for det nye boligfeltet.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Ingen tidligere vedtak. Planen erstatter deler av gjeldende reguleringsplan for området (jf. 2.2)

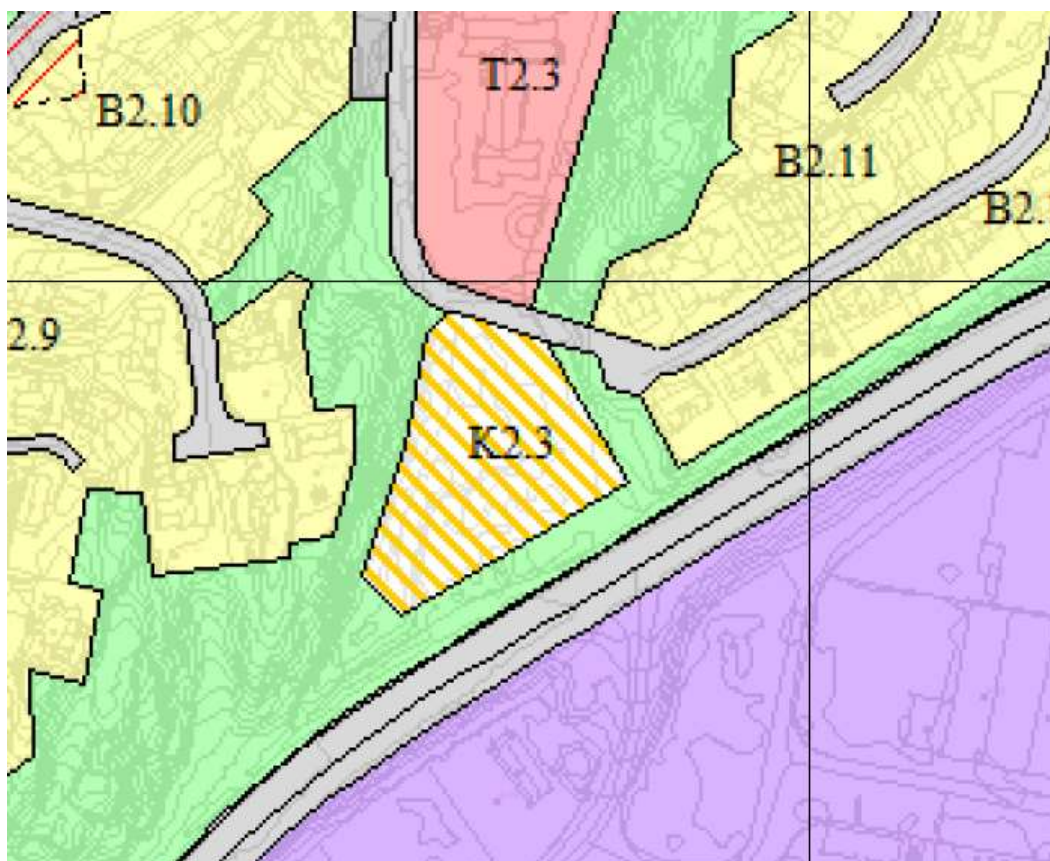
2.4 Krav om konsekvensutredninger

Planen/tiltaket er vurdert mot forskrift om konsekvensutredninger og faller ikke inn i noen av tiltakene nevnt i forskriftens vedlegg I eller vedlegg II. Tiltaket vurderes ikke å få vesentlige virkninger for miljø og samfunn etter forskriftens § 10 og er ikke i konflikt med særskilte interesser/verdier. Tilrettelegging for boliger i dette området er videre i tråd med overordnet plan. Planen utløser derfor ikke krav om konsekvensutredning. Vågan kommune har støttet denne vurderingen.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Kommunedelplan Svolvær 2020-2040

Kommunedelplan for Svolvær 2020-2040 ble vedtatt 27.01.20. Hoveddelen av planområdet er i kommunedelplanen avsatt til kombinert formål for bolig og tjenesteyting (K2.3). Øvrige deler er avsatt til friområde og veg. Områdene har i kommunedelplanen status som «nåværende», dvs. de er videreført fra tidligere planer.



Figur 1. Utsnitt fra gjeldende kommunedelplan for Svolvær 2020-2040.

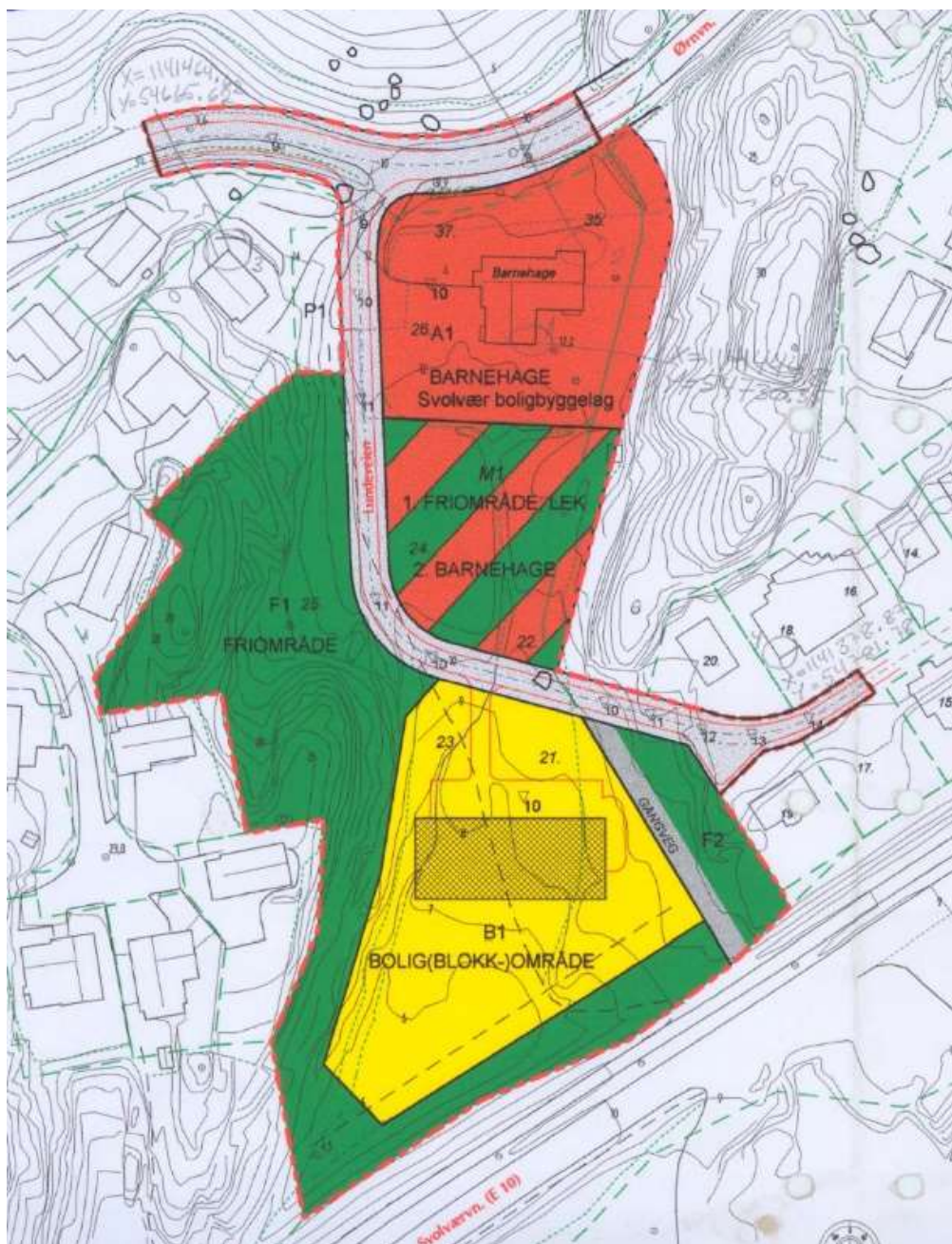
Bestemmelser: Kommunedelplanen åpner at byggehøyde inntil 6 etasjer kan vurderes i detaljreguleringsplan. Utnyttelsesgrad er satt til %-BYA=40 % (generell bestemmelse).

Planområdet inngår i det som er definert som «ytte by», «delområde 2». For området gjelder bestemmelser for uteoppholdsreal og parkering som presentert i kap. 5.8.1 og 5.11.3.

Temakart: Temakart for «friluftsliv» og «turmuligheter» i kommunedelplanen omfatter deler av planområdet, jf. kapittel 4.6.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Området omfattes av reguleringsplan for Ørnviksletta fra 1998, jf. plankart på figuren under. I denne planen er området regulert til barnehage, bolig(blokk)område, friområde og trafikkformål. Reguleringsplanen er utformet med veiforbindelse mellom Lundeveien og Ørnveien.



Figur 2. Gjeldende reguleringsplan for Ørnviksletta fra 1998. Kilde: Kommunekart.com

3.3 Statlige og regionale planretningslinjer

Andre relevante retningslinjer/rammer/føringer i forbindelse med planforslaget er listet opp nedenfor:

- Fylkesplan for Nordland 2013-2025
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2013)
- Statlig planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre og handel (2013)

- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2012)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- Naturmangfoldloven (2012)
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2009)
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming (2008)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barns og unges interesser i planleggingen (1995)

4 Beskrivelse av planområdet – Eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

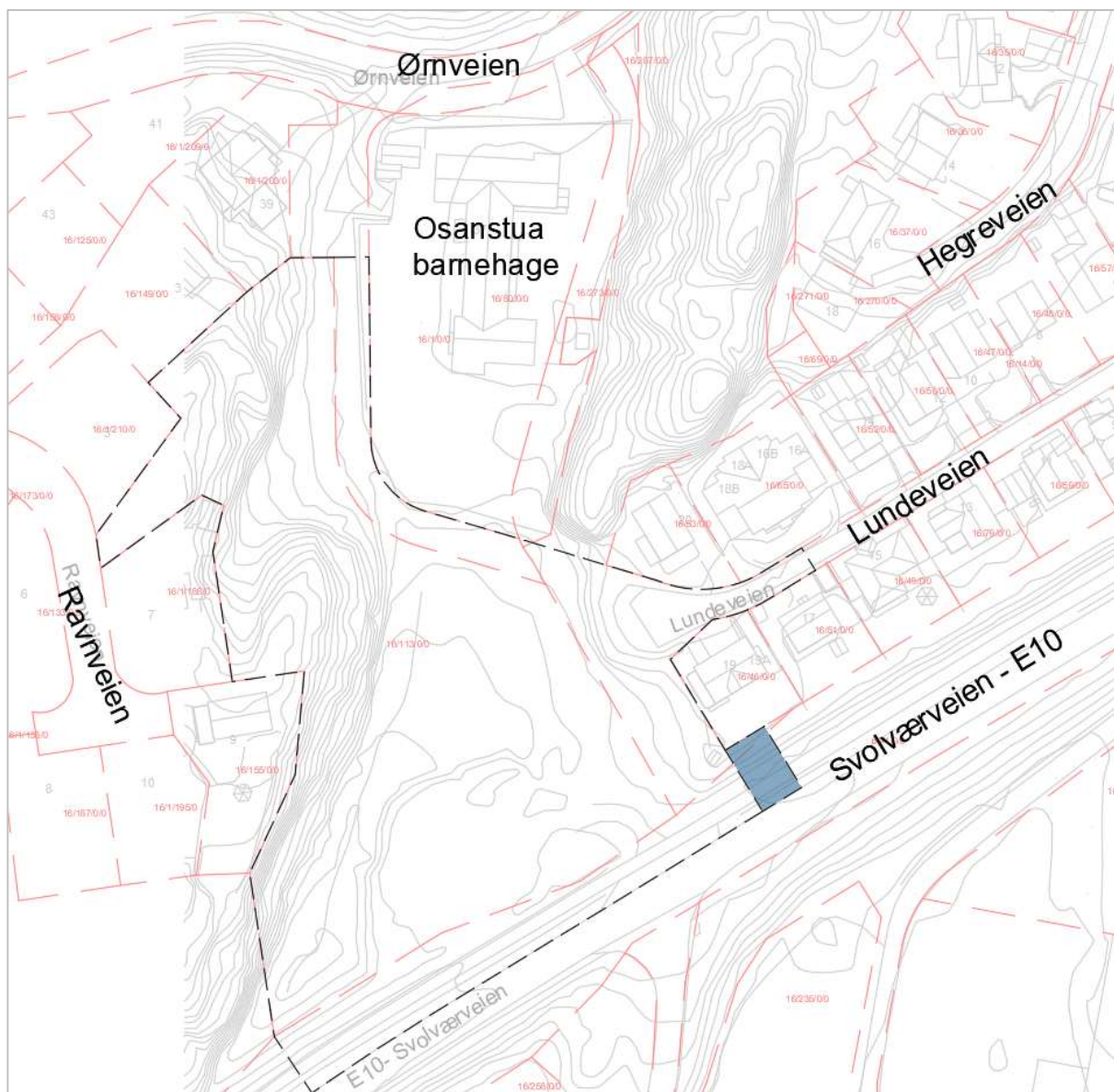
Planområdet ligger nordvest for Svolværveien/E10 ved Osan, ca 1 km vest for Svolvær sentrum.



Figur 3. Oversiktskart. Planområdets beliggenhet er markert med rød sirkel. Kartgrunnlag: Norgeskart.no

4.2 Planavgrensning

Planavgrensningen utgjør ca. 13 daa og omfatter hele gnr/bnr 16/113 (eies av NOBL) og deler av gnr/bnr 16/1 (Opplysningsvesenets fond), 16/14 (Vågan kommune), 69/1 (Statens vegvesen) og 16/273 (Osanstua barnehage). Planavgrensningen følger i hovedsak eiendomsgrenser. Mot E10 følger planavgrensningen veikant-E10.



Figur 4. Planavgrensning utarbeidet av Norconsult AS. Blått felt er arealer som inngikk i planområdet ved varsel ved planoppstart av planarbeidet, men som senere er tatt ut av planen da de ikke er nødvendige for å få gjennomført planforslaget.

4.3 Dagens bruk og karakter

Planområdet er ubebygd og består i dag av grøntområde med gress og trær.

Osan som helhet fremstår som et veletablert boligområde med relativt tett småhusbebyggelse og frittliggende eneboliger. Boligene rundt planområdet består hovedsakelig av eneboliger i to-tre etasjer (loft/sokkel). Like nord for planlagt utbygging ligger Osanstua barnehage og langs Lundeveien ligger Lundeveien familiebarnehage. Områdene sør for E10 er regulert til næring og består av Osan næringspark og Skarvik AS med to tilhørende slippanlegg.



Figur 5. Flyfoto over planområdet og tilgrensende områder. Kilde: Kommunekart.com

4.4 Topografi/landskap

Planområdet ligger på ca. 9-14 moh. Terrenget skråer oppover mot nord. Selve planområdet er ubebygd og består av relativt tett vegetasjon og skog. I vestlige deler av planområdet renner det en bekk. Terrenget er variert og kupert, med et søkk i sentrale deler av det planlagte utbyggingsområdet. Mot E10 ligger deler av tomter lavere enn veien, mens det mot vest og nord stedvis er bratte fjellskråninger opp mot Ravnveien og Osanstua barnehage.



Figur 6. Sørlege deler av planområdet sett fra vest mot E10 og Svolvær sentrum. Foto: Norconsult

4.5 Kulturminner og kulturell verdi

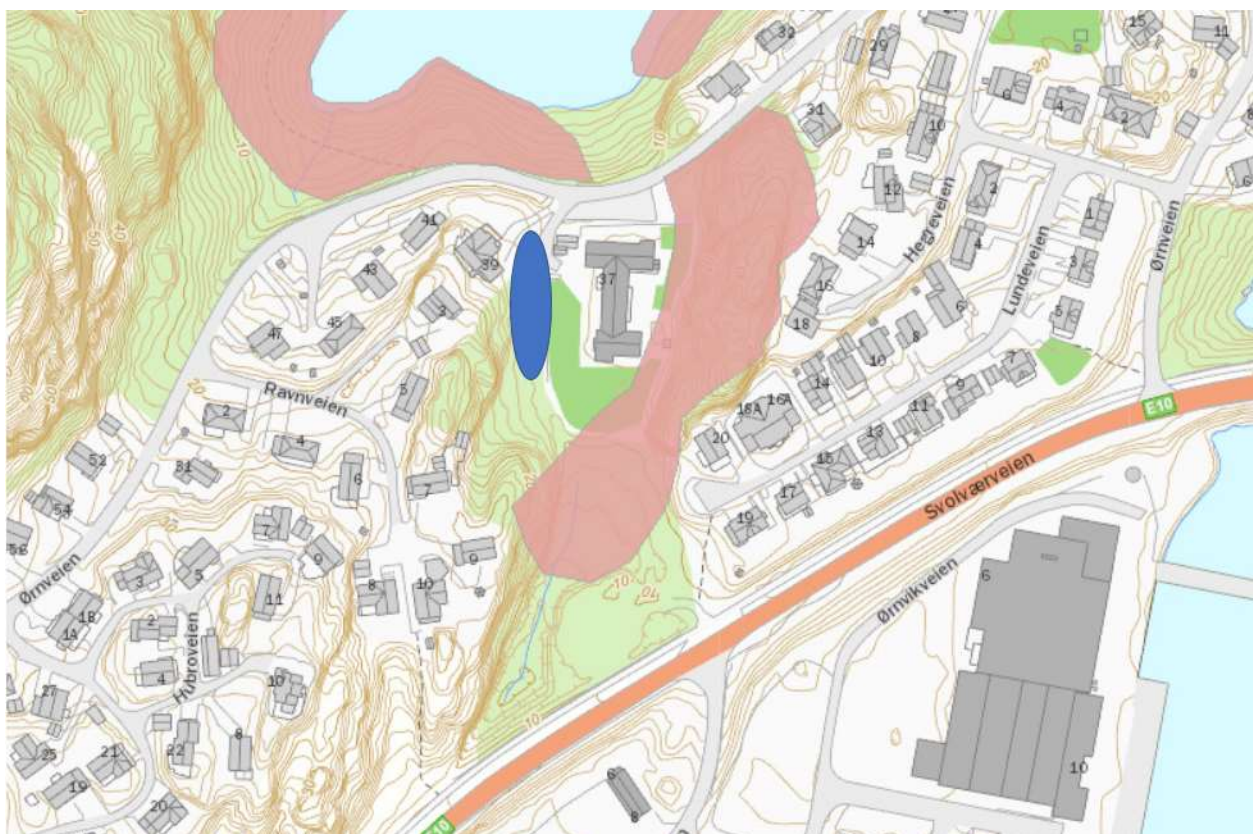
Det er ikke registrert kulturminner eller andre verneverdige interesser i nærheten av planområdet.

4.6 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk

I figuren under vises Miljødirektoratets registrerte friluftsområder i og nærheten av planområdet (merket med lyserøde felt). Kartleggingen er gjort i regi av Nordland fylkeskommune i 2014 og de samme områdene er videreført som grøntområder i temakart for kommunedelplan for Svolvær 2020-2040 (jf. fig. 8 og 9).

I karttjenesten Naturbase beskrives områdene som viktig nærturterreng og utfartsområde for barnehagen. Områdene var ikke fremkommelig på befaringstidspunktene på grunn av bratt terreng og tett vegetasjon/snø, og er derfor ikke nærmere undersøkt. Ved spørsmål til barnehagen om deres bruk av området, ble det opplyst om at de ikke bruker området og at de ikke kjenner til at området er i bruk som friluftsområder.

Gjennom dialogen med barnehagen fremkom det samtidig at områdene på vestsiden av barnehagen er mye i bruk som lekeområder både sommer og vinterstid både av barn i barnehagen og på fritiden (blå markering). Området er tilrettelagt med gapahuker, klatrestativer og sitteplasser og fremstår som en naturlekeplass. Det går en sti fra barnehagen et stykke innover i skogen. På begge befaringene (en vinterstid og en sommertid) var det synlig bruk av området.



Figur 7. Miljødirektoratets kartlagte friluftsområder (lys rød=viktig). Kilde: Naturbase. Blå ellipse inntegnet av Norconsult.



Figur 8 og Figur 9. Utsnitt fra temakart «friluftsliv» (t.v) og temakart «turmuligheter» (t.h) i kommunedelplan Svolve 2020-2040, Vågan kommune.

Foreldrerepresentantene (jf. Innspill til planen, kap.7) beskriver arealet utenfor barnehagen som følgende:

«et flott område for barna å utfolde seg motorisk, oppdage naturen, plukke bær på sommer og ake å gå på ski på vinteren. Det er ikke så mange av disse områdene igjen for barnehagen, eller barna ellers i boligområdet Osan, som er så lett tilgjengelig. Ikke minst at området blir brukt av foreldre og barn utenom barnehagens åpningstider»



Figur 10 og 11. Bilder tatt på befaring 3.7.20 vest for barnehagens gjerde. Områdene bærer preg av å brukes til lek. Foto: Norconsult, 3.7.20.

Store deler av planområdet er ellers tilnærmet ufremkommelig på grunn av vegetasjon og terreng. Det er ikke kjent å være i bruk til friluftsliv og bærer heller ikke preg av å være benyttet som turområde.

Omkringliggende områder:

I kort avstand fra planområdet er det flere mindre lekeplasser tilknyttet de nærliggende boligfeltene. Området ligger ellers nært flere turstier og utfartsområder, blant annet Leirosen og Juten (jf. merke nr 4 og 5 på figur 8). Områdene beskrives som nærturterreng med bade- og fiskemuligheter, treningsområde mm.

4.7 Landbruk

Det er ikke registrert dyrkbar jord i planområdet. Temaet vurderes ikke å være relevant for planarbeidet.

4.8 Veg og trafikkforhold

Planområdet avgrenses i sør av E10. E10 er en nasjonal hovedveg og hovedferdselsåre gjennom Lofoten. Veien har også mye turisttrafikk og en del tungtrafikk. Ifølge vegkart er ÅDT forbi planområdet 8500 og andel tungtrafikk utgjør 12% (tall 2019). Skiltet fartsgrense på E10 forbi planområdet er 50 km/t.

Det er gang- og sykkelvei på nordsiden av E10 forbi planområdet. Gang- og sykkelveien er adskilt fra kjørebane med en rabatt. Rabatten har ikke kantstein, men en svak grøfteform. Via den kommer man enkelt sykle østover til Svolvær sentrum eller vestover til Kabelvåg. Fra gang- og sykkelveien går det en sti opp mot Lundeveien som er mye brukt både sommer og vinter (se figur). Det er ikke videre stiforbindelse fra Lundeveien/E10 til Ørnveien.

Lundeveien og Ørnveien har fartsgrense 30 km og ÅDT under 500. Det er ikke eget anlegg for gående og syklende langs Ørnveien, Lundeveien eller Hegreveien.



