

VESTVÅGØY KOMMUNE

KONSEKVENsutREDNING

LOFOTEN HANDELS PARK SØRVEST

DATO:	05.05.2020
PLANID:	1860 201815
FORSLAGSSTILLER:	LEKNESSLETTA AS
PLANMYNDIGHET	VESTVÅGØY KOMMUNE
UTARBEIDET AV:	BAS ARKITEKTER AS

Utarbeidet av: Trine Mathea Skjeltorp, BAS arkitekter
Kontrollert av: Karoline Bergdal, BAS arkitekter

Revisjonsliste		
Revisjon nr.	Dato	Utført av
1	03.03.2020	Trine Mathea Skjeltorp

Dokumenttype: Konsekvensutredning, som vedlegg til detaljregulering Lofoten handelspark sørvest.

INNHOUDSFORTEGNELSE

1	BAKGRUNN OG HENSIKT MED ARBEIDET	4
1.1	FORMÅLET MED DETALJREGULERINGSPLANEN	4
1.2	LOKALISERING OG AVGRENSNING AV PLANOMRÅDET	5
2	RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	7
2.1	STATLIGE FØRINGER	7
2.2	REGIONALE PLANER OG FØRINGER	7
2.3	KOMMUNALE PLANER OG FØRINGER	7
2.3.1	GJELDENE PLAN	7
2.3.2	PLAN UNDER RULLERING: AREALPLAN FOR VESTVÅGØY KOMMUNE	8
2.3.3	GJELDENE/TILLIGGENDE REGULERINGSPLANER	9
3	KONSEKVENsutredning	10
3.1	FORMÅLET MED KONSEKVENsutredningen	10
3.2	PROSESS OG METODE	10
3.3	OVERSIKT OVER TEMAER	11
4	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	12
5	ALTERNATIVER TIL PLANFORSLAGET	14
5.1	ALTERNATIV 0 (REFERANSEALTERNATIV)	14
5.2	PLANALTERNATIV 1	15
5.3	PLANALTERNATIV 2	16
6	KONSEKVENSER AV ALTERNATIVENE	17
6.1	TRAFIKKFORHOLD	17
6.1.1	FRA PLANPROGRAMMET: TRAFIKKFORHOLD	17
6.1.2	DAGENS SITUASJON: TRAFIKKFORHOLD	17
6.1.3	KONSEKVENSER AV PLANALTERNATIV 1	21
6.1.4	KONSEKVENSER AV PLANALTERNATIV 2	22
6.1.5	VURDERING AV 0-ALTERNATIVET	23
6.1.6	TOTALVURDERING: TRAFIKKFORHOLD	24
6.2	JORDVERN OG LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER	25
6.2.1	FRA PLANPROGRAMMET: JORDVERN OG LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER	25
6.2.2	DAGENS SITUASJON: JORDVERN OG LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER	25
6.2.3	KONSEKVENSER AV ALTERNATIV 1	30
6.2.4	KONSEKVENSER AV ALTERNATIV 2	30
6.2.5	VURDERING AV 0-ALTERNATIVET	33
6.2.6	TOTALVURDERING: JORDVERN OG LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER	33
6.3	STEDSUTVIKLING	34
6.3.1	FRA PLANPROGRAMMET: STEDSUTVIKLING	35
6.3.2	DAGENS SITUASJON: STEDSUTVIKLING	35
6.3.3	KONSEKVENSER AV PLANALTERNATIV 1 OG PLANALTERNATIV 2	36
6.3.4	VURDERING AV 0-ALTERNATIVET I FORHOLD TIL STEDSUTVIKLING	36
6.3.5	TOTALVURDERING: STEDSUTVIKLING	36
7	OPPSUMMERING	37
8	VEDLEGG	38
9	KILDER	38

1 BAKGRUNN OG HENSIKT MED ARBEIDET

Utredningene i konsekvensutredningen er utformet i tråd med det vedtatte planprogrammet fastsatt av Vestvågøy kommunestyre 25.06.2019 i henhold til forskrift om konsekvensutredninger av 01.07.2017. Vurderingene for denne planen er gjort av BAS arkitekter AS for Leknessletta AS.



Figur 1: Ortofoto over planområdet. Kartutsnitt hentet fra Vestvågøy kommunes kartklient.

