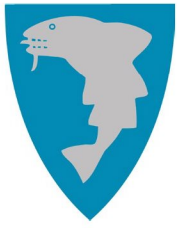


PLANBESKRIVELSE TIL REGULERINGSPLAN FOR AVISGATA 4
PLAN NR. PlanID.306

Dato: 17.01.2022 - revidert 28.02.2025





INNHOLDSFORTEGNELSE

- 1. SAMMENDRAG**
- 2. NØKKELOPPLYSNINGER**
- 3. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET**
- 4. PLANPROSESSEN**
- 5. GJELDENDE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER**
- 6. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)**
- 7. UTREDNINGER IHT. FORSKRIFT OM KONSEKVENsutREDNING**
- 8. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET**
- 9. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET**
- 10. UTTALELSER OG MERKNADER**
- 11. FORSLAGSTILLERS AVSLUTTENDE KOMMENTAR**

1. SAMMENDRAG

Planforslaget legger til rette for samlet 10 250 m² BRA for hotell/overnatting og forretning, tjenesteyting, kontor, i henholdsvis ny og eksisterende bebyggelse. Mellom Havneparken og nytt bygg er det foreslått et gatetun som sammen med en aktiv fasade i nytt bygg aktiviserer Havneparken. Planområdet dekker Vågan kommune og Råfisklagets eiendommer (g/bnr 18/697, 18/1985, 18/1608 mfl) i kvartalet avgrenset av OJ Kaarbøs gate, Fiskergata, Avisgata og Sjøgata i Svolvær sentrum.



Illustrasjonsvedlegg – illustrasjon ny bebyggelse, sett fra nordvest

I dag er det et næringsbygg og en parkeringsplass på tomten, og man ønsker med planforslaget å legge til rette for en bedre og mer hensiktsmessig utnyttelse av tomten, som slutfører kvartalet, i tråd med kommunedelplanens vektlegging av fortetting, hensyn til grøntareal og trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Planforslaget legger til rette for en utnyttelse av tomten for nytt hotell, som bygges inntil eksisterende kontorbygg. Det legges til rette for å gjenbruke eksisterende lavblokk (Avisgata 4) som del av nytt hotell, men i planbestemmelser og plankart tas det høyde for at dette eventuelt ikke er gjennomførbart. Det avveies hensyn til kommunedelplanens anbefaling av høy førsteetasje med forholdet mellom nye etasjer og etasjehøyder i eksisterende bebyggelse, samt høyder på gesimser som følger av dette.

Planavgrensningen er satt ut ifra innspill fra kommunen slik at den dekker veiene som omkranser kvartalet. Det er gjort en opprydding i grensesnittet mot gjeldende reguleringsplaner slik at linjer er gjennomgående; fortausbredder er minimum 2,5 m brede og gate er 6,5 m bred. I det store er geometrien for reguleringsplanen for Havneterminalen (plan nr 261) videreført i de offentlige kjørearealene, med unntak av felt o_Veg 4, som erstattes med gatetun og hotell, og mindre justeringer knyttet til bredde på parkering på fortau.

For varelevering og kortvarig besøksparkering i Sjøgata er det vist en parkeringslomme som avviker fra N100 mtp bredde, som alternativ til gateparkering.

Kort oppsummering fra 2020-2025

- Planinitiativet viste en kvartalsstruktur der parken ble innlemmet som et indre gårdsrom.
- Planprosessen har ført til at kvartalet er gjort mer kompakt, og parken er ikke lengre berørt av bebyggelse. Havneparken er derfor tatt helt ut av planforslaget.
- Planforslaget forutsetter et makeskifte for deler av arealet som i dag er offentlig parkering.
- Planforslaget forutsetter at charterbuss i tilknytning til skip som ligger ved havna løses på plassen utenfor havneterminalen, og at ingen offentlig kollektivtransport har behov for å benytte dagens parkeringsplass syd for havneparken.
- Ny bebyggelse er lavere rett syd for Havneparken for å redusere skyggevirkning, og har en utforming sikret i bestemmelser som hensyntar omgivelser.



Illustrasjonsvedlegg – illustrasjon ny bebyggelse, sett fra nordøst

Det er laget et illustrasjonsvedlegg som illustrerer tema som er omtalt i planbeskrivelsen. For å holde planbeskrivelsen kort og presis henvises det til å se på illustrasjonsheftet parallelt med lesningen av planbeskrivelsen.

2. NØKKELOPPLYSNINGER

Adresse	Avisgata 4 og Fiskergata 22
Gårdsnr./bruksnr.	18/697, 18/1985, 18/1608 mfl.
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommunedelplan)	Reguleringsplan for Havneparken, vedtatt 2019 Reguleringsplan for Havneterminalen, vedtatt 2019 Reguleringsplan for Havnekvartalet, Bekholmen, vedtatt 2000 Reguleringsplan for Havnekvartalet, vedtatt 2014 Kommunedelplan Svolvær (Byplan), vedtatt 2020, Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 2020
Forslagsstiller	Råfisklaget AS
Grunneiere	Norges Råfisklag SA (gjennom Fiskergata 22 AS), Vågan kommune
Plankonsulent	Oslo Works AS v/Christian Bjørvik
Nytt hovedformål	hotell/overnatting eksisterende bebyggelse (Fiskergata 22) videreføres som kombinert formål: Forretning, tjenesteyting, kontor
Planområdets areal i daa	6,5 daa
Antall nye boenheter/nytt næringsareal (BRA)	Nytt næringsareal: 7120 m ² BRA
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder, o. l.)	Byggehøyder, charterbuss i tilknytning til havneterminalen, parkering
Foreligger det varsel om innsigelse (ja/nei)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (ja/nei)	Nei
Kunngjøring oppstart (dato)	25. februar 2021
Fullstendig planforslag mottatt (dato)	xx.xx.xx
Informasjonsmøte avholdt (ja/nei, dato)	1. november 2021

3. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

Bakgrunn

Norges Råfisklag har engasjert Oslo Works AS for utarbeidelse av ny detaljreguleringsplan for eiendommene 18/697, 18/1985 og 18/1608 for å legge til rette for hotell med opptil 175 rom.

I planarbeidet har målet vært å utvikle kvartalet til å kunne være et bedre tilskudd til bylivet i Svolvær og gi en bedre definert bystruktur i en viktig del av sentrum.

Det har vært viktig å hensynta Havneparken, som er en grønn lunge i en ellers tett bysituasjon, og finne en avstemt balanse mellom lav og stor høyde på ny bebyggelse for både å begrense skyggevirksomhet for Havneparken og for å ivareta forholdet til omgivelsene.

I eksisterende reguleringsplan (Havneterminalen 261) fra 2019 er det regulert inn et busstopp over deler av Råfisklagets eiendom. Som del av planarbeidet har det derfor vært nødvendig å nøste opp i det reelle behovet for dette og foreslå en løsning som passer bedre for dagens situasjon.

Planarbeidet vil innebære makeskifte i forhold til kommunens eiendom, dette er beskrevet under.

4. PLANPROSESSEN

Planforslaget er utviklet i tråd med ovennevnte målsettinger og innspill etter varsling og etter åpent innspillsmøte er vurdert/hensyntatt.

Proessen har hatt følgende milepæler:

- 24.04.20 Planinitiativ innsendt
- 24.11.20 Oppstartsmøte med Vågan kommune
- 19.02.21 Varsling i Lofotposten samt i brev til berørte parter
- 08.06.21 Samrådsmøte med Vågan kommune
- 16.08.21 Telefonmøte med næringssjef om erverv av tomt
- 03.09.21 (mfl) Telefon/dialog med Tide (charterbuss, flybuss) om kjøremønster
- 01.11.21 Åpent innspillsmøte (digitalt)
- 30.06.22 Planforslag innsendt til kommunen for 1. gangsbehandling
- 18.10.23 Tilbakemelding fra Svolvær kommune
- Høsten 24/vinteren 25: Boliger utgår. Presisering av formål til hotell, dialog med Vågan kommune vedrørende tilbakemeldinger gitt i planprosessen.
- Høsten 24 Dialog med Vågan kommune vedrørende løsning for buss, og høyder og utnyttelse av tomten.

Planinitiativ med byanalyse og konsepter for utnyttelse ble innsendt den 24.04.2020. Her var det tatt utgangspunkt i en videreføring av en kvartalsstruktur, som medførte at areal for park

dels lå på utsiden, dels inne i kvartalet. Dette var av flere alternativer det med størst utstrekning, og dertil flest konsekvenser for allmennheten, og ble valgt til planinitiativet slik at konsekvensene av en utvikling av hele kvartalet kunne få en god diskusjon.

I oppstartsmøtet den 24.11.2020 ble prosjektet gjennomgått i forhold til forutsetninger gitt i nasjonale/regionale og kommunale retningslinjer og ulikt utredningsbehov. Det ble konkludert med at planforslaget ikke ville stille krav til konsekvensutredning.

Etter oppstartsmøtet ba kommunen om at planavgrensningen for varselet ble utvidet til også å omfatte vegnettet rundt kvartalet. Dette ble gjort og avstemt med kommunen før varsling.

Etter varsling i Lofotposten den 19.02.21, mottok forslagsstiller 10 merknader som er gjengitt og kommentert i kapittel 10.

Etter dette ble prosjektet videreutviklet: byggeområdet er redusert til områdene som i dag er eksisterende bygg og parkeringsplass. Dagens Havnepark tas ut av planen siden den ikke lengre berøres. Planforslaget ble presentert for Vågan kommune i samrådsmøte den 08.06.21.

For å frigjøre parkeringsplassen (som i gjeldende plan er tilrettelagt for charterbusser) har det vært nødvendig å finne en løsning for kjøremønster for tur- og charterbusser. Det har vært dialog med berørte parter som Tide (busselskap) og Havneterminalen.

Som drøftet i samrådsmøtet, ble det avholdt et innspillsmøte den 01.11.21. Formålet var å informere, gi eierskap samt å få gode innspill til planforslag og program. Innspillsmøtet ble annonsert på papir og nett i Lofotposten uka før.

Her deltok representanter fra grunneiere og privatpersoner fra Svolvær. Pga tekniske problemer for enkelte av deltakerne ble lyd og bilde dels dårlig, men alle ble gitt mulighet til å komme med innspill til en prosjektspesifikk e-postadresse.

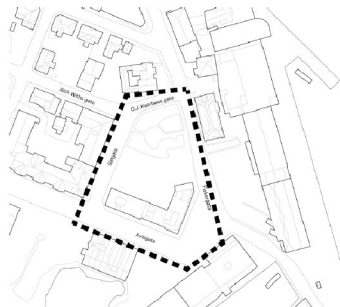
Høsten 2023: Tilbakemelding fra kommunens planavdeling: ber om at arealformål spesifiseres tydeligere, og at høyder tas noe ned, særlig mot parken.

Høsten 2024 ble planforslaget justert i tråd med tilbakemeldinger fra kommunens planavdeling. Arealformål for ny bebyggelse er hotell, og det er utarbeidet et mer detaljert illustrasjonsprosjekt som nyanserer forholdet til eksisterende bebyggelse og solforholdene i parken, og da særlig den delen av parken som har lekeplass (nordøst).

Forholdet til buss ble i løpet av høsten 2024 avklart til å kun gjelde charterbusser i tilknytning til Havneterminalen, og forslagstiller la frem en løsning for dette som vi oppfatter kommunen jobber videre med. I plansaken belyses derfor ikke dette utover kort å henvise til notater i forbindelse med denne avklaringsprosessen.

Varsling

Tiltaket ble varslet i Lofotposten den 19.02.21 samt ved varslingsbrev med likelydende ordlyd til berørte naboer den 19.02.21.



VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID

Avisgata 4, Svolvær, Gbn 18/697, 18/1985, 18/1608, 18/1985 mfl.

På vegne av Fiskargata 22 Svolvær AS eid av Norges Råfisklag varsles det i henhold til plan- og bygningsslovens §12-8, om oppstart av arbeid med detaljregulering av ovennevnte eiendom. I medhold av plan og bygningsslovens § 17-4 kunngjøres det samtidig oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale. Sammen med arealer i kommunalt eie utgjør det foreslåtte reguleringsområdet det sydligste kvartalet i Sverre Pedersens byplan fra 1924.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for den ønskede bymessige utviklingen av sentrumsområdet og havnen i Svolvær. Planforslaget legger opp til å fullføre kvartalstrukturen.

Dersom planforslaget blir vedtatt vil det innebære en endring av kommuneplanens arealdel der deler av formålet park erstattes med formålet kombinert formål; hotel / bevertning / næring samt bolig. Området som ønskes regulert er i dag avsatt til formålene park, veg, parkering og kontor. Formålet for bygg og anlegg endres til kombinert formål; hotel / bevertning / næring samt bolig. Areal for parkering på bakkeplan reduseres, men vil bli ivarettatt av parkering i kjeller.

Plangrepet vil bidra til en god utvikling av havneområdet, og en videreføring av «oppdyddingen» de seneste planene har lagt opp til. Grepet vil gi en fornuftig arealbruk med tydelig skille mellom ulike bruk, og vil kunne vitalisere området like ved Rutebatterminalen. Etter vårt skjønn er plangrepet i tråd med nasjonale og regionale forventninger til utvikling av områder i nær tilknytning til kollektivknutepunkt.

Opplysninger om planarbeidet finnes på nettsiden <http://www.oslo.works/news>, hvor også relevante dokumenter er tilgjengelig for nedlastning. Spørsmål til planarbeidet kan rettes til Oslo Works ved Bjarne Asp, bjarne@oslo.works eller tlf. 99298576.

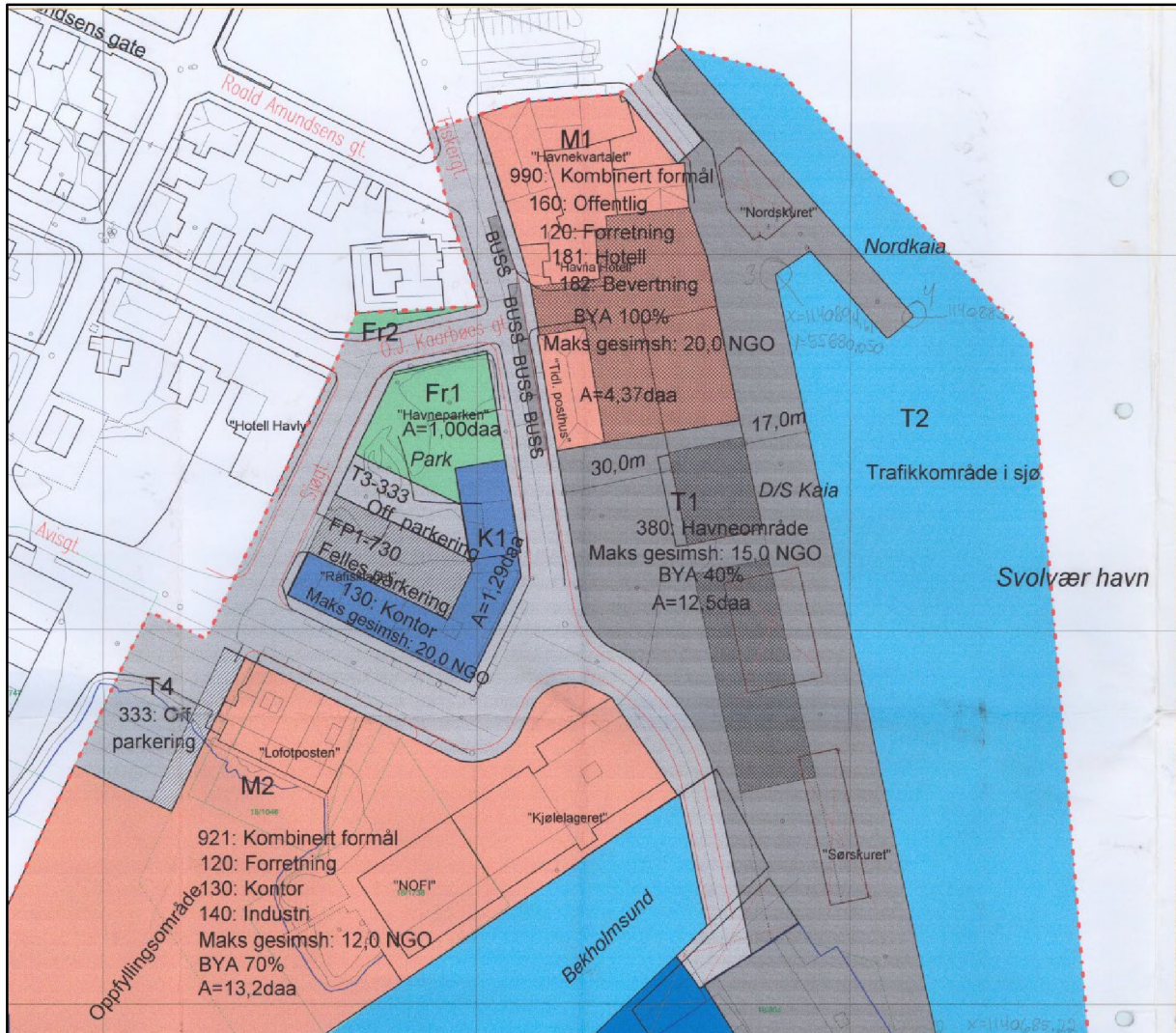
Innspill og merknader til planarbeidet sendes skriftlig til Oslo Works AS, Gøteborggata 27b, 0566 Oslo eller på e-post til bjarne@oslo.works innen 02.04.2021

Krav om konsekvensutredning

Ihht konklusjon i oppstartsmøtet den 24.11.20, utløser ikke planen krav om konsekvensutredning.

Tidligere reguleringsplan

Tidligere reguleringsplan (Havnekvartalet Bekholmen, plan nr 17B) er vist her for å synliggjøre utgangspunktet for dagens situasjon. Denne planen er senere erstattet med nyere planer, bla. Havneterminalen (plan nr 261), med unntak av arealet for 130: Kontor og FP1-730, som nå står for tur i dette planforslaget.