Figur 12 og 13. Sti fra E10 opp mot Lundeveien. Foto: Norconsult

Figur. E10 med gang- og sykkelvei sett imot nordøst. Foto: Norconsult.

Trafikkulykker

Det er registrert 4 trafikkulykker i nærheten av planområdet og i krysset Ørnveien x E10 fra 1990-tallet fram til i dag. Det er ingen ulykkespunkt eller ulykkesstrekninger på veinettet i nærheten av planområdet. Det er vanskelig å trekke noen klare slutninger mht. «ulykkesmønster» for de registrerte ulykkene og tilgjengelig informasjon. Et flertall av «påkjøring bakfra» kan tyde på uoppmerksomhet og/eller uvøren kjøring.

Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning

Nærmeste busstoppet for planområdet er Badebukta, jf. figur under. Fra dette stoppet går det to lokalbusser som frekventerer rundt Lofoten samt en regionbuss. Det er ikke tilrettelagt kryssing av E10 for fotgjengere på vei til/fra Badebukta bussholdeplass. Til stoppet er det omtrent 350 m og 5 minutters gange fra østre del av planområdet. Linjene som betjener stoppet er 18-743 (Svolvær – Kabelvåg - Henningsvær) og 18-741 Svolvær – Leknes, og linje 23-760/ 300 (Å – Leknes – Svolvær – Narvik). Lofotenlinjene har henholdsvis 13 og 7 avganger daglig på ukedager, mens bussen mellom Å og Narvik har 3 fra Narvik og 2 fra Å.

Om man ønsker å reise mot Kabelvåg eller vestover fra planområdet kan det være aktuelt å benytte seg av busstoppet Osan, med samme tilbud. Dette stoppet er omtrentlig 950 meter fra vestlig del av planområdet. Ved Osan bussholdeplass er det gangfelt over E10.

I tillegg ligger Svolvær ferjekai omtrentlig 900 meter fra planområdet i retning Svolvær sentrum. Her går ferje 18-751 Svolvær – Skrova, med avgang fra Svolvær 5 ganger daglig på ukedager.



Figur 6: Stoppesteder for kollektivtrafikk (figur: Norconsult, bakgrunnskart: scribblemaps)

4.9 Barns interesser

Barns interesser i planområdet knyttes i hovedsak til bruken av naturlekeklassen på vestsiden av barnehagen (jf. 4.6), samt eventuelt ny veiforbindelse til planområdet forbi barnehagen. Barns interesser er nærmere drøftet i kap. 6.11.

4.10 Sosial infrastruktur

Planområdet grenser inntil Osanstua barnehage med kapasitet opptil 100 barn. Nærmeste skole er Svolvær barne- og ungdomsskole, ca. 900 meter øst for planområdet. Vågan kommune opplyser om at barnehagekapasiteten i kommunen er utfordrende.

4.11 Teknisk infrastruktur

Planområdet er ikke tilrettelagt med teknisk infrastruktur. Det er eksisterende el, vann- og avløpsrør i Lundeveien og langs E10. Avfall hentes i Lundeveien.

4.12 Grunnforhold

Området består av fjell/berg (åpent i dagen på vestsiden) dekket med løsmasser i sentrale deler og skog. Området ligger under marin grense.

Det er ingen registrerte områder med kvikkleire i nærheten av planområdet. Det er ikke kartlagt forurensning i grunnen eller mistanke om forurensning.

4.13 Støy

Den vesentligste støykilden i planområdet kommer av trafikk fra E10. Planområdet ligger utenfor støysoner for Svolvær lufthavn.

Skarvik AS (slippanlegg) opplyser om at støy fra deres anlegg er innenfor anbefalte verdier.

Det vises ellers til støyutredning, jf. kap. 5.15

4.14 Luftforurensning

Det vises til vurdering av lokal luftforurensning, jf. kap 5.16

4.15 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Emne	Forhold eller uønsket hendelse	Vurdering	
		Nei	Merknad
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	x	
	Er området geoteknisk ustabilt/er det fare for utglidning?	x	
	Er området utsatt for springflo/flom i sjø/vann?	x	Laveste kotenivå i planområdet er ca. kote 10.0.
	Er området utsatt for flom i elv eller bekk/ lukket bekk?	x	Det renner en bekk gjennom planområdet. Den er trolig delvis lagt i rør under/langs E10. Nordlig ende er uvisst. Det vurderes ikke å være spesiell flomfare knyttet til bekken da vannføringen er lav. Ved rørlegging må røret dimensjoneres for framtidig økt nedbør og større andel tette flater. Dette ivaretas i detaljprosjektering.
	Er det radon i grunnen?		Det er ikke gjennomført målinger. Ifølge NGUkart er det usikker/lav forekomst i området. Det er lovpålagt krav om radonsperre.
	Annet (spesifiser)?	x	
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en risiko for området?		Ingen spesiell risiko
	• Hendelser på veg	x	
	• Hendelser på jernbane	x	
	• Hendelser på sjø/vann/elv	x	

	Hendelser i luften	x	
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak etc.) utgjøre en risiko for området?		Ingen spesiell risiko.
	Utslipp av giftige gasser/væsker	x	
	Utslipp av eksplosjonsfarlig/brennbare væsker/gasser	x	
	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området?		Ingen spesielle ulemper.
	Elektrisitet	x	
	Teletjenester	x	
	Vannforsyning	x	
	Renovasjon/spillvann	x	
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:	x	Ingen høyspentlinjer i området.
	Påvirkes området av magnetiske felt fra kraftlinjer?	x	
	Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?	x	
	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området?		Ingen spesielle farer. Det vises til beskrivelse kap. 4.8 og trafikkutredning kap. 5.17 for vurdering av trafikale forhold.
	Til skole/barnehage	x	
	Til nærmiljøanlegg (idrett etc.)	x	
	Til forretning	x	
	Til busstopp	x	
	Brannberedskap		Ingen spesielle utfordringer.
	Omfatter området spesielt farlige anlegg?	x	

	• Har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?		Tilstrekkelig slokkevann må dokumenteres i byggesaken.
	• Har området bare en mulig adkomstrute for brannbil?		Atkomst fra flere veier (E10 og Lundeveien)
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurensset fra tidligere virksomhet?		Ingen kjent forurensning.
	• Gruver: åpne sjakter, steintipper etc.	x	
	• Militære anlegg: fjellanlegg, piggtrådsperringer etc.	x	
	• Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering	x	
	• Annet (spesifiser)	x	
Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	x	
	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?	x	
	Annet (spesifiser)	x	
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger		Liten risiko for alvorlige hendelser.
	• Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	x	
	• Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	x	

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Innledning

Planen tilrettelegger for boligbebyggelse for inntil 24 boenheter med atkomst fra Lundeveien med snuhammer i enden. Boligene tenkes etablert som to boligblokker med uteoppholdsareal og parkering på bakkenivå. Det kan bli aktuelt med utbygging i to byggetrinn.

Følgende analyser og utredninger er utført i forbindelse med planarbeidet:

- Støyutredning jf. kap. 5.16
- Lokal luftvurdering jf. kap. 5.17
- Trafikkutredning jf. kap. 5.18

Hovedtrekkene i utredningene er gjengitt i planbeskrivelsen. For mer utdypende beskrivelser vises det til de enkelte rapportene som følger plansaken som egne vedlegg.

5.2 Bakgrunn til regulering

Basert på innspill til planen (jf. 7.7) vurderes det å være et behov for å redegjøre for bakgrunnen til at det igangsettes ny reguleringsplanprosess. Redegjørelsen under er ment som en forklaring på dette.

Planområdet omfattes av en eldre reguleringsplan, jf. 3.2. I prosjektets tidligste fase ble planlagt utbygging forsøkt løst innenfor rammen av gjeldende reguleringsplan, men det viste seg å være utfordrende blant annet pga. behov for noe økt byggehøyde og utnyttelsesgrad, endring i plassering og utforming av bebyggelsen og veianlegg, samt enkelte uklare bestemmelser (bla. om utnyttelsesgrad og byggehøyde).

Kommunen har plikt til å påse at planer som ikke er igangsatt senest 10 år etter planvedtak i nødvendig grad skal være oppdatert før bygge- og anleggstiltak igangsettes (§ 12-4). Etter et innledende møte med Vågan kommune i juni 2019, vurderte kommunen at det måtte igangsettes ny reguleringsplanprosess. Kommunen begrunnet dette iblant annet med usikkerhetene i trafikale forholdene (atkomstløsning, behov for utredning), alder på gjeldende plan (fremstår utdatert i forhold til dagens krav til reguleringsplan og ny plan- og bygningslov), i tillegg til behov for å avvike fra enkelte bestemmelser. Samlet sett ble endringene vurdert å være for mange til at kommunen ønsket å godkjenne endringene som dispensasjon (§19) eller endring etter forenklet prosess (§12-4). Den nye planen medfører imidlertid ingen vesentlige endringer i forhold til gjeldende reguleringsplan og er i stor grad en videreføring og oppdatering av den gjeldende reguleringsplanen.

Iht. plan- og bygningslovens § 1-5, 2.ledd vil nye planer eller statlig/regionale planbestemmelser gå foran eldre planer/planbestemmelser ved motstrid (med mindre noe annet fremgår av den nye planen). Kommunedelplan for Svolvær 2020-2040 (vedtatt 2020) er den siste vedtatte planen for området, men i denne er samtidig reguleringsplanen videreført (jf. bestemmelsene til KDP). Gjeldende reguleringsplan må derfor sees på som en detaljering av området. Ved motstrid mellom planene, vil nyeste plan gå foran (altså kommunedelplanen). Den nye reguleringsplanen vil ved vedtak erstatte deler av gjeldende reguleringsplan (de overlappende delene).

5.3 Reguleringsformål

Planområdet reguleres til følgende arealformål:

Arealformål

§12-5 Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg

1110 – Boligbebyggelse
1610 – Lekeplass

§12-5 Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

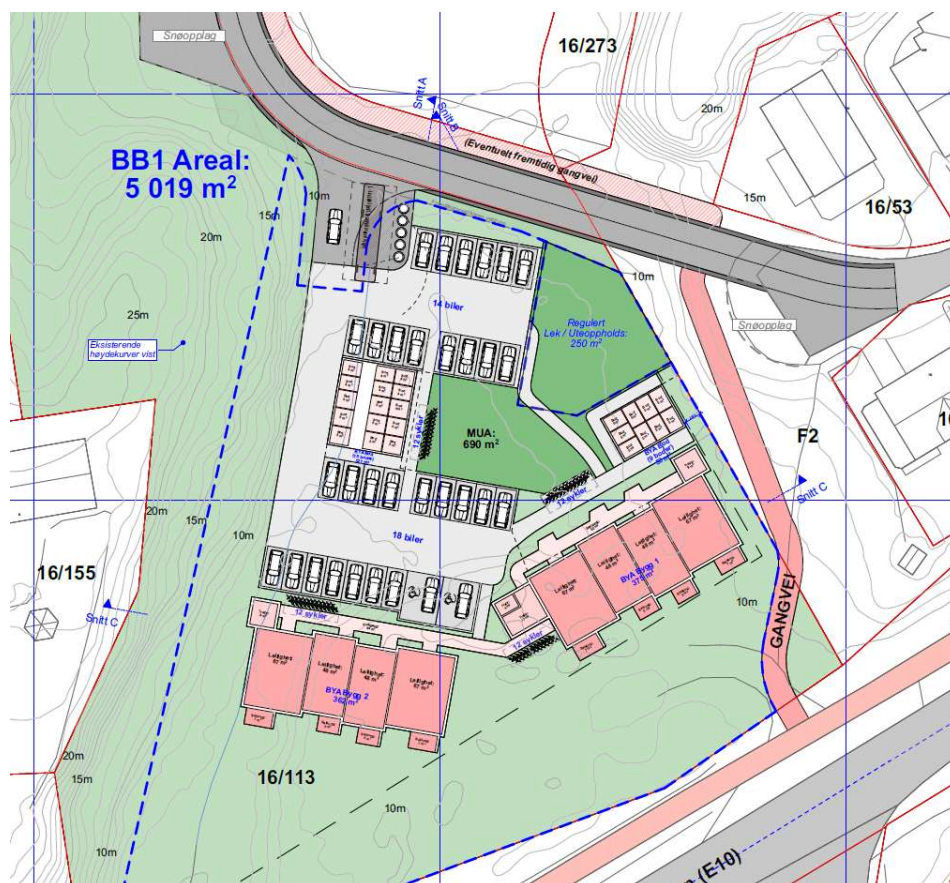
2010 – Veg
2011 – Kjøreveg
2015 – Gang-/sykkelvei
2019 – Annen veggrunn – grøntareal

§12-5 Nr. 3 – Grønnstruktur

3031 – Turveg
3040 – Friområde
3060 – Vegetasjonsskjerm

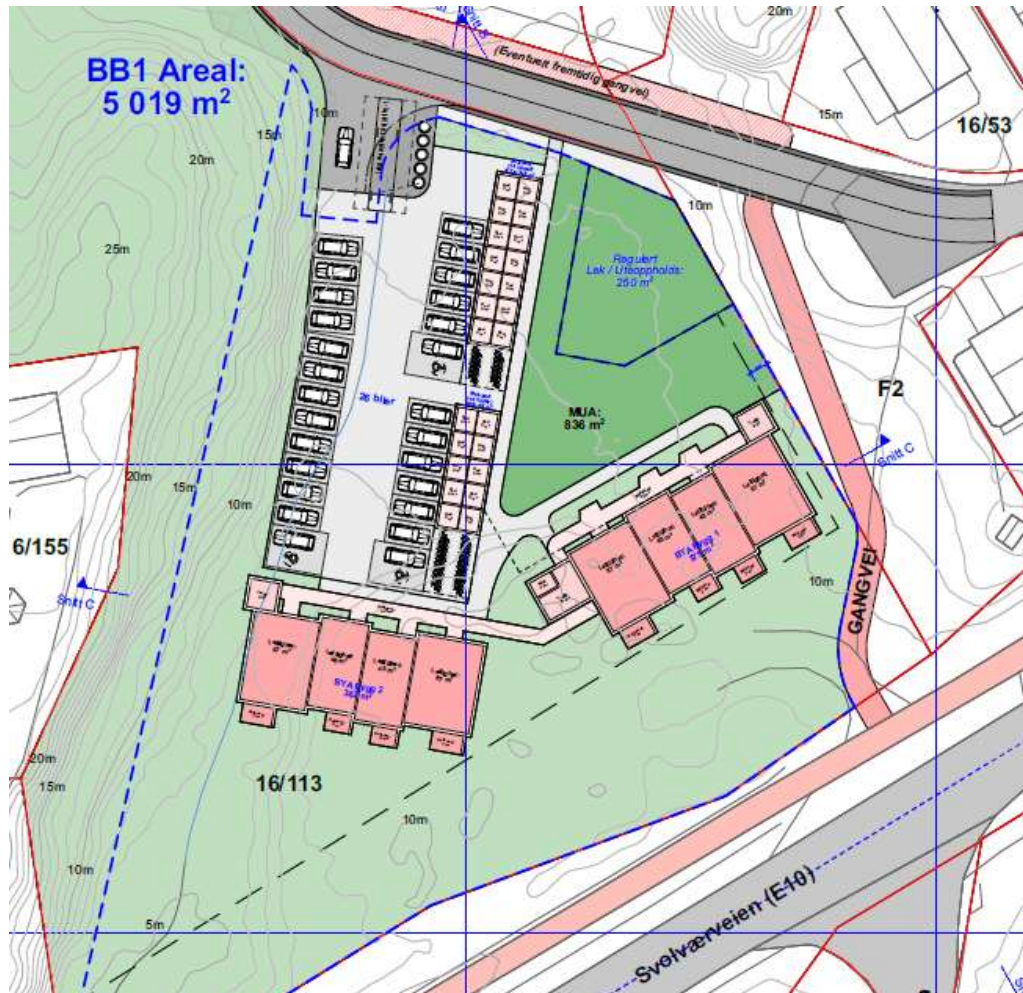
5.4 Situasjonsplan

Utsnitt fra gjeldende situasjonsplan er vist under.



Figur 14. Utsnitt av gjeldende situasjonsplan (alternativ 1). Norconsult.

Situasjonsplanen viser én mulig arealdisponering innenfor det regulerte boligområdet og tilhørende areal til lek og parkering. Se også figur 15 med forslag til alternativ disponering av arealer til parkering og lek.



Figur 15. Alternativ 2 - Alternativ utforming av arealer til parkering og uteopphold med samme regulering. Norconsult.

5.5 Planlagt arealbruk

5.5.1 Type bebyggelse, plassering og utforming

Boligene planlegges oppført som lav blokkbebyggelse i tre etasjer og tenkes plassert mot byggegrensen i sørlige deler av tomta. Den vestlige blokken er skråstilt i forhold til veien for å gi boligene best mulig sol- og utsiktsforhold. Det er lagt vekt på at bebyggelsen skal harmonere med omkringliggende bebyggelse i forhold til volum og høyder slik at det skapes en god helhet med omgivelsene.



Figur 16. Perspektiv mot nordøst. Norconsult AS.



Figur 17. Perspektiv mot sørøst. Norconsult AS.

5.6 Antall boliger, leilighetsfordeling

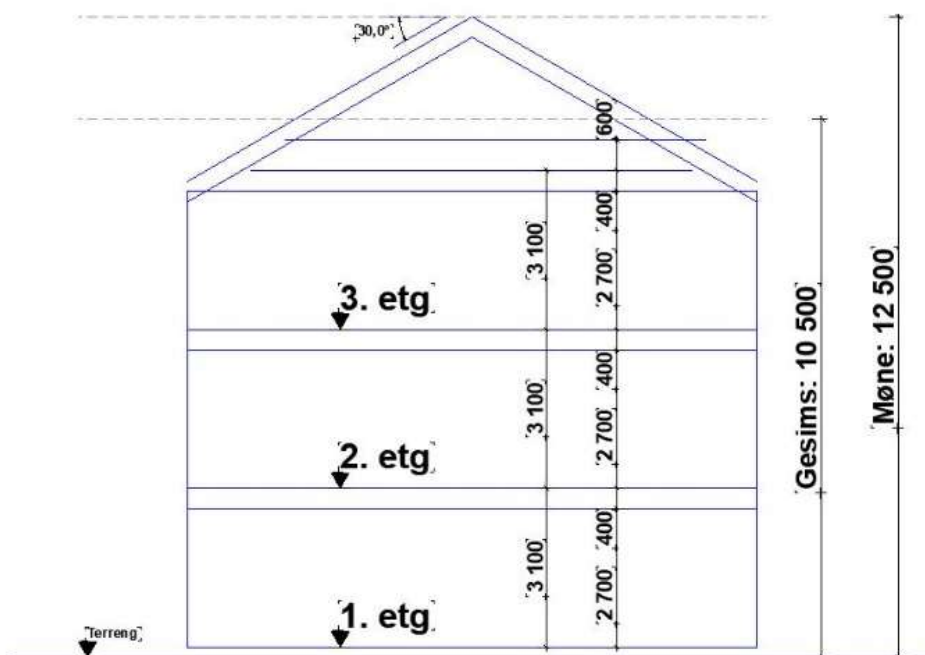
Antall boenheter som legges til grunn for planforslaget er 24 stk. Dette regnes som et realistisk maksantall i forhold til regulert høyde og utnyttelsesgrad, i tillegg til at man skal dekke krav til parkering og uteopphold på egen grunn. Prosjektets behov tilsier at det er lite aktuelt å etablere flere enn 24 boenheter.

Reguleringsbestemmelsene åpner også opp for at bebyggelsen kan oppføres som konsentrert småhusbebyggelse (for eksempel rekkehus og flermannsboliger). For konsentrert småhusbebyggelse er kravet til uteoppholdsareal høyere enn for blokkbebyggelse¹, noe som i så fall vil bety en reduksjon i antall enheter. Nærmere beregning av eventuell reduksjon er ikke videre vurdert.

Foreløpig leilighetsinndeling for 1. etg er vist på situasjonsplan. Størrelsene på leilighetene er tenkt i en variasjon fra ca. 45-70 m², med privat balkong på 5-7 m² (foreløpige beregninger).

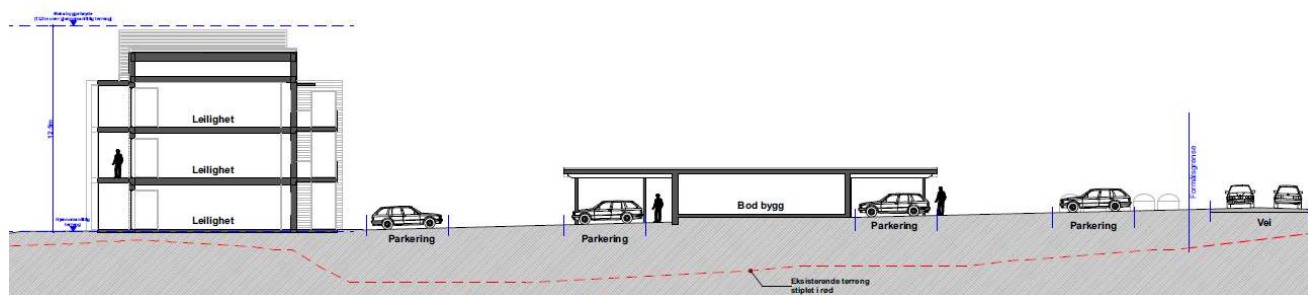
5.6.1 Byggehøyde

Bebyggelsen reguleres med maks byggehøyde på 12,5 meter, målt fra gjennomsnittlig planert terreng rundt bygget. Byggehøyden gir muligheter for at bebyggelsen kan oppføres i tre etasjer, pluss loft eller med god takhøyde. Foreløpige illustrasjoner av bebyggelsen viser blokker med saltak.

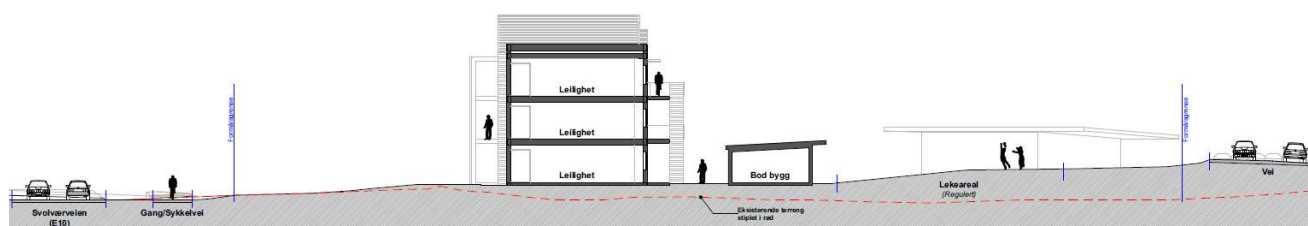


Figur 18. Prinsippskisse som viser grunnlag for beregning av etasjehøyder og gesims/møne.

