

REINEHOLMEN DETALJREGULERINGSPLAN PLANBESKRIVELSE



PLANID

DATO

REVIDERT

UTARBEIDET AV

1860-201820

28.08.2019

22.01.2020

VÅG ARKITEKTUR AS

Oppdragsgiver:	Jonassen Maskin og Transport AS
Oppdragsgivers kontaktperson:	Raymond Jonassen
Rådgiver:	VÅG Arkitektur AS
Oppdragsleder:	Tora Arctander
Fagansvarlig:	Tora Arctander
Andre nøkkelpersoner:	Knut Gjernes og Markus Schwarz

1	28.08.2019	Planbeskrivelse for detaljregulering Reineholmen, Ballstad	TA	KG	TA
2	22.01.2020	Revidert beskrivelse	TA	KG	TA
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av VÅG Arkitektur AS, som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører VÅG Arkitektur AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte

Innhold

1	Sammendrag	8
2	Bakgrunn	8
2.1	Hensikten med planen	8
2.2	Forslagsstiller/ tiltakshaver, plankonsulent og eierforhold	8
2.3	Planarbeid i området	8
2.4	Tidligere vedtak i saken.....	8
2.5	Om mulig utbyggingsavtale.....	9
2.6	Krav om konsekvensutredning	9
2.6.1	Vurdering av reguleringplanforslaget i forhold til Forskrift om Konsekvensutredning	9
2.6.2	Konklusjon.....	13
	Kart, bilder, ortofoto og illustrasjoner	15
3	Planprosessen.....	18
3.1	Medvirkningsprosess	18
3.2	Varsel om oppstart	18
3.3	Varsel om endring av planavgrensning	19
3.4	Informasjonsmøte.....	20
4	Planstatus og rammebetingelser.....	20
4.1	Statlige planer og føringer	20
4.2	Kommuneplanens arealdel.....	20
4.2.1	Kommuneplanens krav til parkering og utomhus	21
4.3	Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner	21
5	Eksisterende forhold	22
5.1	Beliggenhet	22
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	23
5.3	Stedets karakter	25
5.3.1	Ballstad.....	25
5.3.2	Reineholmen	25
5.3.3	Bomiljø og kvalitet.....	26
5.4	Landskap og klima	27
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	28

5.6	Naturverdier	28
5.7	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	28
5.8	Naturressurser: landbruk	28
5.9	Trafikkforhold	29
5.9.1	Dagens vegnett og trafikkmengder	29
5.9.2	Trafikkulykker	29
5.9.3	Kollektivtransport	29
5.9.4	Tilgjengelighet for gående og syklende	29
5.10	Trafikkforhold i sjø	29
5.11	Barns interesser	30
5.12	Sosial infrastruktur	30
5.13	Universell tilgjengelighet	30
5.14	Teknisk infrastruktur	30
5.14.1	Vann og avløp (VA)	30
5.14.2	Energiforsyning og EL-nett	30
5.15	Grunnforhold	30
5.16	Forurensning i grunn	31
5.17	Vannforekomst	32
5.18	Støyforhold	32
5.19	Luftforurensning	33
6	Beskrivelse av planforslaget	34
6.1	Planens hensikt, avgrensning og reguleringsformål	34
6.2	Reguleringsformål	34
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	35
6.3.1	Bebyggelsens utnyttelse	37
6.3.2	Bebyggelsens høyde	38
6.3.3	Antall boliger, leilighetsfordeling	39
6.3.4	Byggegrense	40
6.3.5	Boligmiljø/ bokvalitet	40
6.4	Adkomst og tilgjengelighet	42
6.5	Uteoppholdsareal	42
6.5.1	Turdrag	42
6.5.2	Uteoppholdsareal	43

6.6	Geoteknikk	44
6.7	Universell utforming.....	44
6.8	Teknisk infrastruktur.....	45
6.8.1	Vann og avløp (VA)	45
6.8.2	Energiforsyning og EL-nett	45
6.8.3	Plan for avfallshåndtering	45
6.9	Trafikk og parkering	45
6.9.1	Parkering.....	45
6.9.2	Tilknytning til infrastruktur	46
6.9.3	Trafikkløsning.....	46
6.10	Støy.....	47
6.11	Rekkefølgebestemmelser	48
7	Virkninger	49
7.1	Overordnede planer.....	49
7.2	Landskap.....	49
7.2.1	Fylling og mudring	50
7.3	Stedets karakter	50
7.4	Bomiljø/ bokvalitet.....	51
7.5	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi.....	51
7.6	Natur og miljø	51
7.7	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	51
7.8	Uteområder.....	51
7.9	Trafikkforhold	52
7.10	Støy.....	53
7.11	Barns interesser	55
7.12	Sosial infrastruktur.....	55
7.13	Universell tilgjengelighet	55
7.14	Teknisk infrastruktur.....	55
7.15	Økonomiske konsekvenser for kommunen.	55
7.16	Konsekvenser for næringsinteresser.....	55
7.17	Avveininger av virkninger	55
7.17.1	Konsekvensutredning - konklusjon	56
8	Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)	58

8.1	Metode.....	58
8.2	Matrise	58
8.3	Konklusjon	61
8.3.1	Oppsummerende tabell	62
9	Innkomne innspill.....	63
9.1	Helge Haug, nabo	63
9.2	Sametinget	64
9.3	Lofotkraft.....	64
9.4	Avinor.....	64
9.5	Tromsø Museum – Universitetet i Tromsø.....	65
9.6	Statens Vegvesen, Region Nord.....	65
9.7	Børge Iversen, Nabo	67
9.8	Direktoratet for mineralforvaltning	68
9.9	Nordland Fylkeskommune.....	69
9.10	Fylkesmannen i Nordland	69
9.11	Kystverket, Nordland.....	73
9.12	Norges vassdrags og energidirektorat (NVE)	73
9.13	Nordland Fylkeskommune.....	74
10	Avsluttende drøfting og anbefaling.....	76

Vedlegg:

Sjekkliste

Plankart

Planbestemmelser

ROS-analyse

Varslingsmateriale

Innkomne merknader

Møtereferat, oppstartsmøte

Illustrasjonsplan

1 Sammendrag

Jonassen Maskin og Transport AS ønsker å detaljregulere eiendommer med gnr/bnr 11/2, 11/70, 11/1 og 11/71 med flere, på Ballstad i Vestvågøy kommune. Planavgrensningen har et samlet areal på 40,4 daa. Planen inkluderer også vannarealer, disse utgjør ca. 21,6 daa.

Reineholmen er ikke regulert, og i gjeldende kommunedelplan Ballstad (PlanID 201203, vedtatt 24.05.2016) er området lagt ut til næringsvirksomhet. Hensikten med reguleringsplanen er å tilrettelegge for en kombinasjon av bolig og næring på Reineholmen, og parkering, næring og fritidsboliger langs fylkesvei 818.

I september 2018 gjennomførte VÅG Arkitektur AS en mulighetsstudie for Reineholmen, med tilgrensende områder, og det er denne som er lagt til grunn for arbeidet med reguleringsplanen.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hovedintensjonen med planforslaget er å legge til rette for næring på Reineholmen. Stedet skal ha aktiviteter og funksjoner som vil være attraktive og tilgjengelige for både lokalbefolkning og besøkende. Hele første etasje på holmen skal, så langt det er mulig, tilrettelegges for næringsformål, herunder funksjoner som spisested, treningssenter/ velvære, resepsjon, pub, butikklokale osv. I etasjene over er det i mulighetsstudien skissert overnattingssted og konferanse-avdeling.

For å unngå at holmen privatiseres eller oppleves som et sted kun for tilreisende, er det også skissert helårsboliger i deler av bygningsmassen. Dette vil være en viktig og komplementær funksjon til næringsdelen.

2.2 Forslagsstiller/ tiltakshaver, plankonsulent og eierforhold

Forslagsstiller er Jonassen Maskin og Transport AS

Plankonsulent er Knut Gjernes og Tora Arctander, VÅG Arkitektur AS

2.3 Planarbeid i området

Det pågår planarbeid i området: Områderegulering for Ballstad havn, PlanID 1860-201802.

2.4 Tidligere vedtak i saken

Planinitiativet ble behandlet og enstemmig vedtatt i forvaltningsutvalget den 23. oktober 2018. I utvalgets vedtak lå det som følger: "*Vestvågøy kommune er positive til omsøkt igangsetting av reguleringsarbeid for utvikling av Reineholmen på Ballstad.*" Videre ble det oppgitt 11 punkter som skal være førende for det videre planarbeidet:

1. Det skal legges stor vekt på at arkitektonisk utforming av bebyggelsen er tilpasset sine omgivelser og det maritime miljøet.
2. Biltrafikken til og fra Reineholmen skal begrenses og parkering skal skje i størst mulig grad nedenfor fylkesveien.
3. Kaivandringen og utearealer bør holdes åpent for allmenn ferdsel.
4. Kommunale båtplasser og/eller allmenningskai må vurderes nærmere i det videre planlegging.
5. Det bør inngås utbyggingsavtale, hvor også evt. kommunal forkjøpsrett for inntil 10% av leilighetene er tema.
6. Utnyttelsesgrad skal ikke overstige 55% BYA, inkludert parkeringsareal.
7. Kommunedelplanens bestemmelser legges til grunn.
8. Det skal vurderes bruk av alternativ energiforsyning.
9. Brannteknisk vurdering, herunder adkomst for utrykningskjøretøy og behov for slokkevann, skal skje tidlig i prosessen.
10. Området skal koples til kommunalt vann- og avløpsanlegg.
11. Det skal gis rekkefølgebestemmelser som sørger for at nødvendig infrastruktur er på plass før området tas i bruk.

2.5 Om mulig utbyggingsavtale

I vedtak fra behandling av planinitiativ i forvaltningsutvalget i Vestvågøy kommune den 23.10.2018 fremgår det at det vil være behov for utbyggingsavtale dersom det skal etableres kommunale båtplasser/ almenningskai i området. Det er avholdt møter mellom forslagsstillere og kommunen angående kommunale båtplasser i løpet av 2018 og 2019. Høsten 2019 ble man enige om å ikke gå videre med utbyggingsavtale.

2.6 Krav om konsekvensutredning

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med oppstart av planarbeidet, jamfør Forskrift om konsekvensutredninger av 2017 kapittel II med vedlegg. I vedlegg I og II til forskrift om KU angis det hva som automatisk fører til konsekvensutredning og hva som skal vurderes utredet.

For vurdering om anvendelse av forskrift om konsekvensutredning legges til grunn forslag til reguleringsplan for Reineholmen, med ca. 19 boenheter på Reineholmen og ca. 9 fritidsboliger på fylling langs FV818. I tillegg kommer ca. 4 boenheter på eiendom 11/71.

2.6.1 Vurdering av reguleringsplanforslaget i forhold til Forskrift om Konsekvensutredning

§ 6. Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding.

b) Reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

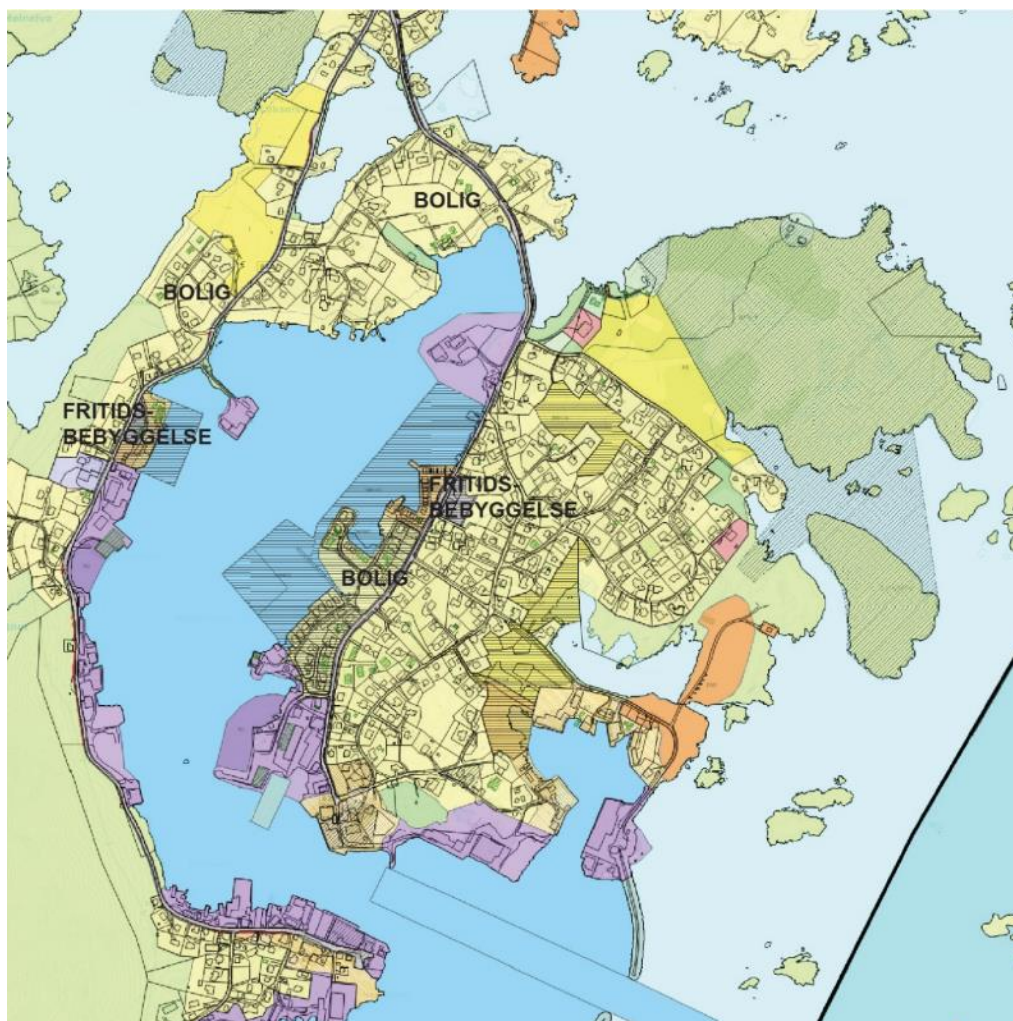
Vurdering:

Reguleringsplanen må vurderes i forhold til Vedlegg I, punkt 25: «Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan».

Reineholmen inngår i et område på Rekstrand på Ballstad, hvor det har vært en blanding av funksjoner som bolig, næring, fiskerirelatert industri og fritidsboliger over lang tid. Selve Reineholmen har også inneholdt en betydelig andel boligformål all den tid den har vært i bruk. Vi mener det er riktig å vurdere nye tiltak her ute som en del av området som helhet og ikke for Reineholmen eksplisitt.

Boligformål på Reineholmen og fritidsboligformål langs fylkesveien inngår som komplementære formål i prosjektet, derfor er andelen også liten. Boligformål B1 er et tilleggsareal, ervervet etter varsel om planoppstart, og i tråd med overordnet plan. Foruten B1 er det ikke planer om egne områder for bolig og fritidsbolig, men formålene inngår som innslag i kombinerte formål.

Med hensyn til vurdering av om dette er for «Nye bolig- og fritidsbolig-områder(...)» å regne mener vi at reguleringsplanen, slik den foreligger, er mer i tråd med tidligere bruk enn en plan som kun tilrettelegger for næring på Reineholmen. Planen følger også etablert bebyggelsesstruktur på Rekstrand og i havna for øvrig. Boliger og fritidsboliger vil derfor ha forutsetninger som i stor grad er sammenfallende med eksisterende bygningsmasse.



Bilde 1: Kommunedelplan for Ballstad viser eksisterende bebyggelses-struktur.

Det finnes arealer med bolig og fritidsbolig som avviker fra arealformål i overordnet plan. Etter en helhetlig vurdering, er det imidlertid vår mening at formålenes utstrekning og planforslagets forhold til eksisterende, tilgrensende arealer, og til tidligere arealbruk, av en slik karakter at det ikke bør utløse krav om å gjennomføre en konsekvensutredning.

I Vestvågøy kommunes vedtak om tillatelse til oppstart av planarbeid, datert 09.10.2018, er vurdering om krav til KU som følgende:

«Rådmannens vurdering er at tiltaket ikke vil utløse krav om konsekvensutredning. Tiltaket er i stor grad i tråd med gjeldende kommunedelplan Ballstad og store deler av området var tidligere forholdsvis tett bebygd.

§ 7. Planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding.

Følgende tiltak og planer etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding:

- a) Tiltak i vedlegg II som behandles etter energi-, vannressurs-, eller vassdragsreguleringsloven.
- b) Planer og programmer etter andre lover som fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II og som vedtas av et departement.

Vurdering:

Ikke gjeldende for dette planforslaget.

§ 8. Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

- a) Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

Vurdering:

Vår vurdering er at reguleringsplanen ikke faller inn under § 8, da den ikke omfattes av noen av punktene i vedlegg II.

§ 10. Kriterier for vurderingen av om en plan kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

I vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket, jf. annet ledd og planen eller tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene, jf. tredje ledd. Det skal også i nødvendig grad ses hen til egenskaper ved virkninger nevnt i fjerde ledd.

Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter:	
Tema	Relevant
a) Størrelse, planområde og utforming	I hovedsak ihht. overordnet plan.
b) Bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser	Nei
c) Avfallsproduksjon og utslipp	Nei
d) Risiko for alvorlige ulykker og/ eller katastrofer	Nei
Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:	
a) Verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og	Nei

Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter:	
Tema	Relevant
laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven.	
b) Truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv.	Én registrering av ærfugl i 1987 over ett stort areal som omfatter hele Ballstad havn og deler av Buksnesfjorden helt til Gravdal. Utbygging vurderes å være av liten negativ betydning i forhold til dette tema.
c) Statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.	Nei
d) Større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet.	Nei
e) Økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet.	Nei
f) Konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning.	Nei
g) Vesentlig forurensning eller klimagassutslipp.	Nei
h) Risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.	Nei

2.6.2 Konklusjon

Etter en helhetlig vurdering har vår vurdering vært at boligformålenes utstrekning og planforslagets forhold til eksisterende, tilgrensede arealer, og til tidligere arealbruk, av en slik karakter at det ikke bør utløse krav om å gjennomføre en konsekvensutredning.