1.1 FORMÅLET MED DETALJREGULERINGSPLANEN

COOP Norge ønsker i samarbeid med Bil I Nord å transformere og utvikle den sørvestre delen av Leknessletta til handel/næring. Planområdet er i dag i hovedsak dyrket mark. Planen omfatter gnr/bnr. 18/2024 og deler av 18/1, 18/9, 18/582 og vegareal 0/0/0.

Hovedintensjonen i planarbeidet er å tilrettelegge for utnyttelse av området til handel. Planen tilrettelegger for plasskrevende handel samt noe næring og en begrenset handel med utvalgsvarer/dagligvarer. I forbindelse med utvikling av handelsparken er det i reguleringsprosessen sett på trafikkløsninger både for gang- og sykkel, persontransport og varetransport.

1.2 LOKALISERING OG AVGRENSNING AV PLANOMRÅDET



Figur 2: Planområdets beliggenhet. Kartutsnitt hentet fra Vestvågøy kommunes kartklient.

Planområdet ligger på den sørvestre delen av Leknessletta, rett sør for Leknes sentrum. Planområdet er i dag hovedsakelig dyrket mark, men store deler av området er lagt ut til fremtidig forretning i gjeldende kommunedelplan Leknes-Gravdal, Vestvågøy kommune, vedtatt 4.5.2016. Planområdet er på 60,2 daa. Planområdet avgrenses i nordvest mot E10 og mot Sjøveien i vest. Mot øst legges planområdet inntil nylig vedtatt detaljreguleringsplan Lofoten Handelspark (Plan-ID 1860 2015 001)

Planområdet ble mot sørøst varslet slik at det muliggjorde en forlengelse av tverrveien fra Idrettsgata til Sjøveien. En forlengelse av denne veien ville gått over formål LNFR i gjeldende kommuneplan. Planinitiativ ble behandlet i planutvalget i Vestvågøy kommune 8. mai 2018 hvor følgende føring ble vedtatt gjeldende for det videre planarbeidet:

Det skal etableres ny kommunal vei som forlengelse av «Remaveien» sørøst i planområdet som tverrforbindelse fra Idrettsgata til Sjøveien, inklusive gang- og sykkelvei.¹

¹ Vestvågøy kommune, planutvalget (08.05.2018), Melding om vedtak - Planinitiativ detaljregulering Leknessletta II, dokID 1429523



Figur 3: Planområdets beliggenhet, varslet plangrense ved oppstart. . Kartutsnitthentet fra Vestvågøy kommunes kartklient.

2 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

Det skal i konsekvensutredningen redegjøres for planer, målsettinger og retningslinjer på nasjonalt nivå som er relevante for tiltaket, samt fylkeskommunale og kommunale planer og føringer og hvordan disse er hensyntatt.

2.1 STATLIGE FØRINGER

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Rikspolitiske retninger for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og T-1513 Barn og unge og planlegging etter PBL (under oppdatering våren 2018) (2012)
- N-100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen (2014)
- Naturmangfoldloven (2009)
- Nasjonal jordvernstrategi, vedtatt av Stortinget 08.12.2015

2.2 REGIONALE PLANER OG FØRINGER

- Regional planstrategi for Nordland 2016 – 2020, del 1 og 2
- Fylkesplan for Nordland 2013–2025, arealpolitiske retningslinjer
- Regional transportplan for Nordland 2018-2029
- Regional plan - Klimautfordringer i Nordland er under revisjon (og har vært ute på høring, per april)
- Strategisk plan for jordvern i Nordland 2016-2020 (vedtatt 12.04.2016)