¹ Byplan Svolværs krav til konsentrert boligbebyggelse er 125 m² pr boenhet, hvorav 70% skal ligge på bakken + minimum 25m² pr boenhet til felles lek ved oppføring av 4 eller flere boenheter.



Figur 19. Snitt A. Norconsult AS



Figur 20. Snitt B. Norconsult AS

5.6.2 Utnyttelsesgrad

Planlagt BRA for bebyggelsen er totalt ca. 1680 m², hvorav 1540 m² er beregnet for de to blokkene og ca. 140 m² beregnet for utvendige sportsboder.

Innledende beregninger av utnyttelsesgrad viser %-BYA på ca. 30%. For å ha litt å gå på i forhold til etablering av garasjer/carport og boder, settes maks %-BYA til 40%. Dette er i tråd med kommunedelfplan for Svolvær.

5.7 Byggegrense

Byggegrensen er satt 30 meter fra senterlinjen fra E10, som betyr en videreføring fra gjeldende reguleringsplan og eksisterende byggelinje for dagens bebyggelse langs E10/Lundeveien. Mot det kommunale friområdet i øst er byggegrensen satt 2 meter fra formålsgrensen. Der byggegrensen ikke er vist, er den sammenfallende med formålsgrensen (øvrige områder).

Forstøtningsmurer, vegetasjon/beplantning, gjerder og eventuelle støyskjermer tillates plassert utenfor byggegrensen mot E10. Dette for å sikre størst mulig effekt av eventuelle skjermingstiltak som er nødvendig for å gjennomføre planen.

5.8 Uteoppholdsareal

5.8.1 Krav til minste uteoppholdsareal iht. overordnet plan

I kommunedelplan for Svolvær plasseres planområdet i ytre by. For ytre by gjelder følgende krav til minste uteoppholdsareal (MUA) for blokkbebyggelse:

- 50 m² MUA pr. 100m² BRA.
- Minimum 60% skal være felles og ligge på bakken.
- Minimum 10 m² pr boenhet skal avsettes til lek.

For de planlagte boligene blir regnestykket slik:

Samlet MUA = 910m² (BRA 1820m²/2)

- Herunder:
 - 60% som skal være felles og ligge på bakken = 546m² (910 x 0,6)
 - Av disse 60% skal 10m² pr. boenhet avsettes til lek = 240 m²

5.8.2 Planlagt løsning for uteopphold

Alle beboerne vil få privat uteopphold i form av balkong. Balkonger på sørsiden av bebyggelsen må innglasses for å oppnå tilfredsstillende støynivåer.

Felles uteoppholdsareal planlegges etablert på bakkenivå. På plankartet er det regulert 250m² til lek (tilsvarende 10m² pr. planlagt boenhet). Hele det regulerte lekearealet vil bli opparbeidet ifm. gjennomføring av byggetrinn 1 selv om det legges opp til etappevis utbygging. Det regulerte området ligger skjermet for støy fra E10 på nordsiden av den planlagte bebyggelsen og vil få tilfredsstillende støyforhold og gode solforhold. Plasseringen av bebyggelsen vil også gi skjermende effekt for vind, noe som vil være positivt for de de lokalklimatiske forholdene på uteoppholdsarealet. Det vurderes ikke å være behov for spesielle klimaskjermende tiltak.

I tillegg til det regulerte arealet til lek, vil det bli nødvendig å opparbeide arealer til annen felles uteopphold på til sammen ca. 300 m². Dette arealet kan enten etableres i tilknytning til det regulerte arealet eller som et separat område. Se også alternative forslag på situasjonsplan 1 og 2 (figur 14 og 15). Begge løsningene vurderes å gi gode løsninger for felles uteopphold så fremst krav til støy ivaretas.

I tidligere utkast av situasjonsplanen var felles uteopphold for bebyggelsen tenkt etablert på sørsiden av bebyggelsen mot E10. Støyutredningen viser at deler av arealet på sørsiden kan få tilfredsstillende støynivåer slik at det kan medregnes i krav til uteopphold, men det forutsetter at det etableres støyskjerm. Ettersom valg av støytiltak ikke er avklart, reguleres ikke lek på denne siden av bebyggelsen. Arealene vil uavhengig av støytiltak kunne opparbeides og brukes som felles uteområde/hage og «bonusareal» for beboerne. Støyutredningen viser også at takarealer kan få tilfredsstillende støynivåer til bruk som uteopphold. Det er pr. dd ikke planlagt uteopphold på tak, men det er åpnet for det i bestemmelsene.



Figur 21. Perspektiv. Norconsult AS.

5.9 Solforhold

Under fremgår sol-/skyggediagram for den planlagte bebyggelsen og uteoppholdsareal for 21. mars og 21. juni for følgende klokkeslett: kl 0900, 1200, 1500 og 1800.

Diagrammene viser at planområdet jevnt over vil få gode solforhold både på private balkonger og felles uteoppholdsareal på bakken. De sørlige områdene av tomte er de beste arealene med tanke på flest antall soltimer. Som god andre plass har de nordøstre og de sentrale områdene av planområdet også gode solforhold. På sommertid vil de nordøstlige og sentrale arealene stort sett ha sol hele dagen. De planlagte boligene vil med foreslått plassering og utforming samlet sett få gode solforhold.

Den planlagte bebyggelsen vil i liten grad gi negative konsekvenser for omkringliggende bebyggelse. Den nærmeste boligen i Lundeveien har vil få noe skyggekast på utearealet/balkongen på vestsiden av huset tidlig på våren, men ikke så mye at det vurderes å redusere kvaliteten på utearealet. På sommerstid vil ikke utearealet få dårligere solforhold. Utbyggingen vil ellers ikke gi noen negative virkninger på solforholdene til omkringliggende naboer i forhold til tilgang på lys/sol.

21. mars:



21. mars 09.00



21. mars 12.00



21. mars 15.00



21. mars 18.00

21. juni:



21. juni 09.00



21. juni 12.00



21. juni 15.00



21. juni 18.00

5.10 Bokvalitet

Bokvalitet for de planlagte boligene er bokvalitet sikret blant annet gjennom:

- Tilgang på gode utearealer, både privat og felles
- Store tilleggsarealer rundt bebyggelsen som kan fungere som «bonusområder» i forhold til uteoppholdsareal. Friområdet nordvest for boligene har andre kvaliteter enn det som finnes innenfor de bebygde områdene, noe som kan åpne for annen type bruk.
- Utredning av støy, støv og trafikk (tiltak videreført i bestemmelsene).
- Sikre tilfredsstillende støynivåer innendørs (tilgang på stille side) og på uteoppholdsareal

Tiltak som ivaretar bokvaliteten for omkringliggende bebyggelse:

- Planlagt ny gang/sykkelveg til E10 vil gi enklere forbindelse for gående og syklende
- Plassering/utforming av ny bebyggelse ivaretar sol og utsiktsforhold til nærmeste boliger
- Begrenset utbygging med relativt få boenheter og fordeling av bebyggelsen med to lave blokker i stedet for én høy blokk.
- Utbyggingen vil gi området et løft som boligområde, både estetisk og funksjonelt.



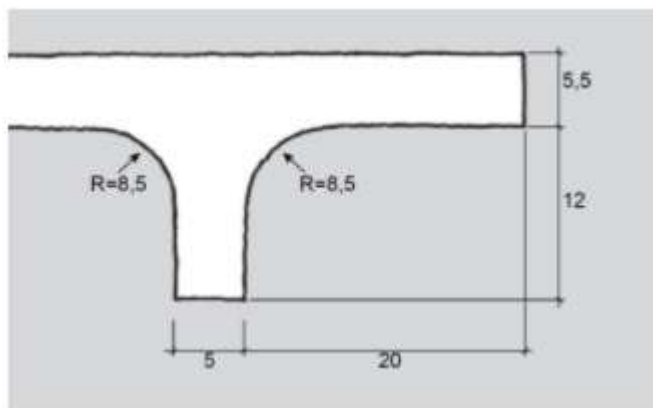
Figur 22. Perspektiv. Norconsult AS.

5.11 Veg og trafikkforhold

Atkomstveien til planområdet planlegges som en forlengelse av Lundeveien. Det vises til trafikkutredningen og utdrag fra denne i kap. 5.17 for nærmere vurdering for valg av atkomstløsning.

5.11.1.1 Ny atkomstvei

Den nye veien inn til boligfeltet var tegnet iht. kravene i Håndbok N100 for boliggate/boligveg med bredde 5,5 m og maks stigning på 6%. Det vil bli behov for noe tilpasning mot eksisterende snuplass/dråpe i Lundeveien, men det vil fortsatt være mulig å bruke området som snuplass slik som i dag. Veien var kontrollert slik at den kan bygges iht. stigningskravet.



Figur 23: Vendehammer for lastebil iht. Statens vegvesenets håndbok N100.

Avkjørselen til de nye boligene var dimensjonert som snuhammer for brannbil med stige og lastebil. Se springer i figur.24-26.

Endringer ifm. offentlig ettersyn – ny atkomstvei

Vågan kommune har, ifm. offentlig ettersynet, valgt å redusere veibredden til 4 m. Vurderingen som er gjort er at man med en veibredde på 5,5 m vil få problemer med å få plass til å anlegge en framtidig gang- og sykkelvei langs SKV1 om dette skulle bli en aktuell problemstilling i framtiden. Veibredden på 4 m er samme veibredde som tidligere reguleringsplan har regulert inn, og den bredden som er regulert inn på Lundeveien. Kommunen vurderer at veien er tegnet inn iht. veinormalen, og det skal være tilstrekkelig med manøvreringsareal i snuhammeren for renovasjon- og brannbil.

5.11.1.2 Gang- og sykkelvei

Det reguleres ny gang-/sykkelvei fra E10 som tenkes koblet på veien inn til det nye feltet. Gang-/sykkelveien er tegnet med utgangspunkt i eksisterende tråkk/sti, men bøyer av ved stigningen opp til Lundeveien. Eksisterende sti mellom E10 til Lundeveien er for bratt til at den kan oppgraderes iht. krav i håndbok N100 for gang/sykkelvei og vil ikke være mulig å brøyte (ønske fra teknisk avd./Vågan kommune). Kravet for gang/sykkelvei er 8% mens eksisterende sti ligger med stigning på mellom 20-28% i dag. Den nye gang/sykkelveien vil bli et godt alternativ til de som ikke kan bruke dagens sti på grunn av stigningen.

I bestemmelsene stilles det krav til 3 meters bredde, samt at gang/sykkelveien skal tåle vekt fra hjullaster (brøyting). Bestemmelsene åpner for at interne forbindelser i det nye boligområdet kan knyttes inn mot den nye gang/sykkelveien.

Videre reguleres det en ny gang-/sykkelvei videre nordover. Denne forbindelsen kunne bli mye brukt også for andre beboere i Osanområdet.

Videre er det i bestemmelsene åpnet for at det i arealer nord for innregulert atkomstvei, dvs. i område regulert til annen veggrunn, kan anlegges fortau.

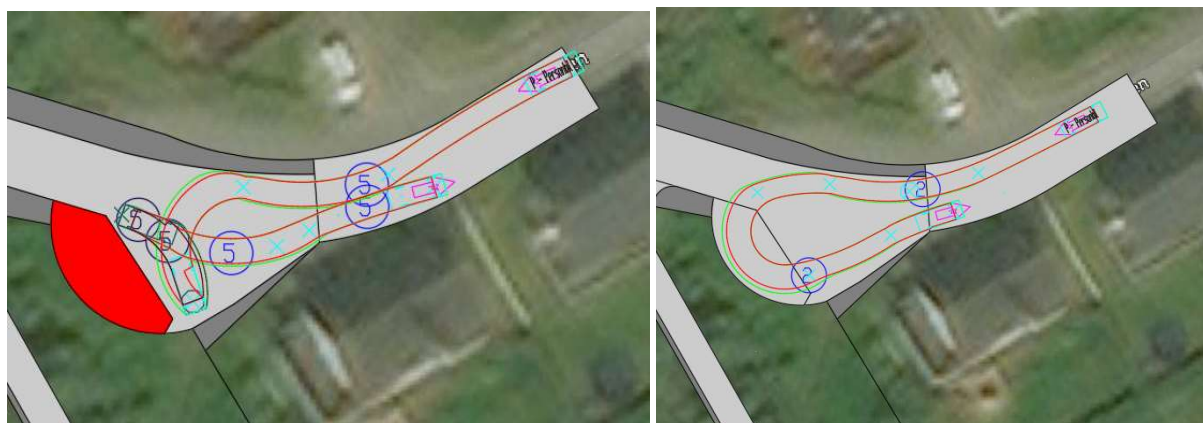
5.11.2 Areal til snøopplag

På vinterstid kan arealer regulert til annen veggrunn benyttes til snøopplag. I perioder med mye snøfall kan det være behov for å avsette mer snø enn det som er tilgjengelig av areal til grøfter osv. De røde feltene i figuren under viser mulige arealer som kan benyttes til snøopplag i perioder med mye snø, dersom areal til annen veggrunn ikke vil være tilstrekkelig.



Figur 24. Illustrert areal beregnet for snøopplag for brøyting av veien (vist med rødt), samt sporing for lastebil/brannbil.

I dag avsettes snø som brøytes i Lundeveien i dråpen ved enden av Lundeveien. Dette arealet tenkes videreført som areal til snøopplag på vinterstid slik at brøytebilen ikke må føre snøen fra den eksisterende veien inn i det nye feltet. Det vil fortsatt være mulig å snu i enden av Lundeveien for personbiler og hjullastere selv om deler av arealet benyttes til snølagring på vinterstid (jf. sporinger under).



Figur 25 og 26. Til venstre: Mulig kjøremønster for personbil som skal snu i Lundeveien på vinterstid. Til høyre: Antatt foretrukket løsning for å snu for personbil på sommerstid.

Snø som brøytes på den nye veien inn til det planlagte boligfeltet, kan ved behov skyves inn på friområdene i forlengelsen av snuhammeren i enden av veien. Det illustrerte arealet er ca. 100m². Brøyting internt i boligområdet tenkes avsatt på egen grunn innenfor boligfeltet.

Brøyting av den nye gang-/sykkelveien kan avsettes i grøntområdet øst for gang-/sykkelveien, i tillegg til i arealer for annen veggrunn.

Areal til snøopplag skal fremgå av situasjonsplanen ved søknad om rammetillatelse.

5.11.3 Parkering

Byplan Svolvær stiller følgende minimumskrav til etablering av parkering for boliger. For planområdet gjelder krav i høyre kolonne («Øvrige områder»):

Størrelse	Enhet	Indre by		Øvrige områder	
		Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
<35 m ² BRA	Pr. boenhet	0,3	1	1	1
35 - 60m ² BRA	Pr. boenhet	0,6	1	1	2
>60m ² BRA	Pr. boenhet	0,8	1,5	1,6	2

Basert på planlagt leilighetsfordeling er det beregnet et behov på ca. 32 parkeringsplasser for bil (inkl. 3 plasser for HC) og 48 parkeringsplasser for sykkel. Parkeringsplassene planlegges etablert som bakkeparkering, med eller uten carportløsning i tilknytning til boder. Foreslått plassering er vist på situasjonsplan (jf. fig 14 og 15).

5.12 Anleggsperiode

I anleggsperioden kan nærliggende naboer oppleve ulemper som følge av økt trafikk, støy og støv langs Lundeveien fra transport og arbeid på byggeplassen. Ettersom Lundeveien er smal og det er utfordrende sikt i enkelte avkjørsler i dag, er det spesielt hensyn til trafikksikkerhet og fotgjengere som vil være vesentlig å sikre. Et tiltak kan for eksempel være å midlertidig sperre stien fra E10 til Lundeveien for å begrense gjennomgangstrafikk fra gående og syklende.

Trinnvis utbygging vurderes ikke å ha spesielt stor innvirkning på ulempene i anleggsperioden. Ved utbygging i to byggetrinn kan ulempene for noen oppleves mer negative ettersom den totale anleggsperioden blir lengre, mens det for andre kan oppleves positivt at utbyggingen gjennomføres trinnvis (to etapper med pause).

Det antas ikke å være behov for sprenging da området i hovedsak består av løsmasser, samt at det er behov for tilførsel av masser for å gjøre tomte byggeklar. Massetransport kan være en stor ulempe for naboene. For å redusere ulempene bør masser som kan gjenbrukes internt på tomte gjenbrukes. For å avlaste Lundeveien i perioder med størst trafikk kan det for eksempel søkes godkjenning fra Statens vegvesen om å benytte E10 som midlertidig avkjørsel (må avklares i søknad til Statens vegvesen).

I bestemmelsene er det sikret at det skal lages en tiltaksplan for hvordan farer og ulemper for beboere i nærområdet skal håndteres i anleggsfasen, herunder transport og trafikk, støy, støv og rystelser. Ulemper for offentlig transport og trafikkavvikling skal redegjøres for. Støy fra bygge- og anleggsvirksomhet skal håndteres i samsvar med kap. 4 i T-1442.

Tiltaksplan, med håndtering av problemene og avbøtende tiltak, skal godkjennes av Vågan kommune. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

5.13 Utbyggingsavtale/planlagte offentlige anlegg

Oppgradering av eksisterende sti og etablering av gang-/sykkelveien vil bli offentlige anlegg. Atkomstveien til boligene vil være privat.

5.14 Teknisk infrastruktur

Det er innhentet kart for VA og EL fra Vågan kommune. Detaljer for tilkobling avklares i byggesak. Det er åpnet for at eventuell nettstasjon ved behov kan etableres i planområdet.

5.14.1 Overvannshåndtering

Det er gjort en overordnet vurdering av overvannshåndtering i planområdet. Den preliminnære vurderingen viser at overvann kan løses ved:

1. Å håndtere overvannet lokalt innenfor planområdet. Dette innebærer at det kan bli behov for å samle opp og fordøye overflatevann. Infiltrasjonsforholdene må sjekkes nærmere.
2. Føre overvannet i rør under Svolværveien, videre gjennom industritomtene og ut til sjø. Denne løsningen krever at det foreligger samtykke fra tomteeiere (herunder eier av Svolværveien, Nordland fylkeskommune) og godkjenning fra kommunen.
3. Samle opp overvannet og pumpe det til Lundeveien. Det er ikke vanlig å håndtere overvann på denne måten, men det er teoretisk mulig. Evt. tilkobling til kommunale VA-nett må da godkjennes av kommunen.
4. Knytte seg til kommunalt VA-nett i Svolværveien. Denne løsningen er utfordrende da avstanden er stor.

Med utgangspunkt i ovennevnte vil overvann i planområdet sannsynligvis bli håndtert slik som beskrevet i pkt. 1.

5.14.2 Energiløsninger

Planområdet ligger ikke innenfor et konsesjonsområde for fjernvarme. Når det gjelder energiløsninger vil en ta utgangspunkt i de kravene som fremgår av byggteknisk forskrift. Mulige alternative energiløsninger vil bli vurdert ifm. byggesøknaden.

5.15 Renovasjon

Vågan kommune har ingen særskilte bestemmelser for avfallshåndtering. Det planlegges løsning med molok, trolig i nordvestre deler av boligområdet for å sikre enklest mulig henting. I denne forbindelse er det opprettet en dialog med Lofoten Avfallsselskap (LAS).

Fremkommelighet for renovasjonsbil er sikret gjennom veibredde/utforming for den nye atkomstveien. Renovasjonsbil og andre nyttekjøretøy vil kunne snu ved å bruke innkjørselen som snuhammer, jf. fig. 17. Nærmere løsninger vil avklares med renovasjonsselskapet og fremgå av situasjonsplan ved søknad om rammetillatelse.

5.16 Støyutredning

Støyutredningen for reguleringsplanen er utført av COWI AS i rapport med *dok-nr 1, A203532, datert 15.04.2021, Ørnviksletta, Svolvær. Støyvurdering - Mulighetsstudie*. Relevante utdrag og resultater er gjengitt i dette kapittelet. For mer detaljerte beskrivelser vises det til rapporten.

5.16.1 Sammendrag

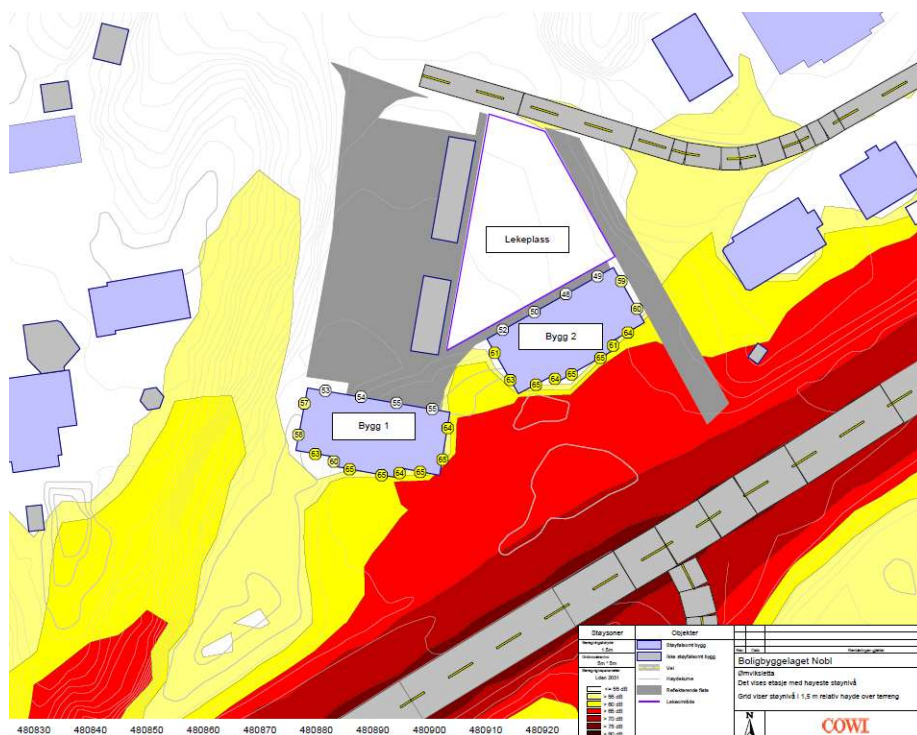
- De mest støyutsatte fasadene vil havne i gul støysone fra veitrafikk.
- Private balkonger vil få tilfredsstillende støynivå med innglassing fra dekke til dekke.
- Felles lekeplass/uteareal på ca. 650 m² på bakkeplan vil få tilfredsstillende støynivåer, Lden < 55 dB. Dette oppnås ved at byggene danner en støyskjerm mot veien.
- Uteareal sør for og mellom bygningene vil havne i gul og rød støysone.
- Leiligheter som er gjennomgående mot fasade som vender bort fra E10 vil kunne få tilgang til en stille side. For de leilighetene som ikke er gjennomgående vil stille side måtte etableres i form av minimum ett soverom med vindu som vender mot balkong med tilfredsstillende støynivå.
- Krav til innendørs støynivå vil kunne ivaretas ved å stille et visst krav til lydisolasjon for fasadekonstruksjon og vinduer for de mest støyutsatte fasadene.
- Det foreligger ingen utslippstillatelse for støy for de nærliggende industrianleggene. Det er forutsatt at virksomheten forholder seg til retningslinjene i T-1442- 2016 når det gjelder driftsbetingelser og NS 8175:2012 når det gjelder eventuelle tekniske installasjoner på anleggene.