I innspill fra Fylkesmannen i Nordland og Nordland Fylkeskommune, etter varsling om planoppstart, varsling om utvidet planavgrensning og ved høring etter 1. gangs behandling, Detaljregulering for Reineholmen | Plan-id: 1860.201820

har man vurdert at planen utløser krav om konsekvensutredning. Begge etatene har gitt høringsuttalelse med innsigelse i etterkant av 1. gangs behandling av planen, delvis basert på vurdering om krav til konsekvensutredning.

		Vurdering:
§6	Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding	
	b) Reguleringsplaner etter tiltak i vedlegg I	Aktuelle punkter: Punkt 25. Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan.

Basert på innkomne innspill er det i januar 2020 utarbeidet en konsekvensutredning for tema «barn og unge», og som underlag for denne inngår en støyvurdering og trafikkberegning.

Konsekvensutredning er utarbeidet i henhold til pbl § 4-2.

Kart, bilder, ortofoto og illustrasjoner



Bilde 2: Planområdet i juli 2018, med bygninger på holmen



Bilde 3: Reineholmen i april 2018, før bygningene ble revet



Bilde 4: Satellittbilde. Kilde: www.finn.no



Bilde 5: Eksisterende fylling ut til Reineholmen.



Bilde 6: Reineholmen i august 2018, med Skottinden i bakgrunnen.



Bilde 7: Reineholmen i august 2018, sett fra sørvest.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess

Oppstartsmøte ble avholdt den 30.10.2018. Varsel om oppstart av reguleringsarbeider ble annonsert på Vestvågøy kommunes nettsider den 20.11.2018 og i Lofotposten den 22.11.2018. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter kommunens adresselister den 20.11.2018, med frist for uttalelser 21.12.2018.

3.2 Varsel om oppstart

Varsel om igangsatt planarbeid ble kunngjort i Lofotposten den 22.11.2018 og på kommunen sine nettsider den 20.11.2018. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter kommunens adresselister den 20.11.2018. Frist for innspill var satt til 21.12.2018. Ved fristens utløp var det mottatt 11 innspill fra:

- Helge Haug, Nabo
- Sametinget
- Lofotkraft
- Avinor
- Tromsø museum – Universitet i Tromsø
- Statens Vegvesen, Region Nord
- Børge Iversen, Nabo
- Direktoratet for mineralforvaltning
- Nordland Fylkeskommune
- Fylkesmannen i Nordland (utsatt frist)

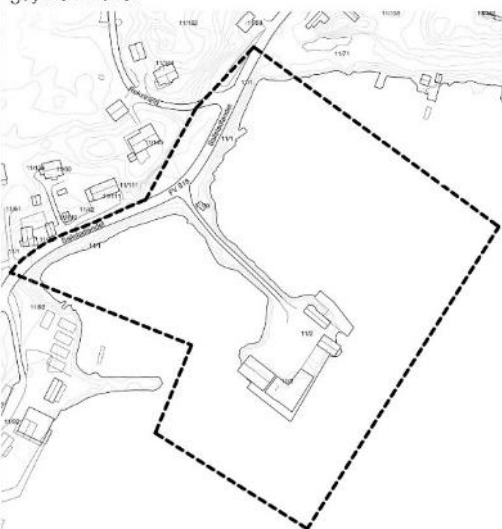
Det er mottatt to innspill etter fristens utløp:

- Kystverket
- NVE

Høringsinnspillene er oppsummert i kapittel 9.

VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERING OG UTBYGGINGSAVTALE FOR REINEHOLMEN, PLANID: 1860-201820

I henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 kunngjøres det detaljregulering for gnr 11/2, 11/1, 11/70 m. flere i Vestvågøy Kommune.



Planområdet er ca. 37 daa og inkluderer holmen og fylling på eiendom gnr 11 bnr 2, samt tilstøtende arealer langs fylkesvei 818. Planen inkluderer også vannarealer. Området er i dag lagt ut til næringsvirksomhet og grønnsstruktur i kommunedelplan Ballstad (planID 201203). Området foreslås regulert til en kombinasjon av næring og bolig på holmen, med parkering og næring langs fylkesvei 818.

I henhold til Plan- og bygningslovens § 17-4 varsles det samtidig om at det vil inngås dialog om utbyggingsavtale med Vestvågøy kommune. Planarbeidet utløser ikke krav til konsekvensutredning.

Tiltakshaver er Jonassen Maskin og Transport AS og forslagsstiller er Knut Gjernes Arkitektkontor AS.

Merknadsfrist: 21. desember 2018.

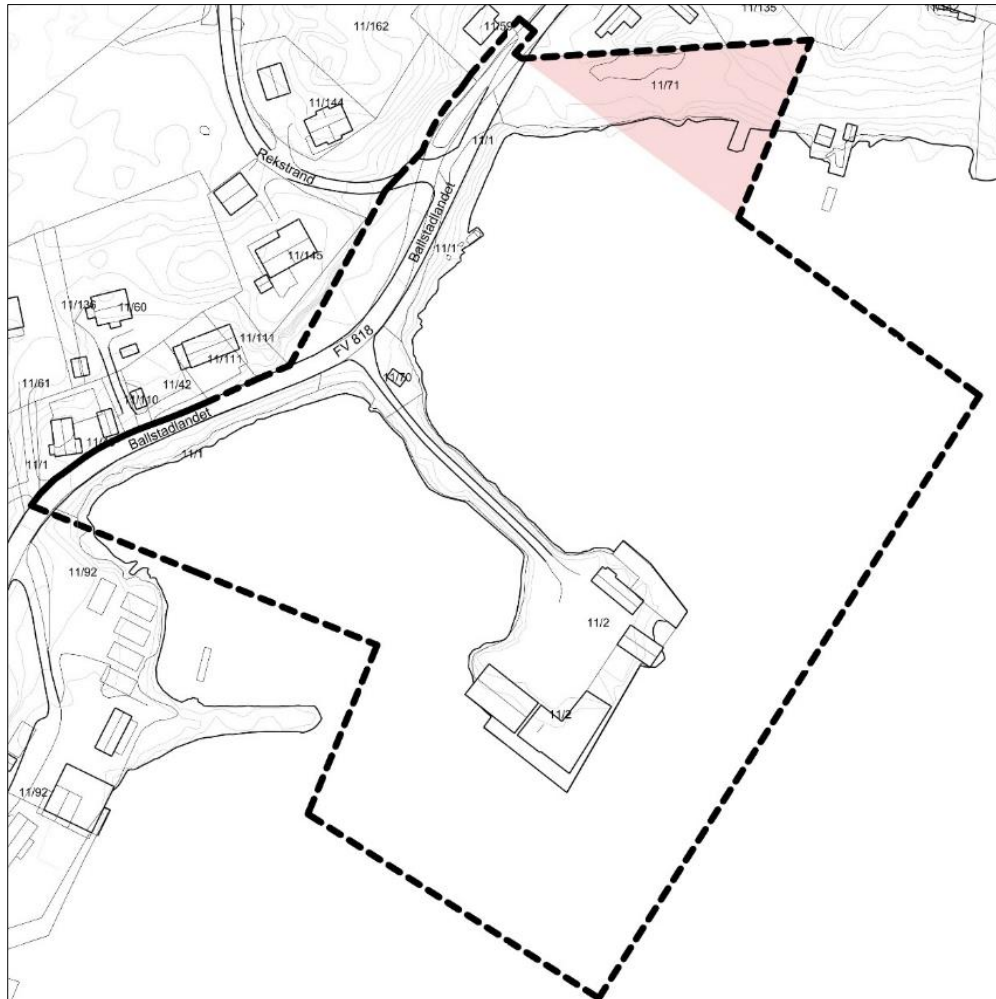
Eventuelle innspill kan sendes til Knut Gjernes Arkitektkontor AS v/ Tora Arctander, Meieriveien 8, 8370 Leknes. Tlf: 97518273 E-post: tora@vaag.net

Mer informasjon finnes på nettsidene til Vestvågøy kommune: <https://www.vestvagoy.kommune.no/>

Bilde 8: Annonse med varsel om oppstart

3.3 Varsel om endring av planavgrensning

I slutten av november 2018 ervervet forslagsstiller tilgrensende eiendom gnr/bnr 11/71. Denne ble innlemmet i reguleringsplanen og justert planavgrensning ble varslet per brev til berørte eiendommer og regionale myndigheter den 13.12.2018. Endringen ble også varslet på kommunen sine nettsider samme dag. Frist for merknader til justert planavgrensning ble satt til 11.01.2019.



Bilde 9: Ny planavgrensning. Kartet inngikk i varsel den 13.12.18.

I varselet ble det opplyst om at de nye arealene var planlagt brukt til «en kombinasjon av kaianlegg, parkering/ vei, grøntareal og redskapsboder/ naust i tilknytning fiskerinæringen. Det kan også vurderes en form for beboelse i tilknytning til redskapsbodene». I videre arbeid med planen er nesten hele området satt av til boligformål, slik det også er i kommunedelplan for Ballstad.

Det er mottatt ett innspill etter varsel om endret planavgrensning, fra Nordland Fylkeskommune den 14.01.2019. Innspillet inngår i merknadsbehandlingen.

3.4 Informasjonsmøte

Det er avholdt informasjonsmøte etter 1. gangs behandling av planen, på Slipstua på ballstad den 16.10.2019, 6 uker før høringsfristen den 01.12.2019. Det var ca 70 fremmøtte, og planene ble presenterte i form av mulighetsstudie, modeller, gjennomgang av plankart og bestemmelser.

Medvirkning i prosessen tilfredsstiller Plan- og bygningslovens § 12-8 om krav til informasjon og medvirkning.

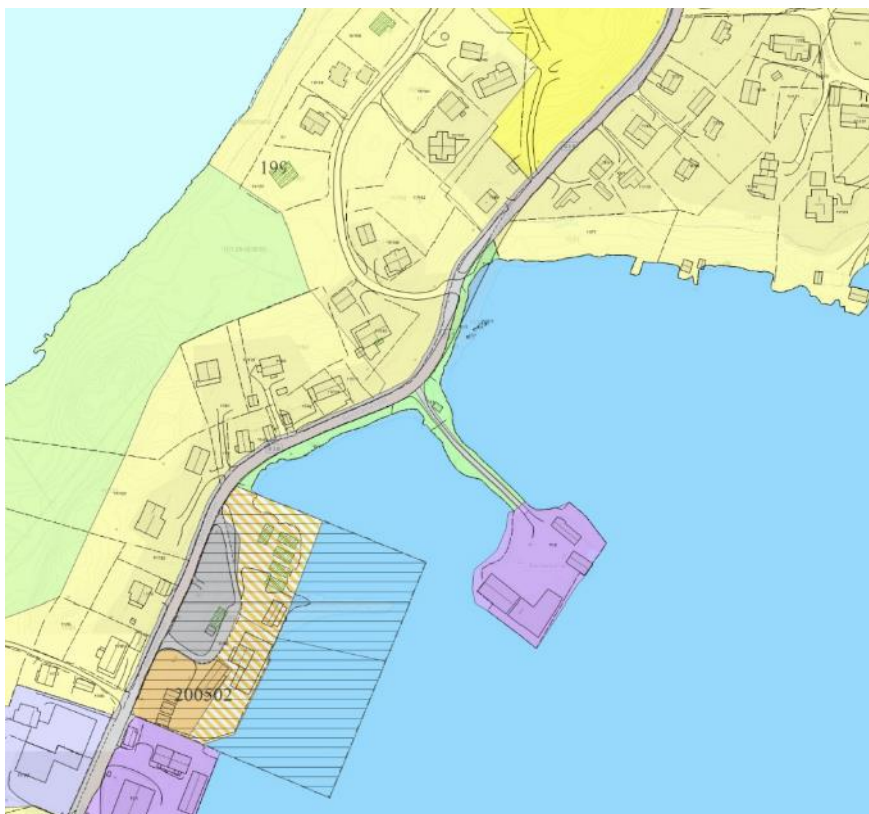
4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Statlige planer og føringer

Statlige planretningslinjer (SPR) for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikk sikkerhet 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. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

4.2 Kommuneplanens arealdel



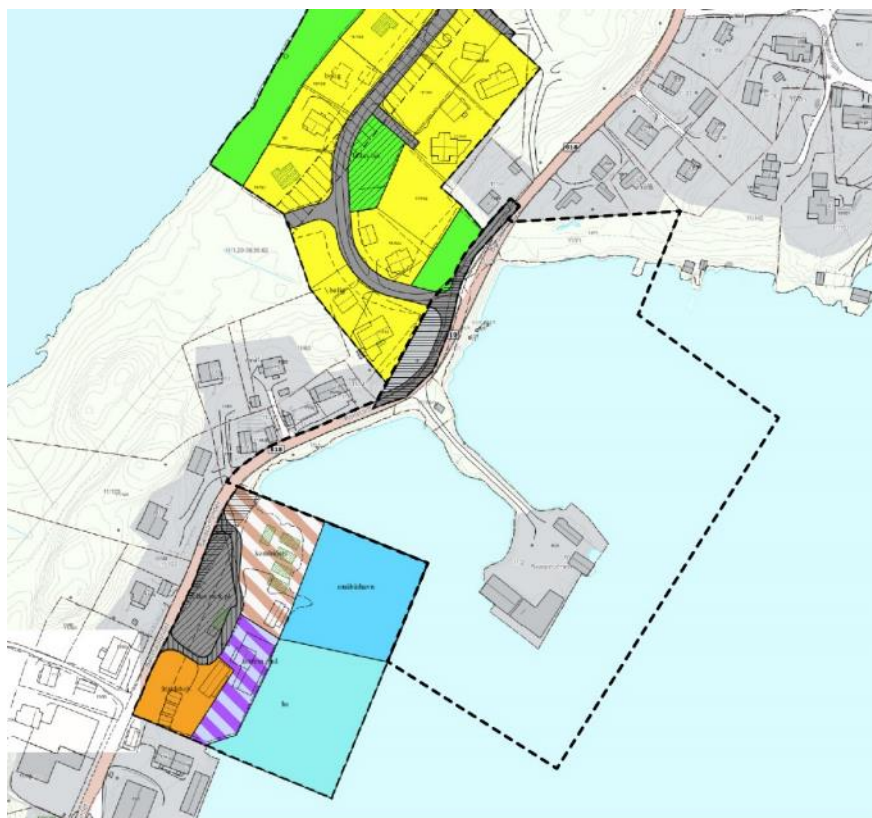
Bilde 10: Gjeldende kommunedelplan

I gjeldende kommunedelplan for Ballstad (planID: 1860-201203, vedtatt 24.05.2016) er området lagt ut til næringsvirksomhet. Molo ut til holmen og kystlinjen langs fylkesveien er lagt ut som grønnstruktur, mens sjøarealet er avsatt til «ferdsel». Nytt planforslag avviker delvis fra gjeldende kommunedelplan hva gjelder formål. Kommuneplanen og kommunedelplanen for Ballstad har ingen konkrete bestemmelser knyttet til utnyttelse og høyde for næring. Ny plan vil derfor definere nye krav til utnyttelse og høyde.

4.2.1 Kommuneplanens krav til parkering og utomhus

Reguleringsplanen følger planbestemmelser med retningslinjer for kommunedelplan for Ballstad. Krav til parkeringsplasser for offentlige funksjoner, som småbåthavn og restaurant, er justert noe ned i forhold til kommunedelplanen, fordi sammensetningen av funksjoner tilsier ulik bruk gjennom året og døgnet.

4.3 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

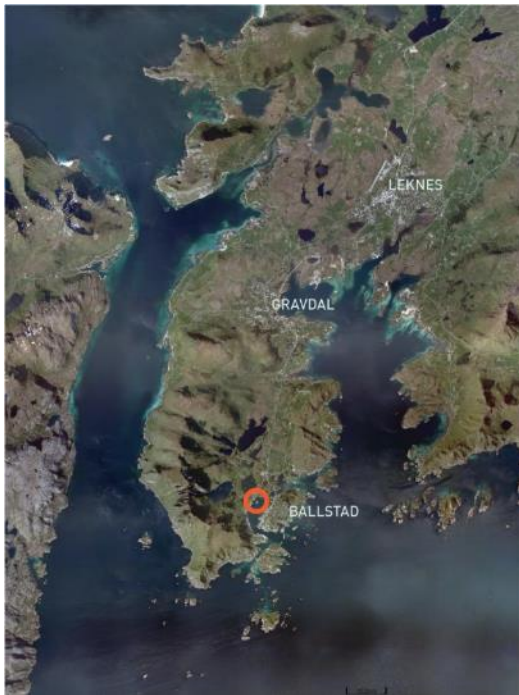
*Bilde 11: Tilgrensende reguleringsplaner*

Mot øst grenser planområdet til reguleringsplan Sjøstrand (plan-ID 200502) med en blanding av fritid og turisme, fiskeindustri og forretning. Mot nord grenser området til bebyggelsesplan for boligfeltet Rekstrand (plan-ID 199903). Planområdet overlapper delvis med bebyggelsesplan for Rekstrand og innlemmer områder som i sistnevnte plan er regulert til frisiktsone og veiareal.

5 Eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Ballstad er fiskevær som ligger midt i Lofoten, og lengst sør i Vestvågøy Kommune, ca. 11 km sør for kommunesenteret Leknes. Fylkesvei 818 kobler seg på E10, som er hovedfartsåren gjennom Lofoten, ved Storeide og har sitt endepunkt på Ballstadlandet. Ca. midtveis på fylkesveien ligger Gravdal, hvor Nordlandssykehuset avdeling Lofoten ligger.



Bilde 12: Ballstad ligger lengst sør på Vestvågøya.

Planområdet ligger i Reinesjøen ca. 1,5 km innenfor havnemunningen og moloene. Planen omfatter de private eiendommene gnr/ bnr 11/2, 11/70, 11/1 og 11/71 med flere, som ligger i og ved Reinesjøen i indre Ballstad havn. Planområdet er på ca 40,4 daa, og inkluderer holmen og fylling på gnr 11 bnr 2, samt tilstøtende arealer langs fylkesvei 818. Planen inkluderer også vannarealer, disse utgjør ca. 21,6 daa.



Bilde 13: Reineholmen ligger innerst i Ballstad havn.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Reineholmen har rommet fiskebruk, butikk og boliger. I dag er bygningene revet og holmen er midlertidig lagringsplass for fyllmasse.



Bilde 14: Reineholmen, slik den så ut i september 2018. Foto: Jakob Eitrheim.

Øvrige arealer langs FV818 består av grunn fjære og fyllingskanter. Området lengst nord i planområdet har over lengre tid vært brukt til tørking av fisk, og er bebygd med hjeller. Hjellene er ikke lenger i bruk.