2.3 KOMMUNALE PLANER OG FØRINGER

2.3.1 GJELDENDE PLAN

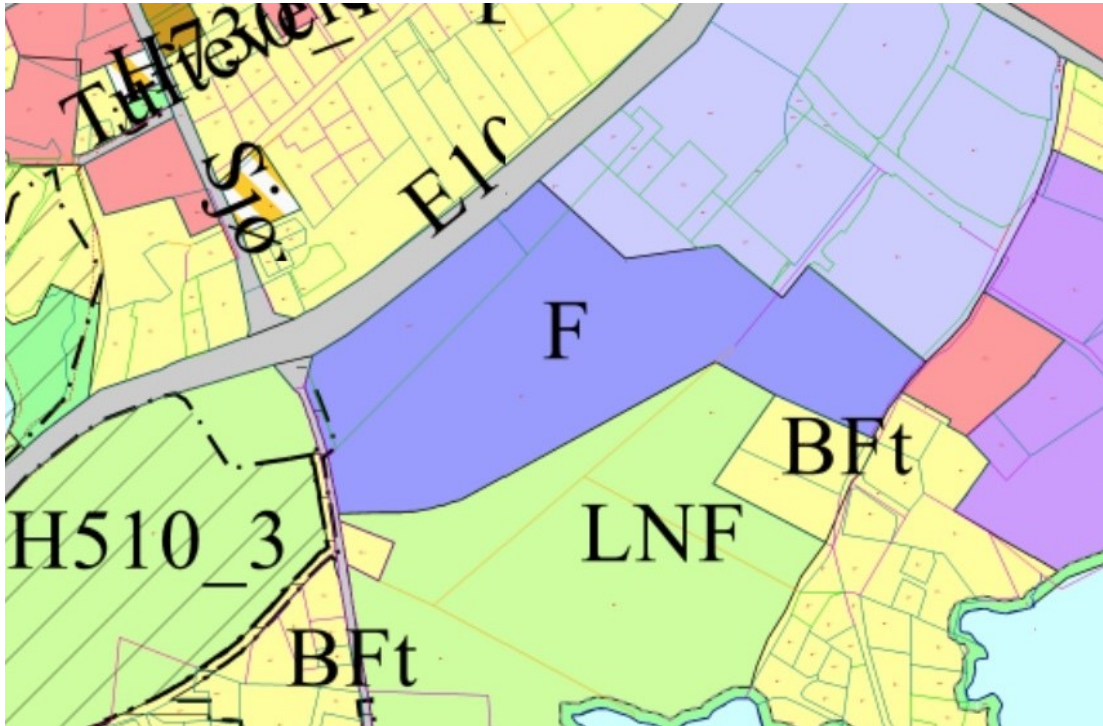
Vestvågøy kommune: Kommuneplanens arealdel 2008-2012, vedtatt 24.06.2008, korrigert 28.11.2013

Kommuneplanen er under revisjon, og ny arealplan er ute på høring i 2019. Ny arealplan vil erstatte både gjeldende arealplan samt kommunedelplan Leknes-Gravdal.

Vestvågøy kommune: Kommunedelplan for Leknes-Gravdal, vedtatt 24.5.2016.

I gjeldende kommunedelplan for Leknes-Gravdal (24.05.2016) er området fastsatt som handelsområde. Området er avsatt til formål forretning (framtidig). Av punkt 3 – planens hovedtrekk, fremgår det at nytt forretningsområde på Leknessletta skal *supplere sentrumsområdet med handel*, som ikke vil kunne gis plass innenfor definert sentrumsformål, og at dette området skal gis *høy utnyttelse*. Det påpekes i planen at det er stort behov for spesielt plasskrevende varer, som ikke får plass innenfor det definerte sentrumsområdet i Leknes. Området på Leknessletta er sentrumsnært, godt tilrettelagt med kollektiv- og gang- og sykkelvegtilbud, og området vil kunne ivareta behovet for denne typen forretningsvirksomhet for de neste 10 til 20 årene.

Det er under planprosessen kjent at det foreligger en innsigelse fra Nordland fylkeskommune til KDP Leknes/Gravdal. Det pågår arbeid for å finne en løsning på denne.



Figur 4: Utsnitt av plankart kommunedelplan for Leknes-Gravdal (Vedtatt 24.05.2016)

2.3.2 PLAN UNDER RULLERING: AREALPLAN FOR VESTVÅGØY KOMMUNE

Forslag til ny arealplan ble 1. gangs behandlet i kommunestyret 26.03.2019 og lå ute til høring og offentlig ettersyn frem til 3. juni 2019. Forslag til ny arealplan ble 2. gangsbehandlet i formannskapet den 18.09.2019 og sendt på ny høring og offentlig ettersyn 4. november 2019.