5. GJELDENE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER

Vi lister her opp overordnede retningslinjer, gjeldende planstatus og trekker frem enkeltpunkter som har vært viktige i planarbeidet i underoverskrifter, og som ble vektlagt ved oppstartsmøte med kommunen.

Se også vedlegg «Overordnede føringer» der vi har belyst aktuelle føringer som vi har vurdert som særlig relevante for planarbeidet.

Nasjonale, regionale og kommunale føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023

- Rundskriv T-2/08 Om barn og planlegging samt rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, 1999
- Universell utforming, i teknisk forskrift
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 2014
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging, 2018
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen, 2011
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, 2016, samt veileder til retningslinje T-1442, Behandling av støy i arealplanleggingen
- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling, Rundskriv H-5/18
- Rundskriv H-6/20 - Etablering av ladepunkter og ladestasjoner for elbiler – forholdet til plan- og bygningsloven mv.
- Regional planstrategi for Nordland 2024–2028
- Regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2017-2025

Føringer for havnivåøkning

Med et endret klima vil planområdet kunne bli mer utsatt for overvann, vind, flom og havnivåstigning. Det blir derfor viktig å kartlegge gjennom planprosessen hvilke avbøtende tiltak som eventuelt bør gjennomføres.

Arealpolitiske retningslinjer i Fylkesplan for Nordland: 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.
- e) Det skal legges vekt på høy estetisk og arkitektonisk kvalitet ved planlegging og utforming av fysiske tiltak.
- g). I den kommunale planleggingen skal det stimuleres til redusert bilbruk gjennom tiltak. Kommunene skal blant annet vurdere rushtidsavgift, parkeringsrestriksjoner, veipricing og bysykler.

- l). Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett.

Kommunale føringer pr 10-12-2024

- Kommunedelplan Svolvær (Byplan), vedtatt 2020
- Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 2020
- Reguleringsplan for Havneparken, vedtatt 2019
- Reguleringsplan for Havneterminalen, vedtatt 2019
- Reguleringsplan for Havnekvartalet, vedtatt 2000
- Parkeringsstrategi 2024 -2030 Vågan kommune, vedtatt 2022/23

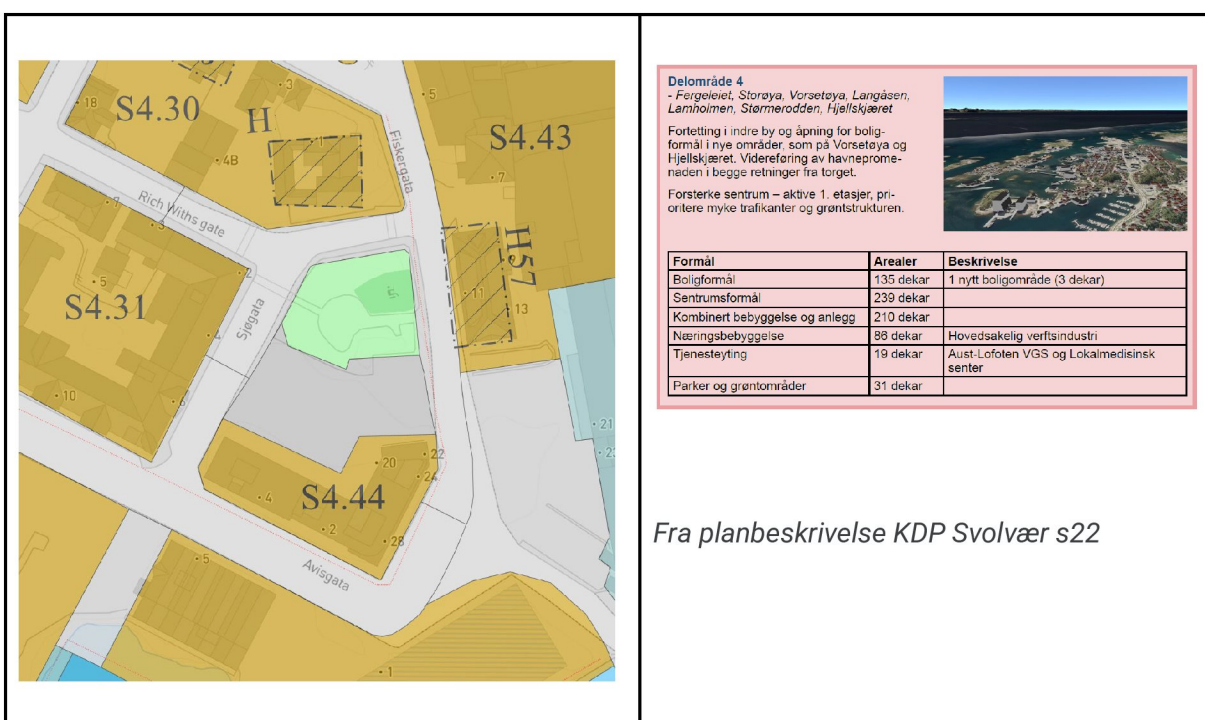
Kort redegjørelse for viktige føringer i overordnede planer og retningslinjer

Kommunedelplan Svolvær

Planområdet er en del av Delområde 4 i kommuneplanens arealdel

Formål:

- parkering nåværende
- sentrumsformål nåværende
- park nåværende
- veg nåværende



Sentrumsfortetting

Det er mål om at sentrum skal være levende med høy aktivitet gjennom handel, tjenesteyting, kultur og bevertning. Samtidig skal sentrum være et område med gode bokvaliteter og hvor flere kan ha sitt bosted. Realiseringen av disse målsettingene krever at det tilrettelegges for økt sentrumsfortetting.

Fortettingen i sentrum er ønskelig å få til ved å åpne for høyere bebyggelse, tette bystrukturen, sikre en mer effektiv utnyttelse av arealene og tillate noe mer utfylling.

Som illustrasjonen viser er det i umiddelbar nærhet til torget, byens sentrumspunkt en rekke tomter som kan bebygges. I dag fremstår disse arealene som tomme hull i bystrukturen. Gjennom å tillate noe høyere bebyggelse i sentrum kan flere problemstillinger løses innenfor tomtearealet, slik som parkering, aktive 1. etasjer og et mer variert boligtilbud.



Fra Kommunedelplan for Svolvær (Byplan 2030)

Kommunedelplan for Svolvær (Byplan 2030) vektlegger fortetting i sentrum. Aktuelt planområde har i dag lav utnyttelse og fremstår som uferdig og usammenhengende.

Gjeldende reguleringsplan ivaretar i liten grad intensjonene i Byplan 2030, der det beskrives at høyere og mer effektiv bebyggelse og tett bystruktur er ønskelig.

Den nord-sørgående bystrukturen til Svolvær er framtrædende med bakgrunn i byplanen til Sverre Pedersen fra 1925. I dag ligger fortsatt byens langsgående gater og viktigste forbindelser i denne retningen. Det er likevel behov for å stramme opp aksene, samt øke kvaliteten og estetikken på noe av den tilgrensende bebyggelsen. Deler av strekningene fra Marinepollen i nord til Vorsetøya i sør er i for stor grad preget av punktvis bebyggelse, utflytende gater og kryss, store parkeringsflater og industrielle kassebygg med lave estetiske og bymessige kvaliteter. Det er derfor nødvendig at makroskalaen til Svolvær med den overordnede bystrukturen er førende når enkeltprosjekter utvikles innenfor indre by.

Bestemmelsene legger opp til at bygninger skal være preget av åpenhet i 1. etg ved offentlige byrom gater og parker. Gateetasjen skal som hovedregel være høyere enn øvrige etasjer med minimum 3,5 m fra gulv til himling.

VEDLEGG B

RETNINGSLINJER FOR AREALUTNYTTELSE

KOMMUNEDELPLAN SVOLVÆR 2020 - 2040



Delområde 4 - INDRE BY; VORSETØYA, SENTRUM, HJELSKJÆRET					
S4.44	Sentrumsformål Råfiskarlaget	60-100%-BYA	25m (28m)		

Kommunedelplanens vedlegg B angir retningslinjer for byggehøyder på 25m (28m) gesims/mønehøyde.

Retningslinjene legger føringer for byggehøyde og arealutnyttelse i alle plan- og byggesaker. Det kan gjøres nærmere vurderinger av disse forholdene ved detaljregulering, både i form av høyere og lavere byggehøyder/arealutnyttelse. Der høyder er oppført i parentes er det å forstå som gesimshøyden på en inntrukket etasje. Innenfor de områdene det tillates bebyggelse med gesimshøyde over 30 meter skal det være en avstand mellom byggene på minst 150 meter om ikke annet er fastsatt i felles reguleringsplan. Dersom utnyttelsesgrad / byggehøyde ikke er oppgitt i vedlegg B er det gjeldende reguleringsplan som fastsetter dette.

Parkeringsstrategi 2024 - oppsummert

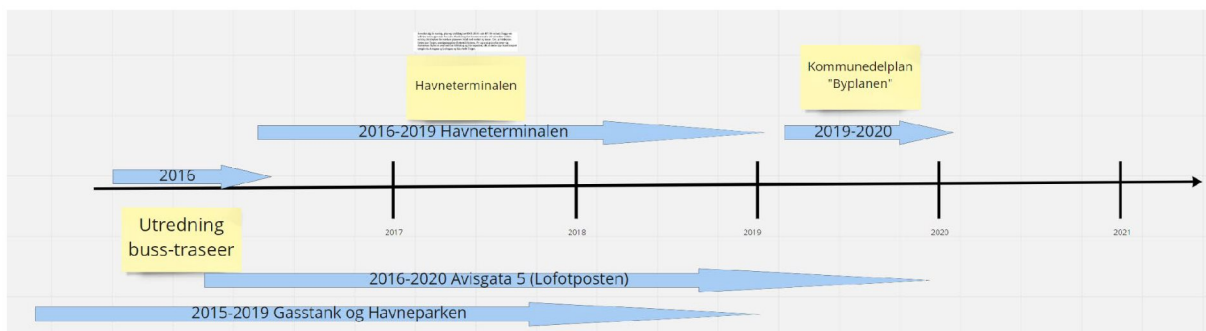
Pkt 2: I den grad parkeringsplasser fjernes, skal dette primært gjøres for å skape trivelige gater, byrom og plasser, øke framkommeligheten for kollektivtrafikk, gående og syklende, gi mulighet for utbygging på åpne arealer, samt sikre sunn drift av parkeringsordningene.

Pkt 4: Ved etablering av nye områder og omlegging av eksisterende ordninger må minimum forskriftens krav til antall HC-plasser sikres. Tilrettelagte HC-plasser er et knapt gode og ordningen med HC-tillatelser skal behandles innenfor forskriftens rammer.

Pkt 4.2: Bredden mellom kantstein eller eventuelt parkerte biler skal ikke være smalere enn 4,5 m i tovegsregulerte gater, for at biler kan passere stillestående eller midlertidig parkerte renovasjonskjøretøy, servicebiler, utryknings-kjøretøy, flyttebiler o.l.

Betraktning: Vi ser at pkt 15 kan innebære at kravet til antall parkeringsplasser kan reduseres, jf gjeldende krav i kommunedelplanens bestemmelser. I forhold til pkt 4.2, kravene til bredde mellom kantstein og parkerte biler gir også et handlingsrom for å vurdere plassering av varelevering og bredde på parkeringslomme.

Planbeskrivelse for plan nr. 306



Tidslinje for de nærmeste planene.

Gjeldende reguleringsplaner oppsummeres i tabell under.

Plannavn	PlanID	Vedtatt	Hovedformål	Hvordan påvirkes planen av planforslaget
Havnekvartalet Bekholmen	17B	26.04.2000	Park, kontor, hotell	Deler av planen erstattes av planforslaget. Planen er allerede i stor grad erstattet av nyere planer.
Havneparken	248	25.11.2019	Teknisk infrastruktur, grønnstruktur	Fortau justeres noe bredere.
Havnekvartalet	229	23.06.2014	Bolig, forretning, kontor. <i>Her finner vi etablering av charterbuss-terminal langs Avisgata.</i>	Fortau, veg utforming: Videreføres i ny plan, er i praksis videreført i planID 261
Havneterminalen	261	28.10.2019	Veg, fortau, havneterminaler	Formål o_Veg4 endres til formål for hotell/overnatting og gatetun.
Avisgata 5	259	30.03.2020	Bolig, forretning, kontor, bevertning, hotell	Planen berøres ikke.
Havlykvartalet	2D	21.02.2008	Bolig, forretning, kontor	Sammenhengende fortau reguleres inn for høyre side av Sjøgata.
Kulturhus-kvartalet	17C	20.09.2006	Hotell	Fortau utvides noe for å passe til fortau regulert av planID 261.
Kjølelageret	241	2016/2018	Kombinert formål bolig/forretning/kontor/tjenesteyting i 2016, Hotell i 2018	Planen berøres ikke.

Føringer i reguleringsplan Havneterminalen

Hovedutvalg for næring, plan og utvikling har 09.05.2016 i sak 087/16 vedtatt å legge om kollektiv trasse gjennom Svolvær. Planforslag for Havneterminalen vil videreføre vedtatt endring. Holdeplass for rutebuss plasseres i tråd med vedtatt ny trasse. Dvs. at holdeplass flyttes mot Torget, omstigningsplass flyttes til Holmen. På- og avstigning for reise- og charterbuss flyttes et areal mellom Råfisklag og Havneparken, slik at denne type busstransport foregår via Avisgata og Lofotgata og ikke forbi Torget.

Over: Utsnitt - Vedtak om kollektivtrasé gjennom Svolvær og reise- og charterbuss (2016)

Det er i plan for Havneterminalen vedtatt en veg med bussplass for charter- og turbusser som forutsetter bruk av eiendommen til Råfisklaget. Men samtidig sier planbeskrivelsen for samme plan at det er lagt til rette for charterbuss-terminal i Avisgata (i planen Havnekvartalet, fra 2014).

På dette tidspunktet (2016) ble det planlagt boliger både på Råfisklagets tomt, og på Kjølelagertomten. I ettertid ble det hotell på Kjølelagertomten, og det samme planlegges nå for Råfisklagets tomt.

Hvis problemstillingen handler om å få snudd bussen, slik at den kan kjøre ut Avisgata, vil det være mulig å benytte gatenettet slik det er, dersom man fjerner gateparkering der det er nødvendig og i tråd med den nye parkeringsstrategien.

Dette muliggjør nytenkning rundt behovet for å flytte reise- og charterbuss til arealet syd for Havneparken. Se vedlegg 250120 - Charterbusser Svolvær.

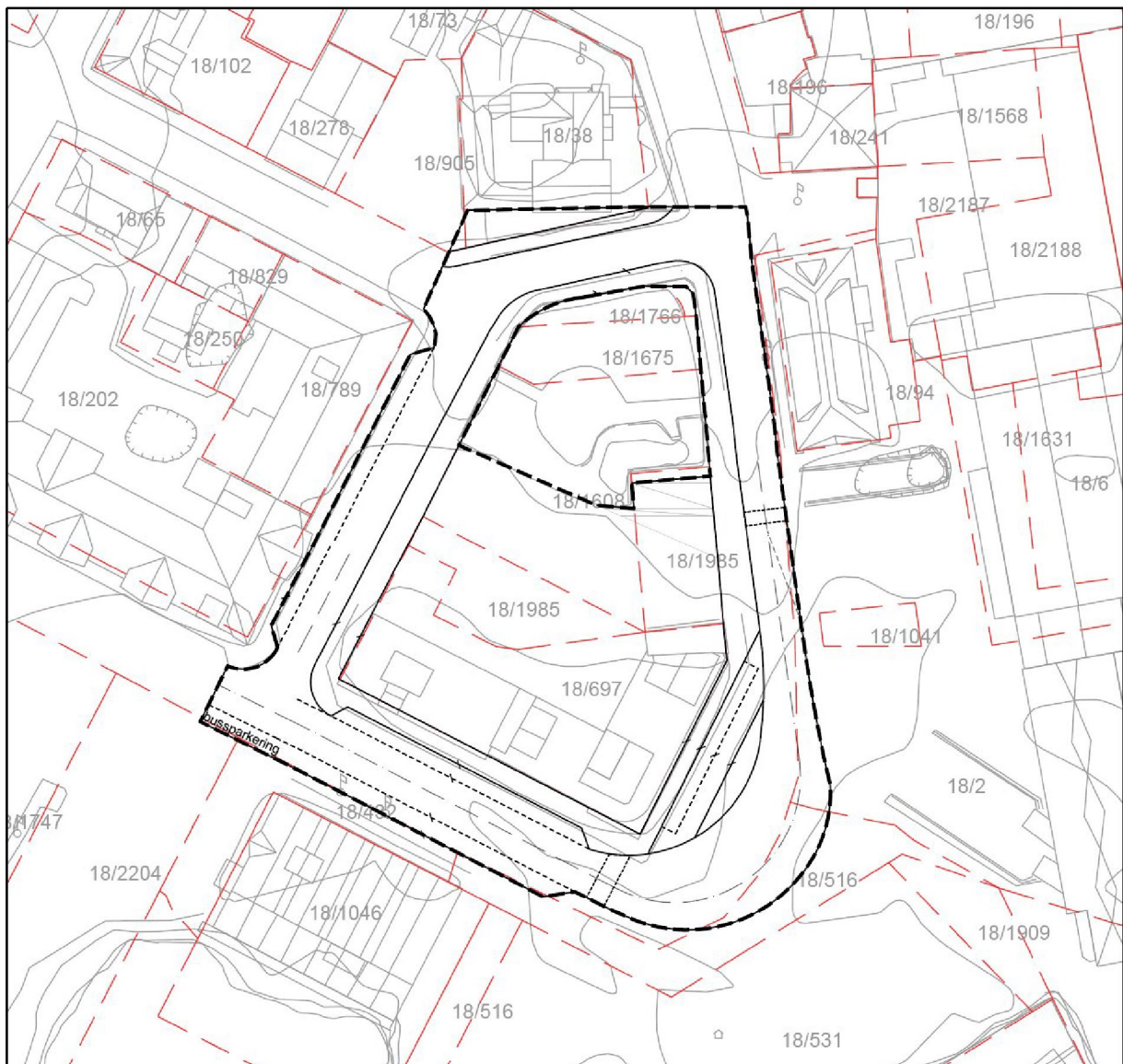
6. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)

Beliggenhet

Planområdet ligger sør i Svolvær sentrum og består i dag av næringseiendom med tilhørende parkering og trafikkareal, samt offentlig parkområde, Havneparken. Planområdet er på ca. 6,6 daa.