Bilde 15: Satelittfoto av øvrige områder. Fra www.finn.no.

5.3 Stedets karakter

5.3.1 Ballstad

Ballstad er et levende og tradisjonsrikt fiskevær med ca. 1200 innbyggere. Den gode og rommelige havnen har gjort stedet til et yndet sted å drive fiske fra, og man tror det har bodd folk her i minst 1000 år. Den fordelaktige plasseringen, like ved munningen av Nappstraumen, gir nærhet til fiskefeltene både i Vestfjorden og på yttersida. Fiskerinæringen, med støttefunksjoner som slip, oljesenter, butikk osv. lever i beste velgående og sørger for mange arbeidsplasser. Det planlegges utdypning av havna og bygging av enda større sliphall enn den velkjente sliphallen som finnes der i dag. Turistnæringen er også i vekst, og under paraply-organisasjonen «Destinasjon Ballstad» har næringen de siste årene blitt modernisert og hatt en sterk utvikling.



Bilde 16: Ballstad sett fra Ballstadheia. Juni 2014.

Det er fiskerinæringen, med sine rorbuer, driftsbygninger, kaianlegg og fyllinger som i størst grad bidrar til å forme landskapet. Bebyggelsen er mest konsentrert langs havna, hvor det er en blanding av bolig og industri-/ næringsbygg. Den flate Ballstadøya rommer mesteparten av boligene, som for det meste er frittstående småhusbebyggelse. Det finnes en del bygninger fra tidlig 1900-tall, men majoriteten er oppført etter 1950.

5.3.2 Reineholmen

Reineholmen ligger i indre Ballstad havn, med adkomst via avkjørsel fra fylkesvei 818. Holmen har vært bebygd siden 1800-tallet med bygninger og konstruksjoner i hovedsak knyttet til fiskerinæringen; fiskebruk, hjeller og boliger. Av boliger har det vært flere rorbuer og rom for overnatting i 2. etg. på de større bygningene, for tilreisende fiskere. I tillegg har det også vært leiligheter som har vært permanent bebodd ute på holmen. Det har også vært drevet dagligvarehandel her.



Bilde 17: Reineholmen slik den så ut tidlig på 60-tallet

Eiendommen har ikke vært benyttet til næringsformål eller annet siden 1970-tallet, da daværende eier avsluttet sitt virke. Bygningsmassen har heller ikke vært i bruk, eller blitt vedlikeholdt siden den gang. Omfanget av forfallet førte til at bygninger og kaianlegg ble revet i august 2018.

5.3.3 Bomiljø og kvalitet

Ballstad er et av få tettsteder i Vestvågøy kommune med vekst i antall innbyggere. Det skyldes at stedet har kort avstand til mange arbeidsplasser og flere kvaliteter som gjør det attraktivt å bo her. Det finnes barnehager, skole (1.-10. klasse), butikker, kaféer, restaurant, sportsklubb og et levende og engasjert lokalmiljø. Den flotte naturen, det særpregede fiskeværs-preget og tilgang til flotte, varierte og godt tilrettelagte turområder er også attraktive kvaliteter.

Det finnes mange arbeidsplasser på Ballstad, men det er kanskje nærheten til sykehuset på Gravdal (5 km) og alle arbeidsplassene på Leknes (11 km) som er den største årsaken til at mange ønsker å bosette seg her. Stedet har en god demografisk spredning og er populært både hos unge og eldre, lokalbefolkning og tilflyttere.

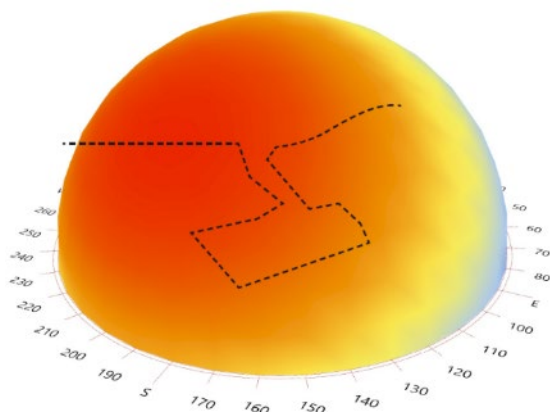
5.4 Landskap og klima

Landskapet er typisk for Lofoten, med steile fjell som brytes opp i øyer, holmer og skjær i det de treffer havet. Ballstadheia, Nonstinden og Skottinden omkranser bebyggelsen mot vest og mot nord, og gir stedet en sterk henvendelse mot Vestfjorden og fjellrekkene på fastlandet.

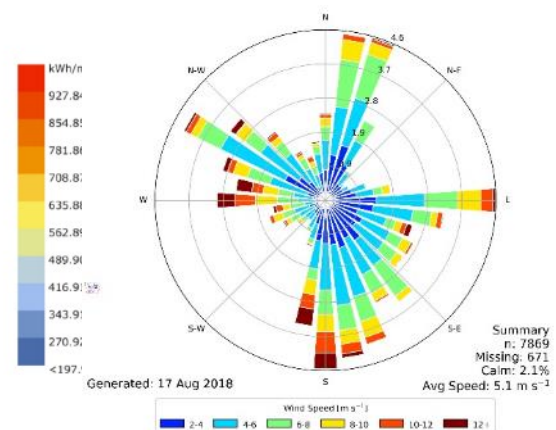


Bilde 18: Illustrasjonen viser en 3d-modell av Ballstad, med Ballstadøya i forgrunnen, og Skottinden i bakgrunnen.

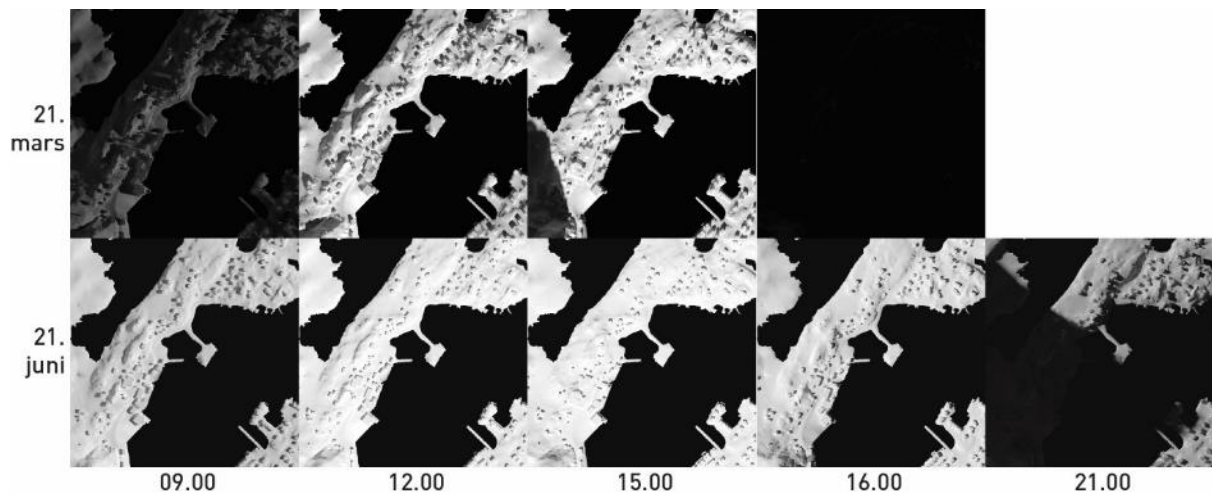
På grunn av Golfstrømmen har Lofoten relativt høye temperaturer, til tross for å ligge et godt stykke nord for polarsirkelen. Gjennom året kan temperaturene veksle fra maksimalt +30° i juni/ juli til -15° i januar/ februar. Øygruppen strekker seg ut i det nordlige Atlanterhavet og er derfor utsatt for vær og vind. Den varierte topografien gir store lokale variasjoner, og gjør visse områder spesielt utsatte for visse vindretninger. Innenfor planområdet skal vestlige vindretninger, med fallvinder fra fjellene, være spesielt sterk.



Bilde 20: Kumulativ solinnstråling Reineholmen



Bilde 19: Kumulativ vindrose, Leknes Lufthavn



Bilde 21: Solstudier viser at planområdet har svært gode solforhold.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

En av bygningene som tidligere stod på Reineholmen var registrert i SEFRAK-registeret, men denne ble revet sammen med resten av bygningsmassen sommeren 2018. Det er ikke registrert hverken kulturminner/-miljø eller bevaringsverdige bygg i planområdet. Heller ikke i tilstøtende områder.

5.6 Naturverdier

I 1987 ble det registrert forekomst av ærfugl over et stort areal, som omfatter hele Ballstad havn og deler av buksnesfjorden helt opp til Gravdal. Ærfugl er rødlistet som nær truet art og er av stor forvaltningsinteresse. Utover det er det ikke kjent prioriterte naturtyper eller prioriterte artsforekomster i området. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig og kravene i naturmangfoldloven § 8-12 vurderes som oppfylt. Utbygging anses å være av liten negativ betydning i forhold til dette tema.

5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Området har i svært liten grad blitt benyttet til rekreasjon. Bygninger på holmen har stått til forfall over lengre tid og delvis vært avsperrert med port. Fjæra langs fylkesveien er grunn og grumsete, og blir ikke brukt som rekreasjonsområde. Reguleringsplanen vil gjøre området mer attraktivt enn tidligere, virkningen av dette er beskrevet under eget punkt.

5.8 Naturressurser: landbruk

Det er ikke registrert jordbruksareal innenfor planområdet.

5.9 Trafikkforhold

5.9.1 Dagens vegnett og trafikkmengder

Hovedvei i planområdet er fylkesvei 818, Ballstadlandet. Fartsgrensen er 50 km/t og ÅDT er 300. Øvrige veier er den kommunale veien Rekstrand og den eksisterende, private veien ut til Reineholmen.

5.9.2 Trafikkulykker

Det er registrert tre trafikkulykker på fv818 i dette området, hvorav to av dem har lokalitet like ved planområdet. Begge to skjedde tidlig på 1990-tallet. Det oppgis ikke årsak til ulykkene, men ifølge lokalbefolkning skal det ha vært noen utforkjøringer fra fv818 og ned i fjæra på vestsiden av avkjørsel til Reineholmen. Strekingen ble sikret med autovern høsten 2018.

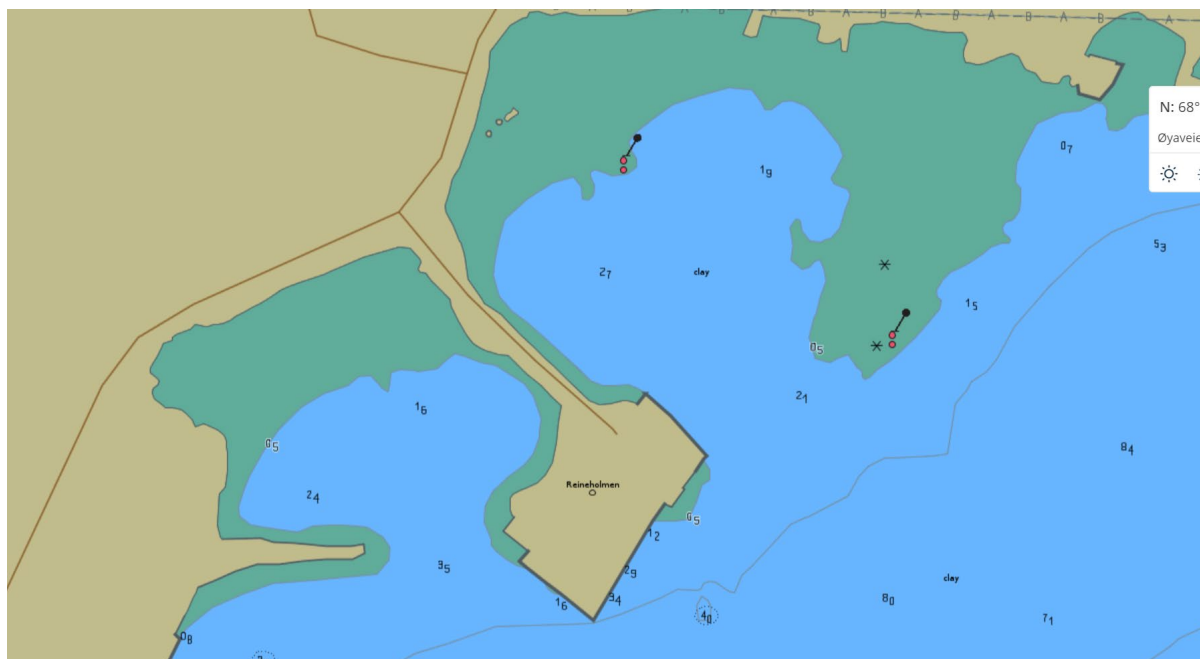
5.9.3 Kollektivtransport

Ifølge ruteopplysningen i Nordland går det busser til Ballstad ca. hver time i ukedagene. Det ligger en holdeplass på hver side av planområdet. «Ballstadura» mot vest og ca 160 m fra plangrense. «Gjerneshaugen» ligger mot nord, og ca 40 m unna plangrense.

5.9.4 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det finnes ikke gang- og sykkelvei innenfor området i dag. Når det gjelder myke trafikanter er det litt ferdsel langs veiene som går langs havna. De benyttes både til rekreasjon og nyttetraffikk. Det finnes ikke statistikk for dette, men det anslås at mengden brukere er relativt lav, med mindre trafikk i vinterhalvåret enn i sommerhalvåret.

5.10 Trafikkforhold i sjø



Bilde 22: Navigasjonsmerker innenfor planområdet.

Kystverket har to navigasjonsmerker innenfor planområdet, begge to er staker som markerer grunner. Det vestligste merket vil fjernes i forbindelse med fylling og mudring. Den andre staken vil bli værende og Kystverket skal fortsatt ha tilgang til den for drift og vedlikehold.

5.11 Barns interesser

Det er ingen barnetråkkregistreringer og det finnes heller ikke skoler eller barnehager innenfor planområdet. Allmenn ferdsel er aktuelt innenfor området, og det er ikke kjent at arealene som er tenkt utbygd benyttes i særlig grad av lokale barn. Ny situasjon vil føre til at stedet i større grad vil bli benyttet av barn, virkningene av dette er beskrevet i eget punkt. Det er gjennomført konsekvensutredning for planens konsekvenser for barn og unge.

5.12 Sosial infrastruktur

Skole- og barnehagekapasiteten på Ballstad er tilfredsstillende. Avstand til barne- og ungdomsskolen på Ballstad er i underkant av en kilometer. Det finnes én barnehage like i nærheten, Heimly familiebarnehage på Rekstrand, som har kapasitet på ti barn, mellom ett og 5 år. I tillegg finnes det to barnehager på Ballstadøy.

5.13 Universell tilgjengelighet

Topografien innenfor området er relativt flat og er lett å ta seg frem i. Fra avkjørselen til, og ut på Reineholmen, er dekket ujevnt og i dårlig stand. Området innenfor B1 er i dag kun tilgjengelig via kjerrevei.

5.14 Teknisk infrastruktur

5.14.1 Vann og avløp (VA)

Det er tilstrekkelig vannforsyning i området, også til å dekke et evt. behov for sløkkevann. Ifølge kommunen kan tilkobling skje ved gnr 11 bnr 71. Det ligger kommunale vannledninger i den nordlige delen av planområdet.

5.14.2 Energiforsyning og EL-nett

Det er meget begrenset el-kapasitet i området og det kommer til å bli økt effektbehov i forbindelse med utbyggingen. Dette vil trolig medføre behov for en ny netstasjon.

5.15 Grunnforhold

Terrenget i planområdet er flatt, med unntak av begynnende stigning mot nord og mot vest. Store deler av eksisterende areal er tidligere fyllinger, dette gjelder også for selve Reineholmen.

I forbindelse med områdeplan for Ballstad havn (arkivsakID: 18/82) ble det i 2016 utført grunnundersøkelser i havna, som grunnlag for geoteknisk vurdering. Totalt ble det utført 24 totalsonderinger, samt 1 sedimentprøve. Generelt for hele havna er sjøbunnen slak på kote

minus 5 m, med varierende bergoverflate. Innenfor planområdet er det dybde ned til minus 5m ved Reineholmens sørligste punkt. I de to buktene på hver side varierer dybden mellom minus 1,5m til minus 2,7m.

5.16 Forurensning i grunn



Bilde 23: Betegnelse og posisjoner for sedimentprøver.

Rambøll har i august 2019 gjennomført miljøtekniske undersøkelser i sedimenter i forbindelse med tenkt utfylling og mudring ved Reineholmen.

Det ble påvist kjemisk forurensning i samtlige sedimentstasjoner. TBT ble påvist i effektbaserte tilstandsklasse V «Svært dårlig» ved alle stasjoner. Forhøyede nivåer av PAH ble påvist fremfor alt i stasjon M1, med konsentrasjoner av antracen i tilstandsklasse V og flere andre PAH-forbindelser i klasse IV «Dårlig». Også M3 viste konsentrasjoner tilsvarende tilstandsklasse IV «Dårlig» for noen av PAH-forbindelsene. Alle tungmetaller ble påvist i tilstandsklasse II «God» eller lavere.

Før utfylling i sjø kan igangsettes må det utarbeides en søknad om tillatelse, som skal behandles av forurensningsmyndighet, her Fylkesmannen i Nordland. Eventuelle vilkår Fylkesmannen stiller i tillatelsen skal overholdes.

Før mudring i sjø igangsettes anbefales det å ta kjerneprøver av sjøbunnen i det ønskede mudringsområdet. Disse prøvene vil bli tatt i forbindelse med den geotekniske

undersøkelsen av til-taksområdet, og vil kun bli analysert om mudring vurderes å være forsvarlig etter geoteknisk prosjektering.

5.17 Vannforekomst



Bilde 24: Vannforekomst: Ballstad

Området ligger i Ballstad, Vestvågøy kommune og planlagte tiltak i sjø vil foregå i vannforekomsten «Ballstad» (vannforekomst id: 0363000030-3-C). Vannforekomsten er klassifisert som SMVF (sterk modifisert vannforekomst) og ifølge vann-nett er økologisk potensial udefinert og kjemisk tilstand klassifisert som «dårlig».