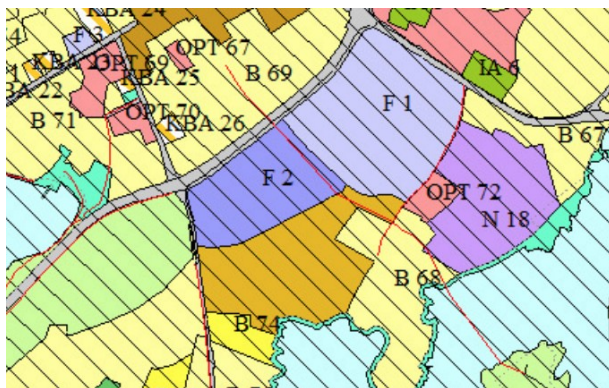
Nordland fylkeskommune omtalte i sitt innspill til førstegangs høring Leknessletta som et eget avsnitt. Fylkeskommunen har innsigelse til dette område i gjeldende kommunedelplan. Det påpekes her at det på Leknessletta er etablert handel innenfor området Lofoten Handelpark og at det i gjeldende kommunedelplan for Leknes-Gravdal (vedtatt 24.05.2016) er foreslått en utvidelse i sørvestre del, fulgt opp med et privat initiativ til detaljregulering. I planforslaget til ny kommuneplan er bestemmelsen som fastslår at dette skal være et handelsområde med plasskrevende varer og plasskrevende butikker, med BRA satt til 100%. Det er ikke gitt bestemmelser som begrenser byggehøyde, det er ikke fastsatt byggegrense. Nordland fylkeskommune fremmer innsigelse til *arealdisponeringen*, med bakgrunn i at tiltaket ikke imøtekommer innsigelse som ble fremmet til gjeldende arealplan. Den åpner for å etablere forretningsareal i et omfang som kommer i konflikt med regional planbestemmelse om etablering av kjøpesenter og arealdisponeringen er i strid med regional arealpolitikk og nasjonal politikk knyttet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging da omfanget av handel det tilrettelegges for ligger utenfor sentrum.

Fra planbestemmelser, 2. gangs behandling, 18.09.2019 foreslås følgende for område F-forretning:

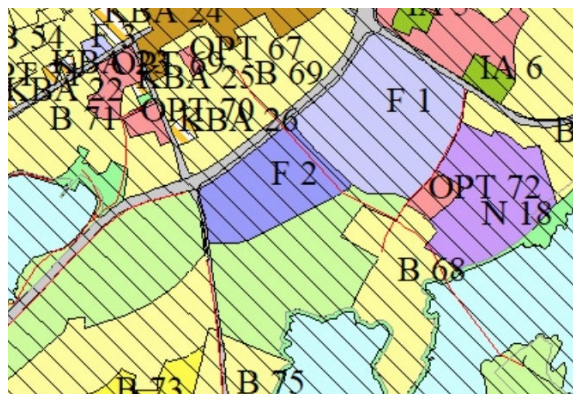
Områder avsatt til forretning skal benyttes til forretningsvirksomhet. Innenfor områder for forretningsformål skal det utarbeides reguleringsplan før det kan gis tillatelse til nye tiltak etter pbl. § 1-6. Reguleringskrav gjelder ikke for mindre utvidelse / endring av eksisterende godkjent virksomhet.

Følgende gjelder område F2-Lofoten handelpark sørvest:

Reguleringskrav. Reguleringsarbeid igangsatt (plan-ID 201815). Handelsområde for plasskrevende varer og plasskrevende butikker. Bruksareal maks. 25000 m² BRA. Krav til utredning av ny vei som binder sammen Idrettsgata og Sjøveien som adkomstvei.