5.16.2 Støy på utearealer

Beregningene viser at det angitte området for felles lekeplass/uteareal nordvest for bygg 2 får tilfredsstillende støynivå uten skjermingstiltak. Området er på ca. 650 m². For uteområde på bakkeplan foran og mellom byggene er mesteparten av arealet i gul eller rød støysone for veitrafikk.

Dersom det er aktuelt å etablere bebyggelsen i to byggetrinn, vil det være hensiktsmessig å starte med bygg 2 for å sikre tilfredsstillende støynivå på den planlagte felles lekeplassen/utearealet uten ytterligere skjermingstiltak enn bygget i seg selv.

For balkonger som vender mot E10 - Svolværveien med støynivå Lden over 60 dB vil det kreves tett innglassing på minimum 15 kg/m² som føres fra dekke til dekke for å oppnå tilfredsstillende støynivå.

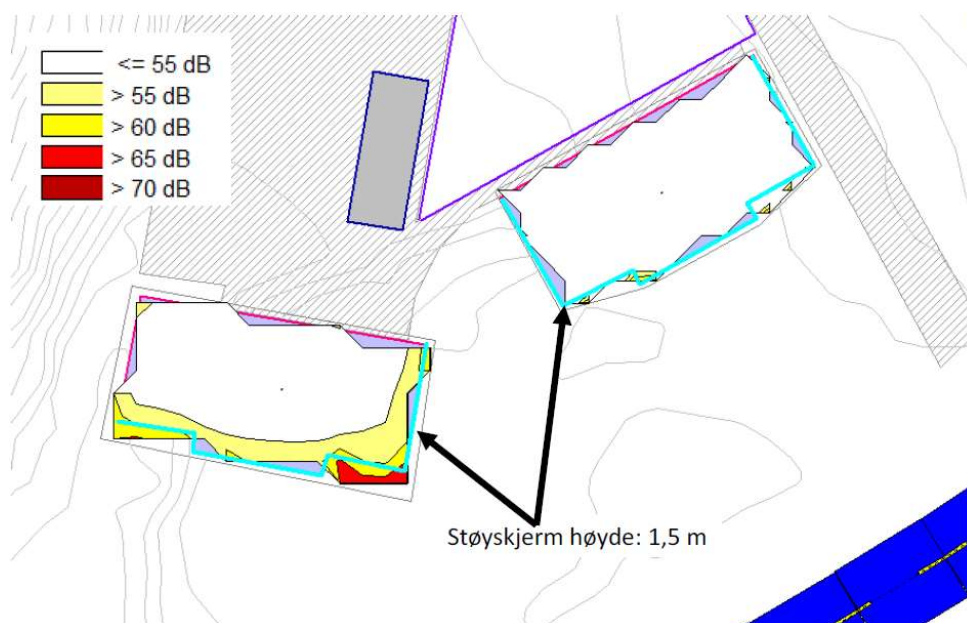


Figur 27. Beregnet støynivå fra veitrafikk, 1,5 meter over bakkeplan. Kilde: Cowi.

5.16.2.1 Takterrasse

Dersom det er ønskelig å oppnå et større uteareal med tilfredsstillende støynivå kan det være mulig å etablere takterrasser på bygningene. Ved å montere tett støyskjerm med høyde 1,5 m over terrassegulv vil en oppnå tilfredsstillende støynivå på deler av taket på bygg 1 og hele taket på bygg 2.

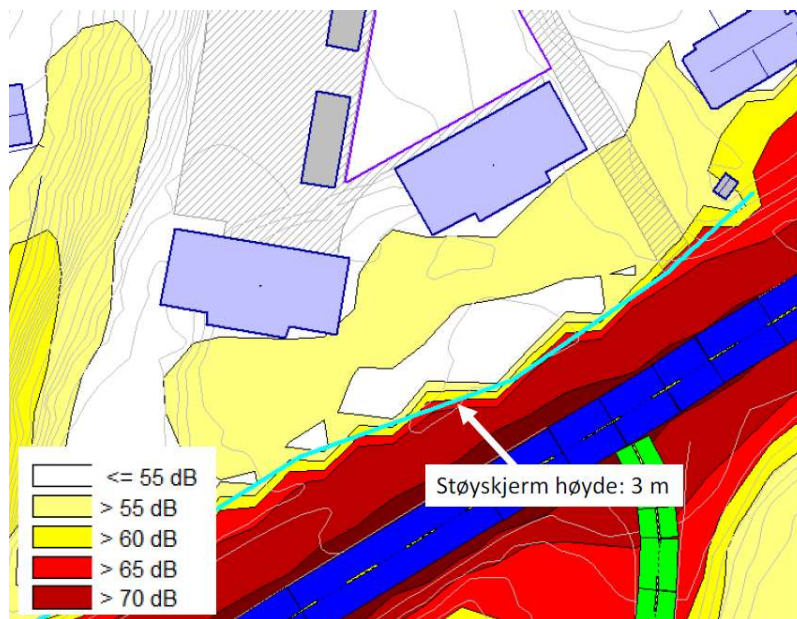
Alle støyskjermer må utføres tett mot underlaget og bygningene, og ha en flatevekt på minimum 15 kg/m². Dersom ønskelig kan hele- eller deler av skjermene utføres transparent (glass, pleksiglass, e.l.) forutsatt at krav til flatevekt ivaretas.



Figur 28. Støysituasjon med 1,5 m høy støyskerm på takterrasser. Støysoner viser støynivå 1,5 m over terrassegulv. Kilde: Cowi.

5.16.3 Støyskjem mot E10

For å redusere støynivåer på den sørlige delen av planområdet, mellom boligbyggene og vegen kan ett alternativ være å montere en tett støyskjem ved tomtegrensa. Denne vil imidlertid få en viss avstand til støykilden, og høyden må dermed være nokså stor før det oppnås økt areal med tilfredsstillende støynivå. Støyskjem vil føre til noe reduserte fasadenivåer, men dette vil primært gjelde for boenhetene i 1. etasje. Videre oppover på fasaden vil skjermingen ha liten effekt.



Figur 29. Støysituasjon med 3 m høy støyskjem langs tomtegrensa. Støysoner viser støynivå 1,5 m over bakkeplan.

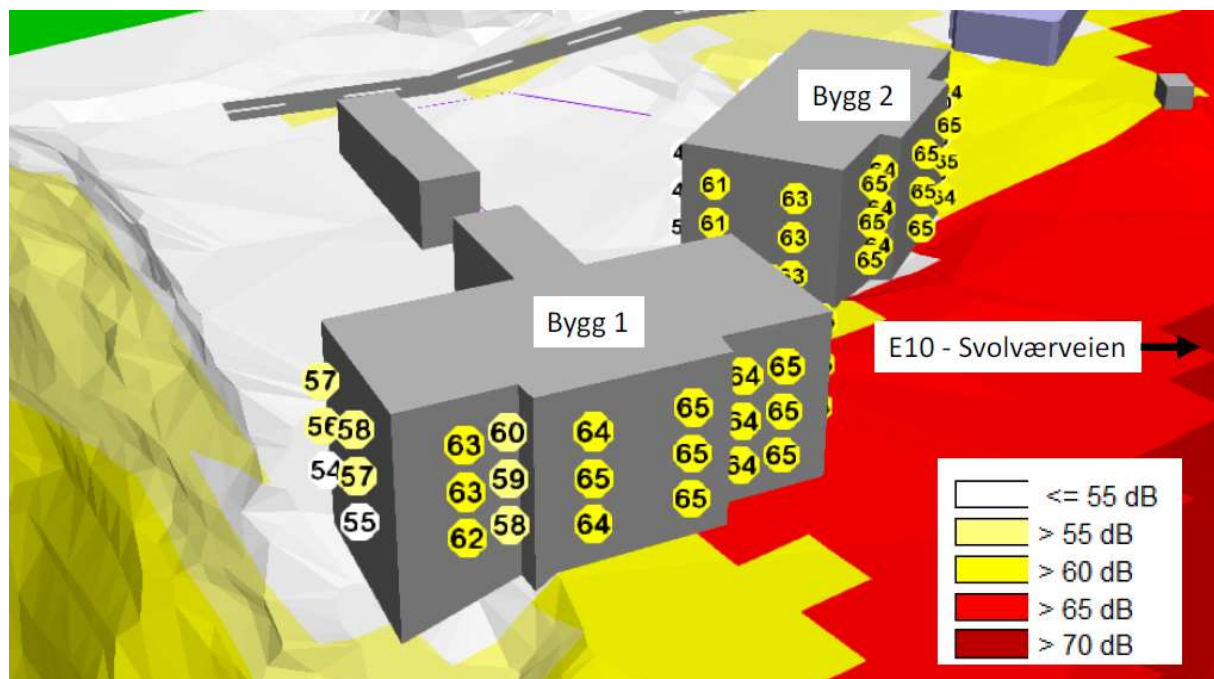
5.16.4 Støy på fasader og innvendig støy

De mest utsatte fasadene mot E10 - Svolværveien vil havne i gul støysoner med nivåer inntil $L_{den} = 65$ dB. For fasadene som vender bort fra Svolværveien vil det være tilfredsstillende fasadenivåer.

Det er tatt inn i bestemmelsene at alle boenheter skal være gjennomgående og ha en stille side. Minst et soverom skal plasseres mot denne siden.

Det vil være nødvendig å stille et visst krav til lydisolasjon for fasadekonstruksjoner og vinduer for de mest utsatte fasadene. For fasader med begrenset støynivå (ca. $L_{p,A,24h} < 57$ dB) vil innendørs støynivå vil være ivarettatt med bruk av fasadekonstruksjoner og vinduer ($R_w + C_{tr} \geq 29$ dB) som tilfredsstiller dagens krav til energi. For fasader med høyere støynivå må det påregnes skjerpede krav til vinduer, inntil størrelsesorden $R_w + C_{tr} \approx 35$ dB. Det er forutsatt balansert ventilasjon.

Eventuelle gjennomføringer i fasade må holde samme lydkrav som vindu. I senere prosjektfase når planløsning og størrelse for vinduer er besluttet, må det detaljvurderes krav til lydisolasjon for fasader og vinduer.



Figur 30. Beregnet støynivå, Lden, fra veitrafikk på fasader mot sør. Kilde: Cowi

5.16.5 Merknader fra Statsforvalter ifm. offentlig ettersynet

Ifm. offentlig ettersynet kom det inn merknad fra Statsforvalter som lyder slik:

«Selv om T-1442/2016, som er lagt til grunn for planarbeidet i denne saken, ikke skiller like klart på stille side og dempet fasade, mener vi at det som er sagt om verdien av stille side tilsier at det må vurderes om planen skal vedtas uten krav til at alle boenheter skal være gjennomgående».

Som følge av denne er det tatt inn i bestemmelsene at alle boenheter skal være gjennomgående.

5.16.6 Overføring til reguleringsplanen (tiltak/bestemmelser)

For øvrig er forholdet til støy videreføres i reguleringsplanen gjennom bestemmelsene. Bestemmelsen sikrer muligheten for å utføre nødvendige støytiltak på fasader, vinduer, felles/privat uteoppholdsareal og innvendig i bygg for å sikre tilfredsstillende støynivåer.

Evt. innglassede balkonger skal ha muligheten til å åpnes.

5.17 Vurdering av lokal luftforurensning

Vurdering av lokal luftforurensning er presentert i notat fra Norconsult, *RIM01, datert 2020-12-10. Vurdering av lokal luftforurensning*. For detaljerte beskrivelser vises det til rapporten.

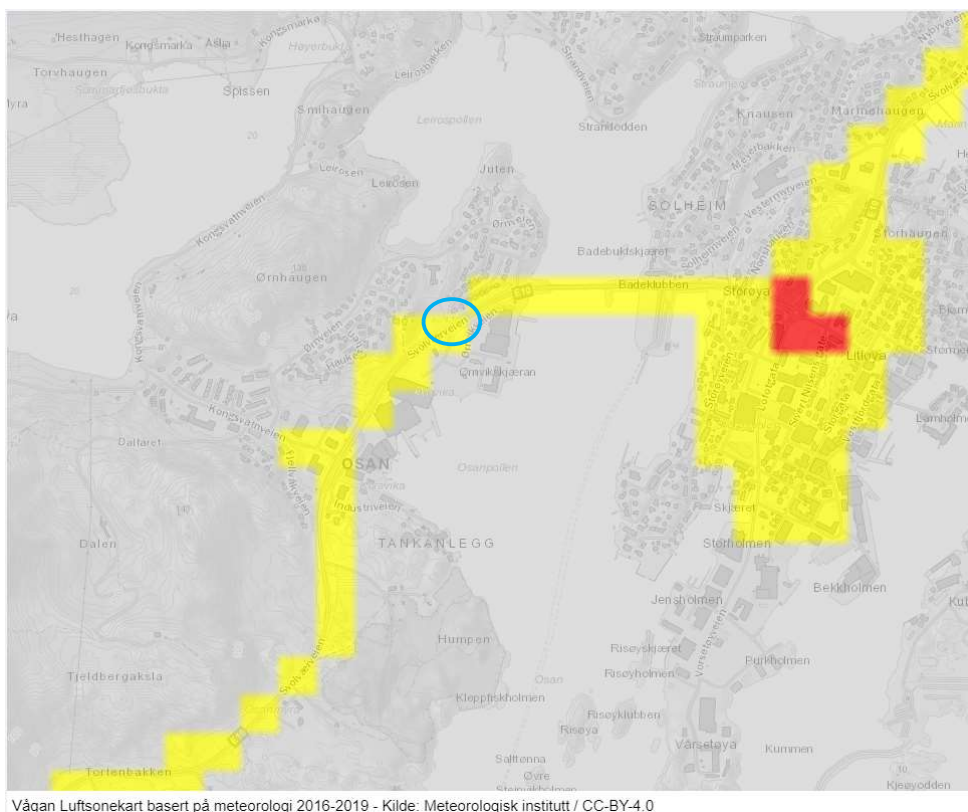
5.17.1 Retningslinje T-1520

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) gir anbefalinger for luftkvalitet bør håndteres i arealplanlegging. Retningslinje T-1520 skal sikre at kommunene tar hensyn til lokal luftkvalitet i planarbeidet ved å unngå å legge barnehager, skoler, boliger og parker i områder med mye luftforurensning. Retningslinjen anbefaler grenser for luftforurensning og deler inn områder i rød og gul luftkvalitetssone. Nedre grense for sonene skal legges til grunn ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning, det vil si grensene for gul sone.

5.17.2 Lokale kilder til luftforurensning

Den største kilden til luftforurensning er E10 sør for planområdet, som har ÅDT på 8500 ifølge vegkart.no. Trafikkmengden i Lundeveien og Ørnveien er liten og anses ikke å bidra til betydelig luftforurensning inn til planområdet. Veistøv fra E10 kan bidra til luftforurensning i planområdet. De største kildebidragene til PM₁₀ i området er sjøsalt og veistøv. Årsmiddelkonsentrasjon av PM₁₀ er likevel godt under grenseverdiene i forurensningsforskriften (25 µg/m³) og anbefalt luftkvalitetskriterie (20 µg/m³).

På luftsonekartet i Fagbrukertjenesten for luftforurensning ser vi at det er gul sone langsmed E10 forbi planområdet. Luftsonekartene er ment som en første indikasjon på hvor man har gule og røde soner i kommunen, og viser konsentrasjoner i 2-3 meter over bakkenivå.



Figur 31: Utklipp av luftsonekart for Vågan kommune, hentet fra fagbrukertjenesten for luftforurensning [7]. Blå sirkel indikerer plassering av planområdet. Kartet viser konsentrasjoner ved 2-3 meter over bakkenivå.

De viktigste kildene nasjonalt er veitrafikk (både dekk- og asfaltslitasje, og utslipp av eksos), vedfyring og langtransportert forurensning. Vind og vær bidrar til å spre og fortynne luftforurensning. Svevestøv vil kunne spres og gi dårligere luftkvalitet på vindfulle dager. Vindhastighet, vindstyrke og vindretning er derfor viktig i vurderingen av lokal luftkvalitet.

Vindrose, frekvensfordeling av vind

Vindretning deles i sektorer på 30°

Frekvensfordeling av vindhastighet i prosent %

Vindhastighet (m/s)

- >20.2
- 15.3-20.2
- 10.3-15.2
- 5.3-10.2
- 0.3-5.2

Stille (%)

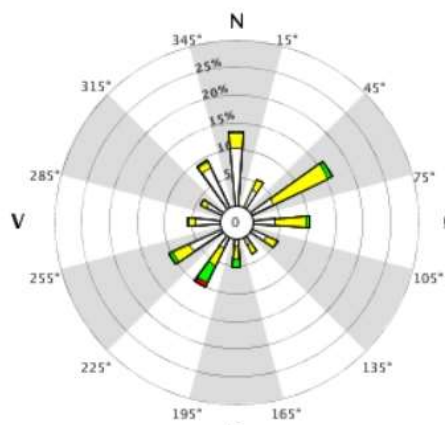


År: 2014 - 2019

jan, feb, mar, apr, nov, des

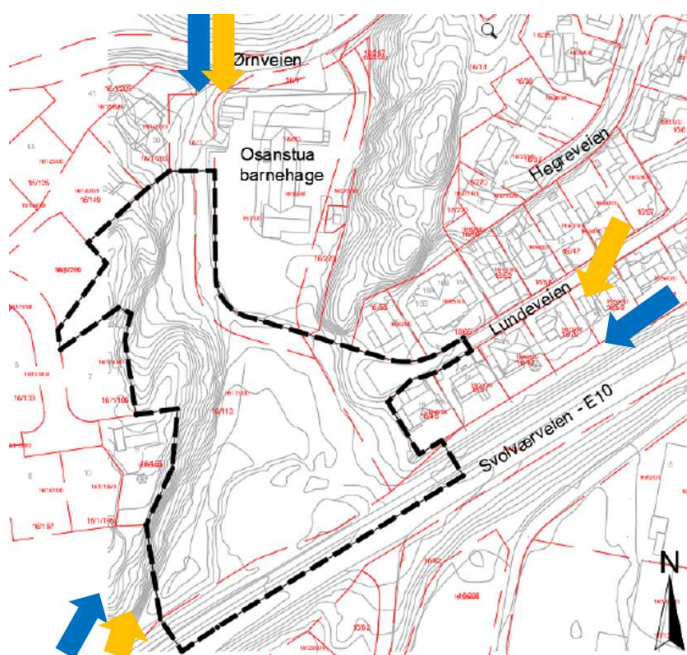
Tidspunkt: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 (NMT)

85450 SVOLVÆR LUFTHAVN



Figur 32: Vindrose for den meteorologiske stasjonen på Svolvær lufthavn for vintersituasjon. Vindrosen viser hvilken fremherskende retning vinden blåser fra [5].

Fremherskende vindretning om vinteren og sommeren er fra nord, nordøst og sørvest. Figur 33 viser en oversikt over planområdet, med piler som indikerer fremherskende vindretning. Blå pil illustrerer fremherskende vintervind og gul pil illustrerer fremherskende sommervind. Vinddataene er hentet fra Svolvær lufthavn, og kan derfor avvike noe fra situasjonen ved planområdet. Forurensning fra veitrafikk vil først og fremst følge vegtraseen (E10). Vind fra sørvestlig retning kan føre til at veistøvet blåser inn mot planområdet. Vind fra nord og nordøst vil derimot blåse veistøvet i motsatt retning. De høyeste vindhastighetene forekommer når det er vind fra sørvest.



Figur 33: Planområdet med piler som illustrerer fremherskende vindretning. Blå pil illustrerer fremherskende vintervind og gul pil illustrerer fremherskende sommervind (vinddata ble hentet fra Svolvær lufthavn).

5.17.3 Anbefalte tiltak

Avbøtende tiltak vil være å etablere vegetasjonsskjerming mot E10. Dette gjelder uavhengig av hvilket utbyggingsalternativ som velges. Vegetasjonsskjerming er et viktig lokalt tiltak for å redusere spredning svevestøv, og renseeffekt er påvist bak selv smale belter med vegetasjon. Artsvalg av vegetasjonen er viktig for både renseeffekten og plantens overlevelsesmulighet. For vegetasjonsskjerming bør det velges plantesorter som er helårsgrønne, og har høy tetthet. Her kan Eviggrønn hekk være et eksempel. Anbefalt høyde på vegetasjon- eller støyskjermer varierer ut ifra forurensningssituasjonen. Det anbefales her at vegetasjonsskjermen er minimum 1,5 meter høy og plasseres så nærme som mulig veien.

Støyskjermer og bygninger vil også kunne fungere som avbøtende tiltak mot svevestøv. Dersom byggene etableres sør i planområdet mot E10, bør ventilasjonsinntak plasseres på den siden av bygget som vender vekk fra veien. Det bør heller ikke være åpne balkonger ut mot veien i de to nederste etasjene. Disse bør være innglasset.

Andre tiltak

Forurensningssituasjonen for svevestøv er ofte verst om våren. Dette er pga. at det ligger igjen strøgrus fra vinteren på bar vei, i tillegg til at piggdekkandelen fortsett kan være høy. Behovsbasert vasking og feiing kan fjerne partikler som samles opp i og rundt veibanen. Det er viktig å rengjøre på arealer der støvet samles opp. Vårrengjøring av veiene bør skje så tidlig som mulig, eventuelt to ganger; sent på vinteren for å feie opp støvdeponiet, og i slutten av april for å gjøre veiene klare for sommeren.

5.17.4 Overføring til reguleringsplanen (tiltak/bestemmelser)

Vedlikehold på E10 vil være et offentlig ansvar som ikke reguleres i plansaken.

Det er allerede etablert tett og høy vegetasjon langs E10 i dag. Eksisterende trær innenfor Statens vegvesens eiendom forventes videreført, noe som i så fall vil fungere som vegetasjonsskjerming for bebyggelsen. Det må avklares om det er aktuelt å etablere støyskjerm mot E10 (jf. 5.15) og eventuelt plassering av den, eller om det er nødvendig med etablering av nytt vegetasjonsbelte. Eventuell støyskjerm eller etablering av ny vegetasjon utenfor egen eiendom må avklares med vegeier (Statens vegvesen).