Ifølge vann-nett har store deler av Ballstad havn dårlig eller svært dårlig miljøtilstand med hensyn til miljøgifter i sjøbunnen. Det vil si tilstandsklasse IV og V definert av Klima- og forurensningsdirektoratet (TA 2229/2007). Havna er spesielt forurenset med Tributyltinn (TBT), polyklorerte bifenyler (PCB), kobber og polyaromatiske hydrokarboner (PAH). Muligheten for å oppnå miljømålene er mht. forurensingssituasjonen avhengig av at havneanlegget legges ned og ryddes opp. Ballstad havn er blitt identifisert på nasjonalt nivå som en av ca. 100 lokaliteter prioritert for særlig oppfølging. En nedlegging av havna er imidlertid ikke ansett å være gjennomførbar i overskuelig fremtid.

5.18 Støyforhold

Reineholmen ligger i fiskerihavnen Ballstad og det kan derfor oppstå støy fra verft og fiskerirelaterte aktiviteter. Fylkesvei 818, Ballstadlandet, er den største støykilden for planområdet.

5.19 Luftforurensning

Planområdet er ikke eksponert for noen spesiell luftforurensning. Det er lav trafikkforurensning i området.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planens hensikt, avgrensning og reguleringsformål

Hovedintensjonen med planforslaget er å legge til rette for næring på Reineholmen, herunder funksjoner som overnatting, spisested, treningssenter/ velvære, resepsjon, pub, butikklokale osv. For å unngå at holmen privatiseres eller oppleves som et sted kun for tilreisende, er det også skissert helårsboliger i deler av bygningsmassen. Dette vil være en viktig og komplementær funksjon til næringsdelen. Foreløpig mulighetsstudie skisserer 19 boenheter på holmen og ca. 4 boliger innenfor område B1. Det er grunn til å tro at både boliger og andre funksjoner med beliggenhet på Reineholmen kan bli svært attraktive.

Parkering løses hovedsakelig langs fylkesveien. Her legges det også til rette for kaianlegg og redskapsboder/ lager til mindre båter. I andre etasje åpnes det for fritidsboliger. Friområder og lekeplasser er plassert jevnt utover området, og skaper naturlige overgangssoner mellom naboeiendommer. Lengst nord finnes et boligområde som kan nås via internvei.

6.2 Reguleringsformål

Planen er, i tillegg til vei- og parkeringsareal hovedsakelig satt av til bebyggelse, bolig og næring eller en kombinasjon av de to, og vannarealer med småbåthavn. De ulike formålene er listet opp i tabellen under.

Arealtabell		
Formål		Areal (daa)
§12-5 Nr. 1 -Bebyggelse og anlegg		
1110	Boligbebyggelse	1,6
1610	Lekeplass	0,5
1800	Kombinert bebyggelse og anleggsformål [2]	2,2
1824	Næring/ tjenesteyting	2,6
1900	Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål	1,2
	Sum Areal denne kategori:	8,1
§12-5 Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
2010	Veg [4]	3,3
2015	Gang-/ sykkelveg [3]	0,6
2016	Gangveg/ gangareal [2]	0,2
2018	Annen veggrunn – tekniske anlegg [12]	0,6
2019	Annen veggrunn – grøntareal [12]	1,8
2041	Kai	0,4
2080	Parkering [2]	2,1
	Sum areal denne kategori:	9

§12-5 Nr. 3 - Grønnstruktur

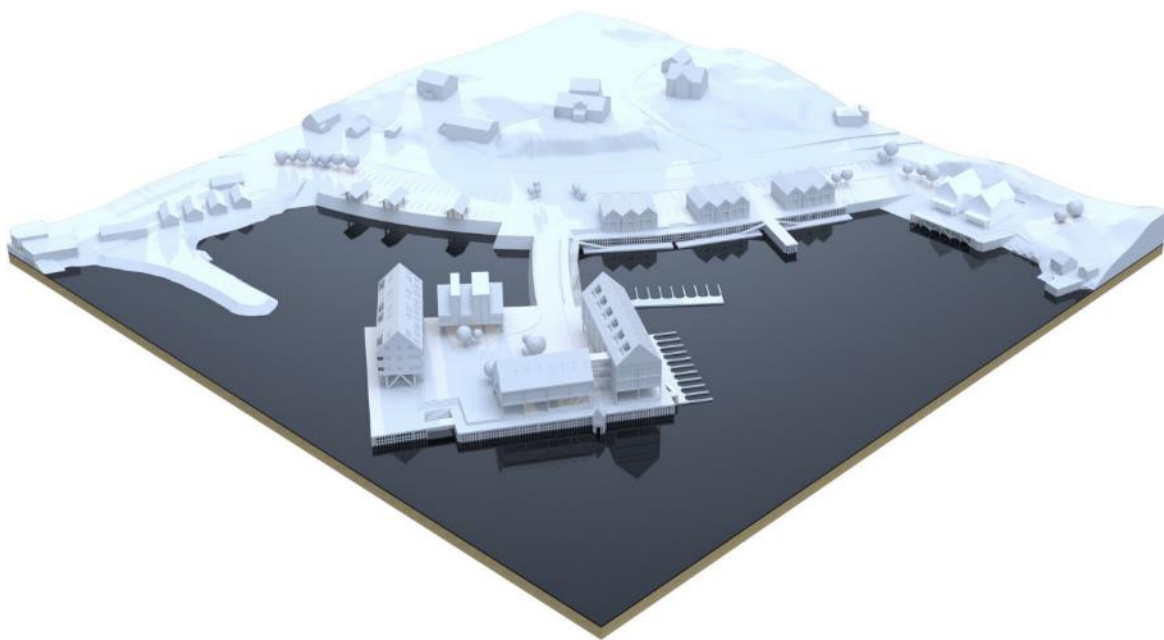
3020	Naturområde – grønnstruktur (3)	0,4
3040	Friområde (2)	0,5
	Sum areal denne kategori:	1,1

§12-5 Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

6220	Havneområde i sjø	12,7
6230	Småbåhavn (3)	9,7
	Sum areal denne kategori:	22,4
	Totalt alle kategorier:	40,6

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

En kan dele bebyggelsen i tre hovedområder; Reineholmen, området langs fylkesveien og boligområdet i nord. Det er en målsetting at bebyggelsen i disse tre områdene skal ha noen fellestrekk, som for eksempel saltaket, slik at de gir et helhetlig inntrykk. Samtidig har de ganske forskjellige funksjoner og situasjoner og må derfor kunne formgis i respons til det.



Bilde 25: Illustrasjon som viser planlagt bebyggelse, fra mulighetsstudien.

Reineholmen er synlig fra størstedelen av Ballstad havn og omkringliggende bebyggelse, og derfor vil de nye bygningene her få stor betydning for hvordan stedet oppfattes i sin helhet. I mulighetsstudien valgte man i å jobbe med enkle, gjenkjennelige motiver som ikke kontrasterer med sin kontekst. Dette innebærer ikke oppføring av kopier, men en nytolkning som resulterer i et moderne formspråk. På lang avstand kan volumene leses som tradisjonell fiskevær-bebyggelse, men på nært hold vil det herske liten tvil om at de er barn

av sin egen tid. Bygningsvolumene skal ha en inndeling og utforming som i skala harmonerer med øvrig bebyggelse langs havna.



Bilde 26: Illustrasjon av den åpne plassen på Reineholmen.

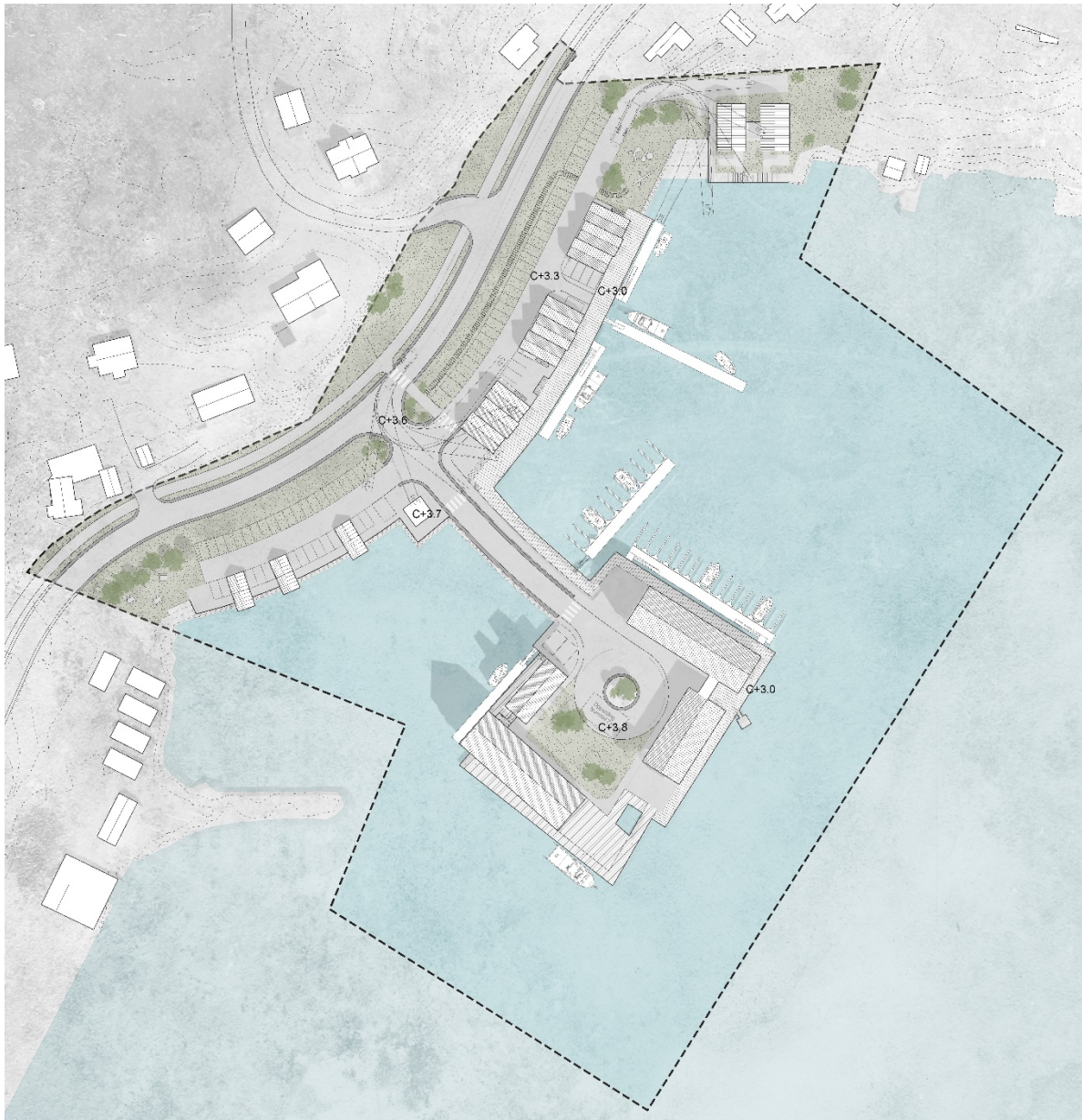
Bygningene er organiserte rundt en åpen plass, et slags gårdsrom, hvor det kan foregå mange ulike typer aktiviteter. Som hovedregel skal arealer på bakkeplan forbeholdes publikumsfunksjoner, men boliger kan også ha bifunksjoner, som inngangsparti med vindfang og arealer for trapper, og lignende. Det kan også etableres søppelrom, postkasser, sykkelstativ og lignende for boligene på bakkeplan. Bygningene og plassen omkranses av et kaianlegg som er universelt utformet og tilgjengelig for alle.

Langs fylkesveien løses det meste av parkering, og halvparten av p-plassene ligger utenfor byggegrensen mot fylkesveien (15m fra midtlinje). Mot vannet, i felt BAA, er det planlagt bygninger som kan inneholde carport, redskapslager for fiskebåter og fritidsboliger/overnatting. Disse er tenkt utformet i moderne formspråk og materialbruk men med referanser til lokal, maritim arkitektur. Bygningene er plassert normalt på kaifronten. I felt BAA skal større volumer kunne leses som bygninger sammensatt av mindre volumer. Det er planlagt 3 bygninger som til sammen inneholder ca. 9 fritidsboliger, 9 redskapslager/naust og 18 carporter.

I område for parkering, SPA1 er det åpnet for etablering av åpne carportløsninger. Disse kan kombineres med overdekte oppholdsplasser langs vannet.

Boligområdet B1 i nord har en god orientering mot havna og mot sør, boenhetene kan med fordel få uteplasser og kaiområder langs vannet. Mot nord grenser området mot en skjæring som skjærer mot nabo og som sørger for at ny bebyggelse her vil få liten innvirkning på allerede etablerte boliger.

All bebyggelse skal gis en god arkitektonisk utforming.



Bilde 27: Illustrasjonsplan

6.3.1 Bebyggelsens utnyttelse

BYA varierer for de ulike områdene. BYA er satt i forhold til område avsatt i plan.

Følgende BYA er gjeldende:

BKB1: Maks BYA = 70%.

Detaljregulering for Reineholmen | Plan-id: 1860.201820

BKB2: Maks BYA = 70%.

BAA: Maks BYA = 90%.

B1: Maks BYA = 55%.

I kommunedelplan for Ballstad er BYA= 55% tillatt grad av utnyttning for boligeiendommer som inngår i reguleringsplaner. Området B1 inngår i denne definisjonen, og har tilsvarende BYA.

I mulighetsstudien var det en intensjon at bebyggelse på Reineholmen skulle få urbane kvaliteter, for eksempel vha. utforming av uterom, tetthet blanding av funksjoner. De to områdene for bebyggelse på Reineholmen inneholder bygningstypologier som er vanligere i tettbygde strøk, og som typisk har en større tetthet, og dette gjenspeiles i utnyttelsesgraden. Byggegrense og snuareal for utrykningskjøretøy ivaretar den åpne plassen mellom bygningene.

Området BAA har en tett blanding av funksjoner, redskapslager til båter og carporter på bakkeplan og fritidsboliger i 2. etasje. Fritidsboligene har tilgang på øvrige fellesområder, som lekeplasser, kai-arealer, og friområder. Behov for private uteplasser kan løses som balkonger eller terrasser i tilknytning til bygningsvolumet. Parkering løses enten internt eller innenfor arealer avsatt til parkering.

Parkering løses hovedsakelig i dedikerte områder, SPA1 og SPA2, og det er lagt til rette for nok lekeareal/ friområder innenfor planområdet i forhold til estimert antall boliger.

Forhøyet utnyttingsgrad innenfor de tre enkeltområdene BKB1, BKB2 og BAA vurderes som hensiktsmessig og balansert i forhold til eksisterende, tilgrensende bebyggelse.

6.3.2 Bebyggelsens høyde

Byggehøyden varierer for de ulike områdene.

Følgende høyder er gjeldende:

BKB1 og BKB2: Maksimal mønehøyde er 17,5m over gjennomsnittlig planert terreng og inntil 4 etasjer med loftsetasje. Maksimal gesimshøyde er 12,5m over gjennomsnittlig planert terreng.

BAA: Maks. mønehøyde er 9m over gjennomsnittlig planert terreng og inntil 2 etasjer. Maksimal gesimshøyde er 7m over gjennomsnittlig planert terreng.

B1: Maks. mønehøgde er 10m over gjennomsnittlig planert terreng. Maksimal gesimshøyde er 8m over gjennomsnittlig planert terreng.

SPA1 (åpne carporter): Maksimal byggehøyde er 4,5m over gjennomsnittlig planert terreng.

For BBN, BNR og B1 tillates arker på tak. Maksimal gesimshøyde er som gjeldende maksimal mønehøgde innenfor området. Arker kan ikke utgjøre mer enn 55% av takflatens mønelengde.

Byggehøyde for bygningene langs fylkesveien og på felt B1 har høyder som harmonerer med eksisterende boliger i tilgrensende områder.

Byggehøyde ute på Reineholmen er høyere enn for omkringliggende boligbebyggelse, og høyere enn store deler av næringsbygningene langs havna. Siden Reineholmen ligger ute i vannet og løsrevet fra etablert bebyggelse, leses den tydeligere i relasjon til landskapssituasjonen, med den store vannflaten og de høye fjellene. Vi vurderer det som naturlig å jobbe med en annen skala her.

Illustrasjonen under viser høydemessig forhold til landskap og bebyggelse i Rekstrand-området. Bygningene på Reineholmen vil ha mønehøyde ca. likt med øverste boligene på Rekstrand.



Bilde 28: Fasadeoppriss fra mulighetsstudien.

6.3.3 Antall boliger, leilighetsfordeling

I mulighetsstudien ble det foreslått to hovedtyper boliger ute på Reineholmen. Den ene er et rekkehus og inneholder tre enheter. Den andre er en mer tradisjonell leilighetsbygning med to trappekjerner, og ca. 16 boenheter. Her er det foreslått en variasjon av leiligheter i ulike størrelser.

I felt BKB1 er det skissert ca. 19 boenheter. Av disse ca. 16 leiligheter og ca. 3 «townhouses».

I felt B1 er det skissert flermannsboliger med ca. 4 boenheter.

I felt BAA er det skissert ca. 9 fritidsboliger, fordelt på tre bygninger.

Størrelsen på tilgjengelig leke- og uteoppholdsareal og tilgjengelig parkeringsareal bestemmer maks antall boliger/ boligenheter i området.

I felt BKB2 er det åpnet for overnatting/ hotell. I mulighetsstudien ble det tegnet ca. 50 rom. Dette kan variere avhengig av valg av konsept og tilgjengelig parkeringsareal.

6.3.4 Byggegrense

Byggegrense framgår av plankartet. Der byggegrense ikke er vist faller denne sammen med formålsgrense.

Byggegrense langs fylkesvei er satt med avstand 15 m fra midtlinje vei.

Byggegrense på Reineholmen er satt for å ivareta den åpne plassen midt på holmen og begrense bygningenes utstrekning i ytterkant. Bygninger må plasseres utenfor grensen, men arealet innenfor kan brukes til funksjoner som naturlig hører inn under formålene. For BKB1 kan det for eksempel etableres lekeplass innenfor grensen. I område BKB2 er gjort en utvidelse mot sørøst for å muliggjøre bygging av sauna.