Avisgata 4 og Fiskergata 22 er gjennom Fiskergata 22 Svolvær AS eid av Norges Råfisklag. Sammen med arealer i kommunalt eie utgjør det foreslåtte planområdet det sydligste kvartalet i Sverre Pedersens byplan fra 1924. Reguleringsområdet ligger like ved Rutebåtkaia, og er et av de første møtene med Svolvær sentrum for besøkende. Kun den sørlige delen, mot Avisgata og Fiskergata, er bebygget.

Avgrensning



Planområdet er avgrenset av gatene Sjøgata, Avisgata, Fiskergata og O.J. Kaarbøs gt. Det omfatter fortau rundt eksisterende Havnepark, Råfisklagets bygg mot Avisgata.

Avgrensningen er foreslått av Vågan kommune, og satt for å fullføre fortau rundt kvartalet, avgrensning mot park, samt inn- og utkjøring til mulig ny bebyggelse. Selve Havneparken har en reguleringsplan fra 2019, og er ikke med i planforslaget. Areal innenfor eiendommen 18/38 var foreslått tatt med fordi den var med i opprinnelig reguleringsplan men berøres ikke i planforslaget og tas ut (jf dialog med Vågan kommune).

Følgende eiendommer inngår i planen:

18/432 - Vågan Havnevesen

18/516 - Vågan Havnevesen

18/697 - Norges Råfisklag SA

18/1985 - Norges Råfisklag SA

18/1608 - Vågan kommune

~~18/38 – Bente Dreehsler~~ (tas ut av planen)

Foto



Avisgata mot vest



Fiskergata mot syd



Fiskergata mot nord



Sjøgata mot syd



Parkeringsplass og naboer i vest



Fiskergata mot vest

Tilstøtende arealer bruk/status

Tilstøtende områder har variert bruk; hotell, bolig, næring, sentrumsformål, formål knyttet til havn / båtanløp og turisme. Naboeiendommer er regulert til Bolig / forretning / kontor, hotell, Sentrumsformål, Havneterminal, kombinert bebyggelse og anleggsformål, samt kombinerte formål m/kulturhus. Krigsmuseet vis-a-vis parken er regulert til bevaring.

Havneterminal - gods- og persontransport

Veg og fortau - fortau er i varierende grad bygget som det er regulert og fremstår som noe smalt. Området fremstår som utflytende.

Nord for dagens bebyggelse ligger Havneparken og en gasstank. Havneparken er på ca. 800 m² og brukes av turister som venter på bussen eller Hurtigruten og av byens befolkning generelt.

Fylling av gasstank skjer iht planbeskrivelsen for Havneparken ved at tankbil står på dagens parkeringsplass, eller på fortau.

Eksisterende bebyggelse

I planområdet ligger 2 bygg idag, Avisgata 4 og Fiskergata 22. Disse beskrives i en verditakst fra 2016 som "tidsmessig og funksjonell bygningsmasse." Areal er hhv 600 m² BRA og 3130 m² BRA over terreng. Bygningene har hhv 2 og 5 etasjer, med takoppbygg opp mot 18,3m over terreng. Det er 620 m² BRA kjeller under Fiskergata 22. Samlet areal over terreng er 3730 m² BRA, inkl kjeller er samlet areal 4350 m² BRA. Dette er arealer målt opp i forbindelse med takst. Iht matrikkel er samlet areal ca 4080 m² (ikke angitt målemetode). For planarbeidet benyttes arealer avklart i takst.

Areal eksisterende bygg settes i planarbeidet til:

- Avisgata 4: 600 m² BRA
- Fiskergata 22: 3130 m² BRA
- Takoppbygg er ikke medtatt i arealmåling.

For begge bygg skriver verditaksten "Vedlikeholdsvennlig og oversiktlig bygningsmasse. I tidsrommet 2011-2013 er det gjennomført omfattende ombygginger, renovering og fornyinger utvendig som omhandlet ny fasadekledning og nye vinduer. Innvendig er deler av ventilasjon og varmeanlegg fornyet."

Fiskergata 22 omtales som "ruvende signalbygg sentralt i Svolvær, etablert forretnings-/boligområde. Opparbeidet eiendom tilpasset formålet, med gode adkomst og parkeringsmuligheter. Bygningsmassen er løpende renoveret, ombygget og fornyet." Grunnforhold er antatt stabile masser. "Bygningsmassen består i hovedsak av plasstøpt betong. Bygningsmassen er i fem etasjer samt kjeller og en toppetasje med tekniske rom og rekreasjonsarealer."

Nærområdet er preget av svært variert bebyggelse. Mot nord er et kvartal med eneboliger, mot vest Havlykvartalet med leiligheter og hotell, mot sør et leilighetsbygg med næring i plan 1, og et nytt stort hotell, mot øst havneterminal, hotell og kulturhus.

Hensynssone Kulturmiljø:

Det gamle Posthuset (krigsmuseet) fra 1923 (ark Arnesen og Darre Kaarbø) delvis ombygget i 1954 (ark Eilif Dahl) er regulert etter PBL§25.6 til spesialområde bevaring (H570-12)

- Kulturmiljø nr.157, Posthuset, i Kulturminneplan for Lofoten grenser til planområdet i øst. Bygningen er avsatt med hensynssone H570_12 i kommunedelplan for Svolvær (planid:295) og er av regional verdi.
- Nord for planområdet er det også avsatt en hensynssone H570_11 for Kaarbøgården i Roald Amundsens gate 1. Bygningen er SEFRAK-registrert med en antatt datering mellom 1875-1899.

Topografi/landskapstrekk

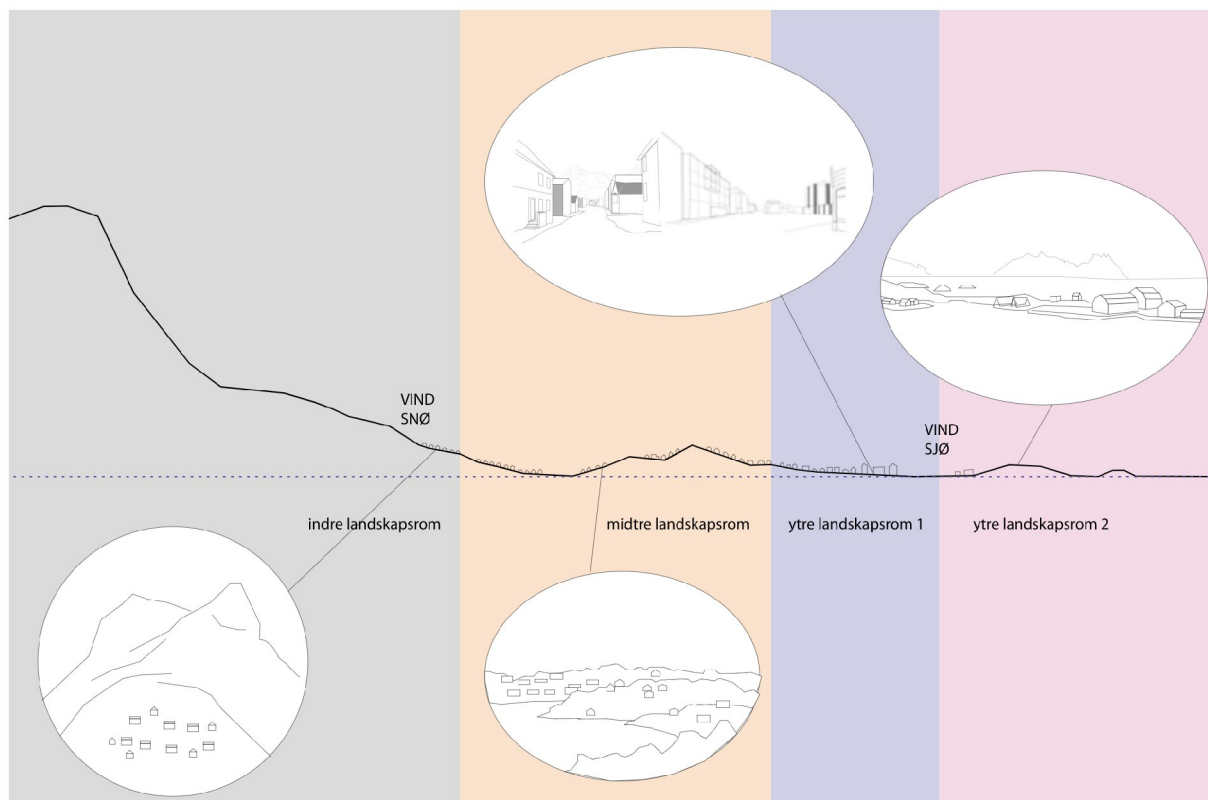


Oversiktsbilde av Svolvær, planområdet merket i rødt

Planområdet er i søndre del av byen Svolvær. Landskapsrommet er preget av flate landtunger ut i havet, nesten alt av areal er bebygget og vertikale elementer er hovedsakelig bygninger.

Planområdet ligger på ca kote 3 (NN2000). Nordre del av planområdet er opparbeidet park, med løvtrær mot O.J.Kaarbøs gt. Parken har en liten opphøyning (opp til ca kote 4) mot sør for å dekke over en gasstank. Planområdet for øvrig er asfaltbelagt mot eksisterende bygg.

Eksisterende bygg avslutter Avisgata. Mot Fiskergata har eksisterende bygg 5 etasjer. Endevegg mot nord er en utsmykket vegg som er et tydelig fondmotiv fra Torget.

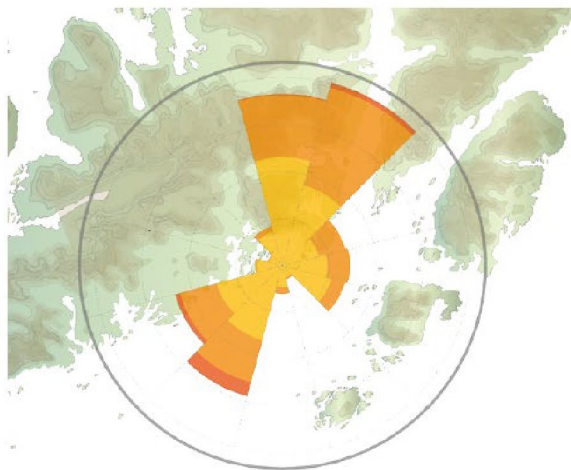


Illustrasjon fra ANALYSE, BYPLAN FOR SVOLVÆR 2011-2026, Vågan kommune 2011. Planområdet ligger i ytre landskapsrom 1.

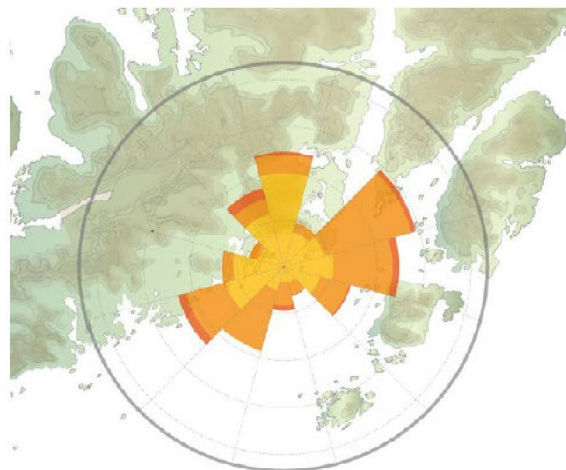
Klima

Subarktisk maritimt klima, det er preget av milde vintre og en sommersesong på mindre enn fire måneder. Varierende vær. I vinterhalvåret er mest fremherskende vindretning nordvest, mens sørvesten har størst vindstyrke, typisk sommer og høst.

I planområdet kaster eksisterende bebyggelse i vest skygge på Havneparken om ettermiddagen i sommerhalvåret.



Vindretninger sommer (mai – august)



Vindretninger vinter (januar – april)

Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold

Havneparken er opparbeidet med plen og løvtrær. Trærne er forholdsvis store og har en klar verdi i sentrumsområdet. Det er ikke spesielle naturverdier i området siden det er preget av tett by og menneskeskapte omgivelser.

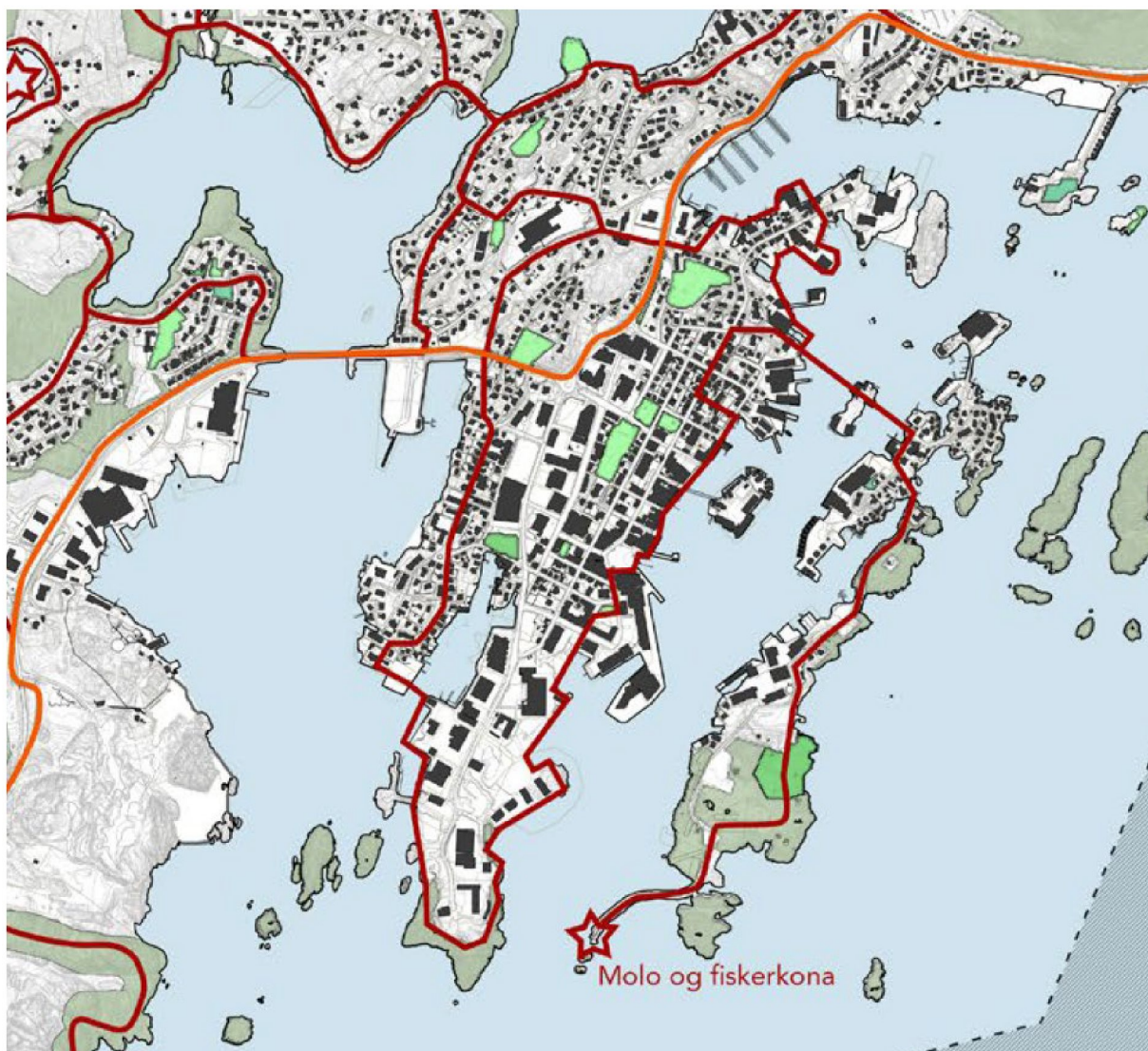
Grønne interesser

Parken er en viktig grønn sone for alle i nærområdet og er egnet for opphold for alle aldersgrupper.

Kommunedelplanen viser en mulighet for havnepromenade, som krysser planområdet, fra torget i nord, via parken og sydover via Sjøgata, over Avisgata og ned Vorsetøya.

Barns interesser

Havneparken er et grønt område med gress og trær som egner seg til lek og løping mellom trærne. Benk, et anker og noen steiner å klatre på. Fiskergata har mangelfullt fortau på siden mot Havneterminalen, mens det er fortau på vestre del av havneparken som brytes opp av parkeringsarealet syd for havneparken.



Veg og trafikkforhold

Området fremstår i dag som uryddig og delvis kaotisk med utflytende trafikkarealer. Ved havneterminalen foregår godsleveranse, busstrafikk, adkomst til passasjerer som skal reise med Hurtigruten og cruiseskip, parkering for ansatte som jobber i nærliggende forretninger og kontorer og venteplass for taxi. Fortau er relativt smale og gatene/veiene preget av gateparkering som i noe grad gjør kjøring med store kjøretøy vanskelig. Vegnettet er kommunal veg.

I reguleringsplan for Havneterminalen (planid 261, 2019) etableres tydelig vei med brede fortau på hver side som i stor grad retter opp i den uryddige situasjonen.

Trafikkmengder

Se trafikknøtat.

ÅDT total viser at det er beskjedne trafikk i Avisgata og Fiskergata. Godstransport tilknyttet havneområdet.

Parkering

Det er parkeringsplass syd for Havneparken. Her disponerer kommunen 11 plasser, resten er parkering knyttet til Råfisklagets bygg. For å kunne vurdere oppfyllelse av parkeringskrav i fremtidige byggesaker settes Fiskergata 22 sin andel av parkering i arealet syd for Havneparken til 15 plasser. Se vedlegg «Analyse parkeringsdekning eksisterende bebyggelse».