Bygningsmessige tiltak er under vurdering. Både innglassing av balkong og sørvendt ventilasjon kan være aktuelle tiltak for å redusere svevestøv i boligene.

Som videreføring i reguleringsplanen er det foreslått en bestemmelse om at det skal redegjøres for avbøtende tiltak for å begrense luftforurensning fra E10 i forbindelse med rammesøknaden. Avbøtende tiltak for å begrense støv kan dermed sees i sammenheng med støy og dokumentasjonskrav som skal fremgå av situasjonsplanen.

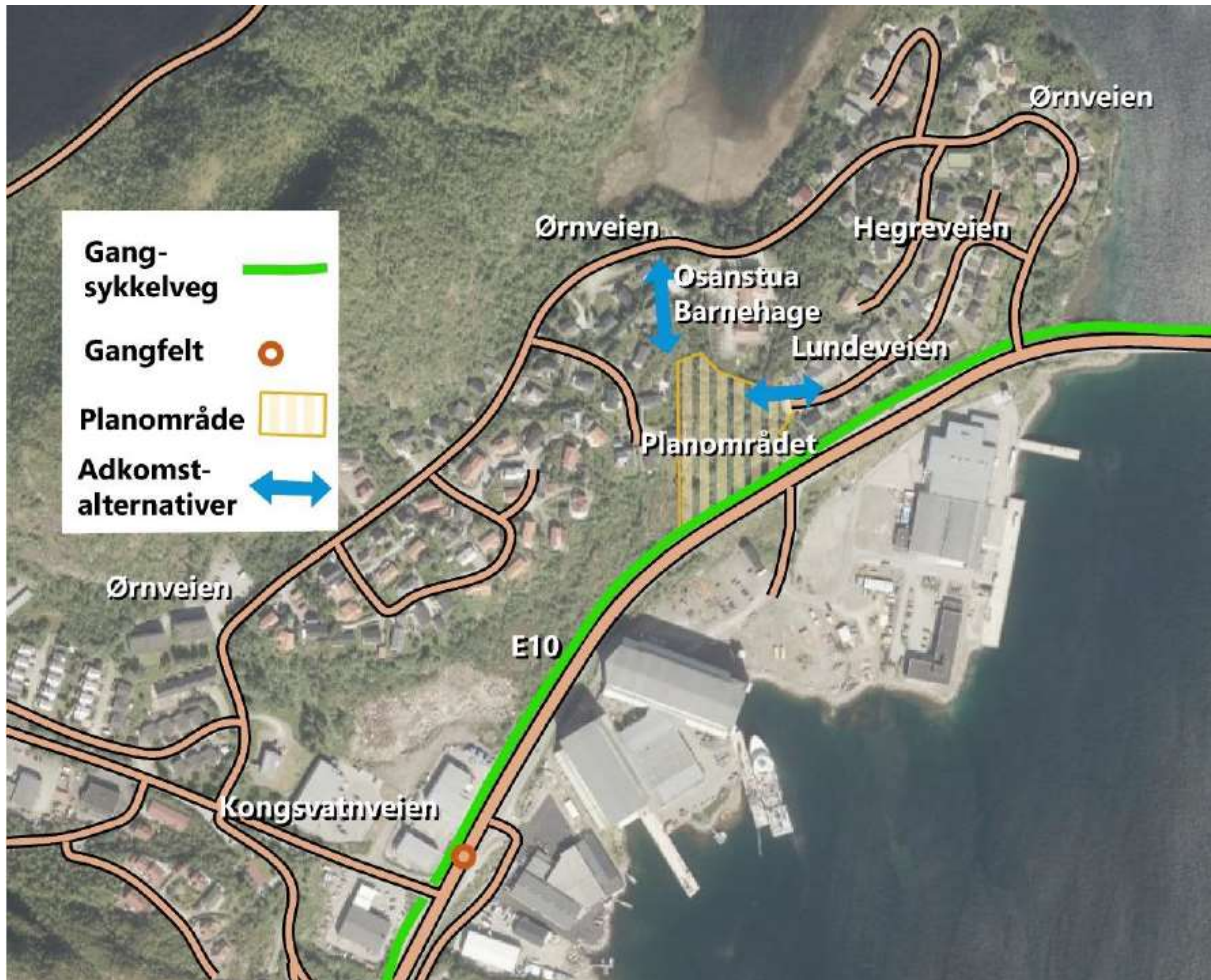
5.18 Trafikkutredning

Trafikkutredningen er presentert i rapport 5401, v03, datert 22-08-31, *Trafikkanalyse Ørnviksletta* (Norconsult AS). For detaljerte beskrivelser vises det til rapporten.

I trafikkanalysen er alternative atkomstløsninger til planområdet vurdert, samt de trafikale konsekvensene av den foreslåtte planen i forhold til valg av atkomstløsning, konsekvenser i krysset mellom Ørnveien og E10, vurderinger av trafiksikkerhet, kollektivtrafikk og forhold for gående og syklende.

5.18.1 Alternativer til adkomst til planområdet

Det er to adkomster til boligområdene på nordsiden av E10. I vest via Kongsvatnveien og i øst via Ørnveien.



Figur 3: Dagens trafikkløsning rundt planområdet og atkomstalternativer vist med blå pil (bakgrunnskart: Norgeskart.no, redigert av Norconsult)

Valg av atkomstløsning har vært et sentralt tema i planarbeidet. I innledende fase ble det vurdert at tomten har fire mulige løsninger for atkomst:

1. Atkomst via E10
2. Atkomst via Lundeveien
3. Atkomst via Ørnveien
4. Atkomst med gjennomkjøring mellom Lundeveien og Ørnveien



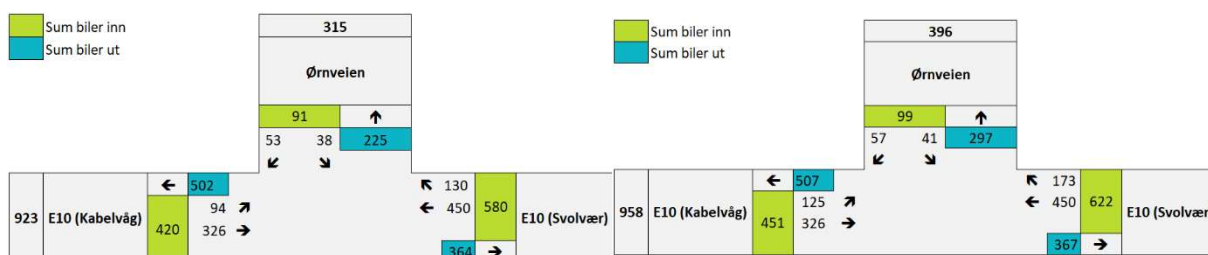
Figur 34: Mulige adkomstalternativer til Ørnviksletta er vist med grønne piler. Planområdet er vist med skravur. (Kartgrunnlag: scribblemaps.com, illustrasjon: Norconsult)

E10 er svært trafikkert og har høy trafikkmengde. Europaveiene er en viktig del av stamveinettet i Norge og det er strenge regler for nye tilknytninger til disse. Statens vegvesens regler tilsier at ny avkjørsel via E10 ikke er et alternativ. Dette er også bekreftet i ettertid gjennom dialog med Statens vegvesen. Det vurderes derfor tre adkomstalternativer for planområdet; fra nord via Ørnveien, fra øst via Lundeveien og gjennomkjøring fra øst til nord mellom Lundeveien og Ørnveien. I tillegg er det gjort kapasitetsberegninger for krysset ut mot E10.

5.18.2 Kryss mot E10

Kapasitetsberegningene for krysset Ørnveien og E10 er gjort i programmet SIDRA Intersection versjon 7. Analysen tar utgangspunkt i de beregnede trafikkmengdene og svingebevegelsene som er vist i Figur 35 og Figur 36. Krysset er utformet som et enkelt T-kryss uten trafikkøyer eller svingefelt. Resultatene er basert på makstimetrafikken i et virkedøgn, som i dette tilfellet er vurdert å være 15.00-16.00 etter Statens vegvesen tellepunkt.

SIDRA-beregninger gir blant annet opplysninger om belastningsgrad, kølengde, servicenivå i kryss. Det gir følgende makstimetrafikk i dagens (Figur 35) og fremtidig (Figur 36) situasjon:



Figur 35: Antatte svingebevegelser i makstimen (15.00-16.00) i dagens situasjon. Trafikktallene er benyttet som input-volumer i SIDRA-modellen. (Illustrasjon: Norconsult)

Figur 36: Antatte svingebevegelser i makstimen (15.00-16.00) i fremtidig situasjon. Trafikktallene er benyttet som input-volumer i SIDRA-modellen. (Illustrasjon: Norconsult)

Det ligger usikkerhet knyttet til beregning av bilturproduksjon, trafikkprognoser, trafikkfordeling og beregningsmodellen som er benyttet i denne analysen. Kapasitetsberegningene viser svært stor kapasitetsreserve, og usikkerhetene blir derfor mindre relevante.

Beregningene viser ingen kapasitetsutfordringer hverken i dagens situasjon eller fremtidig situasjon.

5.18.3 Vurdering av de ulike alternativene

5.18.3.1 Adkomst via Lundeveien

Dette alternativet medfører en forlengelse av Lundeveien på ca. 30-40 meter og en kjørevei på ca. 350 meter mellom planområdet og krysset med E10.

Sørøst i Ørnveien øker biltrafikken fra ca. 630 til 750 VDT. Biltrafikken i Lundeveien antas å øke fra ca. 130 VDT til 240 VDT. Selv om biltrafikken i Lundeveien omtrent dobles, vil det ikke være mye trafikk til å være en boligvei. Antallet møtesituasjoner og dermed behov for venting vil øke, men fortsatt være lavt relativt sett.

Lundeveien er stort sett oversiktlig, men smal – ned mot 3,5 meter asfaltert bredde. Murer, hekker og gjerder er plassert i, og kanskje innenfor, offentlig eiendomsgrense. Dette gir dårlig sikt i avkjørslr. Til tross for mulighet for parkering på offentlig parkeringsplass og snuplass, parkeres det langs Lundeveien. Det er 19 eiendommer langs Lundeveien, og under befaringen ble det registrert 26 parkerte biler langs veibanen.

Dersom adkomsten til planområdet blir via Lundeveien, kan/bør følgende tiltak gjennomføres:

- Siktproblematikken i dagens avkjørslr bør forbedres
 - Kommunen kan stille krav om at avkjørslene bygges om
 - Kommunen kan sette opp speil for å gi bedre oversikt ved utkjøring
- Belysningsmastene bør plasseres tettere, ca. 15-20 meter mellom hver stolpe
- Veien er smal, og parkering i veibanen forverrer denne situasjonen
 - Kommunen kan skilte «parkering forbudt»
 - Kommunen kan stille krav om at hekker, gjerder og murer som strekker seg inn på offentlig veiareal må fjernes, slik at regulert kjøreareal er tilgjengelig for trafikk.
 - Kommunen kan stille krav til at familiebarnehagen løser parkering på egen grunn, eventuelt benytter parkeringsplassen øst i Lundeveien
- Kommunen må sørge for at snøen i Lundeveien freses inn på naboeiendommer, ikke skuffes. Dersom snøen skuffes bortover veien, og til enden, fører dette til enda smalere kjøreareal.
- Det bør legges opp til snuareal på tomten for de nye boligene for traktor og snøopplag.

5.18.3.2 Adkomst via Ørnveien

Alternativet fører til om lag 100 meter ny adkomstvei og en kjørevei på ca. 600 meter mellom planområdet og krysset med E10. Ny adkomstvei fra Ørnveien er tenkt langs vestsiden av barnehagen, som innebærer større terrenginngrep enn alternativet fra Lundeveien. Sannsynligvis vil noen av de nye beboerne kjøre via Kongsvatnveien x E10, framfor Ørnveien x E10, hvor det blant annet er en matbutikk og en bensinstasjon.

Sørøst i Ørnveien øker biltrafikken fra ca. 630 til 750 VDT. Trafikkmengden forbi barnehagen er antatt å øke med ca. 30 % – fra dagens VDT på ca. 370 kjøretøy per døgn til 490 kjøretøy per døgn. Det meste av denne trafikken genereres av Osanstua barnehage. Selv med nye boliger vil det ikke bli mye trafikk i gata.

Ørnveien er adkomstvei for langt flere boliger enn Lundeveien, samt Osanstua barnehage, og fremstår som mer overordnet enn Lundeveien. Økningen av trafikk i fremtidig situasjon vil derfor antageligvis oppleves mindre belastende for beboere i Ørnveien enn i Lundeveien.

Ørnveien er omtrent 5,5-6,0 meter bred. Det er ikke bygget like tett opp mot offentlig eiendomsgrense i Ørnveien som i Lundeveien. Dette gjør at det kan være plass til fortau, eller evt. en utvidelse av veien, innenfor regulert veibredde. I en anleggsperiode vil atkomst fra Ørnveien være bedre egnet enn Lundeveien ettersom den har større bedre og bedre siktforhold.

Grensene til Osanstua barnehage og Ørnveien 39 forholder seg i dag svært unøyaktig til gjeldende regulerings- og eiendomsgrenser, og dagens adkomst til Ørnveien 39 skråer over regulert adkomstvei. Med ny adkomstvei blir det behov for å gjøre endringer på avkjørslene, samt flytte gjerdet langs vestsiden av barnehagen. Dette er gjennomførbart, men krever detaljprosjektering og dialog med barnehagen og Ørnveien 39.

Dersom adkomsten til planområdet blir via Ørnveien, bør følgende tiltak gjennomføres:

- Det bør etableres gangveiforbindelse til Lundeveien, som kan benyttes som gjennomkjøringsvei for brøytebil.
- Det bør legges opp til snuareal på egen tomt for traktor og snøopplag.
- Belysningsmastene langs Ørnveien bør plasseres tettere, ca. 15-20 meter mellom hver stolpe, evt. se på muligheter for å bytte til mer lyssterke armaturer som lyser mer til siden.
- Det bør etableres en ryddigere situasjon med parkering og kryssingspunkt utenfor Osanstua barnehage. Dette kan oppnås ved å snevre inn barnehagens areal noe. De viktigste prinsippene for ny utforming er følgende:
 - En utforming som holder hastigheten nede – oppstrammet kryss med kantstein og eventuelt fartshump/hevet gangkryssing
 - God gangadkomst – eget areal adskilt fra biler, tilstrekkelig bredde på fortau/gangvei/turvei
 - At det er oversiktlig – ikke tett vegetasjon eller parkering inntil kjørebane
 - God kryssing av vei fra parkeringsplasser på andre siden av veien
 - Mulighet for å korttidsparkere sykler og biler på samme side av veien som barnehagen, slik at gående slipper å krysse veien. Dette må dog ikke gå på bekostning av oversiktighet.
 - Det må vurderes hvor buss til/fra barnehagen skal stoppe, og om det skal tilrettelegges for dette ved skilt og/eller utforming

5.18.3.3 Gjennomkjøring mellom Lundeveien og Ørnveien (iht. gjeldende reguleringsplan)

Alternativet gir mulighet for foreldre som skal til/fra Lundeveien familiebarnehage å kjøre i ring via Ørnveien, istedenfor å snu på barnehagetomta. Flere bosatte langs Lundeveien vil også benytte seg av gjennomkjøringsmuligheten for å kjøre til/fra vest. Dette vil gi mindre biltrafikk i Lundeveien.

Samtidig vil foreldre til/fra Osanstua barnehage, og bosatte vest for barnehagen som skal til/fra øst, benytte seg av den nye gjennomkjøringsmuligheten. Dette vil gi mer trafikk i Lundeveien.

Alternativet vil gjøre det enklere for brøytemannskap å brøyte Lundeveien, da de slipper å snu som i dag.

Dersom adkomsten til planområdet blir via ny gjennomkjøringsvei, bør følgende tiltak gjennomføres:

- Lundeveien bør enveisreguleres. Den vil være mest naturlig med kjøreretning øst mot vest, men begge retninger er mulig. Dette vil redusere trafikkmengden i veien, antall konfliktpunkter mellom biler, fotgjengere og syklist, samt bedre dagens problematikk med trangt for møtende biler.
- Det bør opparbeides grøft og skulder for å ha plass til snø langs den nye veien.
- Det bør legges opp til snuareal på egen tomt for traktor og snøopplag.

5.18.3.4 Oppsummerende vurderinger av adkomstalternativene

Fordeler og ulemper ved de ulike adkomstalternativene er oppsummert i tabellen under.

Adkomstløsning	Fordeler	Ulemper
Adkomst fra Lundeveien	▪ Gir kortest kjørevei (ca. 350 meter) ▪ Minst terrenginngrep	▪ Dårlig sikt i avkjørsler. Bør forbedres. ▪ Smal vei. Bør forbedres. ▪ Utbedring av sikt og veibredde krever inngrep i terreng og eksisterende bebyggelse.
Adkomst fra Ørnveien	▪ Trafikkøkning vil oppleves som mindre belastende enn i Lundeveien ▪ Tilstrekkelig veibredde, med potensial for evt. utvidelse	▪ Gir lengst kjørevei (ca. 600 meter) ▪ Krever terrenginngrep
Gjennomkjøring	▪ Forenkler brøyting ▪ Enveiskjøring i Lundeveien gir høyere trafikksikkerhet	▪ Gir størst terrenginngrep ▪ Krever mest grunnerverv

Tabell 1: Oppsummering av fordeler og ulemper ved de ulike adkomstløsningene.

5.18.4 Konklusjon

Kapasitetsanalysen viser ingen kapasitetsutfordringer hverken i dagens situasjon eller fremtidig situasjon. Utbyggingsplanene vil med andre ord ikke gi trafikale problemer.

Det er generelt usikkerhet knyttet til beregning av biltrafikk. Det antas likevel at trafikknivået på lokalveiene rundt Ørnviksletta er så lavt at eventuelle avvik mellom beregnet og reell trafikkmengde ikke påvirker de trafikale vurderingene som er gjort.

De tre adkomstalternativene har alle fordeler og ulemper, og alle vurderes å være akseptable løsninger. Trafikkøkningen generert av planområdet er forholdsvis liten, og ingen av alternativene gir mye trafikk i Lundeveien eller Ørnveien.

Dagens utforming av Lundeveien er dog noe problematisk med tanke på siktforhold og veibredde. Dette gjør at beboere i Lundeveien vil oppleve trafikkøkningen som en større ulempe enn beboere i Ørnveien.

Totalt sett fremstår løsningen med adkomst fra Ørnveien, og løsningen med gjennomkjøring mellom Lundeveien og Ørnveien, trafikalt sett som bedre alternativer enn adkomst fra Lundeveien. Adkomst fra Lundeveien vil være en akseptabel løsning, men det anbefales å gjennomføre tiltak for å bedre sikt i avkjørsler og sørge for at regulert bredde er tilgjengelig, samt at snøfres benyttes om vinteren. Utbedring av sikt og veibredde vil kreve inngripen i private tomter.

Dersom bebyggelsen i Ørnviksletta bygges ut i flere byggetrinn, bør veisystemet bygges fullt ut og stå ferdig til første innflytting.

Tiltak for gående og syklende

Det bør være en direkte kobling for gående og syklende mellom gang- og sykkelveien langs E10 og den nye bebyggelsen. Eksisterende sti fra Lundeveien kan benyttes. Denne bør i så fall utvikles til en høyere standard. Det bør vurderes om det skal etableres gangfelt og fortau ved *Badebukta* bussholdeplass.

5.18.5 Overføring til reguleringsplanen (tiltak/bestemmelser)

1. Valg av atkomst:

Etter en helhetlig vurdering av ulike interesser som påvirkes ved valg av atkomstvei, er Lundeveien etter en samlet vurdering valgt som det beste alternativet. Det vises til nærmere drøfting i kap. 6.23.

Gjennom utbyggingsavtale med Vågan kommune vil partene kunne bli enige om nødvendige trafiksikkerhetstiltak i Lundeveien, samt fordeling av ansvaret for disse.

2. Gjennomkjøring:

Planen legger til rette for snuhammer i enden av veien i stedet for gjennomkjøring. Dersom det i framtiden blir ønskelig å etablere veiforbindelse til Ørnveien, vil dette fortsatt være mulig gjennom gjeldende regulering.

3. Framkommelighet:

God framkommelighet, snumuligheter og arealer til brøyting vurderes å være ivaretatt i planen, jf. i kap. 10.5.1.

4. Gående og syklende:

Det vil ikke være mulig å oppgradere dagens sti til gang-/sykkelvegstandard. Det reguleres derfor en ny gang-/sykkelvei som vil få tilfredsstillende stigning, bredde og utforming iht. krav i håndbok N100. Den nye gang-/sykkelveien vil være et godt alternativ til brukere som ikke kan benytte dagens sti pga. stigningsforhold. Den eksisterende stien skal bevares og skal gis god tilpasning mot den nye gang-/sykkelveien. Den er regulert inn som turveg. Det er åpnet for at stien kan utbedres eller oppgraderes. For eksempel kan det være mulig å jevne ut terrenget og gruse stien, eventuelt kombinert med trapp i det bratteste partiet.

5.18.6 Innsigelse fra Statens vegvesen (SVV) ifm. offentlig ettersynet

Ifm. offentlig ettersynet kom det inn innsigelse fra SVV som gjelder fravær av rekkefølgebestemmelser for utbedring av kryss til E10 før det gis midlertidig brukstillatelse til bygg.

I samtale med SVV ifm. anmodning om å trekke innsigelsen tilbake, bemerket SVV at de kan godta en løsning med passeringslomme på E10 og trafikkøy i sekundærvei. Det vises videre til veinormal N100 kap. 4.1.1.2 og 4.1.1.3.

6 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

6.1 Overordnede planer og vedtak

Planforslaget er i tråd med overordnet plan/kommunedelplan for Svolvær 2020-2040 og statlige og regionale retningslinjer, jf. kap. 3. Fortetting av etablerte boligområder vurderes å være positivt for styrking av Svolvær som mer kompakt by, i tråd med nasjonale, regionale og kommunale føringer.

Den nye reguleringsplanen bygger i stor grad på gjeldende reguleringsplan og viderefører mange av hovedtrekkene i denne. Endringene fra gjeldende reguleringsplan innebærer i hovedsak en mindre økning i utnyttelsesgrad og byggehøyde, samt endret trase/utforming på gang-/sykkelveien. Ny reguleringsplan regulerer for øvrig bort mulighetene for gjennomkjøring gjennom planområdet (mellom Lundeveien og Ørnveien). Planområdet er noe redusert i forhold til avgrensningen ved varsel om planoppstart (jf. 4.2).