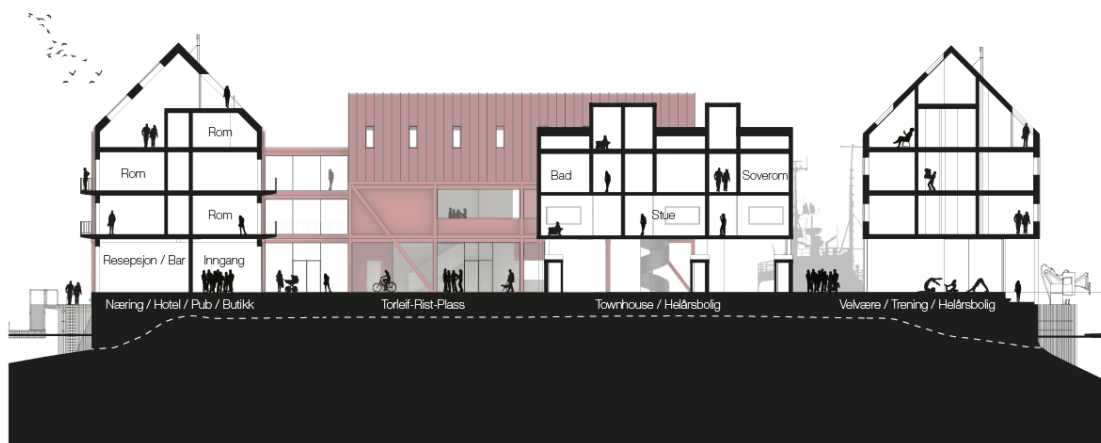
6.3.5 Boligmiljø/ bokvalitet

En blanding av det offentlige og private, som på Reineholmen, kan være med på å skape et levende og urbant miljø. For å ivareta de ulike brukerne er det gjort grep som skal sikre deres forskjellige behov. Plassering av bygningene og fordeling av funksjoner, både innvendig og utvendig er et av de viktigste grepene.

På holmen er boligene plassert mot sørvest og får derfor en sterk henvendelse utover mot havna. I mulighetsstudien er det tegnet inn balkonger som en form for «loggia» og takterrasser mot sørvest. Disse private uterommene vil få flott utsikt og gode solforhold. Holmens avstand til nabobebyggelse hindrer innsyn.

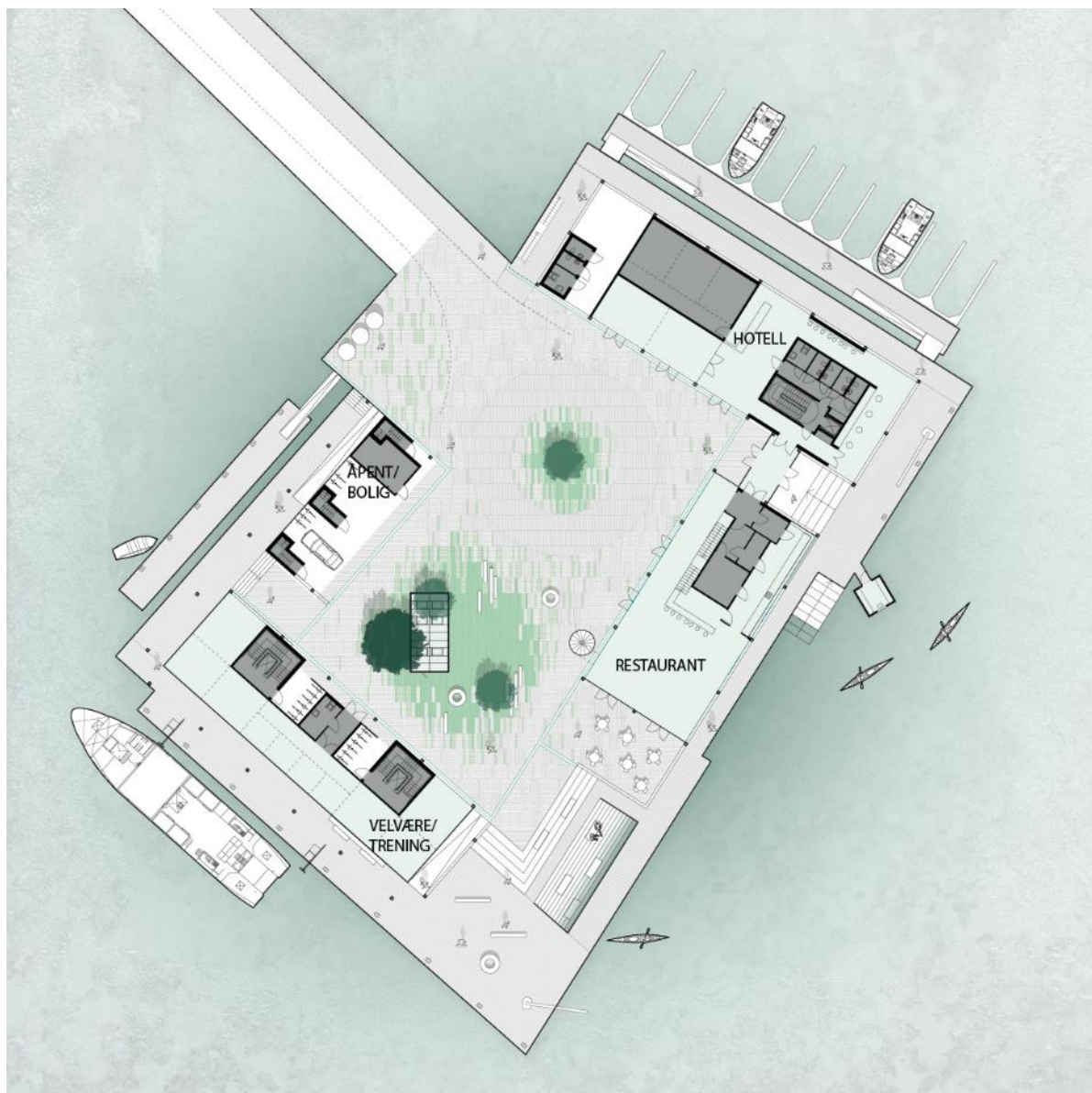


Bilde 29: Illustrasjon som viser en av leilighetene med loggia og flott utsikt over havna.



Konseptsnitt C-C 1-200

Bilde 30: Snitt fra mulighetssudien



Bilde 31: Plan, Reineholmen, 1. etasje. Fra mulighetsstudien.

I mulighetsstudien jobbet man mye med spørsmålet om hvordan man arbeider med ny arkitektur i en fiskeværssituasjon, som på Ballstad. Det er forsøkt å finne et formsvar som har sitt utspring i det maritime miljøet, men som fortsatt tydelig er samtidsarkitektur. Det er tatt med i bestemmelsene at tiltakene skal ha høy arkitektonisk og materialmessig kvalitet. Dette er i seg selv en vesentlig faktor når det gjelder bokvalitet.

Andre faktorer som vurderes under tema bokvalitet er blant annet trafiksikkerhet, parkering, uteoppholdsarealer og universell utforming. Disse er videre begrunnet under egne punkter, og vår vurdering er at disse er godt løste.

6.4 Adkomst og tilgjengelighet

Hele planområdet gjøres tilgjengelig via eksisterende avkjørsel fra FV818, men trafikkmengden vil øke betraktelig og avkjørselen må få utvidet bruk. Det skal etableres felles parkeringsplass, hvor en del av plassene vil være forbeholdt beboere, og en del for besøkende. Området, foruten boligområdet B1, skal være åpent for allmenheten.

6.5 Uteoppholdsareal

6.5.1 Turdrag

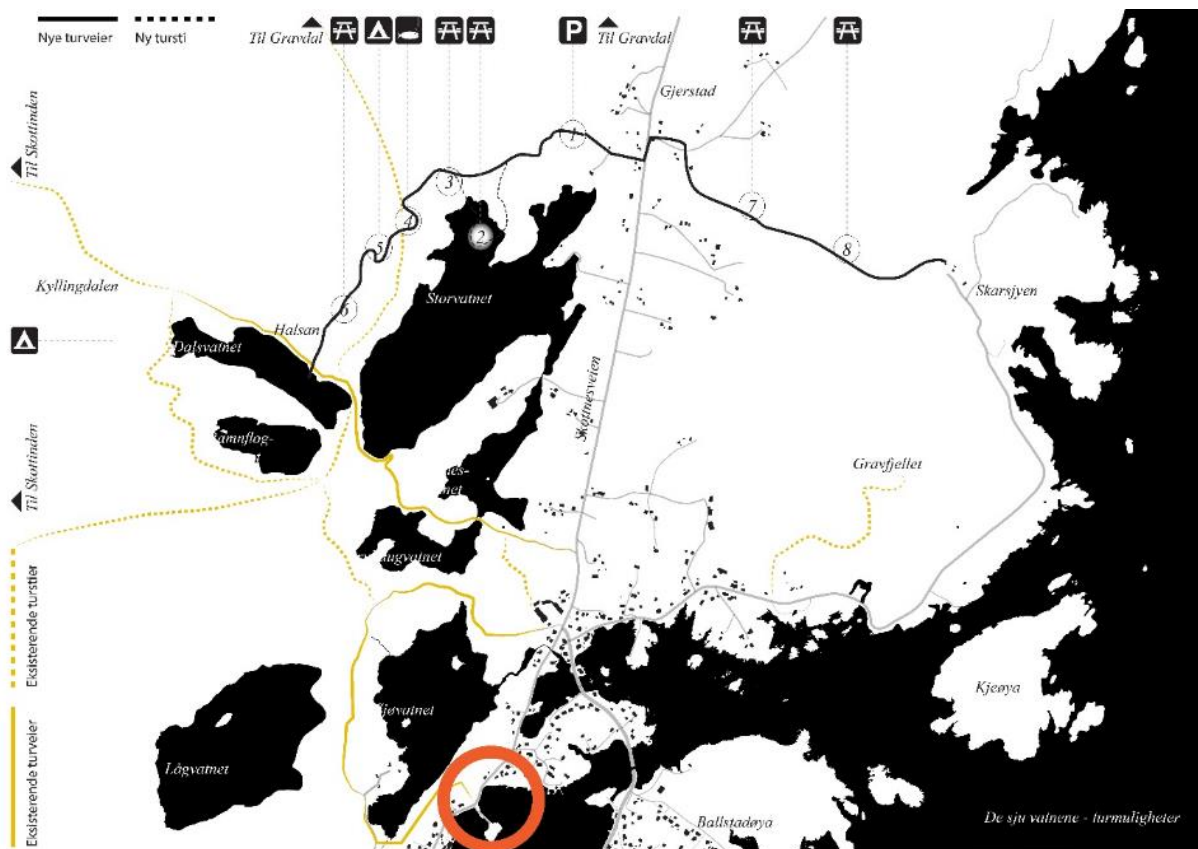
En av grunnene til at boliger på Ballstad er så ettertraktede er at tettstedet byr på en helt unik tilgang til naturen og ulike turmuligheter. Det finnes fjelltopper, lune daler og værharde holmer og nes i gangavstand fra alle boliger i området. Mange av turdragene er opparbeidet som kjerrevei, blant annet inn i Kyllingdalen, og man har nylig ferdigstilt turvei med universell utforming langs Storvatnet. Planområdet er lokalisert slik at man har nærmest umiddelbar tilgang til Reine, fra hvor man kan nå store deler av turløypene.



Bilde 32: Kort avstand til store friområder.

Det er tatt med i bestemmelsene at det skal etableres gangfelt på FV818 før det kan gis brukstillatelse til områdene B1, BKB1, BKB2 og BAA, og slik sikrer man en trygg tilgang til

frimrådene. Illustrasjonen over viser områdene som ligger i umiddelbar nærhet og kartet under viser turstiene og -løypene som kan nås fra dette området (stiplet linje over).



Bilde 33: Oversikt over turmuligheter i nærheten av planområdet (markert med rød sirkel).

6.5.2 Uteoppholdsareal

I planen er det etablert nok plass til å dekke kommunedelplanens krav om 25 m² lekeplass per boenhet. Beregning er gjort med utgangspunkt i mulighetsstudien og et antall på 23 boenheter, med totalt krav til lekeareal på 575 m². For beboere på Reineholmen og i område B1 vil dette gi svært god tilgang til både uberørt natur og til flere opparbeidede lekeplasser. Alle lekeplassene skal være solrike og ha en god utforming. De vil ha nærhet til vann og trafikkarealer, og det er tatt med i bestemmelsene at lekeplassene skal sikres mot farer som blant annet støy, trafikk og fall i sjø. For lekeplasser for små barn (1-7 år) bør det være mulig å avgrense området helt.

I tillegg til lekearealene innenfor området er det tilgang til store nærfriluftsområder på motsatt side av FV818. Ballstad skole ligger 0,7 km unna og her er det større ball-lekeplass, sykkelbane og lekeapparater.

Lekeplassene er jevnt fordelt i planområdet. Området BLK og lekearealet innenfor BKB1 har begge umiddelbar nærhet til boliger. For å bevege seg mellom dem må man krysse SV2 og SV3, og begge er interne veier. Det er tilrettelagt for at barn kan gå langs gangvei, SGG2, som

har rekkverk mot kai, SGG1 og videre på gangsti langs SPA2. Slik kan man unngå helt at barn må gå langs kai eller gjennom parkeringsplass for å komme til lekeplass.

Frrområdet GF1 og er plassert for enden av parkeringsplassen og er tenkt som naturområde med vegetasjon og tilrettelagte steder for opphold. Der det er mulig skal det være anledning for å komme ned til vannet, enten via slake skråninger eller som nedtrapping. For delfeltene BLK og GF1 skal det utarbeides en utomhusplan som skal godkjennes av kommunen før delområdene kan få brukstillatelse.

Øvrige uteoppholdsarealer inngår i områder for bebyggelse og kai. Det er planlagt en åpen og tilgjengelig kaifront langs mesteparten av sjøkanten, hvor det vil finnes mange muligheter for opphold. Den skjermede plassen ute på holmen gir le for vær og vind og byr på mange fine situasjoner utendørs.



Bilde 34: Illustrasjon av den sentrale plassen på Reineholmen.

6.6 Geoteknikk

Geoteknisk rapport gjøres ved søknad om rammetillatelse.

6.7 Universell utforming

Krav fastsatt i forskrift (TEK) skal gjelde for uteområder og adkomst til og i nybygg.

6.8 Teknisk infrastruktur

6.8.1 Vann og avløp (VA)

Det skal utarbeides egen VA-plan for området før det gis tillatelse til tiltak. Planen skal blant annet omfatte og beskrive opplegg for vannforsyning, avløp. Håndtering av overflatevann og eventuell nødvendig vurdering av kapasitet og uttak av vann for brannslukking.

Krav fastsatt i forskrift (TEK) skal gjelde for overvannshåndtering.

6.8.2 Energiforsyning og EL-nett

Energibehovet i planområdet vil sannsynligvis bli dekket med elektrisitet, men alternative energikilder skal vurderes. Ved etablering av mindre småskala energianlegg; solfangere, solpanel, varmepumpe mv, skal de tilpasses til og inngå i områdets og bygningenes arkitektoniske løsninger og ikke være til sjenanse for omgivelsene

I forbindelse med utbyggingen vil det mest sannsynlig bli behov for en ny nettstasjon. Det er satt av plass til denne på område BKB3, på landsiden og like ved fyllingen ut til Reineholmen. Formålet er plassert sentralt i området og med kortest mulig avstand til holmen.

6.8.3 Plan for avfallshåndtering

Avfallshåndtering vil bli løst innenfor delområdene. Eksakt plassering av utstyr for avfallshåndtering skal ved søknad om rammetillatelse vises i situasjonsplanen og skal være i tråd med kommunens renovasjonsforskrift.

Det skal tilrettelegges for adkomst for renovasjonsbil.

6.9 Trafikk og parkering

6.9.1 Parkering

Det er tilrettelagt for et effektivt og flerfunksjonelt parkeringsanlegg langs FV818, som frigjør plass til mer attraktive funksjoner i andre deler av områder. Parkeringsplassene på område SPA1 og SPA2 er svært sentralt plassert og er planlagt organisert langs to interne veier, som går parallelt med fylkesveien. En andel av parkeringsplassene vil tilrettelegges med carport-løsninger.

I reguleringsplanen er det plass til ca. 100 parkeringsplasser. 5% av totalt antall parkeringsplasser er universelt utformet, og av disse ligger minimum to ute på Reineholmen, nært hovedinnganger. Det skal settes av parkeringsplasser i henhold til reguleringsplanens bestemmelser. Krav til parkeringsplasser for offentlige funksjoner, som småbåthavn hotell og restaurant, er justert noe ned i forhold til kommunedelplanen, fordi sammensetningen av funksjoner tilsier ulik bruk gjennom året og døgnet. Til sammen gir dette behov for en mindre mengde parkeringsplasser.

Parkeringsplassene har en avstand til boliger og øvrige funksjoner på Reineholmen, minimum 100 m og maksimum 200 m. Alle som bruker parkeringsplassene (foruten HC-

parkering på holmen) må krysse fyllingen mellom holme og land. Gangveien som etableres her kan få levegg, tak eller en kombinasjon av de to. På den måten sørger man for at man kan komme seg over trygt og komfortabelt selv i dårlig vær.

6.9.2 Tilknytning til infrastruktur

Adkomst til planområdet planlegges fra fylkesvei 818, via eksisterende avkjørsel. Trafikkbelastningen vil økes og avkjørselen må få utvidet bruk. Avkjørsel er innregulert basert på prinsippene i håndbok N100.

6.9.3 Trafikkløsning

Det er regulert inn ny trasé for fylkesvei 818 (o_SV1). Denne veien har en ÅDT på 300 og fartsgrense 50 km/t. Den har dimensjoneringsklasse HØ2 og er innregulert basert på prinsippene i håndbok N100. Veien har en bredde på 6m og skulder på hver side med bredde 0,75m. Ny trasé er et resultat av at det samtidig skal innreguleres gang- og sykkelvei.

Gang- og sykkelvei (o_SGS1-3) er plassert på oversiden av fylkesveien, lik markert trasé i gjeldende kommunedelplan. Gang og sykkelvei har bredde 3m og 1,5m avstand til veiskulder. Det skal etableres trygt krysningspunkt som knytter planområdet til boligområdet og nærfriluftsområdet på Rekstrand, og til kommende gang- og sykkelvei. Det er knyttet rekkefølgebestemmelser til krysningspunktet.