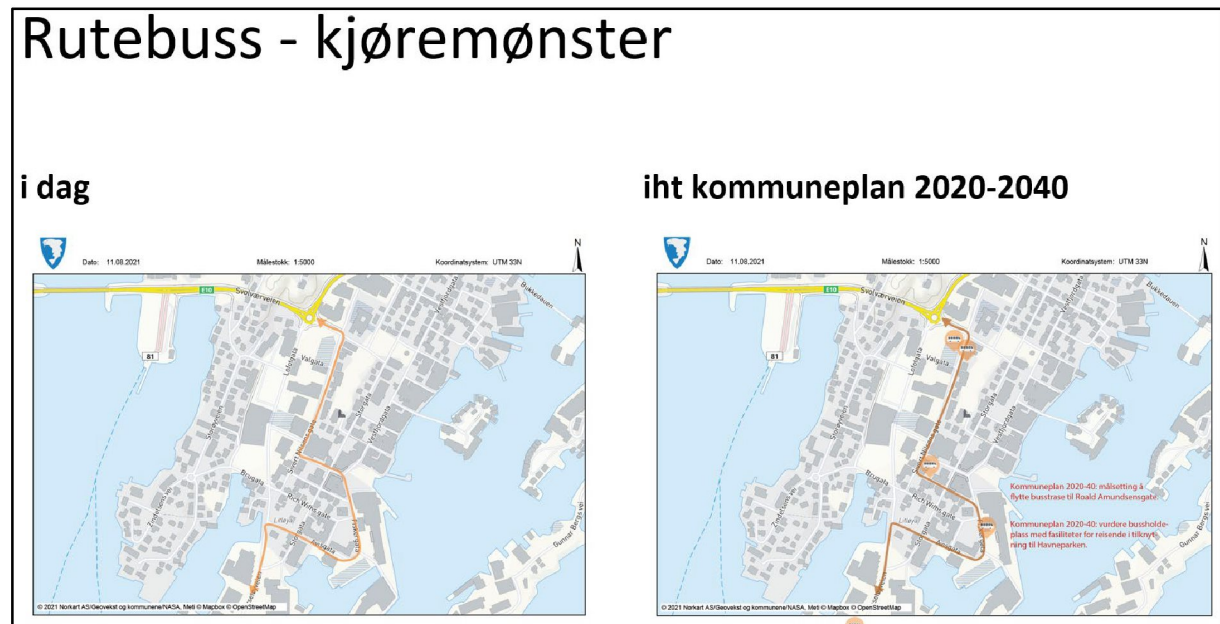
Charter- og turbusser kjøremønster i dag

I dag er det av- og påstigning, samt oppstilling av busser foran Havneterminalen. Avisgata benyttes også i noen grad. Busser som skal ut av byen kjører ut Avisgata, mens flybuss har (2021)/hadde (2025) en rute som går videre via torget og nordover til hotellene nord i byen, og som er avstemt med næringslivet og kommunen.

Forslagsstiller har som del av samrådsprosessen sammenfattet et notat der bla. havnesjefen og fylkeskommunen har medvirket med vurderinger og kunnskapsgrunnlag, og har gått igjennom dette med kommunen (Notat charterbuss, vedlagt)

Rutebuss kjøremønster i dag

Rutebussen kjører (eller kjørte i 2016) Avisgata, Fiskergata og så via torget (og omvendt). Det er i kommuneplanen fra 2020 antydnet at traséen skal legges om til Roald Amundsens gate for å unngå torget. På grunn av vegarbeider kjører bussen nå en midlertidig trasé. Våre samtaler med Nordland fylkeskommune tilsier at rutebuss helst kun trafikkerer Lofotgata, dvs unngår Fiskergata og snur på Vorsetøya og kjører ut igjen Sivert Nilsens gate.



Status areal avsatt for buss i regulering i dag

Det er regulert (i planen Havnekvartalet), men ikke utbygget/tatt i bruk ca 8 parkeringsplasser for buss i Avisgata. Det er også regulert inn veg med mulighet for busstopp syd for parken, mellom Sjøgata og Fiskergata, som heller ikke er realisert. Samtidig er det i overordnede planer også vist busstopp i Fiskergata.

Vi antar derfor at ved etablering av fortau i tråd med reguleringsplanen for Havneterminalen, og vår plan, vil det være mulig med kantstopp for rutebussen.

Varelevering

Varelevering i planområdet skjer via dagens parkeringsplass syd for havneparken og fra fortau rundt bygget.

Støy

Det er utarbeidet et notat vedrørende støy i 2017 for Avisgata 2, 4 og 5. Det viser at området er utsatt for støy fra veitrafikk, først og fremst i Avisgata. Avisgata 2 og 4 ligger i gul støysone for alle fasader med unntak av fasadene som vender mot parkeringsplass i nord, som ligger i hvit støysone.

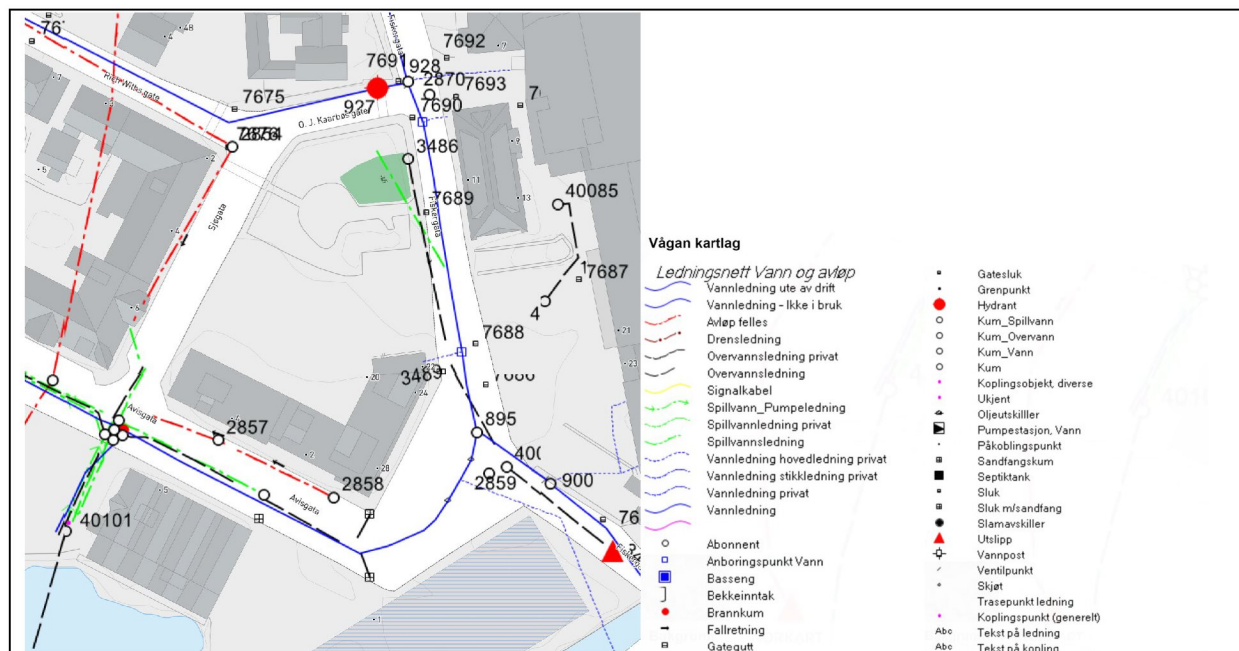
Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning

Plan og bygningsavdelingen har i sak 033/16 gjort rede for problematikken rundt kollektivtrafikk:

«Vågan kommune har ikke en tilfredsstillende situasjon vedrørende kollektivtrafikk i dag, spesielt med tanke på den farlige og utflytende trafikksituasjonen ved Havneterminalen.»

Rutebussen stopper 20 ganger i ukedagene og 5 ganger helg i følge de tall vi har mottatt fra kommunen.

Vann og avløp



Kart (2021) viser eksisterende ledningsnett omkring aktuelt kvartal. Som det fremgår, går det vannledning i OJ Kaarbøs Gate, Fiskergata og Avisgata. Det er en hydrant i OJ Kaarbøs gate og en brannkum i Avisgata. Felles avløpsledninger følger Sjøgata og Avisgata. Overvannsledninger går langs Fiskergata og Avisgata, og spillvannsledninger følger deler av disse traséene. Vågan kommune har etablert nye ledninger i området for avløp og

overflatevann, men det er ikke ønskelig å tilføre regnvann inn på disse. Overvann ledes ut i sjøen i etablerte flomveier.

Avfall

Det er ikke miljøstasjon eller anlegg for avfallshåndtering i området.

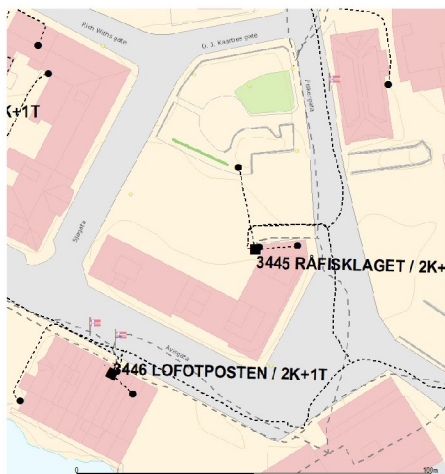
Private avfallsbeholdere på privat eiendom og delvis innenfor bebyggelse.

Energi

Det er tilrettelagt for fjernvarme og kjøling i området, som forsyner flere bygg i sentrum. Bygningene i planområdet, Avisgata 4 og Fiskergata 22 forsynes med fjernvarme. Anlegget drives av Follo Fjernvarme, og ble etablert i forbindelse med utbyggingen av Thon Hotell Svolvær og Lofoten kulturhus. Ledninger for kjøling ligger i Fiskergata.

I Havneparken er det avsatt plass for en gass tank som forsyner fjernvarmeanleggets gasskjeler. Denne har en egen reguleringsplan planID 248. Gasskjelene fungerer som backup og for å ta spisslast for fjernvarmeanlegget. Den fylles ca 1 gang i året med tankbil som står på fortau eller p-plass syd for tanken.

Det er høyspentkabler i området, samt nettstasjon som kommer i konflikt med utbygging hvis den ikke flyttes.



Privat og offentlig servicetilbud

Planområdet ligger i Svolvær sentrum med kort avstand til private og offentlige tjenester som skole, barnehage, sykehjem, dagligvarebutikk osv.

Risiko og sårbarhet, redegjøres med bakgrunn fra skjema

Overflatevann - kan være problematisk ved større bygg og tette flater

Stormflo - det forventes større skader ved stormflo i fremtiden (etter 2070 ved 200 års stormflo) hvis det ikke gjøres tiltak som gjør bygningen i stand til å stå imot vann.

Radon - aktsomhetsområde middels til lav aktsomhet

Trafikk - blanding av industri og havn med sentrumsfunksjoner og delvis manglende fortau langs veiene, fører til økt risiko for myke trafikanter.

Slokkevannforsyning - ved utvidelse, fortetting av området må det monteres flere kummer og hydranter. Vannforsyning må forbedres.

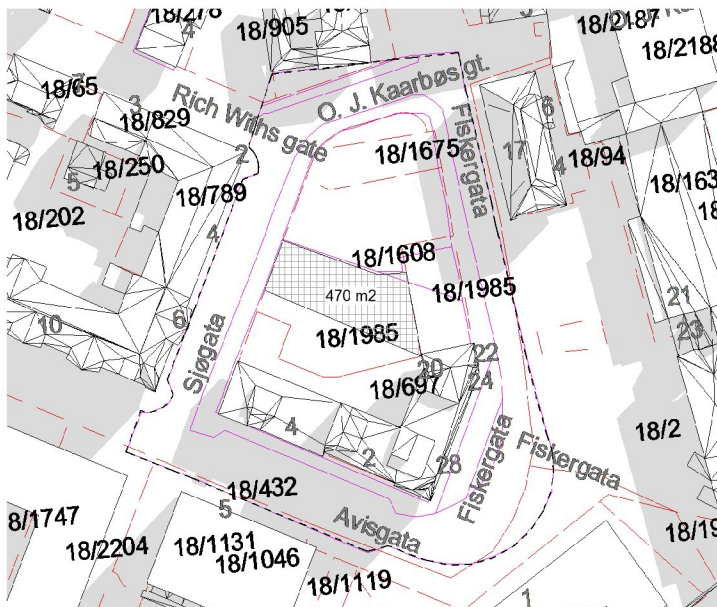
Kvikkleire – aktsomhetsområde (Svolvær er stort sett utfylte masser i nyere tid)

Telefoni og fiberoptikk

Eksisterende bebyggelse er koblet til telefoni og fiber.

Privatrettslige bindinger

Både Råfisklaget og kommunen eier deler av planområdet som i dag brukes som parkeringsplass, og som i gjeldende reguleringsplan er veg. Ca 470 m² av kommunens tomt 18/1608 er i dag brukt som parkeringsplass.



Kommunens eiendom som i dag benyttes til parkering skravert 470 m².

Analysar, utredningar, rapporter og notatar

Vurdering stormflo og overvannshåndtering

Stormflo er vurdert iht DSBs rapport for havnivåstigning og høye vannstander i samfunnsplanlegging. Det konkluderes med dimensjonerende høyde 3,3m mot 200 års stormflo i 2100.

Vurdering av overvannshåndtering oppsummerer dialog med Vågan kommune og presenterer et prinsipp som ivaretar overvann på en måte som ikke involverer dagens ledningsnett.

Trafikknotat

Notatet angir trafikkmengde generert som følge planforslaget, og beskriver også stoppesteder for busser med utgangspunkt i at løsningen for buss ikke kan gjennomføres som beskrevet i reguleringsplanen for Havnetterminalen.

Notat charter-buss

Det er skrevet et notat om forholdet rundt alternativ plassering for buss som var tiltenkt benytte dagens regulerte veg_04 som går syd for Havneparken. Notat er skrevet etter at det ble avklart at det kun var charterbuss som var ment å bruke plassen. Notatet viser til at det lar seg gjøre å snu og parkere buss utenfor havnetterminalen, selv med det regulerte fortauet.

Notat parkering

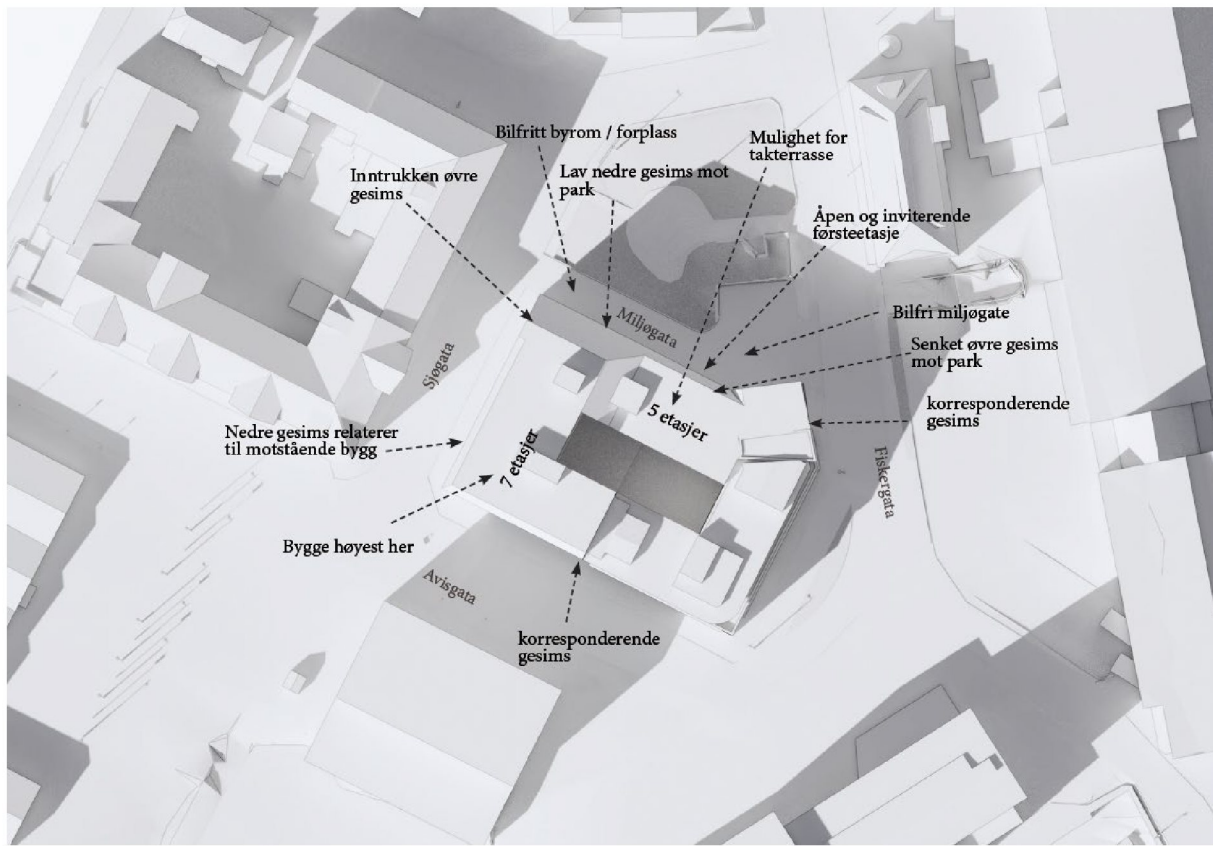
Vurdering av parkeringskrav knyttet til dagens bebyggelse.

7. UTREDNINGER I HENHOLD TIL FORSKRIFT OM KONSEKVENsutREDNINGER

Ikke aktuelt. Tiltak er mindre enn 15000 m2 BRA kfr Forskrift om Konsekvensutredninger.

8. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for den ønskede bymessige utviklingen av sentrumsområdet og havnen i Svolvær. Planforslaget legger opp til betydelig mindre areal satt av til veg og parkering, og ønsker å utvide formålet for bygg og anlegg til Kombinert formål: Forretning, tjenesteyting, kontor, hotell/overnatting.