6.2 Landskap

Planområdet har liten/ingen opplevelsesverdi i dag og gjennomføring av planen vurderes å gi positive virkninger for opplevelsen av området. Før anleggsstart er det behov for planering og rydding av trær sentralt på tomten.

Terrenget på tomten er utfordrende på grunn av at store deler av tomten ligger lavere enn omkringliggende områder, E10 og den planlagte veien. Det vil bli behov for betydelig massetilførsel for å fylle opp området slik at terrenget blir omtrent på nivå med E10.

6.3 Stedets karakter

De nye boligene vil innebære omforming og økt aktivitet i et område som er ubebygget og lite brukt i dag. Ved ferdigstilling av de nye boligene vil området fremstå som en naturlig forlengelse av boligbebyggelsen langs Lundeveien, og som del av boligområdet Osan for øvrig. Økt bruk av området vurderes som positivt for området og stedets karakter.

6.4 Byform og estetikk

Den planlagte utformingen og plasseringen av bebyggelsen er resultatet av en mulighetsstudie for tomten hvor det ble vurdert ulike løsninger. Et viktig moment for arkitekten har vært å utforme de nye boligene slik at de forholder seg sympatisk i forhold til eksisterende bebyggelse i området og at de ikke skal oppleves ruvende eller malplassert i omgivelsene. Utbyggingen vil gi et betydelig løft til de estetiske kvalitetene i området og områdets bruksverdi, noe som vurderes som positivt både for planområdet og for nærliggende bebyggelse.

6.5 Kulturminner og kulturmiljø

Ikke kjente konsekvenser. Aktsomhet til kulturminner tas med i bestemmelsene og ivaretar forholdet til eventuelle hittil ukjente kulturminner.

6.6 Vurdering iht. Naturmangfoldloven

Det er ikke påvist spesielle naturverdier av vesentlig interesse eller rødlistede arter som kan komme i konflikt med den planlagte utbyggingen. Lokaliteten med registrert ask ligger i de bratteste partiene av planområdet og utenfor planlagte tiltak. Det er ellers ingen registrerte arter i planområdet som tilsier at tiltaket kan komme i konflikt med vesentlige naturinteresser.

Det renner en bekk gjennom deler av planområdet. Bekken har ukjent utstrekning og er trolig lagt i rør under fyllingen til E10. Den antas derfor ikke å ha de naturlige forholdene som tilsier at det kan være spesielle artsforekomster eller organismer som skulle bli vesentlig forringet av utbyggingen.

Planområdet ligger ellers i et relativt sentralt område med generelt høy aktivitet/trafikk og relativt nært inntil bebygde områder og trafikk. Den samlede belastningen for naturmangfoldet antas å være begrenset.

6.7 Rekreasjonsinteresser/bruk/folkehelse

De registrerte friluftsområdene fra Miljødirektoratets friluftkartlegging bærer ikke preg av å være i bruk til friluftsliv og er tilnærmet ufremkommelig på grunn av terrenget. Naturlekeplassen vest for barnehagen berøres ikke av de planlagte tiltakene i planforslaget. Planen vurderes derfor ikke å medføre noen negative konsekvenser for friluftsliv.

Det skal etableres gang-/sykkelvei fra E10 som del av gjennomføringen av planen. Det kan også tenkes at eksisterende sti på vestsiden av barnehagen på sikt vil få en naturlig påkobling til den nye atkomstveien som følge av enklere forbindelse. Økt tilgjengelighet for gående og syklende vil være positivt for folkehelsen. Dette vil også være positivt for boligområder utenfor planområdet, som kan benytte planområdet som snarvei og tverrforbindelse mellom Osan og E10.

6.8 Rekreasjon og uteoppholdsarealer

Planen vil ivareta kommunens krav til opparbeiding av arealer til lek- og uteoppholdsareal (MUA). Dette er sikret gjennom bestemmelsene, i tillegg til at det er regulert arealer til lek og friområder på plankartet. Tomten består også av mye grøntareal rundt de planlagte boligene som kan benyttes som lek og rekreasjon. Den eksisterende naturlekeplassen ved barnehagen og de øvrige grøntarealene rundt bebyggelsen, kan være en positiv kvalitet som kan få rekreasjonsverdi for de nye boligene.

6.9 Veg og trafikkforhold

Trafikkanalysen (jf. 5.17) konkluderer med at den planlagte utbyggingen ikke vil føre til kapasitetsutfordringer på de omkringliggende veiene eller i krysset mot E10. For å sikre tilfredsstillende trafikkssikkerhet i Lundeveien anbefales det at det gjennomføres avbøtende tiltak. Trafikkanalysen peker her også på at kommunen har et vesentlig ansvar og mulighet for å sikre bedring i de trafikale forholdene i Lundeveien. Følgende tiltak anbefales:

- Siktproblematikken i dagens avkjørsler bør forbedres
 - Kommunen kan stille krav om at avkjørslene bygges om
 - Kommunen kan sette opp speil for å gi bedre oversikt ved utkjøring
- Belysningsmastene bør plasseres tettere, ca. 15-20 meter mellom hver stolpe
- Veien er smal, og parkering i veibanen forverrer denne situasjonen
 - Kommunen kan skilte «parkering forbudt»

- Kommunen kan stille krav om at hekker, gjerder og murer som strekker seg inn på offentlig veiareal må fjernes, slik at regulert kjøreareal er tilgjengelig for trafikk.
- Kommunen kan stille krav til at familiebarnehagen løser parkering på egen grunn, eventuelt benytter parkeringsplassen øst i Lundeveien
- Kommunen må sørge for at snøen i Lundeveien freses inn på naboeiendommer, ikke skuffes. Dersom snøen skuffes bortover veien, og til enden, fører dette til enda smalere kjøreareal.
- Det bør legges opp til snuareal på tomten for de nye boligene for traktor og snøopplag.

Planen legger i tillegg opp til etablering av ny gang-/sykkelvei til E10, noe som vil gjøre det enklere å benytte denne forbindelsen for gående og syklende. Etablering av gang-/sykkelveien vil også være forbindelsen tilgjengelig for brukere som ikke kan benytte dagens sti pga bratt stigning. Dette vil gi økt bruk og vil være positivt både for eksisterende og nye brukere.

Som følge av innsigelsen fra SVV, er det tatt inn i bestemmelsene at krysset E10 x Ørnveien skal utbedres, før det kan gis midlertidig brukstillatelse for bolig.

6.10 Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning

Flere boliger vil gi økt grunnlag for flere reisende med kollektivtransport. Planområdet ligger for øvrig sentralt og med kort gang/sykkelavstand til sentrum. Dette gjør det enklere for folk å velge miljøvennlig transport og kollektivtransport. Planforslaget vil ikke gi negative konsekvenser kollektivdekningen.

6.11 Hensynet til barn og unges interesser

Barns medvirkning i planleggingen vurderes å være ivarettatt i planprosessen gjennom medvirkningsprosessen med varsling ved oppstart, dialog med ledelsen i Osanstua barnehage, samt innspill fra foreldrerepresentantene i barnehagen underveis. Gjennom innspill til planen har også behovet for å ivareta barns interesser kommet tydelig frem, herunder negative virkninger av en eventuell vei til Ørnveien.

Iht. rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen skal det skaffes fullverdig erstatning dersom arealer som brukes til lek omdisponeres (pkt. 5D):

«Ved omdisponering av arealer som [...] er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de hensyn som er nevnt i punkt b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt.»

I kommentarene til retningslinjene presiseres det at det er «faktisk bruk av arealet eller arealets nytteverdi for lek og opphold, og ikke i de formelle eller reguleringsmessige forhold som gjelder for arealer. Det er bruks- eller nytteverdien som er relevant for barn og unge og ikke hva arealet faktisk er regulert til, om det er regulert eller uregulert og hvem som eier det.»

Med bakgrunn i dagens bruk vurderes atkomst til Ørnveien å være i konflikt med barns interesser. Ettersom det er områdets naturlige/stedlige kvaliteter som har skapt rom for dagens bruk og som gjør området til en attraktiv lekeplass for barn, kan det også være vanskelig å finne en «fullverdig erstatning» av naturlekeplassen. Det vil også være uheldig å tilføre trafikk forbi barnehagens utearealer, som i dag ligger helt skjermet for trafikk og støy. Dette kan gi lavere kvalitet på barnehagens uteområder, samt trafikkfarlige situasjoner forbi inngangspartiet og i området for henting og levering av barn utenfor barnehagen.

På grunn av barnehagens størrelse og potensial (100 barn+), vil dette få virkninger for svært mange barn. For barns interesser vurderes derfor Lundeveien som et bedre alternativ, selv om det også har sine utfordringer (jf. 5.17).

6.12 Sosial infrastruktur

Flere boliger vil medføre økt etterspørsel på barnehagekapasitet og skole. Isolert sett anses virkningene å være små ettersom det er snakk om et begrenset antall boliger, men det planlegges også andre, nærliggende boligområder som totalt sett kan gi utfordringer for sosial infrastruktur i kommunen. Det ligger an til at utbyggingen av Ørnviksletta kan gjennomføres i to byggetrinn, noe som vil bety at det økte behovet vil skje gradvis.

6.13 Universell utforming

Det er kontrollert at veg og g/s-vei kan bygges etter krav iht. håndbok N100 i forhold til vegbredde og stigningsforhold. Dette sikrer at vegnettet kan bygges slik at det kan brukes av alle. Eksisterende sti fra E10 til Lundeveien vil ikke være mulig å utbedre slik at krav til stigning ivaretas.

Minimum 10 % av parkeringsplassene skal være dimensjonert, utformet og plassert tilpasset bevegelseshemmede.

Øvrige krav til universell utforming for trafikkarealer, atkomst til bygninger og i bygninger ivaretas i TEK og bestemmelsene.

6.14 Risiko og sårbarhet

Det er ikke avdekket behov for spesielle tiltak for å ivareta hensynet til risiko og sårbarhet. Planforslaget vil ikke gi spesielle konsekvenser for risiko og sårbarhet.

6.15 Grunnforhold/forurensning

Grunnforhold og forurensning i grunnen er ivaretatt i bestemmelsene. Forurensningsforskriftens kapittel II gjelder. Planforslaget vurderes ikke å medføre spesielle konsekvenser med tanke på forurensning eller grunnforhold.

6.16 Jordressurser/landbruk

Ingen konsekvenser.

6.17 Teknisk infrastruktur, elektrisitet, vann og avløp

Det skal tas hensyn til eksisterende anlegg i grunnen. Gjennomføring av planen regnes ikke å medføre spesielle utfordringer i forhold til energi, vann og avløp. Eventuell nærbygging eller omlegging må avklares med eier.

Behov for nettstasjon/trafo innenfor planområdet avklares med energileverandør.

6.18 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen vil etter opparbeidelse av gang-/sykkelveiene, overta drifts- og vedlikeholdsansvaret for disse.

6.19 Konsekvenser for næringsinteresser

Gjennomføring av planen vil ikke få konsekvenser for næringsinteresser.

6.20 Interessesmotsetninger

Gjennom planprosessen har det kommet fram ulike synspunkter knyttet til valg av atkomstvei og hvilke konsekvenser dette antas å gi for de nærmeste berørte. Interessesmotsetningene har vært knyttet både til Lundeveien og Ørnveien. Som følge av dette har trafikk og atkomstløsning vært et vesentlig tema som har vært viet stor oppmerksomhet i planprosessen.

Gjennom trafikkutredningen, dialog med berørte parter og vurderinger som er gjort i planbeskrivelsen, vurderes Lundeveien samlet sett som det beste alternativet for valg av atkomstvei til det nye boligfeltet.

6.21 Klima og ytre miljø

Bygg- og anleggsarbeid er sentrale bidragsyttere til klimagassutslipp. Selve utbyggingen av feltet, inkludert etablering av ny atkomstvei og nødvendig infrastruktur antas å bli de største kildene til klimagassutslipp for prosjektet. Fokus på effektiv massehåndtering og transport i anleggsfasen vil være viktige tiltaksområder for å redusere utslipp.

I bruksfasen vil følgende forhold og tiltak bidra til å gjøre prosjektet mer bærekraftig og miljøvennlig:

- Sentral plassering og tilrettelegging for ny gang/sykkelvei gjør det enklere for folk å velge miljøvennlige transportformer (til fots, med sykkel eller kollektivt). Dette vil også gi positive virkninger utenfor planområdet.
- Atkomst via Lundeveien vurderes miljømessig som et bedre alternativ enn atkomst via Ørnveien på grunn av mindre etableringsbehov (mindre omfattende tiltak og færre meter ny vei), og dermed lavere materialproduksjon enn Ørnveien.
- For de som er avhengig av å bruke bilen, vil kortere kjørevei være positivt i forhold til å redusere det totale utslippet fra bilproduksjon fra prosjektet. Til sammenligning er avstandene for atkomstvei via Lundeveien til krysset ved E10 ca. 390 meter mens atkomst via Ørnveien innebærer ca. 640 meter. Med estimert turproduksjon på 115 bilturer pr. virkedøgn (jf. trafikkanalyse) vil redusert kjørevei på sikt gi positiv virkning for miljøet og samfunnet som helhet.
- Kommunedelplanen stiller også krav til at minimum 50% av parkeringsplassene skal tilrettelegges med ladestasjoner for elbiler (med muligheter for 100%), samt krav til energieffektive bygg med miljøvennlige varmekilder, for eksempel varmepumper, balansert ventilasjon mm.

6.22 Gjennomførbarhet for tiltak i planen

De planlagte tiltakene regnes som gjennomførbare iht. reguleringsplanen.

Prosjektet legger opp til en begrenset utbygging med relativt få boenheter, og forholdsvis små boenheter i forhold til det som finnes i Osan fra før i dag. Dette vil tiltrekke seg andre brukergrupper enn for eksempel eneboliger. For å sikre økonomisk balanse i prosjektet (gjennomførbarhet), er det vesentlig å holde kostnadene på et akseptabelt nivå. Tomten er utfordrende og krever betydelig bearbeiding for å gjøres byggeklar, i tillegg til etablering av offentlig veg/veggrunn. Atkomst via Ørnveien innebærer betydelig høyere etableringskostnader enn atkomst til Lundeveien på grunn av lengre veistrekning, større terrenginngrep og vanskeligere tilkobling i krysset mot Ørnveien. Dette vil økonomiske sett ikke være mulig med en begrenset utbygging av feltet, mao. behov for omarbeiding av prosjektet og flere boenheter for å gjøre dette mulig. Flere boenheter vil imidlertid kreve et større marked (usikkerhet) og også medføre mer trafikk.

6.23 Avveininger av virkninger

Den planlagte utbyggingen vil tilføre aktivitet til et område som i liten grad er i bruk i dag, noe som estetisk og funksjonelt vil være et positivt løft for området. Ved ferdigstillelse vil det nye boligfeltet oppleves som en naturlig forlengelse og utvidelse av det etablerte boligområdet på Osan. Den planlagte utbyggingen vurderes å være et positivt bidrag til området og for utviklingen av Svolvær som en mer kompakt by.

Et vesentlig tema i planarbeidet har vært å avklare forholdet til atkomst og hvilke konsekvenser utbyggingen vil ha for omgivelsene med tanke på trafikk. Som følge av dette har det også kommet fram andre hensyn og interesser som berøres av planen, blant annet forholdet til miljø, natur og barns interesser. Gjennom dialog med berørte parter og de vurderingene som er gjort i planbeskrivelsen, kommer det fram at det trolig ikke finnes en løsning som vil forene alle de ulike interessene. Det har derfor vært nødvendig å få frem de ulike nyansene som spiller inn på den endelige vurderingen.

Samlet sett vurderer vi atkomst via Lundeveien å være den beste løsningen for prosjektet. Dette med bakgrunn i:

- Bærekraft: Å redusere omfanget av en utbygging der det er mulig vil bidra til å redusere prosjektets totale fotavtrykk, noe som vil være positivt i forhold til å stoppe klimaendringene. Kortere kjørevei gir redusert transportomfang og på sikt redusert CO₂-utslipp.
- Bevaring av skogsområder og redusert andel tette flater gir bedre håndtering av overvannet, bevaring av biologisk mangfold og uterom med flerfunksjonelle kvaliteter for naturopplevelse og læring.
- Barns interesser: Atkomst via Ørnveien (eller gjennomkjøring) ville medført at barnehagen blir omkranset av vei og at de ville mistet et mye brukt lekeområde i skogen. Dette hensynet vurderes å stå sterkt ettersom det finnes et akseptabelt alternativ.
- Trafikk: Trafikkanalysen viser at ingen av alternativene utpeker seg som klart bedre enn de andre og det vil ikke være mulig å få til en optimal løsning uten noen ulemper. Analysen viser samtidig at konsekvensene vil være akseptable dersom det gjennomføres avbøtende tiltak (noen forholdsvis enkle og andre mer omfattende).
- Gjennomførbarhet: Atkomst via Ørnveien vurderes ikke å være forenelig med en begrenset utbygging av feltet. (jf.6.22):

7 Planprosess

7.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte ble avholdt med Vågan kommune 13.12.19. På møtet ble spesielt atkomstløsning diskutert, og det ble stilt krav om trafikkutredning og støyutredning i forbindelse med planarbeidet. Planstatus og overgangen til ny kommunedelplan var også et tema som ble diskutert.

Planområdet ble i etterkant av oppstartsmøtet utvidet til å omfatte hele eiendommen gnr 16 bnr 113, samt en mindre utvidelse sørover mot E10 for å imøtekomme kommunens ønske om å utrede flere adkomstmuligheter.

7.2 Medvirkningsprosess

Varsel om oppstart ble sendt med brev til naboer, offentlige myndigheter og andre berørte 13.04.20. Varsel om oppstart ble også annonsert i Lofotposten 16.04.20. Frist for å komme med innspill var satt til 14.06.2020. Innspillene er gjengitt og merknadsbehandlet i kapittel 10. Noen av innspillene er nedkortet for å redusere plassen.

7.3 Uttalelser og merknader

7.4 Oversikt over innkomne innspill

7.6	Uttalelser fra naboer	58
7.6.1	Mathias Sørslett, epost 19.05.20	58
7.6.2	Frank Nilsen, epost 25.05.20	59
7.6.3	Marit Jakobsen, e-post 11.06.20	60
7.6.4	Katrine Engstad, epost 25.05.20	60
7.6.5	Ronny Iversen, epost 27.05.20	61
7.6.6	Elisabeth Mellem, epost 27.05.20	61
7.6.7	Arnstein Brendeford, epost 13.06.20	62
7.6.8	Frode Nilsen, e-post 14.06.20	63
7.6.9	Foreldrerepresentantene i Osanstua barnehage, epost 02.09.20	63
7.6.10	Bjørn Kr Pedersen, epost 03.09.20	64
7.6.11	Ledelsen i Osanstua barnehage	65
7.7	Uttalelser fra offentlige myndigheter	66
7.7.1	Sametinget, brev datert 14.05.20	66
7.7.2	Statens vegvesen, brev datert 27.05.20	66
7.7.3	NVE, e-post 09.06.20	67
7.7.4	Fylkesmannen i Nordland, brev datert 10.06.20	68
7.7.5	Nordland Fylkeskommune, brev datert 10.06.20	70

7.5 Uttalelser fra naboer

7.5.1 Mathias Sørslett, epost 19.05.20

Det vises innledningsvis til rapport «Trafikkanalyse Ørnviksletta» samt varsel om oppstart av planarbeid av 11.5.2020, begge tilgjengelig gjennom kommunens innsynsmodul. Dokumentene reiser noen spørsmål som vi ønsker besvart samtidig som vi vil gi noen innspill tidlig i planprosessen.

Omfang av reguleringsendring

Reguleringsplan for Ørnviksletta ble behandlet i 1998, mens samme område inngår i kommunedelplan «Byplan Svolvær» behandlet i 2011. Kommunedelplanen er av langt nyere dato, og det synes å være avvikende formål med arealdisponering i disse to planelement. Mens reguleringsplanen legger til rette bl.a. for boligformål, er arealformålet i kommunedelplanen «Bebyggelse og anlegg. Kombinert bebyggelse og anleggsformål». I planbestemmelsene er dette definert som «bolig/tjenesteyting».

Tilsynelatende avvik mellom disse to planelementene reiser spørsmål om hva som er gjeldende. Vi viser i denne sammenhengen til plan- og bygningsloven § 1-5 siste ledd:

Ny plan eller statlig eller regional planbestemmelse går ved eventuell motstrid foran eldre plan eller planbestemmelse for samme areal med mindre annet er fastsatt i den nye planen eller statlig eller regional planbestemmelse.

For det videre planarbeidet anmodes om avklaring på om en legger reguleringsplanen eller kommunedelplanen til grunn for det videre planarbeidet.

Det framgår av trafikkanalysen at «Grunnen til at det er igangsatt nytt planarbeid er at det ikke var mulig å løse ønsket utbygging innenfor rammene for gjeldende reguleringsplan». Det er vanskelig å se ut av varsel om oppstart av planarbeid hva som er planlagt, og som ikke lar seg gjennomføre innenfor gjeldende plan(er). Vi ber derfor en nærmere redegjørelse av disse forholdene.

Ber om å få tilsendt referat av oppstartsmøtet.

Trafikkanalyse Ørnviksletta

Vi har med interesse lest denne, og vår foreløpige vurdering er at trafikkdata er underestimert. Det framgår av planvarsel og epostkorrespondanse med kommunen at Lundeveien planlegges benyttet som adkomst til Ørnviksletta. Dette vil generere betydelig mer gjennomgangstrafikk enn trafikk knyttet til Ørnviksletta isolert. For mange som i dag benytter Ørnveien og andre veier i området vil det bli kortere å benytte Lundeveien for transport til og fra sentrum. Dette forutsetter trafikkkløsning for øvrig i samsvar med både reguleringsplan og kommunedelplan. Vi forutsetter derfor at estimerte data for trafikkmengder undergis en kritisk vurdering før disse legges til grunn.

Lundeveien har, på det beste, en veibredde med ca. 3,5 meter. Veibredden avgrenses delvis med parkeringsplasser og hagemurer, se vedlagte bilde. Avkjørsler på nordsiden er trange og med såpass høye murer at biler må ut i veibanen for å kunne se kryssende trafikk. Dette skaper et svært uoversiktlig trafikkbilde.

Vinterstid er veien fra Lundeveien 3 og til snuplass i realiteten enveiskjørt grunnet snø som begrenser veibredden ytterligere. Som det framgår av vedlagte bilde er det ikke annen plass for å deponere snø enn i veiskulder. Vi deler derfor ikke vurdering om at Lundeveien har kapasitet til å være adkomst for ytterligere 25 boenheter, og henstiller til at andre trafikkkløsninger vurderes.

Trafikkkløsning for området

Vi registrerer at trafikkkløsning for relativt store boområder forutsetter utstrakt gjennomgangstrafikk. Unntakene er noen få blindveier. Dette skyldes reguleringsplan som lå til grunn for utbygging av boligområdene.