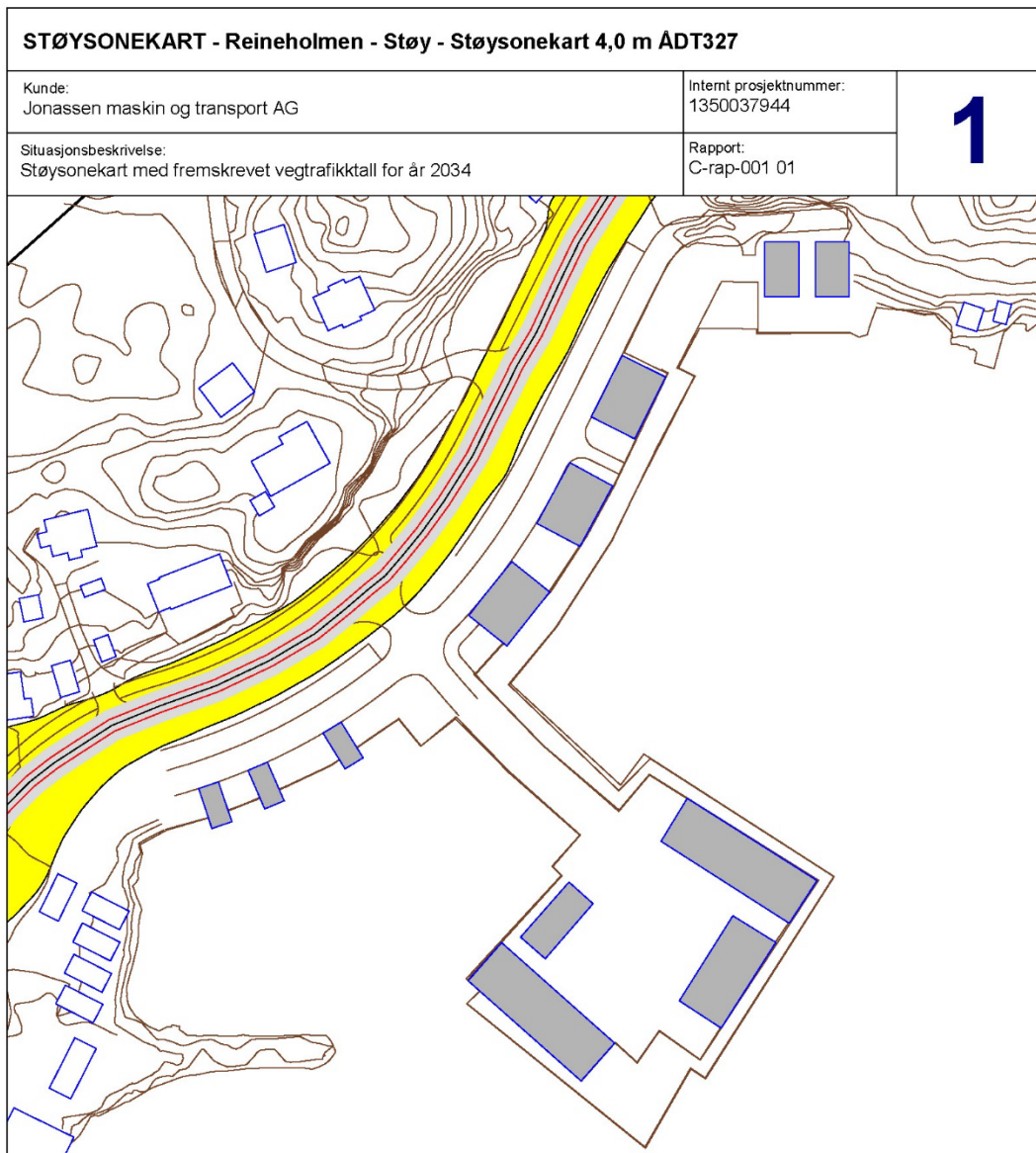
Internveien SV3 er dimensjonert som FV, med bredde 6 m og skulder 0,75 m. Denne veien skal blant annet sørge for adkomst for utrykningskjøretøy, og benyttes av busser i forbindelse med turistrelaterte funksjoner på Reineholmen. Dimensjonering er gjort med tanke på en situasjon hvor man har to møtende busser. Det er innregulert snusirkel med ytre radius 13m i område SV4. Innenfor denne skal det etableres oppstillingsplass for utrykningskjøretøy, med størrelse 7x12m. Oppstillingsplassen skal oppfylle krav som spesifisert av Lofoten Brannvesen.

Vei SV2 er også internvei og sikrer adkomst til parkeringsplasser på SPA2 og på område BNF. Veien gir også adkomst til boliger på B1. Veien har en bredde på 6,3 meter for å gi nok manøvreringsareal for parkerende biler.

Det er innregulert to interne gangveier, SGG1 og SGG2. Disse har en bredde på 2,5m. SGG2 er gangvei på fylling til Reineholmen og kan bli veldig værutsatt. Her bør det etableres levegg og/ eller takoverbygg, som gir ly for vær og vind. Det bør være fysisk skille mellom gangvei og vei og det skal være rekkverk mellom gangvei og kai.

Det skal etableres gangsti mellom SGG1 og BLK i område GN2, med plassering som vist i illustrasjonsplan.

6.10 Støy



Bilde 35: Støysonekart, ÅDT=327, høyde 4,0 m

Støysonekartet over er utarbeidet av Rambøll som del av støyfaglig vurdering av planforslaget, og inngår også i konsekvensutredningen.

Det er utarbeidet ett støysonekart basert på dagens trafikkmengde, fremskrevet til år 2034, med ÅDT=327, og ett basert på framtidig trafikkmengde med ÅDT=654.

Reineholmen ligger ikke i registrert støysone, og eventuelle mindre støykilder her vil enten være aktiviteter i havna, verft og fiskerirelatert næring, eller det vil være generert av aktiviteter på holmen.

Langs fylkesveien vil hovedkilden til støy komme fra trafikk langs veien. Områder langs FV ligger i gul støysone.

6.11 Rekkefølgebestemmelser

Det er innarbeidet rekkefølgebestemmelser tilknyttet følgende forhold:

- Teknisk infrastruktur, herunder VA-anlegg og krysningspunkt over FV818
- Leke- og uteoppholdsareal
- Gangvei
- Parkeringsplasser
- Grunnarbeid og kaianlegg
- Branntekniske løsninger

7 Virkninger

7.1 Overordnede planer

Planforslaget er i hovedsak i tråd med gjeldende kommunedelplan.

Omregulering fra næring til kombinasjon bolig/ næring og omregulering fra grøntstruktur til næring/ fritidsbolig vurderes ikke å ha noen negative konsekvenser. Omreguleringen tillater en fornuftig utnytting av planområdet, og legger til rette for attraktive boliger og arealer for forretningsvirksomhet.

7.2 Landskap



Bilde 36: Store deler av sjøkanten i havna består av fyllinger, også innenfor planområdet. Gul farge er fyllinger.

Som illustrasjonen over viser er terrenget i Ballstad havn i stor grad bearbeidet med fyllinger og lignende. En bearbeiding som illustrert i denne reguleringsplanen vil etter vår vurdering ikke være i kontrast til eksisterende bearbeiding av vannkant, men heller en bevist og

forbedret videreføring av denne. Det er stilt krav til utforming av fyllingskanter. Bebyggelsen slik den er planlagt, vil inngå i landskapssituasjonen på en god måte.

7.2.1 Fylling og mudring

Planforslaget utløser behov for fyllinger i vann og mudring, og innebærer derfor tilpassing av terrenget. Det meste av sjøkanten innenfor planområdet er allerede fyllingskanter og har i dag ingen stor estetisk verdi. Ved bearbeiding av terrenget skal det tas hensyn til at overgang til tilstøtende, eksisterende terreng blir utformet på en god og naturlig måte. I bestemmelsene er det også stilt krav til utformingen på fyllingskanter mot vann.

Fyllingsmasser kan hentes fra havbunn innenfor planområdet eller hentes utenfra.

Før mudring og utfylling i sjø kan igangsettes må det utarbeides en søknad om tillatelse, som skal behandles av forurensningsmyndighet, her Fylkesmannen i Nordland.

7.3 Stedets karakter

Planlagt bebyggelse skal tilpasses sine omgivelser i estetikk og skala.

Planforslaget er utformet slik at områdene langs fylkesveien har en skala og form som tilpasses tilgrensende, eksisterende boligområder. Bebyggelse på holmen er tilpasset eksisterende næringsbebyggelse langs havna og har karaktertrekk som er hentet fra tradisjonell sjøhusbebyggelse. Planlagt bebyggelse vil ikke endre områdets karakter i vesentlig grad. Planlagt bebyggelse vil få et moderne preg og skal gis en god utforming med høy arkitektonisk kvalitet og som reflekterer sin egen tid.



Bilde 37: Illustrasjon fra mulighetsstudien.

7.4 Bomiljø/ bokvalitet

For beboere på holmen vil prosjektet ha en høy bokvalitet. Bokvalitet er summen av flere temaer, og kort oppsummert vil disse være:

- En relativt tett bebyggelse, som flere andre steder på Ballstad
- Svært gode solforhold, god utsikt og lite innsyn
- Godt tilrettelagt parkering og god trafiksikkerhet
- Arkitektur og landskap med høy estetisk verdi
- Gode og varierte uteoppholdsarealer
- Universell utforming

For naboer og innbyggere ellers på Ballstad vil prosjektet, med sine tilbud og tilrettelagte uteområder, også representere høyere bokvalitet.

7.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. Tiltaket har derfor ingen innvirkning på kulturminner, kulturminnelovens § 9 vil imidlertid følges. Inntil sommeren 2018 stod det et bygg

7.6 Natur og miljø

Utbygging vurderes å være av liten negativ betydning i forhold til dette tema.

7.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Status for Reineholmen med tilgrensende områder på sjøsiden av FV818, ved utarbeiding av reguleringsplan, er at de har svært begrenset rekreasjonsbruksverdi. Planlagt utbygging innebærer et område som i mye større grad er tilrettelagt og attraktivt som rekreasjonsområde.

7.8 Uteområder

En blanding av ulike publikumsrettede funksjoner på bakkeplan på Reineholmen vil motvirke at boliger og overnattingsfunksjoner fører til at holmen oppleves som privat. Godt tilrettelagte og varierte uteområder innenfor planområdet vil ha en positiv virkning på nærområdet.

7.9 Trafikkforhold

Turproduksjon, biler

Nr	Funksjon	Antall	KVM	Personer pr antall/ kvm	Andel som medregnes	Faktor/ tur pr dag	Alle turer	Bilandel	Bilturer
1	Hotel - gjester	50			70%	3	105	70%	73,5
2	Konferanse - gjester	42			20%	2	16,8	80%	13,4*
3	Restaurant - gjester	56			40%	2	44,8	50%	22,4**
4	Ansatte	10			100%	2	20	80%	16
5	Varelevering - hotell		2000	1/190 kvm	100%	2	-	100%	21
6	Næring		300	8/100 kvm	100%	2	48	80%	38,4
7	Varelevering næring		300	1/190 kvm	100%	2	-	100%	3,2
8	Boliger	24		2,1	100%	1,3	-	-	65,5
9	Fritidsboliger	9		2,1	43%	1,3	-	-	10,6
10	Renovasjon	2			29%	2	-	100%	1,16
11	Småbåthavn	10			43%	2	8,6	80%	6,9
								Totalt:	272,1

* Utover hotellgjester

* Utover hotellgjester og konferansegjester

Økt trafikkmengde beregnes til en turproduksjon på 272 per døgn. Dagens ÅDT er vurdert til 300, og fremskrevet ÅDT for 2034 til 327. For beregning av framtidig trafiksituasjon legges turproduksjon for Reineholmen til fremskrevet ÅDT for FV818: $272+327=599$. Endringen tilsvarer en dobling av dagens trafikkmengde.

Alternativet vil skape mer biltrafikk langs strekningen, både personbil buss, og delvis tyngre kjøretøy knyttet til naust og renovasjon. Boliger og næring vil gi flere myke trafikanter. Det er innregulert framtidig trasé for gang og sykkelvei gjennom planområdet, men det er ikke knyttet rekkefølgebestemmelser til denne.

Avbøtende tiltak:

- Det vil gå interne veier/ stier innenfor planområdet, langs FV818.
- Det skal etableres interne gangveier, og det er knyttet rekkefølgebestemmelser til disse.
- Det skal etableres trygt krysningspunkt over FV818, og det er knyttet rekkefølgebestemmelser til dette.
- Boliger innenfor B1, får delt avkjørsel med Reineholmen.
- Når det gjøres vedtak om g-/s-vei er alle løsninger i planområdet tilrettelagt for det.

7.10 Støy

Ved utarbeiding av støyutredningen i desember 2019 var det kun gjennomført en grov trafikkmengdeberegning for fremtidig situasjon, og det ble derfor også laget et støysonekart basert på verdier som er dobbelt så høye som dagens situasjon, fremskrevet til 2034, dvs. $\text{ÅDT} = 2 \times 327 = 654$. Mer nøyaktige beregninger er gjennomførte i ettertid, og de viser en forventet økning i ÅDT på 272 for Reineholmen alene. Til sammen gir fremtidig situasjon på Reineholmen og fremskrevne verdier for FV818 en ÅDT på 599, dvs. en del lavere enn verdien som er brukt for å produsere støysonekart med dobbel trafikkbelastning.

Resultater

- Støysonekartet på 4 meters høyde viser at fasadene til boliger vil ligge i hvit støysone.
- Støysonekartet på 4 meters høyde viser at de nordvestvendte fasadene til fritidsboligene vil ligge i gul støysone.
- Støysonekartet på 1,5 meters høyde viser at lekeplassene og uteoppholdsarealer på Reineholmen vil ligge i hvit støysone.
- Støysonekartet på 1,5 meters høyde viser at noe av friområde GF1 vil ligge innenfor gul støysone.
- Iht. beregningsresultatene må det gjøres avbøtende tiltak på fritidsboliger som ligger langs FV818.

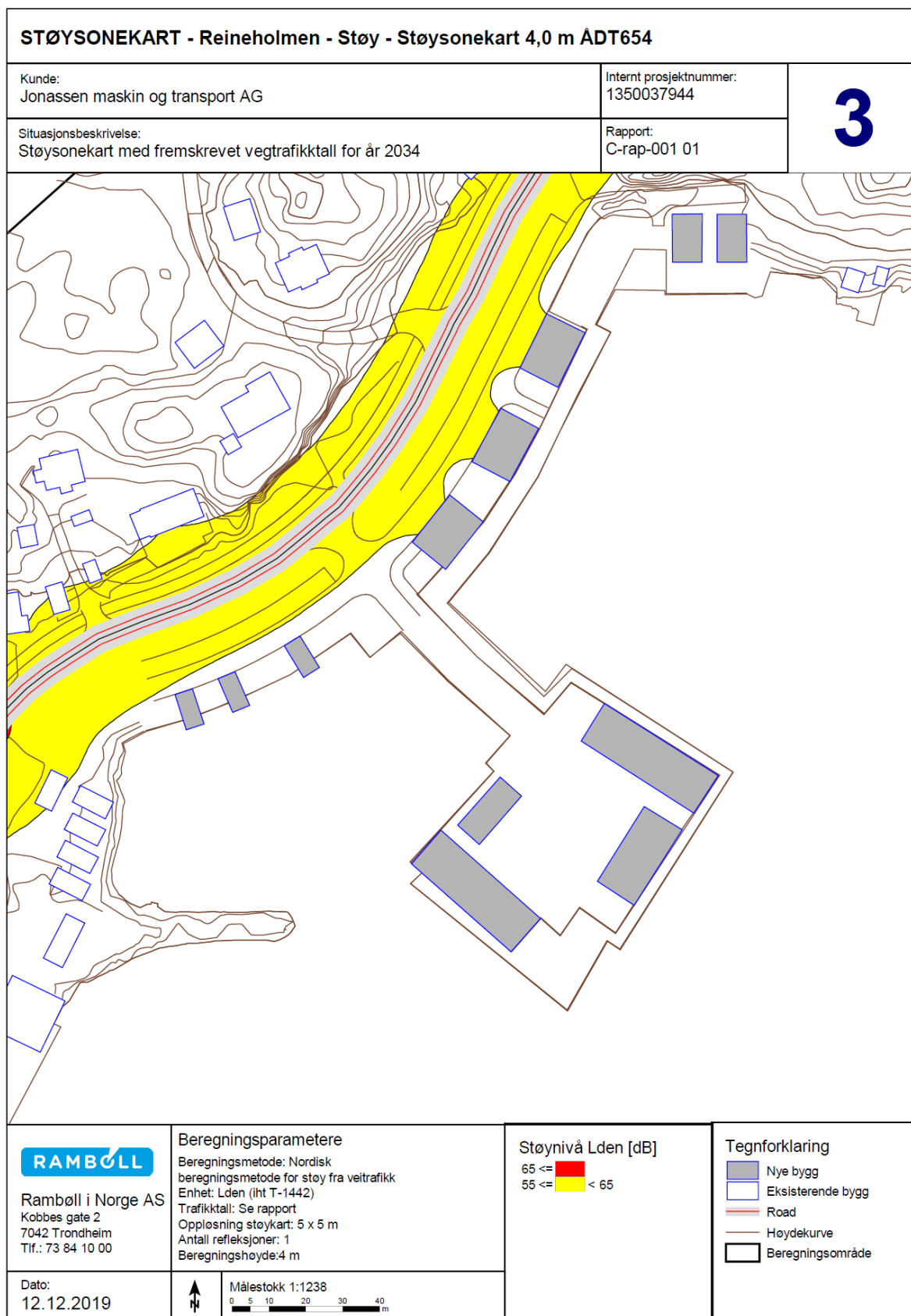
Bygninger og uteplasser på Reineholmen, i boligområde B1 og lekeplass BLK er ikke berørte, men fritidsboligene i område BAA får fasader mot FV818 som ligger i gul støysone. Fritidsboligene vil få en stille side mot sjøen og har tilgang til uteoppholdsareal som ligger utenfor støysonen. Rom med støyfølsom bruk kan ikke ha fasade som er utsatt for støynivå over 55dB uten at det blir gjennomført støytiltak, og dette er sikret i bestemmelsene.

Lekeplasser skal sikres mot støy, og for de arealer som ligger innenfor gul sone i støysonekart skal det gjøres avbøtende tiltak, som støyskjerm eller lignende. For friområdet GF1 stilles ikke krav om avbøtende tiltak, med mindre det skal etableres lekearealer innenfor området.

Dersom det oppleves et høyt støynivå fra vegtrafikk på lekeplassen etter ferdigstillelse, anbefales det å utføre lydmålinger for å kartlegge det reelle støynivået på lekeplassen. På grunnlag av måleresultatene kan det ved behov dimensjoneres støyskjermingstiltak.