Utklipp fra illustrasjonsvedlegg – oppsummering av planforslaget

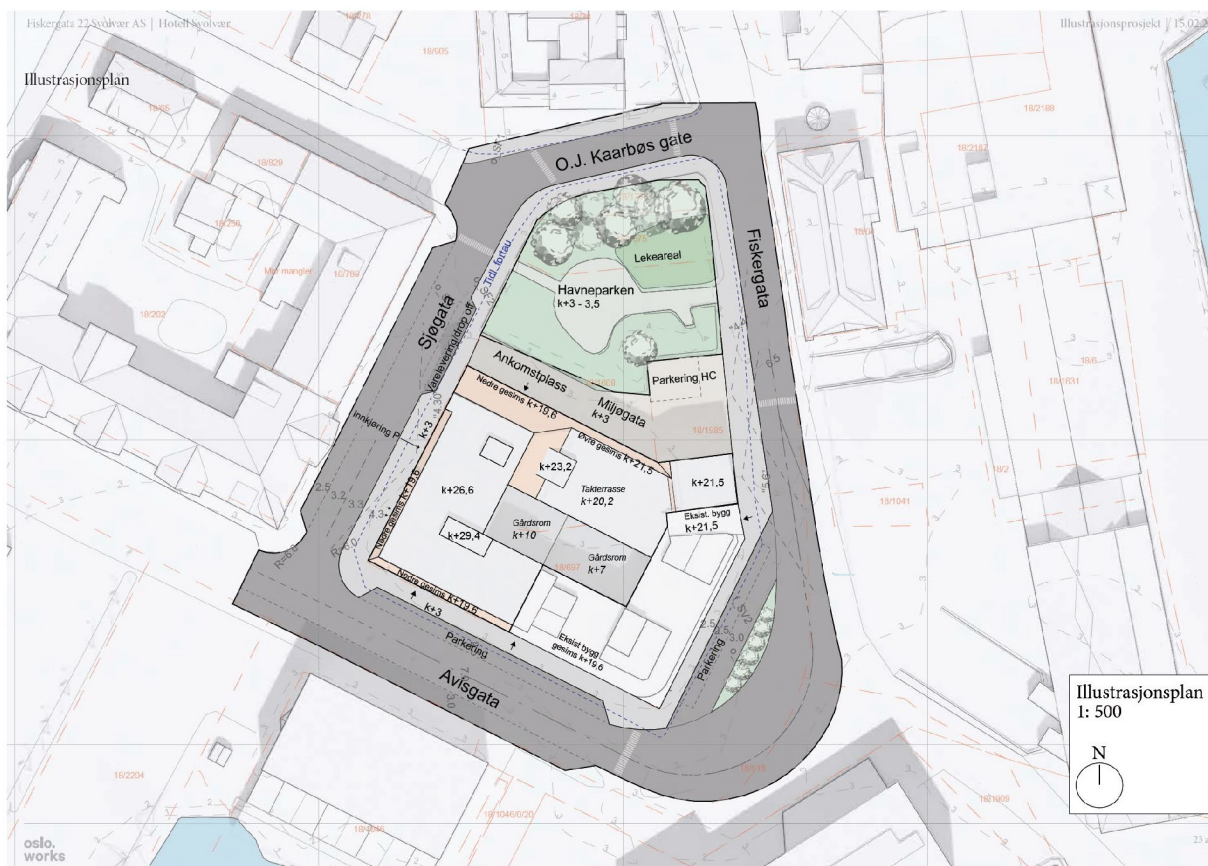
Innledning

Det legges til rette for å benytte den ubebygde delen av tomten til nytt hotell og gatetun. Planforslaget legger til rette for en fullførelse av kvartalsstruktur, med 7120 m² BRA nytt hotell, og et samlet areal på omtrent 10 250 m² BRA over terreng, inkludert eksisterende bebyggelse. Fotavtrykket er ca 1 970 m².

I planforslagets plankart er det lagt inn angivelse av maksimal gesims- og mønehøyde som ivaretar sollys i Havneparken og en tilpasning til omgivelsene.

Gjeldende regulering legger opp til formålet “veg” tvers over parkeringsplassen syd for Havneparken. Vårt planforslag reduserer dette arealet til en bredde på 6 meter og foreslår formålet gatetun, for å kunne fungere som «miljøgate» som buffer mellom bebyggelse og park.

På grunn av mange overlappende reguleringsplaner er det et lappverk av fortausbredder rundt kvartalet og Havneparken. Innenfor planområdet justeres fortauene slik at vegbanen sikres 6,5 m bredde, og fortauene maksimeres i forhold dette. Planforslaget viderefører således intensjonen og i stor grad direkte geometrien i tilgrensende reguleringsplaner.



Illustrasjonsplan – se illustrasjonsvedlegg

Reguleringsformål

Ny bebyggelse reguleres med formål: Hotell/overnatting.

Eksisterende bebyggelse i Fiskergata 22 skal videreføres, mens eksisterende bygg i Avisgata 4 vil inngå i hotell, og målet er at bygningen ikke rives. Hvis det å beholde Avisgata 4 medfører for store ulemper for ny bebyggelse vil den rives. Kunnskapsgrunnlaget for dette er først klart når prosjektering er kommet lengre.

Eksisterende bebyggelse som ikke inngår i hotell er gitt et eget formål: Forretning, tjenesteyting, kontor, der intensjonen er at dette viderefører dagens bruk.

Det tillates at støttefunksjoner for hotellet kan etableres i kjeller i Fiskergata 22. Dette kan være tekniske rom og andre funksjoner som like godt kunne vært nødvendige for Fiskergata 22 og er slik sett ikke formålsavhengig. En eventuell seksjonering vil være del av fremtidig byggesak.

Det legges til grunn at en bar/serveringssted og liknende fasiliteter hotellets gjester og byens befolkning kan benytte kan etableres innenfor formålet hotell/overnatting.

Mellom Havneparken og formålet Hotell/overnatting legges det inn formål: Gatetun.

Dette er kommunal grunn og det vil avklares gjennom planprosessen en felles utnyttelse av dette arealet. Arealet vil være ankomst for hotellet, og fortrinnsvis benyttes for gående, og etter avtale mulighet for annen bruk, tidsbegrenset og midlertidig.

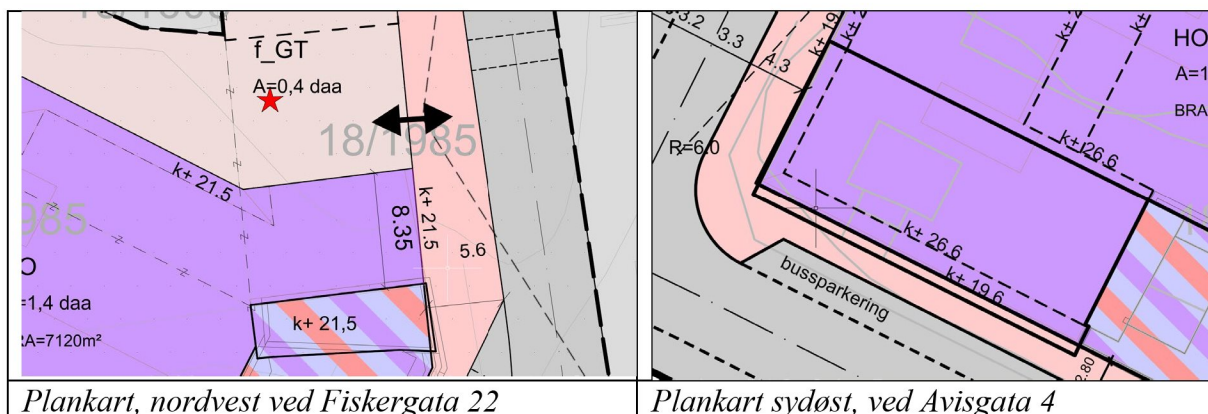
Planteknisk justering

I plankartet foreslås det at det gjøres en planteknisk justering av formålsgrense mot Havneparken ved gasstanken, slik at nytt formål gatetun på dette stedet sammenfaller med dagens eiendomsgrense for 18/1985. Dette gjenspeiler også dagen bruk og fysisk utforming av støttemur/parkeringsplass. Tilsvarende er også foreslått mot vest. Dette gir minimum 6m bredde på gatetunet.

Forholdet til eksisterende bygninger

Plankartet viser eksisterende bebyggelse slik det fremgår av offentlig kartgrunnlag. Kartgrunnlaget viser ikke fasadelivet men deler av fast solavskjerming. Den øvre delen av Fiskergata 22 er også noe unøyaktig fremstilt i kartgrunnlaget, når vi sammenstiller dette med tegninger av bygget.

Det vil derfor være nødvendig å utøve en viss toleranse i plankartets formålsavgrensning med tanke på dette, slik at det ved byggesak ikke umiddelbart utløser krav til dispensasjon.



Det er lagt inn en bestemmelse i §3 som lyder «Ved tilpasning av ny bebyggelse til fasadelivet til eksisterende bebyggelse tillates at formålsgrense overskrides.»

Det er lagt inn en målelinje på plankartet som viser at det tillates bygget 8,35m fra eksisterende bebyggelse i nordvest.

Arealtabell

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1320 - Hotell/overnatting	1,4
1813 - Forretning/kontor/tjenesteyting	0,6
Sum areal denne kategori:	2,0
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (2)	3,1
2012 - Fortau (2)	1,0
2014 - Gatetun	0,4
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	0,1
Sum areal denne kategori:	4,6
Totalt alle kategorier: 6,5	

Byggeformål

Grad av utnytting

Bestemmelsene tillater 7120 m² BRA hotell og viderefører eksisterende bebyggelse som ikke inngår i hotell med 3130 m² BRA, samlet 10 250 m² BRA total utnyttelse på tomten over terreng.

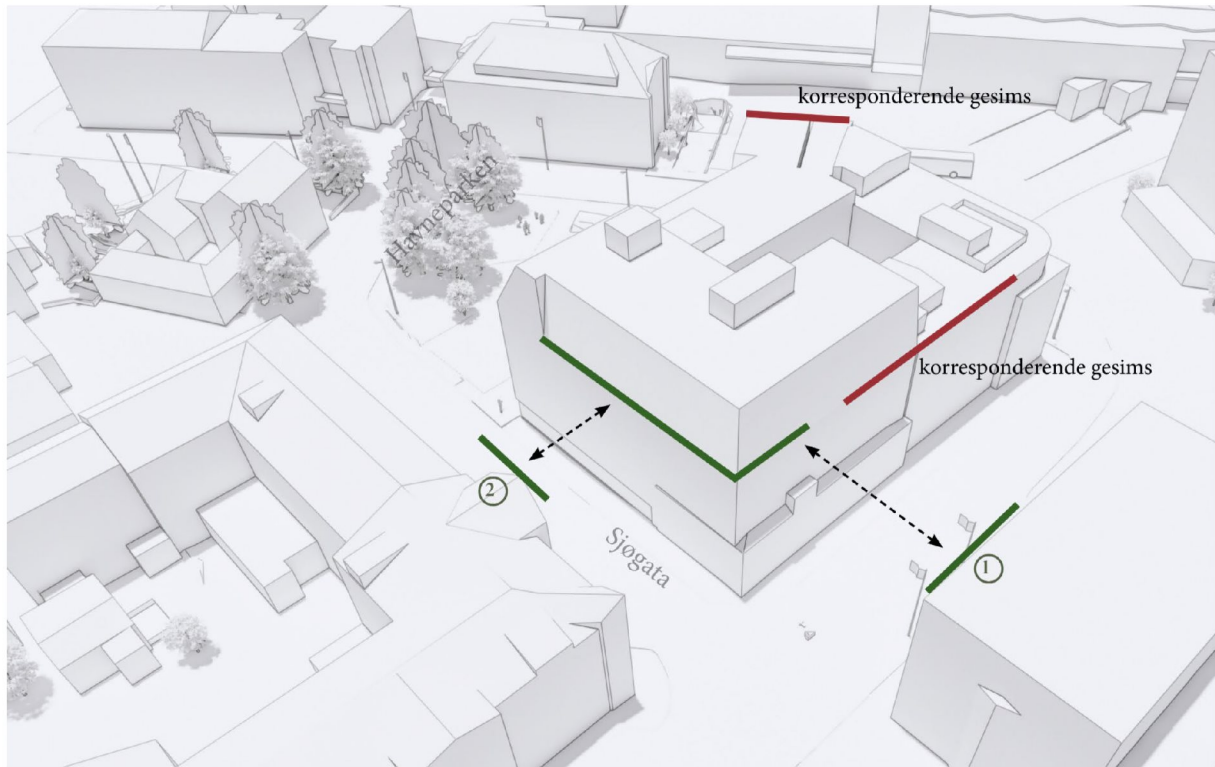
10 250 m² BRA utnyttelse på 1,97 daa gir en %BRA på ca 520%. Kjeller regnes ikke med i utnyttingsgraden.

Byggehøyder

Det reguleres for bebyggelse opp til 7 etasjer på en del av tomten som vil ta minst dagslys fra parken. Mot parken legges ny bebyggelse på maks høyde tilsvarende eksisterende bygg.

Det er lagt inn maksimal gesimshøyde i plankart for «nedre og øvre gesims», der øvre gesims er overgangen til flatt tak. Bestemmelsene tillater skrått tak i mellom nedre og øvre gesims, og at det er mulig å bygge et takutstikk ut mot takflaten på plan 6. Dette samsvarer med

utforming som vist i illustrasjonsprosjektet, og er satt for å sikre en myk overgang til nabobebyggelse. Det er også et grep som gir en silhuett som harmonerer med tilgrensende bebyggelse rundt parken. Det er lagt inn en øvre gesims mot nord (21,5) som tillater at takflaten trekkes opp til nødvendig høyde for å tilfredsstille krav til sikringsgjerde for takterrasse. Vurderingen er at dette gir en renskåren form totalt sett, og virkningen fremgår av illustrasjonsprosjektet. Den største byggehøyden legges mot sydvest, som grenser opp mot et område som kommunedelplanen peker på som mulig område for høy bebyggelse.



Illustrasjon fra illustrasjonsvedlegg – takform og tilpasning

Det er to kryssende interesser for høyde som er hensyntatt:

- ønske om å ikke rive lavblokka, dette gir nybygg samme etasjehøyde i plan 1 og 2 som eksisterende bebyggelse (hhv 3,5m og 3,0m).
- kdp anbefaler etasjehøyde i plan 1 som gir 3,5m fri høyde.

For å være på den sikre siden legger planforslaget til grunn det høyeste anslaget, som er at lavblokka rives, og at man ivaretar anbefalt etasjehøyde i ytterkant av ny bebyggelse mot park. Dette kan løses ved at dekket over plan 1 er brutto 3,8m, som ved 30cm dekker og uten himling gir 3,5m fri høyde, som er i samsvar med kommunedelplanen. Det er også rasjonelt med lik høyde i alle etasjer, så i dette scenarioet er det 3,2m i alle etasjer fra plan 2 og oppover. Forskjellen er vist i illustrasjonen under.



Betraktning - muligheter for ulik fastsettelse av høyder ved riving eller bevaring av eksisterende bygg i Avisgata - Lavblokka

Mulig løsning dersom gjenbruk av eksisterende Lavblokk er mulig:

- Eksisterende bygningsmasse mot Avisgata, Lavblokka, beholdes og påbygges
- O.k. gulv plan 2 og 3 i Lavblokka ferende for etasjehøyder i nybygget
- Medfører at 1. etasje ikke tilfredstiller KDPs anbefaling om himlingshøyde min. 3,5 m.
- Gesims- og mannehøyder 0,5 m. lavere enn regulert

Regulerte høyder som tar høyde for at Lavblokka må rives og flyt mot Avisgata bygges nytt fra grunnen:

- Lavblokka rives og bygges nytt fra grunnen
- Etasjehøyde i 1 etasje brutto 3,8 m. slik at KDPs anbefalte himlingshøyde er mulig å oppnå, under forutsetning at det ikke er nedsonket himling.
- Etasjehøyde i 2 etasje tilsvarende øvrige hotellrometasjer, brutto 3,2 m.



Snitt A – Høydebetraktning - bevaring av eksisterende bygg i Avisgata 4

Byggegrenser

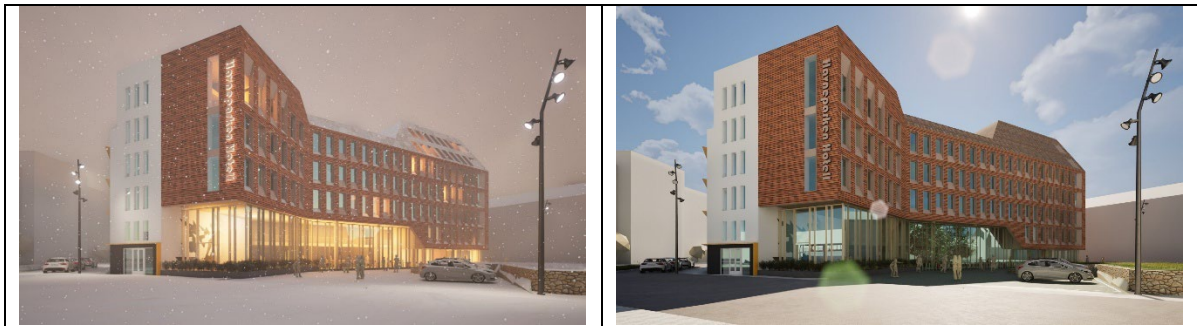
Byggegrenser ligger i formålsgrensen. Eksisterende bygninger er ikke oppmålt, og plankartet benytter i utgangspunktet offentlige kart og eiendomsgrenser, samt formålsgrenser gitt i tilgrensende planer. Intensjonen er at ny bebyggelse skal følge fasadelivet til eksisterende bebyggelse.