Dette finner vi uten videre svært beklagelig med hensyn til trafiksikkerhet, og imøteser gjerne tiltak som reduserer og ikke øker gjennomgangstrafikken.

Vi vil sterkt anbefale at omfang av gjennomgangstrafikk ikke økes ytterligere med utbygging av nye boligområder, men at en søker andre løsninger. Ettersom ny regulering er iverksatt er det beklagelig at andre trafikkløsninger ikke er vurdert. Dette bør gjøres før forslag til reguleringsendringer legges ut til offentlig ettersyn.

Vi registrerer også at det ikke er søkt om å etablere egen avkjørsel fra E10 til Ørnviksletta. Dette er et alternativ som burde vært sjekket ut. Fra vår side spilles tidlig inn i prosessen et alternativ vi anser er å foretrekke: å etablere en ny adkomst fra kryss E10 – Ørnveien parallelt med og i plan med dagens gang- og sykkelvei. Ut fra vedlagte kartutsnitt synes det å være tilstrekkelig areal til egen adkomst til Ørnviksletta.

Det kan sikkert tenkes andre og bedre løsninger som ikke medfører økt gjennomgangstrafikk, dette bør vurderes.

Oppsummering

Vi hilser boligbygging i sentrumsnære områder velkommen, men ønsker prosess som ikke reduserer bokvalitet og økt trafikkb belastning i etablerte boområder. I så måte kan en ytterligere punktering av E10 være å foretrekke.

Vi forventer at trafikkestimater i trafikkanalysen blir kritisk gjennomgått.

Vi imøteser snarlig svar på spørsmål som er stilt, og håper i det videre på en åpen planprosess slik at berørte kan bli involvert.

***Planleggers kommentar:** Avkjørsel til E10 er vurdert, men anses ikke å være mulig på grunn av svært restriktiv holdning til nye avkjørsler langs hovedveier. Dette er også antydnet fra Statens vegvesens side gjennom dialog i planprosessen. Det vises for øvrig til utvidet/revidert trafikkanalyse for nærmere vurdering av de trafikale utfordringene som her nevnes og vurdering av trafikkmengder. Ørnveien har mange av de samme utfordringene som Lundeveien og ingen av alternativene anses å være vesentlig bedre enn den andre.*

Referat fra oppstartsmøtet ble oversendt på epost til avsender. Det vises ellers til kap.3 og kap. 5.2 for nærmere redegjørelse for planstatus og øvrige rammebetingelser for planarbeidet.

7.5.2 Frank Nilsen, epost 25.05.20

Angående planer om oppstart og utbygging av 25 leiligheter i Ørnviksletta i Svolvær. Deres ref. 5191226 Ørnviksletta.

Undertegnende bor i Lundeveien 20, og blir dermed nær nabo med utbyggingsprosjektet. I den forbindelse har undertegnende og frue innsigelse: Vår uteplass blir kraftig forringet pga. økt trafikkstøy og også innsyn. Slik Lundeveiens standard er pr i dag er fra Lundeveien 6 og til og med Lundeveien 20 helt avhengig av å bruke naboenes innkjørsler ved møting pga. veldig smal vei. Lundeveien har pr. i dag en barnehage og en kommunal døgnbemannet bolig med mange ansatte. Veien er allerede i dag overbelastet i lange perioder når det er snøfall. Har for mange år siden fått beskjed fra Vågan kommune teknisk drift om at Lundeveien er nedprioritert område for brøyting og vedlikehold pga. dårlig standard på veien. I tillegg til manglende vedlikehold av gatebelysning over mange år som gjør Lundeveien mørkt, eksisterer ikke noe fortau langs Lundeveien. Heller ikke veigrøfter eksisterer. Med masse overvann som resultat. Hele Lundeveien blir kun dekt av en dreneringssluk som ofte er frosset på vinteren, eller er tett av sand og slam. Noe de nærmeste naboen ved kummen har fått merke pga. oversvømmelse. Veibredden på Lundeveien tilsier ikke noe mer trafikkb belastning enn det vi har pr. i dag. Med 25 leiligheter vil trafikken fordobles langs Lundeveien. Det er den langt fra dimensjonert for.

Planleggers kommentar: Det vises til trafikkutredning for vurdering av de trafikale forholdene. Støy som vil bli generert fra boligene anses å være begrenset og vil i hovedsak gjelde rushtid på morgenen og på ettermiddag. På grunn av dagens støy fra E10 vurderes dette å bli lite merkbart. De nye boligene vil bli liggende i sørlige del av tomte og vil i liten grad medføre innsyn til den aktuelle boligen. Områdene er også atskilt av friområdene.

Lundeveien er kommunal vei og det er Vågan kommune som er ansvarlig for jevnlig vedlikehold med tanke på brøyting og håndtering av overvann.

7.5.3 Marit Jakobsen, e-post 11.06.20

Vi ønsker ikke mer trafikk i Lundeveien. Det er ikke mulig med mer trafikk i denne smale og uoversiktlige veien som delvis er enveis kjørt. Fra nr. 6 og innover er man prisgitt naboene sine eiendommer for å kunne passere to biler i bredden. Det er mange uoversiktlige nedkjørsel fra nr.6 og innover.

Det er ingen møteplasser eller utvidelsesmuligheter i gata.

På vinteren er det ekstra store utfordringer da det ikke er noen plasser å gjøre av snøen, det blir derfor dårlig og lite brøytet. Høye skavler gjør veien enda farligere og uoversiktlig på vinterstid.

I tillegg er det en familiebarnehage hvor 10 -12 biler parkerer i gata når de avleverer barn.

Det er også en HVPU-bolig med fire leiligheter her, noe som ikke er nevnt i deres trafikkanalyse. Der er det beboere som kan finne på å løpe ut i veien.

Opplyser om antall boliger mv. i Lundeveien, totalt 76 stk. Ved å bruke deres tall fra trafikkanalysen er dette beregnet til 253 bilturer i Lundeveien pr.dag. I tillegg besøkende og pårørendes biler. Samt legevakt og drosje bil. Konklusjon: Det er ikke plass til 30-50 nye biler som skal kjøre i Lundeveien.

Adkomsten til det nye boligfeltet må lages via Ørnveien da Lundeveien er for smal og uoversiktlig til å kunne håndtere flere biler.

Planleggers kommentar: Opprinnelig versjon av trafikkanalysen ble på forespørsel ettersendt til avsenderen 25.05.20. Trafikkanalysen er i ettertid utvidet og det vises til den reviderte versjonen for nærmere vurdering av de trafikale forholdene som her nevnes. Ørnveien har mange av de samme utfordringene som Lundeveien og ingen av alternativene anses å være vesentlig bedre enn den andre.

7.5.4 Katrine Engstad, epost 25.05.20

Jeg er en av beboerne i gata, Lundeveien, som blir berørt av dette. Jeg er positiv til prosjektet, men ikke til løsningen dere foreslår som adkomst i varselet dere har sendt ut til oss.

I varslet fra dere, står det; "Boligene vil få adkomst via en forlengelse av Lundeveien med snuplass i enden. Det er utført en trafikkanalyse som viser at Lundeveien har tilstrekkelig med kapasitet for det planlagte arbeidet."

Dette er jeg sterkt uenig i, og vil nedenunder komme med noen begrunnelser for hvorfor jeg mener at dette ikke bør gjennomføres.

- Lundeveien er smal, og det er allerede utfordringer i forhold til dagens trafikk.
- Vinterstid er gata enveiskjørt, og det er utfordringer i forhold til parkering og hvor vi skal gjøre av snømengden som legger seg. Når det brøytes, får vi store snøskavler som gjør veien enda smalere.

- Innkjørslene/oppkjørslene ligger rett i gata, og flere av husene på den ene siden av gata har høye murer. Dette gjør at det er svært uoversiktlig, og lite egnet for doubling av trafikken. Spesielt med tanke på at det bor mange familier med barn i gata.
- Vi har en familiebarnehage i gata, og ved bringing/henting er det til tider litt kaotisk. Det er ikke plass til at to biler kan passere hverandre, og man må kjøre ut (på eiendommen til de som bor langs veien) og vente. Dette gjelder generelt/hele tiden, og ikke bare i forhold til barnehagen
- Lundeveien har ikke kapasitet til en doubling av trafikken. Da er alternativ 2, via Ørnveien i nord bedre.

Etter innlegget i Lofotposten, der naboene i gata gav uttrykk for bekymring for forslaget, har vi som bor her fått mange kommentarer fra familie og venner som kjenner til forholdene. De som oss stiller seg uforstående til at dette planlegges og vurderes som et godt alternativ. Flere gir uttrykk for at de gruer seg for å kjøre inn til oss fordi det er trangt. Det er trangt å parkere, og det er trangt å rygge ut fra parkeringene langs veien. Som nevnt allerede, er det ekstremt trangt vinterstid! Stiller meg undrende til om det har vært noen fra dere på befaring her?

Jeg håper virkelig ikke at dere gjennomfører og går for løsningen dere har skissert i varslet.

Planleggers kommentar: Det vises til den reviderte trafikkanalysen for nærmere vurdering av de trafikale forholdene som her nevnes. Det anbefales avbøtende tiltak i Lundeveien, jf. kap 5.17.

7.5.5 Ronny Iversen, epost 27.05.20

Som beboere i Lundeveien 17 ser vi negative konsekvenser ved gjennomgangsvei via Lundeveien til Ørnviksletta. Da vi har bodd her siden 1997 i denne blindgata med lite trafikk ser vi likevel farer her i gata pga bratte og uoversiktlig avkjørsler til de fleste husene på øversiden av veien. Dette pga høye murer som ender nesten ut i veien.

Dette har resultert i flere skumle situasjoner (nestenulykker) ved at barn kommer springende, syklende eller akende ned disse bakkene hvor vi ikke ser barna før de nesten er i panseret på bilen. Dessuten er deler av gata veldig smal.

Dette problemet vil bli mye større ved ett økende antall biler samt flere passerende mennesker. Her bør dere tenke dere om og se mulige konsekvenser.

Her mener vi det må være mye bedre med inn og utkjøring ved Ørnveien. Denne gata er mye bredere og mer oversiktlig ut mot sidene. Også inn mot hus.

Planleggers kommentar: Det vises til den reviderte trafikkanalysen for nærmere vurdering av de trafikale forholdene som her nevnes. Ørnveien har mange av de samme utfordringene som Lundeveien og ingen av alternativene anses å være vesentlig bedre enn den andre. Det anbefales avbøtende tiltak i Lundeveien, jf. kap 5.17.

7.5.6 Elisabeth Mellem, epost 27.05.20

Ettersom vi har en stor utfordring allerede i Lundeveien når det gjelder trafikk, bekymrer det meg at dere tenker at veien for omlag 25 boenheter skal gå gjennom vår allerede smale og trafikkerte vei. Veien er såpass smal endel plasser at man ikke kan kjøre to biler i bredden, og om vinteren er problemene enda verre. Vi har familiebarnehage i gaten, noe som gjør at trafikken blir større, i tillegg er mange av innkjørslene helt i veien og veldig uoversiktlig. Det er flott at det bygges noe på tomten, men veien må løses på en helt annen måte.

Planleggers kommentar: Det vises til den reviderte trafikkanalysen for nærmere vurdering av de trafikale forholdene som her nevnes. Ørnveien har mange av de samme utfordringene som Lundeveien og ingen av alternativene anses å være vesentlig bedre enn den andre. Det anbefales avbøtende tiltak i Lundeveien, jf. kap 5.17.

7.5.7 Arnstein Brendeford, epost 13.06.20

Vi som beboere i Lundeveien, er positiv til at området mellom enden av Lundeveien, Osanstua barnehage og E10 skal bebygges og utvikles. Inntil nå har dette være et gjengrodd område som ikke har blitt benyttet til noe. Selve bygningsmassen som planlegges har vi ingen innvendinger mot.

Henviser til utdrag fra trafikkanalysen. Eksisterende boliger i Lundeveien vil oppleve om lag dobbelt så mye trafikk om denne veien blir valgt som adkomstvei. Dette kan ses som en ulempe for beboerne langs veien.

Iht. eksisterende reguleringsplan er det planlagt ny vei fra reguleringsområdet inn mot Ørnveien. Tiltakshaver opplyser at «det ikke er mulig å løse ønsket utbygging innenfor rammene for eksisterende plan». I referatet fra forhåndskonferansen er eneste begrunnelse for å endre reguleringen, at adkomst via Lundeveien medfører lavere etableringskostnader. Det er forståelig, men ved etablering av så mange boenheter må utbygger også sørge for en trygg adkomst som ikke blir til stor ulempe for nye og eksisterende beboere. Med dette utgangspunktet finner vi det uforståelig at utbygger ønsker Lundeveien som adkomstvei til leilighetskompleksene som må er under planlegging. Hvorfor ikke eksisterende reguleringsplanen kan benyttes, er ikke omtalt i oppstartsreferatet.

Samtlige eiendommer ovenfor Lundeveien har høye murer med bratte og uoversiktlige innkjørsler. Ved kjøring ned fra innkjørslene er det ikke mulig å se om det kommer andre kjøretøyer eller hindringer før en er inne i selve gata. På nedsiden ligger boligene tett inn mot veigrunnen, slik at det er trangt mellom disse og gata.

Bredden på veien medfører at det kun er enkelte plasser biler kan passere hverandre. Vinterstid er dette enda verre, kun med bredden av en hjullasterskuffe. Gata er da praktisk talt enveiskjørt. All snø må måkes ut av gata da det ikke er noen plasser til snødeponi. Foruten smalere vei fører vinteren til at de allerede høye murene bil enda høyere pga. snø.

Vi som beboere i gata er klar over problematikken og kjører alltid rolig innover Lundeveien (langt under fartsgrensen på 30km/t) da vi aldri vet hva eller hvem som kan komme ned avkjørslene. Selve gata benyttes også av barn til ulike former for lek. For andre som skal benytte Lundeveien som gjennomgangsbilveg, vil den kunne oppfattes som oversiktlig dersom en ikke tar hensyn til oppkjørslene. Den smaleste delen består av en rett strekning, og gjennomgangstrafikk vil medføre høyere fart og større fare for alvorlige ulykker. Dersom Lundeveien skal velges som adkomst, vil all trafikk til reguleringsområdet gå gjennom denne. Vi mener at Lundeveien ikke er egnet for mer trafikk enn den allerede har.

Adkomst fra Ørnveien er en god løsning for adkomst til de nye blokkene. Ørnveien er beregnet for gjennomgangstrafikk og trafikken fra de nye blokkene vil også fordele seg i to retninger. Den ekstra trafikken vil nesten ikke være merkbar i forhold til eksisterende trafikk. Veien har større bredde, er mer oversiktlig og benyttes til gjennomgangstrafikk og samlevei frem til de to avkjørslene mot E10.

Fra trafikkanalysen: «Ørnveien er adkomstvei for klart flere boliger enn Lundeveien, samt Osanstua barnehage. Samtidig fremstår den mer som mer overordnet samlevei enn Lundeveien. Økningen av trafikk i fremtidig situasjon vil derfor antageligvis oppleves mer belastende for boligene i Lundeveien.»

Ut fra dette kan vi ikke forstå at de to alternativene sidestilles. Dette utdraget bør vektlegges sterkt i behandlingen av reguleringsplanen.

I trafikkanalysen er det vedlagt to bilder fra Lundeveien. Disse er tatt i begynnelsen av veien der det også er parkering. Analysen har utelatt den delen av veien som medfører de største ulempene og faremomentene. Her er det heller ingen veiskulder. Det kan også virke som Norconsult har basert analysen kun på kartstudier og vedlagte bilder. Dette gir ikke et korrekt bilde av den reelle situasjonen. Vi stiller også spørsmål til at det kun vil oppleve dobbel trafikkmengde. Inne i gata blir det mindre trafikk og gjennomgangstrafikk til Ørnviksletta vil oppleves som en mangedobling.

Vi ber om at Lundeveien ikke tillates brukt som adkomst til reguleringsområdet. Valg av Lundeveien vil medføre både mangedobling av trafikken, trafikale problemer pga. vegens beskaffenhet og ikke minst trafikkfare for eksisterende beboere (også barn) i Lundeveien og for de nye beboerne som skal etablere seg i de nye blokkene. Det tillates ikke gjennomkjøring mellom Lundeveien og den nye adkomstveien fra Ørnveien, begge blir blindveier.

Eksisterende reguleringsplan med adkomst fra Ørnveien er et godt alternativ som medfører små endringer for trafikksituasjonen i Ørnveien. En befaring i løpet av planarbeidet vil vise at ønsket løsning fra utbygger ikke er å anbefale. Vi stiller gjerne opp på dette for å fremme vårt syn.

***Planleggers kommentar:** Det vises til den reviderte trafikkanalysen for nærmere vurdering av de trafikale forholdene som her nevnes. Trafikkanalysen er basert på befaring både sommer- og vinterstid. Ørnveien har mange av de samme utfordringene som Lundeveien og ingen av alternativene anses å være vesentlig bedre enn den andre. Det anbefales avbøtende tiltak i Lundeveien, jf. kap 5.17.*

7.5.8 Frode Nilsen, e-post 14.06.20

Jeg vil ikke anbefale at det åpnes for gjennomgangstrafikk gjennom Ørnvegen til nytt boligfelt på Ørnviksletta.

Vegen etter Lundevegen 5 og utover smal på sommeren og ekstra smal på vinteren. Vegen har også barnehage og PU-bolig. Vegen er allerede i dag overbelastet med gjennomsnittlig 2 biler pr boenhet, i tillegg til personale på PU-bolig og henting/levering i barnehage. Jeg antar at trafikken dobles hvis adkomsten til det nye boligfeltet blir gjennom Lundevegen.

Mye barn i gata bruker vegen som friområde/sykling. Trafikksikkerhetsmessig vil dette bety et farligere område for småbarnsfamilier og bo i. Jeg ber at dette tas med i vurdering av tilkomstveg til nye boliger.

***Planleggers kommentar:** Innspillet er tatt med i vurderingen i den reviderte trafikkanalysen.*

7.5.9 Foreldrerepresentantene i Osanstua barnehage, epost 02.09.20

Vi foreldre protesterer på forslaget om gjennomfartsvei til nytt boligfelt ved Ørnviksletta. Vi sender dette brevet med **stor** bekymring for våre barns sikkerhet og trygghet rundt Osanstua barnehage.

Osanstua Barnehage er en av byens største barnehager, med 80-100 barnehageplasser for barn i alderen 0-6 år. Et så høyt antall barn, krever også sine ansatte, som vil ligge på mellom 25-30 voksne.

Kjøring til og fra barnehagen genererer i seg selv ganske stor trafikk, med tanke på antallet ansatte og barn, i tillegg kommer trafikken fra folket som bor i området. Som også mest sannsynlig ville blitt brukere av gjennomkjøringen ørnveien-lundeveien.

Denne nye veien vil gå rett forbi porten til barnehagen, der det pr i dag er en endevei. Vi som foreldre har i alle år fått streng beskjed på hvert foreldremøte, hvert år, at dette området er bilfritt, på grunn av barnas **sikkerhet**.

Barnehagens lekeskur ligger helt i den eksisterende endeveien, dette kan skape potensielt mange farlige situasjoner, da de som evt skulle kjøre forbi her ikke har oversikt over barna som kommer ut.

I hente- og leveringssituasjoner er det ikke alltid vi foreldre har begge armene ledig, det bæres nødvendige skiftetøysposer og annet utstyr som barna trenger i barnehagehverdagen til å fra, da er det en **trygghet** for oss foreldre at det ikke kommer noen kjørende opp denne veien.

Det er også her **møtepunktet** for barna er i tilfelle brann og ved brannøvelser. Årsaken til dette er at denne snuplassen/endeveien er utenfor trafikkert vei, og er det **tryggeste** området å samle dem i ved en nødsituasjon, der de voksne raskt og enkelt kan sikre veien, og får god oversikt.

Vi foreldre er pr i dag veldig glade for at barnehagen har dette området, slik at de i en nødsituasjon ikke er tvunget å utsette barna våre ut for ytterligere fare.

Barnehagen har flotte utearealer, men tar ofte barna med på tur i nærområdene utenfor gjerdene. Uteområdet der det nå planlegges vei er et flott område for barna å **utfolde seg motorisk**, oppdage naturen, plukke bær på sommer og ake å gå på ski på vinteren. Det er ikke så mange av disse områdene igjen for barnehagen, eller barna ellers i boligområdet osan, som er så lett tilgjengelig. Ikke minst at området blir brukt av foreldre og barn utenom barnehagens åpningstider.

På vinterstid er det mye snø her. Veien dere planlegger må bli lavere enn barnehagens bakkeplan for at ikke barnehagens arealer innafor gjerdene skal fylles med vann ved snøsmelting, og lastes med snø ved brøyting/ snømåking.

På vegne av foreldregruppa i Osanstua barnehage **protesterer** vi på det **sterkeste** på den nye veien som planlegges forbi gjerdene til barnehagen, der vi leverer fra oss de kjæreste vi har. Barna våre. Vi har ingen å miste.

Vi er på lik linje med barnehagen og mange av Svolværs befolkning positive til at byutvikling skjer i form av nye boligområder og at det legges til rette for nye boliger der det er mulig. Men at dette må kunne gjøres uten at det skal gå på bekostning av barnas sikkerhet.

Stikkordet her er gjennomgangstrafikk, og gjennomgangstrafikk tar med seg så mye mer enn en adkomst i et boligområde med endevei. Gjennomgangstrafikk vil i verstefall føre til dreining i kjøremønster og skape større trafikk for å spare noen få sekunder gjennom osan. Dette vil for mange bli en snarvei for å komme seg raskere til E10, eller en gjennomgangsåre for å unngå E10 hvis du f. eks bor i Osan og skal på Kiwi.

Vi ser ingen fordeler med denne løsningen. Ved adkomst fra E10 eller via Lundeveien som først planlagt vil det bli færre berørte parter og de få naturområdene som er igjen mellom barnehagen og rundt husene i osan kan fortsatt ivaretas som før, for alle barna i området og for beboere i det nye boligområdet.

Igjen- vi protesterer! Og ønsker at dere finner en annen løsning på adkomsten til nye boliger ved Ørnviksletta av hensyn til sikkerheten og tryggheten til barna.

***Planleggers kommentar:** Innspillet tas til orientering. Det vises til trafikkanalysen for nærmere vurdering av de trafikale forholdene, samt redegjørelse av utearealer og barns interesser i planbeskrivelsen.*

7.5.10 Bjørn Kr Pedersen, epost 03.09.20

Som nærmeste nabo (Ørnveien 39) til Osanstua barnehage ser jeg litt med skrekk og gru at en nå tenker å etablere en vei med gjennomgående trafikk til det nye boligkomplekset.