Avbøtende tiltak mot støy er tatt med i bestemmelsene på følgende måte:

- 2.2.1 f) For bebyggelse innenfor gul støysone skal det foreligge støyfaglig utredning ved søknad om rammetillatelse.
- 3.1.9 / 3.2.8 / 3.3.7 / 3.4.7 Rom med støyfølsom bruk kan ikke ha fasade som er utsatt for støynivå over 55dB uten at det blir gjennomført støytiltak og sikret tilfredsstillende ventilasjon.
- 3.6.8 Lekeplasser skal ikke ha støybelastning over angitt grenseverdi for uteoppholdsareal i T-1442, Lden 55 dB (vei). Lekeplasser innenfor gul støysone skal ha støyskjerming.



Bilde 38: Støysonekart basert på framtidig trafikk situasjon.

7.11 Barns interesser

Det vil bli opparbeidet kvalitativt gode lekeplasser som del av planlagte utbygging. Sikkerhet i tilknytning til kai og trafikk er i varetatt i plan og bestemmelser.

Det ligger store friområder med kort avstand til planområdet.

Det er utarbeidet konsekvensutredning for tema «barn og unge», og konklusjon kan leses under punkt 7.17.1.

7.12 Sosial infrastruktur

Etablering av planlagt bebyggelse vil føre til større behov for barnehageplasser og flere elever på Ballstad skole. Avstand til barne- og ungdomsskolen er ca. 0,7 km. Det ligger en familiebarnehage på Rekstrand, ca 0,2 km unna, med begrenset kapasitet, og to barnehager på Ballstadøya.

7.13 Universell tilgjengelighet

Planen anses som positiv ettersom planområdet i dag ikke er tilrettelagt eller tilgjengelig for mennesker med funksjonsnedsettelse. Bygninger skal tilrettelegges i henhold til forskrift (TEK). Allmenferdsel og oppgradering av uteområdet vil gjøre området lettere tilgjengelig.

7.14 Teknisk infrastruktur

Tilknytning til VA-nett og EL-nett vurderes ikke å være problematisk.

7.15 Økonomiske konsekvenser for kommunen.

Planlagt utbygging vil medføre økte inntekter for Vestvågøy kommune. Reiselivet er et satsingsområde i kommunens samfunnsplan, og planlagt utbygging på Reineholmen vil skape flere arbeidsplasser og større aktivitet.

7.16 Konsekvenser for næringsinteresser

På Ballstad er det et behov for flere liggeplasser for fiskebåtene, spesielt flytekaier. Innenfor planområdet er det lagt til rette for mange nye kaimetere og åpnet for flytekaier.

Redskapslagrene i område BAA er skreddersydde for fremmedfiskerne.

Områdene på Reineholmen gir rom for utvikling av turistnæringen, både med tanke på overnatting og konferanse, men også ulike varianter av opplevelsesbasert turisme.

Utbyggingen vil ha positive ringvirkninger for lokale næringsinteresser.

7.17 Avveininger av virkninger

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort ovenfor vil planforslaget etter forslagsstillers vurdering i liten grad medføre negative konsekvenser.

7.17.1 Konsekvensutredning - konklusjon

Begge alternativene innebærer etablering av nye funksjoner og virksomheter innenfor planområdet, med tilhørende økning i trafikk og påvirkning på sitt nærområde. Alternativ 1 – planforslaget tilrettelegger for en større utbygging i flere deler av området, men inneholder også mange forbedrende tiltak. 0-alternativet er begrenset i størrelse, siden byggbart formål kun finnes på selve Reineholmen, og vil i mindre grad inneholde forbedrende tiltak.

Begge alternativene vil påvirkes positivt av etablering av gang- og sykkelvei langs FV818, men effekten av denne er ikke regnet med i vurdering av konsekvenser, siden det ikke foreløpig er gjort vedtak om bygging.

Oppsummerende tabell:

Tema	0-Alternativ	Alternativ 1 - Planforslag
Bomiljø og trivsel	+	+++
Egnede lekeplasser	0	+++
Tilgjengelighet til nærfriluftsområder	0	+
Trafikksikkerhet generelt og trygg skolevei spesielt	-	-
Tilgjengelighet til skole, barnehage og kultur/ aktivitetstilbud	0	0
Kriminalitetsforebygging	+	++

Det vurderes slik at alternativ 1 – planforslaget får store positive konsekvenser innen «bomiljø og trivsel», «egnete lekeplasser» og «kriminalitetsforebygging» i tillegg til liten positiv konsekvens for «tilgjengelighet til nærfriluftsområder». Ved full utbygging gir alternativet en fordobling i trafikk til planområdet, men planforslaget inneholder også en rekke tiltak som gir positiv effekt på trafikksikkerheten. Trygg skolevei er det viktigste undertemaet, og her er det foreslått avbøtende tiltak i form av vedtak som sikrer skolebarna langs FV818 gratis skoleskyss (hele året for trinn 1.-4. og på vinteren for trinn 5.-7.), inntil det gjennomføres trafikksikringstiltak som etablering av gang og sykkelvei eller senkning av fartsgrensen.

I sum vurderes alternativ 1 – planforslag, å få middels til stor positiv konsekvens for planområdet, og middels positiv konsekvens utenfor dette.

0-alternativet vil også føre til mer trafikk til og fra Reineholmen, uten at det gjennomføres noen trafikkforbedrende tiltak. Reineholmen fremstår i dag på en slik måte at den har en negativ påvirkning på bomiljø og trivsel og på kriminalitetsforebygging. Enhver form for nyetablering på holmen vil ha en positiv effekt, men denne vil være svært avhengig av type virksomhet og utstrekning av denne.

I sum vurderes 0-alternativet å få liten positiv konsekvens for planområdet, og ha begrenset konsekvens utenfor dette.

Det vurderes slik at alternativ 1 – planalternativet, vil få en større positiv konsekvens for barn og unge enn 0-alternativet.

8 Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

8.1 Metode

ROS-analysen er utformet med utgangspunkt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps-veileder for samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2011), er tilpasset andre veiledere og maler og i tråd med kommunale angivelser av ROS-analyser i reguleringsplaner. Analysens omfang er tilpasset planforslagets innhold og kompleksitet, samtidig som den tilfredsstiller krav om risiko- og sårbarhetsanalyse gitt i Plan- og bygningslovens § 4-3

8.2 Matrise

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og å ha alvorlige til svært alvorlige virkninger krever tiltak. (Forslag til tiltak beskrives i høyre kolonne eller i egne avsnitt).

Hendelse/ situasjon		Relevant Ja/ Nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko Ja/ Nei	Kommentar
Natur-, klima og miljøforhold – Er området utsatt for eller kan tiltak i planen medføre risiko for:						
1	Masseras/ skred	Nei				
2	Snø/ isras	Nei				
3	Flomras	Nei				
4	Elveflom	Nei				
5	Tidevannsflom	Ja	Sannsynlig	Mindre alvorlig	Ja	Alle gulvhøyder og de fleste bakkenivåer innenfor planområdet etableres som nye og tilpasses krav til byggehøyde over havet.
6	Radongass	Ja	Sannsynlig	Ubetydelig	Nei	Sikret gj. TEK17
7	Vind	Ja	Sannsynlig	Mindre alvorlig	Ja	
8	Nedbør	Ja	Sannsynlig	Mindre alvorlig	Ja	
9	Sårbar fauna	Ja	Lite sannsynlig	Ubetydelig	Nei	
10	Sårbar flora	Nei				

Hendelse/ situasjon		Relevant Ja/ Nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko Ja/ Nei	Kommentar
11	Naturvern-områder	Nei				
12	Vassdrags-områder	Nei				
13	Forminner	Nei				
14	Kulturminner	Nei				Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner og ikke nyere tids kulturminner. SEFRAK-bygg som var på reineholmen ble revet.

Bygde omgivelser – Kan tiltak i planen få virkninger for:

15	Veg, bru, kollektiv-transport	Ja	Svært sannsynlig	Ubetydelig	Ja	Ny trasé for veg er tegnet inn i planen, for å lage rom for gang- og sykkelveg. Løsningen vil være en forbedring av dagens situasjon.
16	Havn, kaianlegg	Ja	Svært sannsynlig	Ubetydelig	Ja	Nytt kaianlegg langs store deler av vannkanten.
17	Sykehus, omsorgsinstitusjon	Nei				
18	Skole, barnehage	Nei				
19	Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy	Ja	Svært sannsynlig	Ubetydelig	Ja	Tilrettelagt for utrykningskjøretøy i plan.
20	Brannslukningsvann	Ja	Svært sannsynlig	Ubetydelig	Ja	Dokumenteres ved søknad om igangsettingstillatelse
21	Kraftforsyning	Ja	Lite sannsynlig	Ubetydelig	Nei	Det er begrenset kapasitet i

Hendelse/ situasjon		Relevant Ja/ Nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko Ja/ Nei	Kommentar
						området og det må etableres ny nettstasjon.
22	Vannforsyning	Ja	Lite sannsynlig	Ubetydelig	Nei	Kobles til kommunalt ledningsnett.
23	Forsvars-område	Nei				
24	Rekreasjons-områder	Ja	Lite sannsynlig	Ubetydelig	Nei	Eksisterende situasjon har ikke rekreasjonsområder. Det skal etableres nye friområder og lekeområder.

Forurensningskilder – Berøres planområdet av:

25	Akutt forurensning	Nei				
26	Permanent forurensning	Nei				
27	Støv og støy; industri	Nei				
28	Støv og støy; trafikk	Nei				
29	Støy; andre kilder	Nei				
30	Forurenset grunn	Nei				
31	Høyspentlinje	Nei				
32	Risikofyllt industri	Nei				
33	Avfalls-behandling	Nei				
34	Oljekatastrofe-område	Nei				

Forurensning – Medfører tiltak i planen:

35	Fare for akutt forurensning	Nei				
36	Støy og støv fra trafikk	Ja	Lite sannsynlig	Ubetydelig	Nei	
37	Støy og støv fra andre kilder	Ja	Lite sannsynlig	Ubetydelig	Nei	
38	Forurensning av sjø	Nei				

Hendelse/ situasjon		Relevant Ja/ Nei	Sannsynlig	Virkning	Risiko Ja/ Nei	Kommentar
39	Risikofyllt industri	Nei				
40	Transport – Er det risiko for:					
41	Ulykke med farlig gods	Nei				
42	Vær/ føreforhold begrenser tilgjengelighet	Nei				
43	Ulykke i av- og påkjørsler	Nei				
44	Ulykker med gående – syklende	Nei				
45	Ulykke ved anleggsgjenno mføring	Nei				

Andre forhold – Risiko knyttet til tiltak og omgivelser:

48	Fare for terror/ sabotasje	Nei				
49	Regulerte vannmagasin med usikker is/ varierende vannstand	Nei				
50	Fallfare ved naturlige terrengformasjoner samt gruver, sjakter o.l.	Nei				
51	Andre forhold	Nei				

Listen er ikke uttømmende.

8.3 Konklusjon

Analysen har identifisert 14 relevante hendelser som har betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen. Vurdering av disse kan leses i sin helhet i vedlegg 3.

Det er foreslått gjennomføring av avbøtende tiltak for flere av de identifiserte farer og uønskede hendelsene. Ved å gjennomføre de foreslåtte tiltakene vil risikonivået holdes uendret eller reduseres på en tilfredsstillende måte når planen skal gjennomføres. Gjennomføring av planforslaget innebærer at risikoen for uønskede hendelser stort sett reduseres i den permanente situasjonen.

8.3.1 Oppsummerende tabell

Virkning:	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
Svært sannsynlig	15, 16, 19, 20,			
Sannsynlig	7,	5, 6, 8,		
Mindre sannsynlig				
Lite sannsynlig	9, 21, 22, 24, 36, 37			

Emnetall etter tabellen over er satt inn i matrisen i samsvar med vurderingen under.

9 Innkomne innspill

Liste over innkomne merknader:

- Helge Haug, Nabo
- Sametinget
- Lofotkraft
- Avinor
- Tromsø museum – Universitet i Tromsø
- Statens Vegvesen, Region Nord
- Børge Iversen, Nabo
- Direktoratet for mineralforvaltning
- Nordland Fylkeskommune
- Fylkesmannen i Nordland (utsatt frist)
- Kystverket (mottatt etter fristens utløp)

9.1 Helge Haug, nabo

Utdrag fra innspill sendt 26.11.2018:

- a) Ser at "det planlegges opptil 4 etasjer + loftetasje". I tilfelle det blir slik vil holmen framstå som en mastadont i indre havn. Det bryter både med tidligere bebyggelse på holmen og det som ellers er av brygger på Ballstad, 2 etasjer + loftetasje. I tillegg regner jeg med at 1. etasjen, som skal brukes til næring, blir høyere enn det som har vært vanlig på gamle fiskebruk, sånn at det blir mer enn ei fordobling av eksisterende byggehøyde i havna.

Kommentar:

Byggehøyde ute på Reineholmen er planlagt som høyere enn for omkringliggende boligbebyggelse, og høyere enn store deler av næringsbygningene langs havna. Siden Reineholmen ligger ute i vannet og løsrevet fra etablert bebyggelse, vurderer vi det slik at det er mulig å etablere en større byggehøyde her.

- b) En såpass stor utbygging med både boliger og utleiedel vil føre til en betydelig økning i trafikkbelastninga i området, både av myke trafikanter og biler. Deler av veien, spesielt mot Skottnes er uoversiktlig og farlig og det bør gjøres noe med utbedring av veien, helst med fortau eller gang/sykkel-vei før det tillates ei større utbygging.

Kommentar:

Gang- og sykkelveg er innarbeidet og tilrettelagt for i planforslaget. Etablering av gang- og sykkelveg mellom Skottnes og Ballstadlandet er imidlertid et stort tiltak som innebærer justering av veitrasé og som vil få konsekvenser for tilgrensede eiendommer langs hele strekningen. Planlegging og etablering av gang- og sykkelveg bør derfor skje på overordnet nivå og i kommunal regi, for eksempel gjennom pågående arbeid med områderegulering for

Ballstad Havn, som inneholder strekningen i sin helhet. Det finnes allerede behov for gang- og sykkelveg langs strekningen, og en utbygging av Reineholmen er ikke alene en utløsende faktor.

9.2 Sametinget

Utdrag fra innspill sendt 29.11.2018:

- a) 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 tiltaket.

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.

Kommentar:

Tatt til orientering.

9.3 Lofotkraft

Utdrag fra innspill sendt 03.12.18:

- a) Det er meget begrenset kapasitet til området og vi ser at det kommer til å bli økt effektbehov i forbindelse med utbyggingen. Dette vil trolig medføre behov for en ny nettstasjon. Om denne må plasseres ute på holmen eller kan plasseres på landsiden av moloen, er usikkert. Forhåpentligvis er det tilstrekkelig å plassere denne på land. Lofotkraft ber om at det settes av plass til nettstasjon innenfor reguleringsområdet. Området må være minimum på kote 4.

Kommentar:

Det er satt av areal til nettstasjon midt i planområdet og med ca 50 m avstand til Reineholmen. Området har kotehøyde ca. 3.7 m. Etter telefonsamtale med Lofotkraft 14.02.19 er det lagt til grunn at nettstasjon kan etableres på sokkel for å veie opp for manglende høyde.

- b) Tiltakshaver bør ta kontakt med Lofotkraft på et tidlig tidspunkt for avklaring av tekniske løsninger og kostnader.

Kommentar:

Tatt til orientering.

9.4 Avinor

Utdrag fra innspill sendt 04.12.2018:

- a) Videre ligger hele planområdet innenfor innflygingsflaten til bane 02, som er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen (ENLK-P-08) for Leknes lufthavn (...) Restriksjonshøyden over planområdet ligger på kote 255 – 264 meter over havet (moh). Siden terreng høyden innenfor planområdet ligger på kote 0 – 8 moh, vil ikke de planlagte tiltakene og bruk av byggekraner til oppføring av dem komme i konflikt med innflygingsflaten (hinderflate).

Kommentar:

Tatt til orientering.

- b) Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:
<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>

Kommentar:

Tatt til orientering.

9.5 Tromsø Museum – Universitetet i Tromsø

Utdrag fra innspill sendt 12.12.2018:

- a) Vi viser til varsel om detaljregulering av Reineholmen hvor det skal bygges næring og helårsbolig. Etter kulturminnelovens § 14 er Tromsø Museum rette myndighet for forvaltning av kulturminner under vann i Nord-Norge nord for Rana kommune. Etter en kulturminnefaglig vurdering av tiltaket anser vi at det er liten konflikt med eventuelle kulturminner under vann og har derfor ingen merknader til søknaden.

Vi minner tiltakshaver om aktsomhetsplikten og skulle det under arbeid komme frem automatisk fredete kulturminner eller andre spor av kulturhistorisk betydning, må arbeidet stanses omgående og melding sendes Tromsø Museum jfr. Kulturminneloven § 8, 2. ledd. Denne meldeplikten må formidles videre til de som skal utføre arbeidet.

Kommentar:

Tatt til orientering.

9.6 Statens Vegvesen, Region Nord

Utdrag av innspill sendt 12.12.2018:

- a) Formålet med reguleringen er å legge til rette for en kombinasjon av næring og helårsbolig på Reineholmen, med parkering og næring langs fylkesveg 818. Vi gjør oppmerksom på at del av det varslede planområdet overlapper med reguleringsplan for Rekstad plan-ID: 199903.

Kommentar:

Overlapp med reguleringsplan for Rekstrand er et ønske fra Vestvågøy kommune. Årsaken er at områder i gjeldende plan for Rekstrand ikke er i overenstemmelse med eksisterende veitrasé.

- b) På aktuelle strekning er fartsgrensen 50 km/t og årsdøgntrafikken (ÅDT) er på ca. 2200. Det er dimensjoneringsklasse HØ2 (Håndbok N100) og utbedring som vil gjelde for planarbeidet. Opplisting av håndbøker i dette innspillet er ikke uttømmende.

Kommentar:

Tatt til orientering.