Skilting

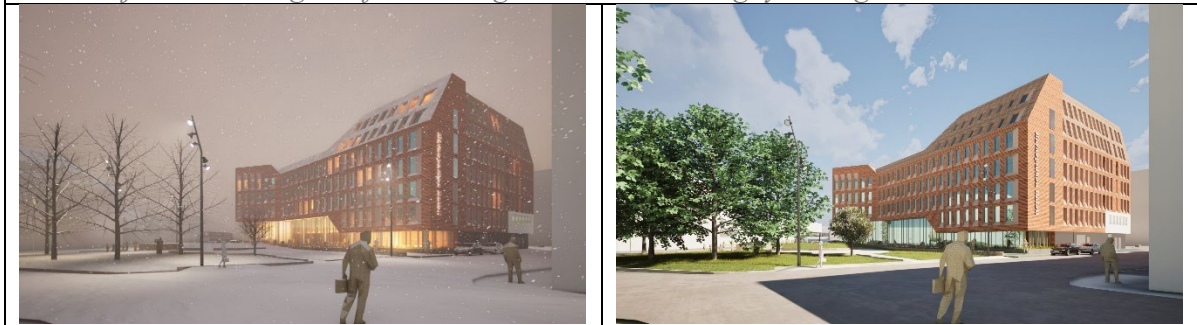
Illustrasjonene til planforslaget viser tre veggfelt som er aktuelle for virksomhetsskilt. Det er lagt inn bestemmelse som tillater virksomhetsskilt som kan ha bakgrunnsbelysning, og at utforming og omfang skal behandles ved søknad om rammetillatelse.

Intensjonen er at det skal tillates ett større skilt pr fasade for hotellet, og at belysning kan benyttes for å skape kontrast mellom veggen og skiltet. Riktig utført vil ikke dette skape uheldig blending for omgivelsene.

De aktuelle veggfeltene er ut mot Fiskergata, Avisgata og Sjøgata. Se illustrasjonsvedlegg og små illustrasjoner nedenfor.



Illustrasjon av skilting sett fra Fiskergata i hhv mørke og lyse omgivelser



Illustrasjon av skilting sett fra Sjøgata i hhv mørke og lyse omgivelser

Topografi/landskapstrekk

Landskapet

Planforslaget påvirker i liten grad det naturgitte landskapet.

Byens topografi

- Planforslaget legger opp til en større fortetting i tråd med ønsket utvikling av kollektivknutepunktet ved Rutebåtkaia, forankret allerede i Sverre Pedersens byplan fra 1924. Planforslaget legger opp til en fortetting ved å bygge videre på kvartalsstruktur og dermed bidra til en tydeligere bystruktur i sentrumsområdet.
- Det foreslås noe høyere bebyggelse i tråd med retningslinjene og den senere utviklingen av sentrumsområdene i Svolvær.
- Byggeområdet innenfor planområdet legger til rette for et kompakt kvartal, der parken i nord og bredere fortau danner en overgang til lavere bebyggelse.
- Det gis føringer for utforming av bygningens silhuett med høydebegrensninger for gesims og takflater.

Klima

Stormflo

Vurderingene baseres på DSBs rapport for Havnivåstigning og høye vannstander i samfunnsplanlegging (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2024) og Kartverkets data for aktuelt tiltaksområde (Kartverket, 2024).

Dimensjonerende stormflo-nivå er gitt av stormflonivå ved 200 års gjentakintervall, pluss havnivåstigning + bølgepåvirkning. Dimensjonerende flomnivå basert på krav i byggeteknisk forskrift, veileder for havnivåstigning og data fra kartverket er beregnet til kote +3,30 m (uten bølgepåvirkning). Med bølgepåvirkning anbefales det å legge til en sikkerhetshøyde på 20 cm, til sikkert flomnivå på 3,5 meter.

Innganger skal forberedes for fremtidig stormflo-sikring.

Det må planlegges og forberedes for utganger som kan brukes når stormflo-sikring er iverksatt.

Det generelle høydenivået i planområdet er kote +2,9-3.2m.

Se vedlegg «Vurdering stormflo og overvannshåndtering»

Energiforbruk

Det settes krav i bestemmelser for tilkobling til fjernvarme, og at det skal redegjøres for tiltak som minimerer energiforbruk og klimagassutslipp ved søknad om tillatelse.

I tillegg skal det ved riving av eksisterende bebyggelse (Avisgata 4) dokumenteres en miljøkonsekvens. Se bestemmelse §2.7.1

Grønne interesser / grov uteromsplan

Sol og tilgang til Havneparken ivaretas gjennom høydebegrensninger og formålsgrenser i plankart.

Høydebegrensninger av gesimser sikrer at ny bebyggelse er lavere der det er viktig for at solen treffer Havneparken på dagtid, særlig tidlig om våren (dvs fra syd).

Aktuelle løsninger på egen og tilgrensende grunn må redegjøres for i egen utomhusplan ved søknad om tillatelse.

Kulturhistorisk stedsanalyse/kulturminner

Planforslaget legger opp til bebyggelse syd for Havneparken. Ny bebyggelse er sikret en utforming av takflate som hensyntar og samspiller med omkringliggende bebyggelse

Veg og trafikkforhold

Parkering

Vi fastsetter parkering for eksisterende bebyggelse til 15 plasser. Ny bebyggelse, Hotell, foreslås å følge krav til antall parkeringsplasser som er 50% av det krav som er angitt i kommunedelplanen.

Det planlegges for 175 hotellrom, men mange av disse vil være små, og det foreslås derfor å legge parkeringskravet på 0,1 p-plass pr rom. Både nasjonale og kommunens egne mål er at veksten i persontrafikken skal tas av gående, syklende og gjennom kollektivtrafikken. Erfaringsvis vil hotellgjestene ankomme med fly, buss eller båt og hotellet vil ikke ha behov for å tilby så mange parkeringsplasser i den grad 0,2 plasser pr rom legger opp til.

I illustrasjonsprosjektet vises 10-12 plasser av ordinær størrelse inne i bygget i plan 1. Øvrig parkering vil løses innenfor 500m eller frikjøpes. Det er nødvendig å legge til rette for 2-3 biler som kan laste av/på i forbindelse med hovedinngangen til hotellet og dette er vist med en parkeringslomme i Sjøgata.

Andel HC-parkering

Kravet i KDP om 10% hc-parkering er naturlig for boliger, der 10% av leilighetene i alle tilfeller skal være tilpasset bevegelseshemmede.. For hotell erfares det at de fleste gjestene kommer med kollektiv transport. Vi anser det derfor tilstrekkelig å følge Parkeringsforskriftens angivelse av minimum hc-parkering med 4% av det totale kravet til parkering. Utover 4% vil det eventuelt kunne la seg gjøre å etablere dette i form av reserverte plasser av ordinær størrelse, på offentlige p-plasser i Avisgata. Dette er i tråd med Parkeringsstrategi 2024-2030 pkt 4.

Det foreslås derfor å sette andelen plasser for bevegelseshemmede. til 4%, dvs 2 plasser som er anbefaling når totalen er mindre enn 50 plasser. Dette legges til areal som er i nærhet til hovedinngang. Det er her mulig å etablere 2 store hc-plasser i tråd N100, dvs 4,5m brede og 6m lange.

Planforslaget legger opp til å plassere hc-parkering på kommunal grunn, i felt gatetun, GT. Det må avklares i prosessen om kommunen ønsker eie hele gatetunet, eller om grunnen under parkeringsplassen skal eies av utbygger.

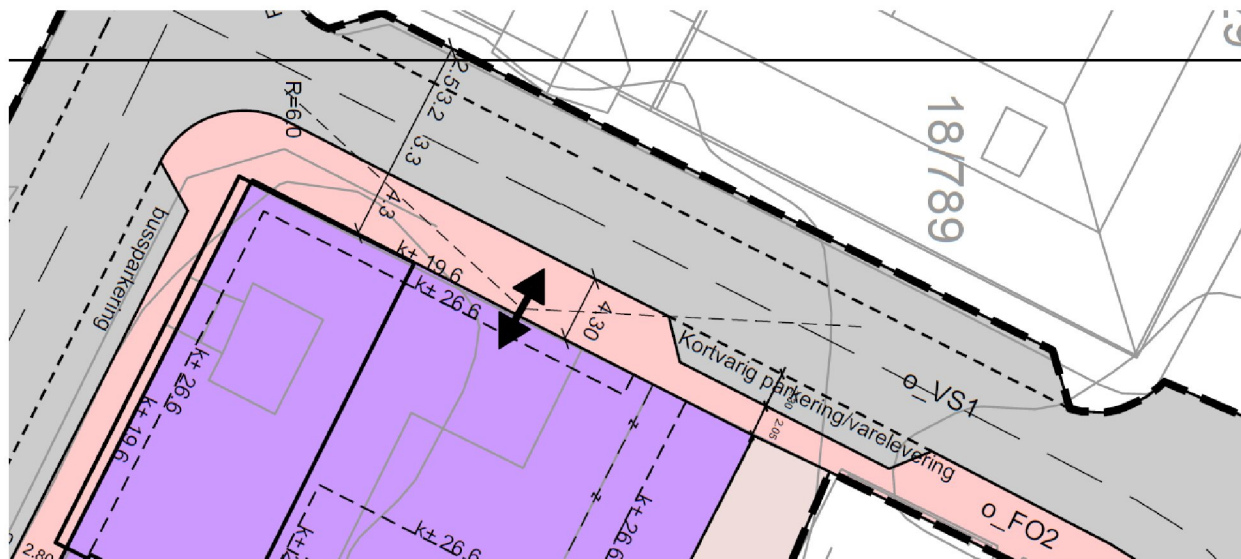
Fortau, krysningspunkt

Fortau blir krysset av biler i forbindelse med innkjøring til parkering. Det er satt avkjøringspiler på oversiktlige områder, som tilsvarer steder som i dag også krysses av biler. Antallet parkeringsplasser er redusert i forhold til i dag, og antallet kryssninger hver dag vil derfor reduseres.

Avvik fra vegnormalen

Bredde på fortau vurderes smalere enn 2m i forbindelse med behov for varemottak, der lastebil står i Sjøgata. Gitt at Sjøgata er lite trafikkert er vår vurdering at det heller er riktig å holde bredden på fortau minimum 2m og la parkeringslommen være 2,3m. Lommen anses

som en utvidelse av veibanen som bedrer fremkommelighet i gata. Veibanen er 6,5m, og lommen gjør det mulig å opprettholde mer enn 4,5m bredde mellom lastebil og biler parkert på den andre siden av gaten.



Utsnitt fra plankart, rotert 90 grader for leselighet

Varelevering gasstank

I reguleringsplan for Gasstanken/Havneparken er det angitt to muligheter for påfylling av gasstank med bil, stå på fortau, eller på dagens parkeringsareal. Planforslaget påvirker ikke dette.

Gassfylling skjer ca 1 gang i halvåret.

Varelevering bygg

Varelevering ønskes av kommunen plassert i Sjøgata, og kan løses med en innsnevring av fortau, som er en løsning tilpasset korte stopp opp til ½ time med lav frekvens. Iht N100 skal en innsnevring være 3m, men det vil gjøre fortauet smalere enn 2m. Et alternativ er å senke kantsteinen noe slik at lastebil står på fortau, men dette vil trolig heller ikke være hensiktsmessig mtp lasting og lossing. Det er mulig å la varelevering være i Avisgata, der parkeringsplasser er foreslått regulert til 3,0m bredde, slik at busser kan stå parkert der, ved behov.

Gatetun

Gatetunet er kommunal grunn og fungerer som en ankomstplass mellom parken og hotellets hovedinngang. Det vil være mulig å kjøre bil over gatetunet, men det skal være prioritert område for gående og syklende. Det legges inn et felt for HC-plasser som vil ligge nær hovedinnganger for eksisterende og ny bebyggelse. Bredden på tunet er minimum 6m. Det kan være aktuelt å ha nedsenket kantstein også mot Sjøgata, men vi har ikke lagt inn avkjøringspil da hensikten med gatetunet ikke er å legge opp til regulær kjøring.

Støy

Planforslaget legger ikke opp til støyfølsom virksomhet. Tilfredsstillende innendørs støynivå kan oppnås ved riktig dimensjoner av fasadeelementenes lydisolerende egenskaper.

Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning

Gjeldende plan (Havneterminalen planID 261) har i plankartet lagt inn formålet Veg over parkeringsplassen syd for havneparken. Planforslaget opphever dette formålet og avsetter dette arealet til «miljøgate» /gatetun. Gjennom dialog med Vågan kommune høsten 2024 er det åpnet for å finne en løsning for buss på Havneterminalens egen eiendom.

Havneterminalen er et kollektivknutepunkt med eksisterende ventehall og fasiliteter for reisende. Det er også et stort asfaltert areal utenfor Havneterminalen som er godt egnet til påstigningsareal for 2-3 busser. Havnesjefen har uttalt at last til og fra båter hovedsakelig pågår på havnesiden, slik at buss ikke vil komme i konflikt med lastebiler.

Se trafikknotat og eget notat om buss.

Planforslaget endrer ikke noe som gjør at en løsning med evt eksisterende kantstopp langs fortau kan videreføres, slik dette ble omtalt i reguleringsplanen for Havneterminalen.

Vann og avløp

Overflatevann

Behandling av overflatevann er tatt med i bestemmelsene og som rekkefølgekrav til IG. Nærhet til sjøen gjør at fordrøyning på egen tomt ikke synes være aktuelt, og dermed heller ikke grønne tak. Det er utarbeidet et overvannsnotat. Forskjellen fra dagens situasjon (asfalt) vil være liten ved nytt bygg. Overvannsløsningen vil ikke benytte lokalt avløpsnett.

Avfall

Gjeldende forskrifter for avfallshåndtering skal følges. Valg av løsning skal fremgå ved rammesøknad. Planforslaget legger til grunn at det bygges innvendige rom som håndterer avfall før det hentes, og at avfallsbil står samme sted som bil for varelevering.

Energi

Fjernvarme

Planforslaget har lagt inn bestemmelse om tilkobling til eksisterende fjernvarmeanlegg, drevet av Follo Fjernvarme, samt at det skal vurderes å også koble seg på fjernkjøling.

Energiregnskap

Bygningens energiregnskap skal redegjøres for til rammesøknad i form av kvalitetsprogram for miljø og energi.

Elkraft

Det blir behov for å etablere ny nettstasjon på gateplan direkte ut mot gate. Nettstasjon skal plasseres inne i ny bebyggelse, og sikres mot stormflo på samme måte som resten av bygningen. Høyde på rommet vil måtte avveies mot den høyde som er mulig å oppnå på plan 1.

Risiko og sårbarhet

På bakgrunn av ROS-analysen og de avbøtende tiltak som foreslås, finner vi ingen risiko med farlig, kritisk eller katastrofal konsekvens forbundet med etablering av hotell i området.

Et viktig avbøtende tiltak mot fremtidig stormflo er å sikre at ny bebyggelse tåler vanntrykk opp til 3,5m og at innganger forberedes for fremtidig stormflo-sikring.

9. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

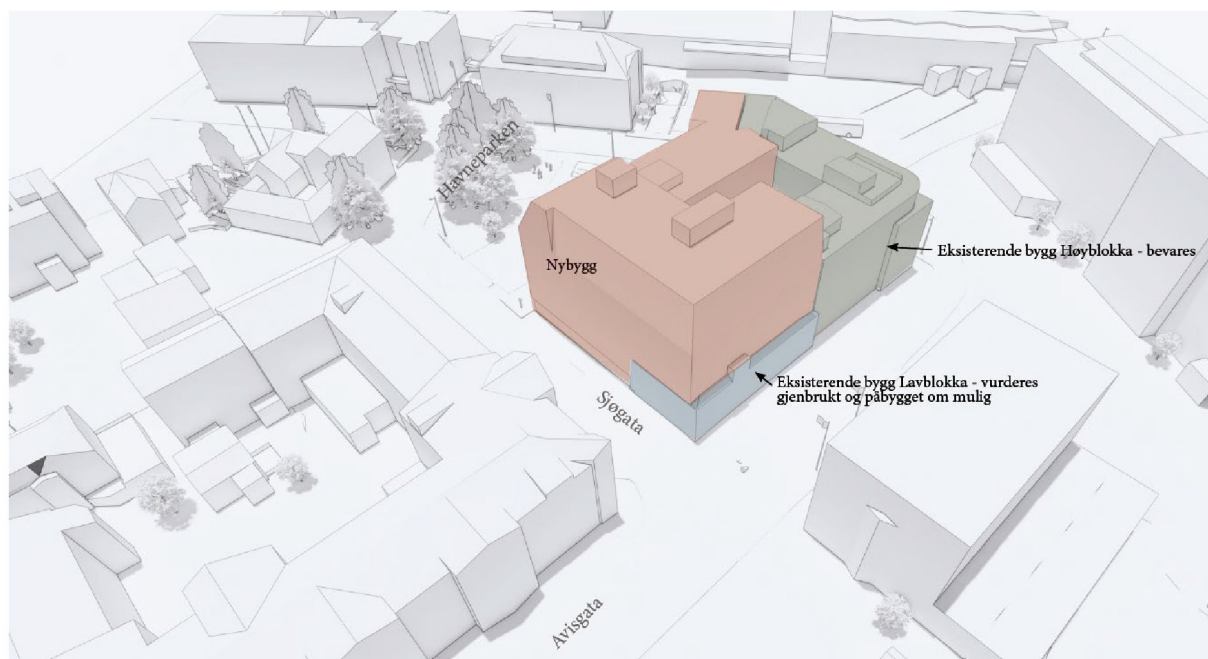
Overordnede planer og vedtak

Planforslaget legger opp til bebyggelse i tråd med kommunedelplanens høyder for området, og en ønsket fortetting i eksisterende sentrum.

Krav om CO2 regnskap håndteres gjennom bestemmelse om kvalitetsprogram for miljø og energi.

Eksisterende reguleringsplaner

Se tabell under kapittel 5.



Eksisterende bebyggelse

Avisgata 4 vil inngå i nytt hotell. Hvis det viser seg at det ikke er mulig, og konsekvensen er riving, skal dette redegjøres for i søknad om rammetillatelse. Fiskergata 22 skal kunne videreføres med dagens funksjoner. Noen støttefunksjoner for hotell, som for eksempel tekniske rom vil kunne plasseres i kjelleren til Fiskergata 22.