Jeg og min kone er nesten daglig vitne til nestenulykker ved en av kommunens største barnehager, i den hektiske hentetiden ved dagens slutt. Ulike fakturer utgjør dette, så som: dårlig kommunalt vintervedlikehold, delvis dårlig kommunal belysning (mørketid), stressede småbarnsforeldre nedlesset i bæreposer mens de leser på mobiltelefonen hvorpå 4-åringen tar av som en rakett i et uoppmerksomt øyeblikk og delvis styrter ut i gata på tur ned til parkeringsplassen mot familiebilan ... det er mørkt, det er høy trafikk, det er glatt og det har vært nære på mange ganger..

Barnehagen har tilrettelagt med veldig god belysning samt nye fine gjerder med gode porter. Likeså har kommunen fått lagd fartsdempere i veibanen. Gode tiltak, men langt ifra nok. Når vinterføret har lagt seg er de "borte".

Jeg tenker at det er veldig uheldig om en velger å legge veien mellom min eiendom og barnehagen.

Jeg stiller velvillig opp når det måtte være og forklarer hva jeg mener her på plassen om dere ønsker. Jeg håper dere finner bedre alternativer enn via barnehagen.

Planleggers kommentar: Tas til orientering.

7.5.11 Ledelsen i Osanstua barnehage

Vi vil med dette protestere på det sterkeste på at det legges en vei for motorisert trafikk langs med gjerdet på hele uteområdet vårt. Vi protesterer på dette selv om reguleringsplanen fra tidligere tilsier at området er regulert til dette formålet. Vi mener at reguleringsplanen er utdatert og må endres slik at dette området blir regulert til friluftarealer slik at barn kan leke her, også de som skal bo i de nye boligene.

Vi har ingen innvendinger mot byggingen av boligene, disse er velkommen for de trengs i Svolvær, men veiplanen har vi store motforestillinger mot.

- Barnehagen har i dag plass til mellom 80-100 barn og vi har mellom 25-30 ansatte. En vei vil ha store konsekvenser for oss.
- Det er mye snø på vinteren og det kommer til å bli et problem når den skal fjernes da all snøen vil bli liggende på barnehagens uteområde.
- Veien må legges lavere enn barnehagen slik at ikke vann renner over til oss
- Det vil bli betydelig støyøkning da vi tar i betraktning at en del trafikk fra øvre Osan også kan gå via denne veien og ut på E10.
- Vi vil måtte flytte inngangen vår til barnehagen og legge om store deler av områdene våre, bla. inngangene, oppkjøring for varer ol.
- Barnas sikkerhet vil bli endret ellers så må man ha støymur og høyere gjerder.
- Ved siden av veien står det i dag et bygg, dette bygget gjør at krysset ved veien vil bli uoversiktlig og utfordrende både for kjørende og gående.
- Ved brann/brannøvelse (noe vi har ganske ofte) brukes plassen utenfor porten som samlingsplass for barn og voksne. Slik kan vi holde dem unna trafikkert vei og ikke utsette dem for risikoen ved å bli påkjørt også.
- Det er viktig med fysisk aktivitet, naturopplevelser og motorisk utvikling for alle barns helse og velvære, og dette området er nesten det vi har igjen her til det.
- Hele uteområdet vårt vil bli forringet av dette prosjektet.
- Vi har i dag en naturlekeplass også utenfor gjerdene, der er bær og blomster som barna plukker. Vi aker om vinteren, går på ski og bruker områdene utenfor gjerdene mye. Barna i Osan har lite naturarealer som kan brukes av barn.
- Det er mange småbarnsforeldre langs hele Ørnveien som vil bli involvert da trafikken på denne veien vil øke enda mer.
- Vi mener at den beste løsningen vil være å få en rundkjøring fra E10 eller en gjennomkjøring i Lundeveien der det er færre husstander og mennesker involvert.
- Vi mener at disse to løsningene er et mye bedre alternativ for alle parter også alle de andre barna som bor i hele byggefeltet her.

- Barnehagen blir også mye brukt av barn og foreldre om ettermiddagen, i helger og høytid, så det er mange som vil bli berørt av dette.
- Reguleringsplanen er laget for lenge siden, før områdene ble benyttet av så mange barn så kanskje den bør endres nå.

Henviser også til brev fra foreldrepreressantene i Osanstua barnehage,

***Planleggers kommentar:** Innspillet tas til orientering. Det vises til trafikkanalysen for nærmere vurdering av de trafikale forholdene, samt redegjørelse av utearealer og barns interesser i planbeskrivelsen.*

7.6 Uttalelser fra offentlige myndigheter

7.6.1 Sametinget, brev datert 14.05.20

Etter vår vurdering av beliggenhet, omfang og annet kan vi ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda, samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til planarbeidet.

Skulle det likevel under arbeid i marken oppdages gjenstander eller andre spor som tyder på eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Vi minner om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda i følge kml. § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan blant annet være bygninger, hustufter, gammetufter (*sirkulære flater, ofte med steinsatt ildsted og voll omkring*), teltboplasser (*synlig som et steinsatt ildsted*), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Denne oppregningen er på ingen måte uttømmende. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Vi gjør for øvrig oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Nordland fylkeskommune.

***Planleggers kommentar:** Tas til etterretning. Generell bestemmelse om aktsomhet til kulturminner ivaretas i planforslaget.*

7.6.2 Statens vegvesen, brev datert 27.05.20

[Redegjør for deres ansvarsområde og saksopplysninger fra oppstartmeldingen.]

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Trafikkanalyse

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, planområdet og for de ulike trafikantgrupper.

Trafikkvurderinger 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 (Veg- og gateutforming) og V121 (Geometrisk utforming av veg- og gatekryss).

Trafikkareal

Det er viktig å avsette tilstrekkelig trafikkareal innenfor planområdet, herunder gode atkomstveger med tilstrekkelig bredde og funksjonelle snuplasser for kjøretøy som skal betjene området.

Manøvreringsarealer er viktig for å få til en hensiktsmessig avvikling av trafikken i og gjennom området. I tillegg bør trafikkarealet utformes slik at brøytebiler, renovasjonsbiler og utrykningskjøretøy som brannbiler med mer kan trafikkere rasjonelt og effektivt. Det bør videre avsettes arealer til snøopplag.

I plansammenheng er det viktig at trafikkarealene som vegbredder, byggegrenser, siktsoner med mer fremgår av planen og er 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.

Vi ønsker lykke til med planarbeidet.

***Planleggers kommentar:** Merknadene vurderes å være ivarettatt i planen. Det har vært dialog ble Statens vegvesen i planprosessen.*

7.6.3 NVE, e-post 09.06.20

[Redegjør for deres ansvarsområde og saksopplysninger fra oppstartmeldingen.]

Flom, erosjon, skred og overvann

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom, overvann, erosjon og skred. Pågående klimaendringer vil øke risikoen for disse faretypene. Pbl setter tydelige krav til sikkerhet mot naturfare og sikker byggegrunn ved planlegging og utbygging, og byggt teknisk forskrift (TEK17) kapittel 7 utdyper dette i forhold til flom-, erosjon- og skredfare. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren.

Mer utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og større mengder vann på terrengoverflaten (overvann). Økningen kan føre til oversvømmelser i byggeområdene og flom i vassdragene. Det er viktig å være oppmerksom på at ny utbygging også kan blokkere avrenningen ovenfra, som igjen kan føre til skader på selve bygget eller lede overvannet i uønsket retning. Økosystem som eks. flomskog, myrer og våtmarker har en flomdempende funksjon som bør bevares i størst mulig grad. Dersom omgivelsene og/eller resipienten ikke har kapasitet til å ta imot økt avrenning, må det planlegges kompensierende tiltak i nedbørfeltet. Klimaendringenes påvirkning på avrenningen i byggeområdene må også avklares. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal før bygninger og infrastruktur planlegges. Se ellers informasjon om overvann på www.nve.no/hydrologi/urbanhydrologi.

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktutredning av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivarettatt i planen.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

Ved oppstart av planarbeidet anbefaler vi å bruke følgende veiledere 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.
- www.miljokommune.no gir nyttige tips om overvannshåndtering i arealplanlegging.
- Klimaservicesenteret/klimaprofilene gir et kortfattet sammendrag av dagens klima, forventede klimaendringer og klimautfordringer.
- De Statlige planretningslinjene for klima og energiplanlegging og klimatilpasning av 28.09.2018 gir føringer for hvordan kommunene skal ivareta klimaendringer i planleggingen.
- For vurdering av overvann kan også følgende publikasjoner fra Norsk Vann være aktuelle. Norsk Vanns veileder A162 – «Veiledning i klimatilpasset overvannshåndtering» og Norsk Vanns rapport B22 - «Vann og avløp i arealplanlegging og byggesaksbehandling»,

Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på 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. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt. Vi ber om at alle plandokumenter sendes elektronisk til nve@nve.no.

NVE vil prioritere å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette fremgår av brev til kommunene 29.09.2017 om NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen. Vi ber derfor om at det skrives tydelig i oversendelsesbrevet til NVE hva en eventuelt ønsker konkret bistand til i den enkelte saken.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

[Planleggers kommentar: Tas til orientering.](#)

7.6.4 Fylkesmannen i Nordland, brev datert 10.06.20

[Redegjør for opplysninger fra oppstartsvareselet.]

Vi viser innledningsvis til nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023, vedtatt ved kongelig resolusjon 14. mai 2019. Regjeringen forventer bl.a. at kommunene ivaretar barn og unges interesser gjennom en samfunns- og arealplanlegging som skaper trygge, attraktive og aktivitetsfremmende by- og bomiljø. Videre at kommunene sikrer trygge og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer, frie for skadelig støy og luftforurensning.

Barn og unge

Hensynet til barn og unges oppvekstsvilkår må ivaretas i planarbeidet, jf. plan- og bygningsloven § 1-1 siste ledd. Planer skal i henhold til plan- og bygningsloven § 3-1 fjerde ledd bidra til å gjennomføre internasjonale konvensjoner og avtaler innenfor lovens virkeområde, noe som også omfatter barnekonvensjonen.

Enhver som fremmer planforslag skal i henhold til pbl. § 5-1 legge til rette for medvirkning, og har plikt til å sørge for at berørte barn og unge blir hørt og får medvirke i planleggingen. Kommunen er gitt et ansvar for å kontrollere at slik medvirkning er gjennomført, ved sin behandling av planen. Se kravene i de rikspolitiske retningslinjene for barn og planlegging pkt. 4. Barn og unges rett til å delta og bli hørt fremkommer også av barnekonvensjonens artikkel 12.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging inneholder i 5a og 5b krav til fysisk utforming. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø, noe som bl.a. forutsetter at arealene er store nok og egner seg for lek og opphold.

Det følger av Miljøverndepartementets rundskriv T-2/08 at tilgjengelighet og gode atkomstmuligheter til arealer og anlegg for daglig fysisk aktivitet og friluftsliv i nærmiljøet er særdeles viktig, fordi barns aksjonsradius er begrenset. Mindre barn har ikke forutsetninger for å mestre kompliserte trafikksituasjoner, og det er derfor svært viktig med trafikksikre arealer og ferdselsårer.

Det er også i byggteknisk forskrift kapittel 8 gitt bestemmelser om uteoppholdsareal. Grunnlaget for utforming av utearealer legges i planarbeidet, og de gunstigst beliggende deler av området må reserveres til felles uteoppholds- og lekearealer. Vi viser for øvrig til forskriften og veiledningen til denne. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har kommet med en ny veileder om barn og unge i plan og byggesak, og vi anbefaler at denne benyttes.

Fylkesmannen kan fremme innsigelse dersom hensynet til barn og unge ikke er ivaretatt eller ved manglende beskrivelse av virkninger av planforslaget, manglende medvirkning, manglende vurdering av barns beste eller dersom kravene til fysisk utforming ikke er ivaretatt.

Støy

Det er i oppstartsvårselet sagt at støy vil bli utredet nærmere i planarbeidet, og Fylkesmannen forutsetter at en i planarbeidet har et spesielt fokus på støyproblematikk. Dette knyttet opp til både E10 og industriområdet sør for E10.

Vi viser til Miljødirektoratets veileder om støy i arealplanlegging, der gjeldende regelverk og veiledning er tilgjengelig. Støyfaglig utredning må foretas, og denne legges til grunn som en planpremiss i det videre arbeidet.

Klimatilpasning

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (SPR) gir føringer for kommunenes, fylkeskommunenes og statens arbeid med klimatilpasning. Det er utarbeidet en egen veileder for hvordan klimatilpasningsarbeidet kan gjennomføres. Her er det henvisninger til lovkrav og lenker til en rekke eksempler. Veilederen tar for seg klimatilpasning for både planstrategi, kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, temaplan og reguleringsplaner. Veilederen viser også til hvilket ansvar ulike offentlige aktører har i klimatilpasningsarbeidet.

Fylkesmannen har også utarbeidet tall for fremtidig temperatur, nedbør og havnivåstigning for ulike steder i Nordland. Disse tallene skal legges til grunn ved planlegging. Fylkesmannen har samlet vår informasjon om klimatilpasning i Nordland på denne siden:

<https://www.fylkesmannen.no/Nordland/Samfunnssikkerhet-og-beredskap/klimatilpasning/>

Digitaliserte plankart

For å sikre tilfredsstillende medvirkning ved høring av planen, vil vi spesielt oppfordre til at planforslaget oversendes i SOSI-format til plannordland@kartverket.no. På denne måten vil tiltakshaver også få kvalitetssikret digitale kartdata (jf. vår hjemmeside: «Ny kartløsning og bedre kvalitetssikring for bedre arealplaner»).

Samordning av statlige innsigelser i Nordland

Fylkesmannen har i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets brev av 22.12.17 ansvar for å samordne innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker. Vi ber om at kommunen setter av tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. En slik dialog bør fortrinnsvis skje før saken sendes på offentlig ettersyn. Fylkesmannen kan bidra til å gjennomføre en slik dialog.

Planleggers kommentar: Merknadene vurderes å være ivaretatt i planarbeidet.

7.6.5 Nordland Fylkeskommune, brev datert 10.06.20

[Redegjør for opplysninger fra oppstartsvareselet.]

I oppstartsvareselet står det at det skal legges til rette for 25 boenheter, men i referat fra oppstartsmøte, står det at planens formål er 20-24 boenheter. Vi ber om at antall boenheter det skal legges til rette for kommer klart frem ved høring.

Kommunen har vurdert at plantiltaket ikke omfattes av forskrift om konsekvensutredninger. Med bakgrunn i lov om kulturminner, naturmangfoldloven, vegloven og plan- og bygningsloven, herunder fylkesplanen og rikspolitiske retningslinjer, gir Nordland fylkeskommune følgende innspill.

Gjeldende Fylkesplan for Nordland, kap. 8. *Arealpolitikk i Nordland*, inneholder klare mål for arealpolitikken i perioden. Vi ber om at det tas hensyn til disse i det videre planarbeidet.

Det er sentralt at nye boliger bygger opp under og bidrar til gode bomiljø. Konsekvenser for støv, støy og sikkerhet bør komme tydeligere frem, videre i planprosessen. Vi viser særlig til følgende arealpolitiske retningslinjer:

Kap.8.2. By- og tettstedsutvikling

b) Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rette for god funksjonsblanding som fremmer trafiksikkerhet, barns lekemuligheter og stedets karakter.

c) Byer og tettsteder skal utvikles slik at livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming, attraktive og tilgjengelige utearealer, og infrastruktur som fremmer miljøvennlig transport.

Barn og unges interesser

Ut ifra den foreløpige situasjonsplanen ser det ut til at lekearealer plasseres i umiddelbar nærhet til E10. Vi er usikre på om dette er en god løsning, og mener at en slik plassering eventuelt må begrunnes godt. Det er viktig at lekearealer er sikre å oppholde seg i og ferdes til. I tillegg er det viktig at barn og unge ikke utsettes for, for mye støv eller støy. Vi anbefaler derfor tiltakshaver og kommunen å se på alternative plasseringer av lekearealene. Et alternativ vil kanskje kunne være å bytte plasseringen av parkeringsplasser og uteoppholdsarealer, da parkering er foreslått plassert mot tilgrensende boligområder og barnehage. Parkeringsløsningen, gang- og sykkelvei og atkomst til boligene skal også bidra til å skape et godt bomiljø for beboere i alle aldre og de som ferdes i området.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, § 5, viser lovkrav til fysisk utforming av arealer som skal brukes av barn og unge. For mer informasjon om hvordan ivareta interessene til barn og unge, se veileder om barn og unge i plan og byggesak.

Dette planforslaget berører barn og unges interesser direkte, siden barnefamilier er mulige kjøpere, barn og unge bor i området og kjøring til planområdet er tenkt forbi en barnehage. I tråd med plan- og bygningsloven bør det derfor sikres aktiv medvirkning fra denne gruppen.

Bomiljø

Gjennom planprosessen bør det vises hvordan planen ivaretar og bygger opp under et godt bomiljø ved Ørnviksletta/Ørnvika. Bomiljø handler om mer enn sol- og skyggeforhold, trafikkssikkerhet og tilgang til lekearealer, slik som tilgang til blå og grønne strukturer, rekreasjonsarealer, fritidstilbud, kommunale tjenester, bevaring av naturmangfold og stedets karakter.

Trafikkssikkerhet

Plassering av et boligområde i umiddelbar nærhet til Svolværveien, E10, vil kunne føre til redusert sikkerhet. Det gjelder for både kjørende, myke trafikanter og beboere i boligområdet.

Det kommer ikke tydelig frem av oppstartsvarselet, hvordan adkomsten til planområdet vil bli. Av hva vi kan se fra foreløpig situasjonsplan, så legges det opp til et økt antall gjennomkjøringer forbi barnehagen i tilgrensende boligområde. I oppstartsvarselet står det at atkomstvei er tenkt gjennom Lundeveien. Uavhengig av valg av atkomstvei, så er det mange barn som ferdes i nærheten av planområdet. Det er viktig å kartlegge hvordan trafikkssikkerheten til barn, unge og myke trafikanter vil bli ivaretatt, både under selve byggeprosessen og i etterkant. Påkobling på atkomstvei og gang- og sykkelvei, må komme tydeligere frem ved høring.

Vannforvaltning

Planområdet er i nærheten av både Osanpollen og Leirospollen, havneområder i Svolvær. Det er vesentlig at planforslaget ikke forverrer forurensningstilstanden ved Ørnvika, Osanpollen.

Klima og klimatilpasning

I henhold til arealpolitiske retningslinjer, nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging og plan- og bygningsloven, skal man ta klimahensyn i planlegging. Dette innebærer å bidra til reduksjon av klimagasser og tilpasse til forventede klimaendringer, for eksempel gjennom energiløsninger, arealbruk, byggeprosess og -materialer, og tilgang på ulike transportmidler. Det å ta klimahensyn bør spesielt skje i tråd med planer som legger opp til nye bygge- og anleggsprosesser.

På Miljødirektoratet sine nettsider finnes det en veileder for hvordan man kan ta hensyn til klimatilpasning i plan, som er i tråd med Statlige planretningslinjer for klimatilpasning. For mer informasjon se Norsk klimaservicesenter, som har utarbeidet en klimaprofil for Nordland. Denne gir et kortfattet sammendrag av dagens klima, forventede klimaendringer og klimautfordringer. Klimaprofilen er et supplement til klimahjelpen. Vi viser også til klimatilpasning.no, se havnivå i kart og NVEs nettsider.

Kulturminner og kulturmiljø

Vi har sjekket nevnte planer mot våre arkiver. Så langt vi kjenner til, er planforslaget ikke i konflikt med verneverdige kulturminner. Vi har foreløpig ingen merknader til planarbeidet og vil gi endelig uttalelse når planforslag foreligger. Innspillet gjelder ikke samiske kulturminner; vi viser til egen uttalelse fra Sametinget.

Veiledning

Det er positivt at referat fra oppstartsmøte ligger ved oppstartsvarselet. Dette gir partene et bedre grunnlag for å vurdere planene.

Utredningstemaer

Grunnet at plantiltaket legger til rette for et stort antall boenheter i nærheten av E10 og næringsområdet ved Ørnvika, bør det bli gjennomført støv- og støyutredninger. Det er positivt at det legges opp til en støyutredning i tråd med Byplan Svolvær, som blant annet stiller krav til støymengde.

I tillegg bør det gjennomføres en utredning som tar opp sikkerheten til barn og unge, i og i nærheten av planområdet.

Konsekvensutredning

Vi ber om at en tydeligere vurdering av forholdet til KU- forskriften kommer frem senere i planprosessen.

Digital plandialog

I samarbeid med Kartverket og Fylkesmannen i Nordland tilbyr fylkeskommunen kvalitetssikring av planer og publisering i Nordlandsatlas. Dette gjelder både planavgrensning ved oppstart, planforslag ved høring / offentlig ettersyn og endelig vedtatt plan. Publisering i Nordlandsatlas bidrar til bedre dialog og medvirkning i planarbeidet, og gir god oversikt over arealforvaltningen. Vi ber derfor kommuner og planleggere benytte seg av tjenesten. Send planforslag med sosi-koder til plannordland@kartverket.no.

Generelle bemerkninger

Fylkeskommunen forventer at kommunene legger FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanleggingen, i tråd med nasjonale forventninger.

- Nasjonal politikk pålegger kommunen å legge til rette for alle grupper. Interessene til personer med funksjonsnedsettelse må ivaretas.
- Fylkeskommunen ber om at bygninger og tiltak oppføres med tanke på fremtidige klimaendringer, reduksjon av energibehov og utslipp av klimagasser. Alternative energikilder bør alltid vurderes.
- Ny bebyggelse og rom mellom bebyggelsen må vise hensyn til de estetiske forhold, jfr. plan- og bygningsloven § 1-1.
- Vi viser til naturmangfoldlovens § 7 som gir prinsipper for hvordan offentlige beslutninger skal tas, jf. naturmangfoldloven §§ 8 – 12.
- Vi viser til vannforskriften § 12, og ber kommunen legge opp til en arealforvaltning som sikrer god vannkvalitet.

Planleggers kommentar: *Tas til orientering. Merknadene vurderes å være ivaretatt i planen. Det vises til vurderinger i planbeskrivelsen for nærmere redegjørelse av de enkelte temaene/forholdene som her nevnes.*

7.6.6 Direktoratet for mineralforvaltning, brev datert 16.06.20

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

[Redegjør for opplysninger fra oppstartsvarelet.]

DMF kan ikke se at den foreslåtte planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen merknader til varsel om oppstart av planarbeidet.

Dersom det i forbindelse med videre behandling av planen viser seg at noen av våre fagområder kan bli berørt, ber vi om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Planleggers kommentar: *Innspillet tas til orientering.*