- c) I plansammenheng er det viktig at trafikkarealene som vegbredder, byggegrenser, siktsoner med mer fremgår av planen og er målsatt eller beskrevet i bestemmelsene. Fylkesveg 818 må reguleres som samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur hhv. kjøreveg, evt. kollektivholdeplass og fortau, og annen veggrunn. Formålsgrensen mellom samferdselsanlegg og øvrige arealer skal følge eksisterende eiendomsgrenser, men med minimum avstand til skulderkant veg på 3 meter. Dette for å sikre arealbehov i tilknytning til snøopplag, grøfting og annet vegvedlikehold. I den grad at eiendomsgrensen ikke tar med seg tilhørende skjæringstopp eller fyllingsfot, må formålsgrensen utvides til å omfatte også dette arealet +1 meter. I områder hvor grunn- og terrengforholdene er særlig vanskelige og usikre, gis det regulerte trafikkområdet bredde utover standard grenseverdier. Generell byggegrense langs fylkesvegen er 50 meter. Vi foreslår at byggegrensen ikke reguleres nærmere en 15m fra midtlinje veg.

Kommentar:

Planen er utarbeidet i henhold til ovennevnte krav. Eiendomsgrenser har ikke vært justert i forbindelse med tidligere omlegging av veibanen og korresponderer ikke med veikant eller vannkant. For deler av strekningen er det derfor ikke mulig å la formålsgrensen mellom samferdselsanlegg og øvrige arealer følge eiendomsgrenser.

- d) Det er viktig å avsette tilstrekkelig trafikkareal til gode adkomstveger 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. Avkjørsler skal reguleres og opparbeides i henhold til vegnormal N100 (Veg og gateutforming) og V121 (Geometrisk utforming av veg- og gatekryss).

Parkeringsanlegg må planlegges utenfor vegareal og sikres tilstrekkelig manøvreringsareal. Dette for å hindre rygging ut i fylkesvegen ved inn- og utkjøring. Ved planlegging av parkering må det også legges til rette for sykkelparkering. Opparbeidelser av disse bør legges inn i rekkefølgebestemmelsene.

Kommentar:

Innspill er tatt med i utforming av plan og bestemmelser.

- e) Vi gjør oppmerksom på at det i kommuneplanens arealdel for Ballstad er medtatt framtidig gang- og sykkelvegløsning langs fv. 818. Siden fylkesvegen inngår i planområdet må dette reguleres inn. Tilrettelegging for myke trafikanter og kollektiv må ivaretas i planen og det må knyttes rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanen for å sikre etablering av tiltak.

Kommentar:

Gang- og sykkelveg langs fv818 er tatt med i planen. Det er ikke etablert gang- og sykkelveg langs øvrige deler av strekningen av fv818 mellom Ballstad Skole på Skottnes og Ballstadlandet, og eventuell opparbeiding innenfor planområdet alene vil påvirke veitrasé og boligeiendommer utenfor planområdet. Utbygging, slik den er beskrevet i reguleringsplanen, utløser ikke alene krav til utbygging av gang- og sykkelveg langs strekningen. I rekkefølgebestemmelsene er det angitt at ny trasé for fylkesvei og for gang- og sykkelveg langs denne ikke må opparbeides før det blir gitt brukstillatelse.

- f) Det forutsettes at krav til universell utforming legges til grunn i planarbeidet og innarbeides i bestemmelsene. Det må videre legges inn i bestemmelsene at bygg skal lydisoleres ihht. Miljødepartementets rundskriv T-1442.

Kommentar:

Tatt til orientering.

9.7 Børge Iversen, Nabo

Utdrag av innspill sendt 13.12.2018:

- a) Når det gjelder vurderingen av konsekvensutredningen, så synes jeg det blir helt feil når vi som nærmeste naboer ble pålagt å fremskaffe konsekvensutredning i en tidlig fase av planarbeidet, med et betydelig mindre prosjekt enn dette. Synes det vil være helt på sin plass ut fra et rettferdighetsprinsipp, at også Jonassen Maskin og transport må utarbeide en konsekvensanalyse i denne saken.

Kommentar:

Det finnes arealer med bolig og fritidsbolig som avviker fra arealformål i overordnet plan. Etter en helhetlig vurdering er vår mening imidlertid at formålenes utstrekning og planforslagets forhold til eksisterende, tilgrensende arealer, og til tidligere arealbruk, av en slik karakter at det ikke bør utløse krav om å gjennomføre en konsekvensutredning.

Temaet er utredet under kapittel 2.9 Vurdering av reguleringsplanforslaget i forhold til Forskrift om Konsekvensutredning.

- b) Det er jo som kjent svært værhardt i området her, spesielt under NW, W, og sørvestlige vinderretning, med spesielle fallvinder, som kan komme langt over storm

styrke, og til dels bølger i indre havn som kan gjøre det vanskelig for mindre båter. Jeg vil med dette bemerke om at uten en fysisk beskyttelse mot SW, vil det være umulig å sikre en flytebrygge med små båter på vestsiden av holmen. Så her må det gjøres tiltak.

Kommentar:

Tatt til orientering.

- c) Vi har de senere år sett en betydelig større trafikk ned til Ballstadlandet i forbindelse med utbyggingen av hyttefelt og fritidsboliger på Gjermesøya. Ut fra et trafikksikkerhetsperspektiv, så mener vi at tida er overmoden for å få igangsatt planarbeid av gang og sykkelvei nedover mot Ballstadlandet.

Vi ser allerede nu en betydelig større aktivitet av persontrafikk og tungtransport, dette vil gjøre seg spesielt gjeldene i anleggstiden, og etter at dette anlegget står ferdig.

Kommentar:

Gang- og sykkelveg er innarbeidet og tilrettelagt for i planforslaget. Etablering av gang- og sykkelveg mellom Skottnes og Ballstadlandet er imidlertid et stort tiltak som innebærer justering av veitrasé og som vil få konsekvenser for tilgrensende eiendommer langs hele strekningen. Planlegging og etablering av gang- og sykkelveg bør derfor skje på overordnet nivå og i kommunal regi, for eksempel gjennom pågående arbeid med områderegulering for Ballstad Havn, som inneholder strekningen i sin helhet. Som nevnt i merknaden finnes det allerede behov for gang- og sykkelveg, og en utbygging av Reineholmen er derfor ikke alene en utløsende faktor.

Sikring av byggeplass og trafikk tilknyttet dette skal ivaretas på en god måte og i henhold til gjeldende regelverk.

9.8 Direktoratet for mineralforvaltning

Utdrag av innspill sendt 18.12.2018:

- a) DMF kan ikke se at det foreslåtte planområdet berører registrerte forekomster av mineralske ressurser eller masseuttak.

Hvis tiltaket medfører fylling i sjø anbefaler vi at det i planbeskrivelsen gjøres rede for hvor masser skal hentes fra, og oppfordrer til å ha et bevisst forhold til kvaliteten på massene. Masser med god kvalitet til utfyllingsformål.

DMF har ingen ytterligere merknader til varselet om oppstart.

Kommentar:

Tatt til orientering.

9.9 Nordland Fylkeskommune

Utdrag av innspill sendt 21.12.2018:

- a) Vi savner en vurdering av om konsekvensutredningen på overordnet plannivå er tilstrekkelig grunnlag for detaljreguleringsplan. Vi etterlyser også en nærmere beskrivelse av endringene sett i forhold til tidligere plan og virkningene av disse. Vi viser i denne sammenhengen til KU-forskriftens § 6b og opplyser samtidig om at nye boligområder som ikke er i tråd med overordnet plan alltid krever KU, jf. Vedlegg 1, pkr.25.

Kommentar:

Det finnes arealer med bolig og fritidsbolig som avviker fra arealformål i overordnet plan. Etter en helhetlig vurdering, er vår mening imidlertid at formålenes utstrekning og planforslagets forhold til eksisterende, tilgrensende arealer, og til tidligere arealbruk, av en slik karakter at det ikke bør utløse krav om å gjennomføre en konsekvensutredning.

Temaet er utredet under kapittel 2.9 Vurdering av reguleringsplanforslaget i forhold til Forskrift om Konsekvensutredning.

- b) Reineholmen har en svært synlig og sentral beliggenhet i Ballstad havn. Fylkeskommunen sier seg enig med Vestvågøy kommune, jf. Vedtak i Forvaltningsutvalg 23.10.2018, at det må legges stor vekt på at ny bebyggelse får en utforming som er tilpasset sine omgivelser og det maritime miljøet. Dette vil være i tråd med arealpolitisk retningslinje i Fylkesplan for Nordland, kap. 8.2 By- og tettstedsutvikling punkt d), som sier at:

«By- og stedsutvikling skal ivareta og bygge videre på viktige kulturhistoriske kvaliteter, stedets karakter og identitet.»

Kommentar:

Tatt til orientering.

9.10 Fylkesmannen i Nordland

Utdrag av innspill sendt 07.01.2019:

- a) Konsekvensutredning
Som det går fram av kartutsnittet nedenfor er Reineholmen lagt ut til næringsformål i overordna plan. I henhold til gjeldende forskrift om konsekvensutredninger er reguleringsplaner som omfatter nye områder til boligformål utredningspliktig, jf. [forskriftens § 6b](#) og pkt 25 i forskriftens [vedlegg I](#). Vi kan følgelig ikke slutte oss til kommunens konklusjon om at en regulering som angitt ikke er utredningspliktig, jf. omtalen i brev fra dere av 19.11.2018.

Vår vurdering av at utredningsplikt inntre som følge av disse oppfangskriteriene i forskriften medfører også at det, som grunnlag for videre utredning og planarbeid, skal foreligge et planprogram. Som det går fram av forskriftens § 15 skal planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn, normalt samtidig som varsel om oppstart, og med en høringsfrist på minst seks uker.

Det er kommunen som ansvarlig planmyndighet som avgjør om slik forskriftsmessig utredningsplikt inntre. Manglende oppfølging av utredningsplikt kan imidlertid medføre innsigelse fra overordna myndigheter, og kan også medføre at det på et seinere tidspunkt vil kunne stilles spørsmål ved gyldigheten av planen.

Kommentar:

Det finnes arealer med bolig og fritidsbolig som avviker fra arealformål i overordnet plan. Etter en helhetlig vurdering, er vår mening imidlertid at formålenes utstrekning og planforslagets forhold til eksisterende, tilgrensende arealer, og til tidligere arealbruk, av en slik karakter at det ikke bør utløse krav om å gjennomføre en konsekvensutredning.

I Vestvågøy kommunes vedtak om tillatelse til oppstart av planarbeid, datert 09.10.2018, er vurdering om krav til KU som følgende:

«Rådmannens vurdering er at tiltaket ikke vil utløse krav om konsekvensutredning. Tiltaket er i stor grad i tråd med gjeldende kommunedelplan Ballstad og store deler av området var tidligere forholdsvis tett bebygd.

Temaet er utredet under kapittel 2.9 Vurdering av reguleringsplanforslaget i forhold til Forskrift om Konsekvensutredning.

b) Barn og unge Generelt

Kombinasjon av næring og bolig fremstår i utgangspunktet som konfliktfylt i forhold til barn og unges oppvekstmiljø.

Hensynet til barn og unges oppvekstvilkår 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 bør reserveres til felles uteoppholds- og lekearealer. Vi viser for øvrig til forskriften og [veiledningen til denne](#).

Uavhengig av om utredningen skjer i henhold til et planprogram i henhold til gjeldende forskrift om konsekvensutredninger (jf. ovenfor), skal planens konsekvenser for barn og unge vurderes i det videre planarbeidet. Kravene til planleggingsprosessen og fysisk utforming i de rikspolitiske retningslinjene for barn og planlegging må oppfylles, og kommunen må også oppfylle sine forpliktelser i henhold til barnekonvensjonen. Vi viser til Kommunal- og moderniseringsdepartementets sider om [barn og unges interesser i planleggingen](#) for ytterligere veiledning.

Bestemmelsene

For å sikre tilgang til tilfredsstillende uteoppholdsarealer i nærmiljøet bør det gis bestemmelser om minste uteoppholdsareal pr boenhet, jf. [§ 5-6](#) i byggteknisk forskrift (TEK-17) og tilhørende veiledning [H-2300 - «Grad av utnytting»](#).

Kommentar:

Som del av planarbeidet har det vært fokus på å tilrettelegge området best mulig for barn og unge. De største undertemaene her er trafikksikkerhet, tilgang til trygge og gode lekearealer/ friområder og blanding av bolig med andre funksjoner. Løsninger og virkninger er dokumentert under egne punkter.

c) Støy

Støy fra næringsvirksomhet og havn i området kan få konsekvenser for lokalisering av boliger med tilhørende uteareal. Vi viser i denne sammenhengen til [T-1442/20162 "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging"](#), fastsatt av

Miljøverndepartementet 20.12.2016. Retningslinjen kommer bl.a. til anvendelse ved etablering av nye boliger ved eksisterende eller planlagt støykilde.

Gjeldende grenseverdier for gul sone går fram av kapittel 3 i T-1442/2016. Det bør fastsettes bestemmelser som sikrer at grenseverdiene for gul sone overholdes for boliger og uteoppholdsarealer.

Kommentar:

Reineholmen ligger ikke i registrert støysone, og støy her vil enten komme fra aktiviteter i havna, verft og fiskerirelatert næring, eller det vil være generert av aktiviteter på holmen. Man vil for eksempel kunne påregne noe støy knyttet til restaurant, uteoppholdsareal og trafikk til og fra Reineholmen.

Langs fylkesveien vil hovedkilden til støy komme fra trafikk langs veien. Det går en del tungtransport til og fra fiskebrukene nærmere Ballstadlande, og veien har en ÅDT på 2155. Områder langs FV ligger i gul støysone.

Avbøtende tiltak mot støy er tatt med i bestemmelsene på følgende måte:

- Ved søknad om rammetillatelse skal det legges ved dokumentasjon som godtgjør at støykravene er oppfylt.
- Rom med støyfølsom bruk kan ikke ha fasade som er utsatt for støynivå over 55dB uten at det blir gjennomført støytiltak og sikret tilfredsstillende ventilasjon.

Temaet er redegjort for under kapittel 6.10 Støy.

d) Eventuell utfylling eller mudring i sjø

Mudring og utfylling vil i de fleste tilfeller kreve tillatelse fra Fylkesmannen etter forurensningsloven.

I den grad det skal planlegges for mudring eller utfylling bør behovet for sedimentundersøkelser vurderes. Uavhengig av om slike undersøkelser er foretatt som grunnlag for reguleringsplan, vil dette være aktuelt som grunnlag for vår vurdering og behandling av ev. søknad om mudring / utfylling etter forurensningsloven.

Vi viser i denne sammenhengen til [veileder M350](#) om håndtering av sedimenter (jf. kap. 2).

Kommentar:

Tatt til orientering.

e) Videre planprosess

Som det går fram ovenfor bør det, slik vi ser det, utarbeides et planprogram som grunnlag for konsekvensutredning av lokalisering av område for bolig på areal som i overordna plan er lagt ut til næringsformål. I den grad kommunen velger å legge ut et planforslag på høring uten at det er gjennomført ei slik konsekvensutredning, bør kommunen samtidig særskilt begrunne dette. Vi viser her til forvaltningslovens krav til samtidig begrunnelse av vedtak, jf. lovens §§ 24 og 25.

Kommentar:

Tatt til orientering.

f) Digitaliserte plankart

Vi konstaterer som positivt at avgrensingen av planområdet er digitalt tilgjengelig, bl.a. i Nordlandsatlas.

Vi oppfordrer likevel for ordens skyld om 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](#)»).

Kommentar:

Tatt til orientering.

9.11 Kystverket, Nordland

Utdrag av innspill sendt 04.02.2019:

- a) Tiltaksområdet ligger innenfor området i Ballstad havn Kystverket har sterkest interesser. Vi ber likevel om å holdes orientert i den videre prosessen.

Vi anmoder om at Kystverkets installasjoner i området ivaretas i planprosessen.

Vi har per nå ingen ytterlige kommentarer til oversendte dokumenter.

Kommentar:

Tatt til orientering.

9.12 Norges vassdrags og energidirektorat (NVE)

Utdrag av innspill sendt 10.01.2019:

- a) God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom-erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggteknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Kommentar:

Tatt til orientering.

- b) Planområdet ligger utenfor aktsomhetsområder for skred i bratt terreng.

Planområdet ligger på bart fjell jf. løsmassekart. Det er svært lite sannsynlig at det er fare for kvikkleireskred i området, men løsmassene i området er kartlagt på et overordnet nivå (1:250 000).

Det kan derfor forekomme lokale variasjoner i området. Vi kan ikke se av planen at det er planlagt utfylling i sjø men hvis det skal fylles masser ut i sjøen bør grunnforholdene vurderes. Det er mulig at kommunen utfra tidligere utbygginger i området sitter med en mer detaljert kunnskap om grunnforhold også i sjø.

Kommentar:

Tatt til orientering. Grunnforhold er drøftet i kapittel 5.14.

- c) NVEs innspill

Vi kan ikke se at varslet planområde berører vassdrag, grunnvann, skredutsatte områder, herunder ustabile grunnforhold eller energianlegg. NVE har derfor ingen merknader til varsel om planoppstart og trenger ikke å få planen tilsendt i forbindelse med offentlig ettersyn.

For mer informasjon om NVEs behandling av arealplaner se www.nve.no/arealplan.

Kommentar:

Tatt til orientering.

9.13 Nordland Fylkeskommune

Innspill til varsel om endret planavgrensning – Detaljregulering – Reineholmen – Vestvågøy kommune

Utdrag av innspill sendt 14.01.2019:

Fylkeskommunen viser til vårt tidligere brev (21.12.18) og ber kommunen revurdere kravet om konsekvensutredninger og planprogram. Dette for å sikre en forsvarlig avklaring av arealbruken for området og at allmenne interesser og regional arealpolitikk ivaretas. Vi minner om at manglende utredning kan medføre at planen kommer i strid med vesentlige regionale interesser. Dette kan også medføre en saksbehandlingsfeil, som kan føre til at det stilles spørsmål ved planens gyldighet.

Kommentar:

Det er i januar 2020 gjennomført konsekvensutredning for tema «barn og unge», hvor det inngår trafikkberegning og støyutredning.

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.

Kommentar:

Tatt til orientering.

10 Avsluttende drøfting og anbefaling

Planforslaget er i hovedtrekk i tråd med kommunedelplan for Ballstad og vurderes å gi gode rammer for utnyttelse av planområdet. Planforslaget vurderes også å være et godt bidrag til tettstedet for øvrig da det vil være positivt for næringslivet, revitaliserer et område som lenge har ligget brakk, skaper attraktive og tilgjengelige uteområder og tilrettelegger for varierte og gode boliger.