Bebyggelsen syd for planområdet (Avisgata 1 og 5) er nylig blitt regulert til vesentlig høyere utnyttelse enn i dag. Bebyggelse i syd og øst for planområdet er i liten grad berørt av planforslaget mtp utsikt, sol-skygge.

Bebyggelsen vest for planområdet, Havlykvartalets boliger, blir berørt av at utsikt reduseres mot vest, men ikke mer enn man måtte regne med gitt områdets sentrale plassering.

Planforslaget vil legge til rette for publikumsfunksjoner i plan 1, noe som både vil aktivisere gaterommet, men også parken.

Topografi/landskapstrekk

Byrom på by-strukturnivå

Svært beskjeden konsekvens for det store landskapet, som vist i illustrasjonene i til planforslaget. Man ser en høyde- og volumoppbygning som ligger fint innenfor byens generelle silhuett.

Planforslagets høydebegrensninger sikrer en utforming av bygningsvolumet som gir det likhetstrekk med omgivelsene og reduserer høydevirkning.

Planforslaget



Konsekvenser av planforslaget



Fra illustrasjonsvedlegg – høyder

Klima

Sol-skygge

Areal i park blir påvirket med mer skygge på morgen-formiddag, tilsvarende som den i dag blir påvirket av bebyggelse i vest for skygge middag-ettermiddag. Det er likevel en stor del av parken som ikke blir berørt fra april-mai og utover. Det er vedlagt sol-skygge kart samt analyse som viser soltimer.



Illustrasjon fra analyse av soltimer som er vedlagt planforslaget.

Stormflo

Ved at det gjøres tiltak mot stormflo opp til 3,5m sikres verdier mot vannskade. Bestemmelser sikrer også at det skal finnes utganger som skal kunne benyttes ved vannstand opp mot 3,5m.

Basert på samme fremskrivninger vil ikke stormflo over 3.0m være aktuelt før 2070. Det betyr at tiltak som gjøres må vurderes opp mot forventet levetid på løsningene. Det vil for eksempel ikke være hensiktsmessig å installere stormporter ved innganger nå, men det bør være mulig å ettermontere eller på annen måte sikre innganger.

Avbøtende tiltak: Bebyggelse blir planlagt med alternative utganger over flomnivå k +3,5m. Bebyggelsen sikres mot vanninntrengning opp mot k +3,5m ved konstruksjon som tåler nødvendig vanntrykk. Dette sikres i bestemmelser i planforslaget.

Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold

Parkens areal opprettholdes.

Grønne interesser

Tiltaket påvirker ikke grønne interesser generelt, og den delen av parken som i kartverket er markert som lekeplass (lengst i nord) er minst påvirket av skygge fra ny bebyggelse.

Kulturhistorisk stedsanalyse/kulturminner

Planforslaget har ingen spesielle konsekvenser for kulturminner utover at ved å bygge etter gesimshøyder angitt i plankartet vil det oppnås en helhetlig bebyggelse rundt parken. Det styrker byrommet som den eldre bebyggelsen står i.

Veg og trafikkforhold

Etablering av hotell medfører økt behov for tilrettelegging for myke trafikanter, samtidig som nødvendig logistikk i forbindelse med hotellet og eksisterende bygg skal ivaretas.

Varelevering

Når varelevering håndteres fra Sjøgata, gir dette minst konsekvens for gjennomgående trafikk. Det vil kunne være nødvendig å se på utforming mer detaljert, kortvarig stans langs fortau bør i utgangspunktet være akseptabelt, og så vurdere om en lomme som avviker fra vegnormal er nødvendig.

Parkeringslomme mot syd er justert til 3m bredde, slik at buss for hotellet kan stå der for påstigning.

Fortau

Bredere fortau langs østsiden av Fiskergata bedrer sikkerheten for alle som går ned mot havneterminalen. Dette vil være gunstig med tanke på kantstopp for rutebuss, hvis dette er aktuelt. Ved realisering av geometrien angitt i plankartet vil fortauene få en jevn bredde langs Sjøgata og Fiskergata, og fortauene vil øke sikkerheten for myke trafikanter.

Parkering

Parkering vil måtte løses med frikjøp eller ved at parkering finner sted innenfor en avstand fra hovedinngang som avklares i reguleringsprosessen. HC-parkering skal løses innenfor planområdet, og ivaretar krav til å være i nærhet av hovedinngang. Målt i forhold til p-plasser som vil la seg opprette inne i bygg (5-10), vil andelen HC-plasser være i størrelsesorden 20%, selv om andelen av det totale kravet vil være lavere.

De kommunale parkeringsplassene (11 stk) forsvinner. Disse ville forsvunnet dersom dagens regulering ble gjennomført (plassen ville vært benyttet til buss), og er således ikke noen endring fra gjeldende regulering.

Etter planforslagets bestemmelser vil nytt hotell med 175 rom kreve 18 p-plasser, og eksisterende bebyggelse 15, 33 p-plasser totalt. Dette er tilsvarende antall som parkeringen for Råfisklaget i dag.

Med planforslagets forslag til parkeringsdekning vil det ikke medføre økt parkering i området, og i praksis vil parkeringsplasser i området bli færre, og er i tråd med at vekst i persontrafikk tas gjennom kollektivtrafikk.

Etablering av gatetun legger til rette for en fleksibel bruk av arealet mellom hotellet og parken, og trinnfri adkomst.

Trafikkmengder

Selv med en moderat økning av biltrafikk i området er det vurdert at trafikksikkerheten for myke trafikanter er ivarettatt med bygging av nye fortauer langs gatene i området, og oppmerking av gangfelt. Det er vurdert at det ikke blir utfordringene mht. trafikkavvikling og fremkommelighet for kjørende trafikk. I tillegg vil ikke alle bilturer generert av planområdet ha start-/sluttpunkt i planområdet, da en stor del av bilparkeringsplasser vil måtte inngå i frikjøpsordning.

Støy

Tiltaket vil ikke medføre mer støy for omgivelsene. Det er lagt inn bestemmelse om støy ved anleggsvirksomhet.

Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning

Med ny utbygging vil det skapes noe mer trafikk enn dagens bruk. Dette vil kunne skape kundegrunnlag for kollektivtrafikk. Man erfarer at de fleste turistene ikke kommer i egen bil. Planforslaget endrer ikke på hvordan kollektivtrafikken i praksis gjennomføres i dag.

Vann og avløp

Eventuelle nyanlegg blir løst innenfor planområdet. Det kan likevel være aktuelt å se på hvordan noe vann fra planområdet kan absorberes i parken. For øvrig vil eksisterende flomveier ikke bli berørt. Overvannsløsningen vil ikke benytte lokalt avløpsnett.

Energi

Det blir et økt effektbehov som løses med ny trafo.

Elkraftledninger må frem til ny trafo.

Ved å forberede for tilkobling til fjernvarmeanlegg kan ledig kapasitet i eksisterende fjernvarmeanlegg utnyttes. Ved å koble bebyggelsen til fjernkjøling vil behov for lokalt kjøleanlegg bortfalle.

Privat og offentlig servicetilbud

Adkomst til Havneparken blir bedre pga fortau. Hotellkapasiteten økes.

Risiko og sårbarhet

Overflatevann - Overflatevann ledes generelt ut i havet i dette området som er 50 meter fra sjøen. På nordsiden av bygget ledes vann til etablerte flomveier og ut i sjøen.

Stormflo - Det forventes 200-års stormflo på kote +3,3m i 2100, hensyntatt klimapåslag for fremtidige havnivåendringer. Sikkert flomnivå settes i rapport om stormflo til 3,5m. Basert på samme fremskrivninger vil ikke stormflo over 3.0m være aktuelt før 2070. Det betyr at tiltak som gjøres må vurderes opp mot forventet levetid på løsningene. Det vil for eksempel ikke være hensiktsmessig å installere stormporter ved innganger nå, men det bør være mulig å ettermontere eller på annen måte sikre innganger. Det bør etableres utganger som kan benyttes når stormsikring er iverksatt, dette er noe som bør forberedes i tiltaket. Dette er sikret med bestemmelser.

Trafikkulykker - regulerte bredere fortau og fjerning av gateparkering.

Utslipp/avfallshåndtering - området inngår i hovedplan for Vann/Avløp.

Slokkevannforsyning - hydranter monteres før bygget kan tas i bruk

Kvikkleire - Bestemmelse om geoteknisk redegjørelse før igangsettingstillatelse.

Telefoni og fiberoptikk

Planforslaget utløser et behov for å endre telefoni- og fiberoptikkløsninger inne i byggeområdet. Nyanlegg kan løses inne i eksisterende eller planlagt bebyggelse.

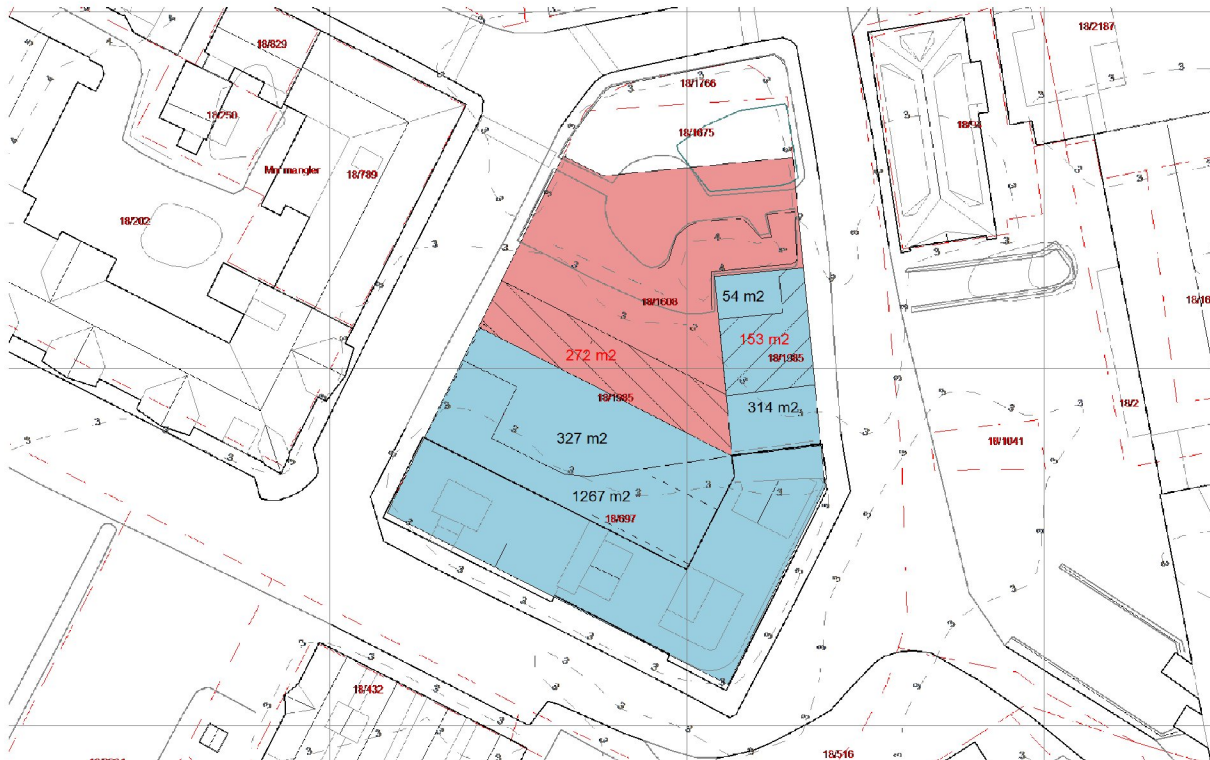
Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget åpner for å bygge hotell. Dette har positive konsekvenser for næringsinteresser.

Juridiske/økonomiske konsekvenser for kommunen

Makeskifte vil være nødvendig for å gjennomføre planen. Det har vært dialog med næringssjefen i kommunen. I den videre prosessen er det naturlig å avklare nærmere hvordan makeskiftet bør skje.

(evt + 54 m² = 207 m² hvis man kan la HC-parkering være på kommunal eiendom)



Det åpnes for at utbygger vil være aktiv samspiller med opparbeidelse av overflater og utstyr på gatetun i en avtale med kommunen. Detaljer vil avklares i den videre prosess og sikres i bestemmelser som en del av en samlet avtale mht parkering mv.

Omgivelsene gis et løft og rammer inn parken i en situasjon som er i tråd med et bysentrum.

Barn og unge i trafikken

Planforslaget viderefører fortau og veg-geometri fra planforslaget for Havneterminalen. Dette vil øke trafikksikkerhet for små og store.

10. UTTALELSER OG MERKNADER

Medvirkning underveis

210903 - Tide (driver flybuss, turbuss)

220513 - Havnesjefen

220620 - Statens vegvesen v/Inger Moen Utnes

220624 - Nordland fylkeskommune v/Bjørnar Klausen

Sammendrag av uttalelser og merknader ved varsel om oppstart, med forslagstillers kommentar.

Her følger brevdato, navn/myndighet, kortfattet sammendrag og vår kommentar.

210304 Lofotkraft

210304 Uttalelse fra Avinor

210305 SVV merknad oppstart

210322 Innspill til varsel om oppstart Nordland Fylkeskommune

210329 Innspill TK eiendom Regulering Svolvær

210329 Innspill fra Havlykvartalet

210330 Statsforvalteren i Nordland

210402 epost Kaarbøgården

210402 Kaarbøgården_innspill

210409 NVE

Varslingsmateriale:

- Annonsetekst
- Oppstartsmøtereferat
- Planinitiativ

- Varslingsbrev

Kort oppsummering innkomne merknader og forslagsstillers kommentarer

210304 Lofotkraft

Merknaden går ut på følgende:

- Høy- og lavspenkabler i området, samt nettstasjon i konflikt med utbygging
- Økt effektbehov
- Ny nettstasjon på gateplan direkte ut mot gate (c+ 4)
- Ta kontakt for grovprosjektering og kostnadsoverslag før prosjektering
- Kartutsnitt

Forslagsstillers kommentar:

Tiltak mot stormflo ivaretas ved bestemmelse om at bygningen skal sikres mot vanninntrengning over den aktuelle kote som fremkommer av 200 års stormflo, og fremskrivninger av havnivå 2100. Dette er av fagkonsulent satt til å være kote +3,5m. Det er først i 2070 at havnivåøkning vil medføre at 200 års stormflo går over kai-kanten.

Det er tatt kontakt på epost vedrørende høyder på nytt trafo-rom.

210304 Avinor

Merknaden går ut på følgende:

- Høyderestriksjoner
- Restriksjonshøyde 93-98 meter, planlagt bebyggelse og kraner i forbindelse med oppføring kommer ikke i konflikt
- Bruk av kraner, merking luftfartshinder: [Luftfartshinder: Oppstilling og bruk av kraner](#)

Forslagsstillers kommentar:

Synes være greit.

210305 Statens Vegvesen

Merknaden går ut på følgende:

- Forutsetter at føringer og krav i vegnormalen og statlige retningslinjer blir ivaretatt i planprosessen.
- Eventuelle avvik må være omtalt i plan og nødvendig godkjenning for valgt løsning må innhentes.

Forslagsstillers kommentar:

Vi viderefører veg-geometri som allerede er godkjent i Havneterminal-planen, dette oppfatter vi som uproblematisk. I planforslaget legges varelevering i Sjøgata, som kan løses som kantstopp eller i en «parkeringslomme» som ikke vil være i tråd med N100, hvis også fortausbredde på minimum 2,0m skal ivaretas. Vurderingen her er at det er kortvarig lasting/lossing og med en lav frekvens, og at hensyn til fortau og friskt fra parkeringsplass innomhus må balanseres.

210322 Nordland Fylkeskommune

Merknaden går ut på følgende:

- Med bakgrunn i lov om kulturminner, vegloven, naturmangfoldloven og plan- og bygningsloven, herunder fylkesplanen og rikspolitiske retningslinjer, gir Nordland fylkeskommune følgende innspill.
- Forholdet til regionale interesser
 - Gjeldende Fylkesplan for Nordland, kapittel 8. Arealpolitikk i Nordland, inneholder klare mål for arealpolitikken i perioden. Vi ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet og viser spesielt til kap. 8.2 By- og tettstedsutvikling og 8.6 Klima og klimatilpasning.
- By- og tettstedsutvikling
 - Vi kan ikke se at det har blitt sagt noe om behovet for de ulike formålene i gjeldende planområde. Vi ber om at dette tydeliggjøres videre i planprosessen.
 - Det er [derfor] viktig at tiltakene ses i sammenheng med resten av sentrumsområdene, både når det kommer til estetikk og arkitektur, samt byggehøyder, funksjoner og ønsket bymiljø. Bygg på 5-6 etasjer vil få en innvirkning på flere av byggene rundt. For å se hvilken innvirkning disse vil ha, anbefaler vi derfor gjennomførelse av lys- og skyggediagram og 3D-modellering.
 - Vi minner om krav til universell utforming. Når det legges opp til boligområder skal det også tilrettelegges for barn og unge.

- Vi minner også om Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder for hvordan ivareta barn og unges interesser i plan- og byggesak.
 - I tillegg til Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, som bla. stiller krav til fysisk utforming av utearealer.
- Vi viser til følgende arealpolitiske retningslinjer i Fylkesplan for Nordland: 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.
 - e) Det skal legges vekt på høy estetisk og arkitektonisk kvalitet ved planlegging og utforming av fysiske tiltak.
 - l) Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett.
- Klima og klimatilpasning
 - Med et endret klima vil planområdet kunne bli mer utsatt for slik som overvann, vind, flom og havnivåstigning. Det blir derfor viktig å kartlegge gjennom planprosessen hvilke avbøtende tiltak som eventuelt bør gjennomføres.
 - Vi viser til følgende arealpolitiske retningslinjer i Fylkesplan for Nordland: 8.6 Klima og klimatilpasning
 - d) Ved planlegging av boliger og fritidsboliger oppfordres kommunene til å vurdere plassering, utforming og størrelse slik at energibehovet er lavest mulig.
 - e) Energibruk og tilrettelegging for nye miljøvennlige energiløsninger, skal være et gjennomgående perspektiv i kommuneplaner og planer som legger til rette for utbygging.
- Kulturminner
 - Vi gjør oppmerksom på at kulturmiljø nr.157, Posthuset, i Kulturminneplan for Lofoten grenser til planområdet. Bygningen er avsatt med hensynssone H570_12 i kommunedelplan for Svolvær (planid:295) og er av regional verdi.
 - Nord for planområdet er det også avsatt en hensynssone H570_11 for Kaarbøgården i Roald Amundsens gate 1. Bygningen er SEFRAK-registrert med en antatt datering mellom 1875-1899.

Forlagsstillers kommentar:

- Planforslaget har nå ett nytt formål: hotell/overnatting, samtidig som eksisterende bebyggelse videreføres med et formål i tråd med dagens virksomhet.
- Som del av arbeidet med planforslaget er det utført en by-/stedsanalyse i tråd med kommunedelplanen.
- Planforslaget vil i utgangspunktet videreføre de grep som er gjort i foreliggende reguleringsplaner for å rydde opp i den utflytende trafikale situasjonen som preger området i dag, og vil med det ivareta trafikksikkerhet og fremkommelighet også for barn.
- Sammenhengende sykkelveinett er i kommunedelplanen planlagt i Storgata (et kvartal lengre vest) og sekundær sykkelvei er planlagt i O.J. Jaarbøs gate. Øst og syd i planområdet er det tilrettelagt for å sikre tungtrafikk og kollektivtrafikk i forbindelse med havneområdet, samtidig som myke trafikanter får fortau. Det vil etableres sykkelparkering i nærhet av innganger i tilknytning til gatetunet.
- Havnivåstigning og stormflo er ivaretatt ved bestemmelse. Bygningen skal tåle vanntrykk opp mot kote +3,5m iht fagrapport om dette.
- Planforslagets by-/stedsanalyse har identifisert omkringliggende viktige kulturmiljø. Dagens uteområder gjør det mulig å betrakte bygningene på avstand, og er verdsatte grøntarealer. Planforslaget berører ikke lengre disse arealene.

210329 TK eiendom Regulering Svolvær

Merknaden går ut på følgende:

- Havneparken Eiendom AS eier eiendommen G 18/B 789, i Sjøgata 2.
- Av varslet som er tilsendt kan det se ut som hele eiendommen er tiltenkt bygget ut, og dagens parkanlegg fjernes. Vi mener at dagens eksisterende parkområde bør beholdes, da dette er en kvalitet i området.
- Havneparken Eiendom AS er positive til utvikling i området, og mener dette er viktig for utviklingen av området, men at dagens grønnstruktur på deler må bevares.

Forslagstillers kommentar:

Planforslaget er blitt justert etter varsel, og ivaretar nå parkarealet og beholder det som det er.

210329 Havlykvartalet

Merknaden går ut på følgende:

- I strid med byplanen

- Bokkvaliteter:
 - Utsikt og lysinnslipp i leiligheter berøres
 - Økt trafikk
 - Verdiforringelse på boligene
- Fortetning
 - Sjøgatas bredde, er allerede et bygg som er høyt (Havlykvartalet)
 - Thon hotellet danner en vegg mot Avisgata (syd)
 - Byplanen legger ikke opp til kvartalsbebyggelse, fortetting
- Trafikksikkerhet
 - Området er, og skal være et trafikalt knutepunkt
 - Tre store hotell, kulturhuset er med på generere mye trafikk.
 - Byens travleste område.
- Parkering
 - Mye til- og frakjøring, skifting av kommunikasjonsmidler og venting.
 - I tillegg kulturhus og hoteller; stiller krav til parkering
 - Derfor er området i kommunedelplanen fra 2020 regulert til park og parkering
- Parken
 - Første møtet med byen
 - Hyggelig park, omringet av kunst og vakre bygg
 - Negativt om dette erstattes av en massiv vegg 6 etasjer høy
 - Avhengige av noe avstand/rom
 - Posthuset fra 1923 et smykke
 - Råfisklagets “blå vegg” flott blikkfang
 - Den vakre villaen der familien Drechsler bor, byens aller mest fotograferte objekter
 - Flittig brukt
 - Benyttet som kompenserende uteareal for nyere boligbygninger
 - Parken bør rustes opp, vil påvirke bokkvaliteten i området positivt
- Konklusjon
 - En gjennomføring av planforslaget vil forringe bokkvaliteter, ved at rekreasjonsområder reduseres, økt trafikk, redusert kvalitet på gjenværende park pga høyt bygg.

Forslagsstillers kommentar:

Planforslaget tar utgangspunkt i høyder angitt i kommunedelplanen. I planinitiativet ble det vurdert en maksimalløsning i forhold til grunnflate, der kvartalet ble fullendt og deler av parken flyttet inn i kvartalet. I planarbeidet er innspillene vurdert og veid, og vi har funnet at det riktige er å trekke seg tilbake fra parken.

Planforslaget vil erstatte dagens regulering med bussparkering inne i kvartalet som baserer seg på å kjøre over to fortau. Vår holdning er at å holde bussen ute i trafikksystemet er å forbedre situasjonen på bakkeplan, og dermed forbedre trafikale forhold vesentlig.

Høydevirkning noe redusert ved å trekke inn de øverste etasjene.

210330 Statsforvalteren i Nordland

Merknaden går ut på følgende:

- **Innspill**
 - Det vil være i strid med kommunedelplanen å redusere Havneparken for at bygningsmassen skal kunne økes, og Statsforvalteren er kritisk til en slik utvikling. Planbeskrivelsen til kommunedelplanen peker bl.a. på at de grønne lommene i byen er viktig for identiteten til Svolvær. Det er om Havneparken sagt følgende:
 - Havneparken er noe av det første mange besøkende får se av byen om de kommer reisende med Hurtigruta eller rutebuss. Parken bør derfor ha en profil som favner også de som er på kortere besøk: et sted å spise medbrakt mat, vente eller bare nyte solen. Her kan man rendyrke en rekreasjonsprofil, med benker, trær og beplantning; en klassisk park, langt på vei slik den er i dag. Det bør også gis plass til en mindre lekeplass her, med noen mindre apparater.
 - Vi kan ikke se at areal avsatt til park på noen måte kan erstattes i nytt gårdsrom, jf. det som er sagt om formålet med planen i planinitiativet. Et gårdsrom vil ikke kunne få samme funksjon for allmennheten som parken. Havneparken er registrert som svært viktig friluftslivsområde.
- **Barn og unge**
 - Kommunen skal i henhold til rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging pkt. 4 a vurdere konsekvenser for barn og unge i plan- og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Dette vil gjelde både konsekvensene av å etablere boliger innenfor planområdet og konsekvensene av å redusere størrelsen på Havneparken.
- **Støy**
 - Støy var et sentralt tema i forbindelse med reguleringsplanen for Avisgata 5 og reguleringsplanen for Havneterminalen (der eiendommen 18/697 ble tatt ut før planen ble vedtatt).
 - Vi registrerer at det i referatet fra oppstartsmøtet er sagt at støy skal utredes før nye boliger og uteoppholdsarealer planlegges.
- **Samfunnssikkerhet og beredskap**

- Klimatilpasning
 - Statsforvalteren har også utarbeidet tall for fremtidig temperatur, nedbør og havnivåstigning for ulike steder i Nordland. Disse tallene skal legges til grunn ved planlegging. Statsforvalteren har samlet vår informasjon om klimatilpasning i Nordland på denne siden: <https://www.statsforvalteren.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.
- Samordning av statlige innsigelser i Nordland
 - 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. Statsforvalteren kan bidra til å gjennomføre en slik dialog.

Forslagsstillers kommentar:

Planforslaget har justert omfanget av bebyggelse, og opprettholder parken som i dag. Arealet regulert til formål park er derfor tatt ut av planområdet.

Ny bebyggelse reguleres nå til hotell, og boliger er tatt ut av planen.

Fremtidig havnivå vil ha konsekvenser for planområdet, bestemmelser krever at ny bebyggelse står imot vanninntrenging.

210402 Kaarbøgården v/Erik Drechsler

Merknaden går ut på følgende:

- Parken som i dag er “Havneparken”, var tidligere del av eiendommen.
- Havneparken er i Svolvær er anerkjent som egnet lekeområde for et større leilighetsprosjekt på Vorsetøya
- Kaarbøgården er bygd i 1876, senere påbygd i 1898. I Svolvær kommunes arealdelplan er Eiendommens hage og bygning avsatt til bevaringshensyn, den ligger også på Nordland Fylkeskommunes oversikt over bevaringsverdige kulturminner. Eiendommen er også Sefrakregistrert.
- I dag er Havneparken og utformingen av omkringliggende bygninger med på å gi utsyn, åpenhet, siktlinjer og byrom. Dette er med på å bidra til samt å underbygge at

både Kårbøgården og den gamle Postgården, som også er nitidig restaurert, finner innpass i en naturlig åpen kvartalsstruktur som forsterker bygningens betydning i bybildet.

Forslagstillers kommentar:

Merknaden er lagt til grunn i arbeidet, parken er nå ikke berørt av planforslaget. Planområdet fulgte en tidligere planavgrensning som medførte at deler av eiendommen inngikk i planen, kommunen har anbefalt at denne tas ut, og er nå ute av planen.

210409 NVE

Merknaden går ut på følgende:

- Generelt råd om en rekke veiledninger, uten å gi spesielle merknader til innholdet i det varslede planarbeidet.
 - Det er utarbeidet en ny [kartbasert](#) veiledning som tar for seg naturfarer som må vurderes etter PBL 28-1 samt hensyn til verna vassdrag og kraftutbygging. Vi anbefaler at den benyttes i reguleringsplaner og byggesaker.
 - Overvann
 - Grunnvann
 - Vassdrags- og grunnvannstiltak
 - Energianlegg

Forslagstillers kommentar:

Kartløsningen har vært til stor hjelp i planarbeidet.

211101 Åpent innspillmøte

Presentasjon av planforslaget, hovedtrekk, park, volum-betraktninger, forslag kjøremønster buss. Invitasjon til å komme med innspill innen 8. november, evt benytte muligheten til å uttale seg til 1. høringsrunde.

Spørsmål og innspill, forkortet:

Følgende innspill ble notert og lagt til saken;

- det er en fin tomt, nær eldre historisk bebyggelse
- i smørøyet av Svolvær

- parken er viktig
- opplever at planforslaget legger opp til (for) høy og mye bebyggelse
- viktig med en oppdelt fasade ikke langt og monotont
- viktig med variasjon i høyden
- buss og park bør skilles fra hverandre
- gjerne offentlige arbeidsplasser i nedre etasjer
- f.eks. bibliotek, museum, vitensenter (kanskje for fisk, fiskerihistorie?)

Annen dialog i planprosessen før innsending første gang.

210903 Dialog med busselskapet Tide.

Gjennomgang av oversendt presentasjon “210816 Kollektivløsninger Svolvær – Avisgata” og ettersendt illustrasjon “210903 illustrasjonsplan med buss utsnitt”. Orientering om folkemøte/innspillsmøte, Tide blir invitert.

- Tide kjøpte opp Arctic buss Lofoten i 2020, og startet opp kommersiell rutebuss mellom Evenes flyplass og Svolvær (flybussen)
- Etablerte bussruten gjennom byen i tett dialog med næringslivet, og tilpasset traséen sammen med teknisk etat og næringssjefen. Går ned via Lofotgata, Avisgata, Havneterminalen, Fiskergata, over torget, opp Vestfjordgata og videre til hotellene i nord.
- For rutebussene (inkl flybussen) vil det fungere veldig bra å (eventuelt) vente i Avisgata, og ta på passasjerer på en holdeplass langs fortauet i Fiskergata og kjøre videre. Et buss-skur vil være gunstig, men ikke noe krav. Det er værhardt.
- For charterbusser er det viktigste at de samme vilkår gjelder for alle.
- For charterbusser: Alternativ 2 er god, forutsatt at det går i praksis. Vil kunne være en god løsning å snu i gatenettet, og ikke inne på terminalen. Hvis charterbusser får en venteplass og påstigning i Avisgata (kan være behov for ytterligere venteplasser utenfor byen) så kan disse med fordel snu via Fiskergata, O. J. Kaarbøsgate og ut Avisgata igjen.
- Vil være behjelpelig med å teste i praksis, hvis kommunen stiller med midlertidig fjerning av biler fra Fiskergata og O.J. Kaarbøs gate.
- Ta høyde for forskjellige busstyper, brøytekanter og friksjon på bakken mtp sving om vinteren og på glatt underlag.

220513 Telefonmøte med Havnesjefen

- Viktige innspill knyttet anløp. Stor økning i små ekspedisjonsfartøy, sannsynligvis færre cruiseskip fremover. Kommer fordelt utover dagen.
- Hurtigruta anløper på kveldstid
- Lastemottaket på terminalen sjelden i bruk. Lastebilene kjører rett ut på kaia.

220620 Statens Vegvesen

Har sett trafikknøttat, uttalar at de ikke har kommentarer, og heller ikke vil komme med noen innsigelse. Ber oss få med siktlinjer, og kontakte Nordland Fylkeskommune vedrørende rutebuss.

220624 Nordland Fylkeskommune

Fagkyndigs notater fra telefonmøte:

- Forstår ikke hvorfor man skal bruke “indrefileten av Svolvær til busstopp”.
- Ville prioritert å trafikere Sivert Nilsensgate og nedover mot Vorsetøya, ha busstoppene i denne aksen. Peker på et kryss som ikke har helt god utforming.
- Det er kommunen som vil ha selve busstoppene i nærhet av torget og havneterminalen/hotellene i Avisgata.
- Ut ifra NFKs syn kan man gå 200m for å nå et busstopp.

11. FORSLAGSTILLERS AVSLUTTENDE KOMMENTAR

Forslagsstiller har vært i dialog med kommunen om tema som byggehøyder, charterbuss og parkering underveis.

Dialogen med kommunen har vært god, og medført at forslagsstiller fremmer et mer presist formulert planforslag.

Planforslaget legger opp til et nytt hotell som har 5 etasjer ut mot parken, og 7 ut mot Sjøgata/Avisgata. Den lavere delen er på høyde med dagens bebyggelse, mens den høyere fortsatt er noe lavere enn hotellet i Avisgata 1. Høyder er sikret i plankart.

Illustrasjonsprosjektet som følger planforslaget, viser hvordan høydebegrensningen for nedre og øvre gesims gir føringer for skrå takflater som bidrar til å dra ned høydevirkningen visuelt.

Planforslaget legger opp til at eksisterende bebyggelse i Fiskergata 22 viderføres med dagens bruk.

Planforslagets avgrensning dekker hele kvartalet inkludert fortau rundt parken, og i planforslaget er fortauskant og veibredde blitt ensartet der det før var et overlappende planer med noe variasjon i bredder.

Områdets identitet styrkes gjennom en generell opprydding av utflytende kjøreareal, og med en slutføring av kvartalet med en bygning som både forholder seg til parken og gatene rundt.

Mellom parken og bebyggelsen foreslås det formål gatetun, som en løsning for å håndtere både fotgjengere som går igjennom planområdet, og som adkomstplass for hotellet. Det foreslås å holde området bilfritt, men at visse unntak kan gjøres ved sjeldne behov.

Parkering for bevegelseshemmede. er foreslått ivarettatt i gatetunet syd for gasstanken i Havneparken, der hovedinngang for både eksisterende bebyggelse og nytt hotell er lett tilgjengelig.

Planforslaget legger til grunn parkeringsforskriftens krav om minimum 4% andel HC-parkering. Illustrasjonsprosjektet viser at det er plass til 10-12 plasser innvendig, med 2 plasser (HC) utvendig, som gir en dekning 16%-20% av de parkeringsplasser som kan bli etablert i området. Totalt antas det å bli aktuelt med 33 p-plasser som må løses innenfor 500m eller frikjøpes.

Varelevering er lagt til Sjøgata, som er den minst trafikkerte gata, og vil kunne løses både som kantstopp, eller i en mindre parkeringslomme som er vist i plankartet. Dette avviker fra Vegvesenets håndbok N100, men vi oppfatter at det er flere forhold som må veies mot hverandre og at vi som utgangspunkt viser en utvidelse av veibanen, som opprettholder et minimumsmål for fortau. I denne utvidelsen av veibanen tillates kortvarig stopp.



Illustrasjonsvedlegg – illustrasjon ny bebyggelse, sett fra Avisgata

Vedlegg:

Varsel om oppstart og innspillsmøte

Dialog og samråd om buss – Havnesjefen, NFK og SV.

1. Alle merknader etter varsling
2. Overordnede føringer
3. Stedsanalyse
4. ROS
5. Trafikknotat
6. Vurdering stormflo og overvannshåndtering
7. Analyse parkeringsdekning eksisterende bebyggelse
8. Notat charterbuss
9. Illustrasjonsvedlegg – se innholdsfortegnelse under

Innhold

01. Stedet

01.1. Plassering

01.2. Bilder fra stedet

02. Plangrep

02.1. Forbindelser

02.2. Byromskarakter

02.3. Bebyggelseskarakter

02.4. Makeskifte

02.5. Arkitektonisk sammenheng / takformer

02.6. Overvann og stormflo - mulige tiltak

02.7. Logistikk

02.8. Formutvikling

02.9. Relasjon til nabobebyggelse - gesimshøyder

02.10. Høyder

02.11. Nybygg og gjenbruk av bygningsmasse

02.12. Sol og form

02.13. Sol / skygge

02.14. Oppsummering plangrep

03. Tegninger

03.1. Illustrasjonsplan

03.2. Planer BTA

03.3. Planer BRA og organisasjon program

03.4. Gatesnitt

03.5. Snitt

03.6. Gateoppriss

04. Visualiseringer

04.1. Fjernvirkninger

04.2. Nærvirkninger

04.3. Perspektiver med materialitet