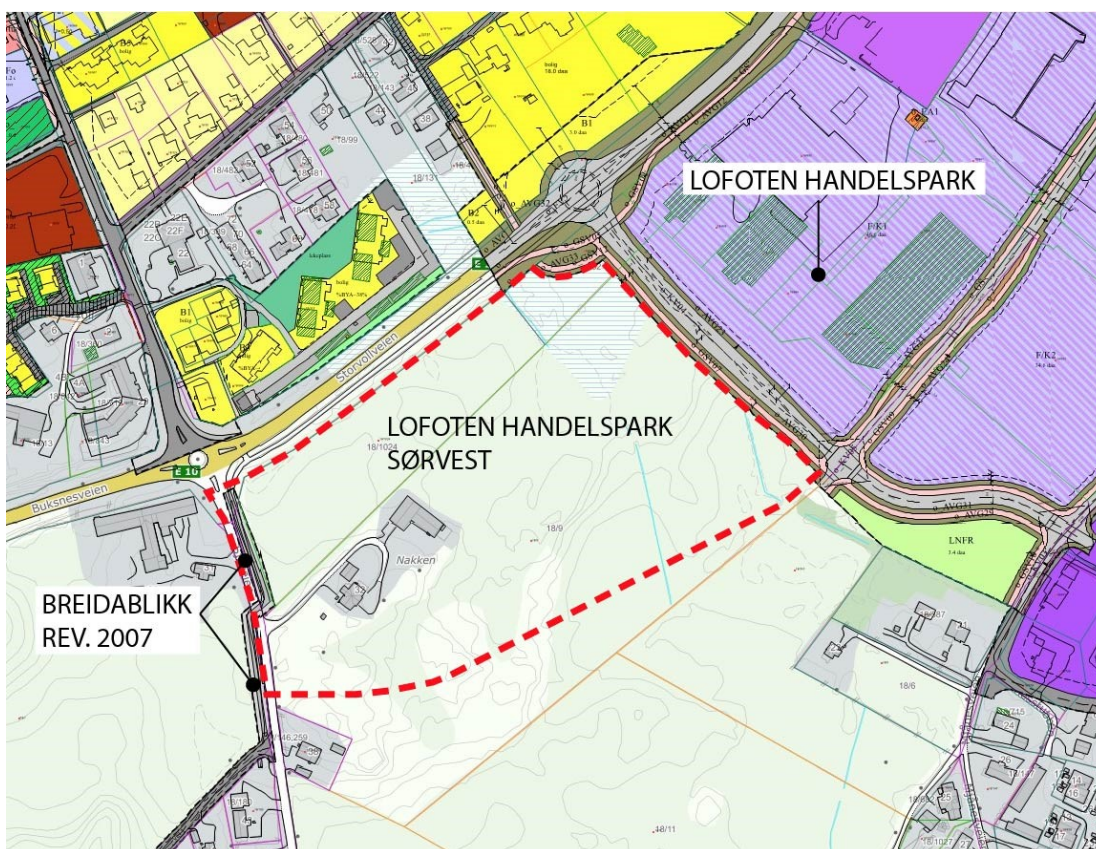


Figur 5: Utsnitt fra plankart til ny kommuneplan, fra første høring 13.05.2019. Denne planen er ikke vedtatt (per oktober 2019).



Figur 6: Utsnitt fra plankart til ny kommuneplan, fra andre høring 2019. Denne planen er ikke vedtatt (per oktober 2019).

2.3.3 GJELDENDE/TILLIGGENDE REGULERINGSPLANER



Figur 7: Kartutsnitt hentet fra Planinnsyn, Vestvågøy kommune. Tilliggende reguleringsplaner.

Den sørvestre delen av Leknessletta er uregulert.

Gang og sykkelsti langs Sjøveien (Bleidablikk revidert 2007 (Eldre reguleringsplan). 20.02.2007, planID 1860 200713) overlappes og erstattes varslet plangrense Lofoten handelspark sørvest.

3 KONSEKVENsutredning

3.1 FORMÅLET MED KONSEKVENsutredningen

Formålet med konsekvensutredningen er «å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer kan gjennomføres» (forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan og bygningsloven §1, 01.07.2017, sist endret 01.01.2019)

3.2 PROSESS OG METODE

En konsekvensanalyse er en analyse av sammenhengen mellom årsak og virkning, der tiltaket som skal analyseres er definert som årsak. Konsekvensanalysen tydeliggjør således prosjektets relevante virkninger, og er et viktig grunnlag for beslutning.

I forbindelse med varsel om oppstart ble det utarbeidet et planprogram fastsatt av Vestvågøy kommunestyre 25.06.2019 i henhold til Forskrift om konsekvensutredninger av 01.07.2017) Dette dokumentet synliggjør utredningsbehovet i konsekvensutredningen.

Det er gjort en vurdering av hvilke temaer som er relevante for en konsekvensutredning og hvilke temaer som kun belyses i planbeskrivelsen.

Konsekvensutredningen tar utgangspunkt i HB V712 kapittel 6 "ikke-prissatte konsekvenser": Håndboken er egentlig beregnet for vegprosjekter, men metode tilpasses prosjektet.

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om undersøkelsesområdet og vise hvordan ulike alternativer vil kunne påvirke forholdene for fagtemaene. Det gis en samlet vurdering av temaene som belyser virkningen av tiltaket. Oppsummeringen skal sammenfatte de mest sentrale verdiene og konsekvensene som er av størst betydning for området, samt eventuelle avbøtende tiltak som er av betydning for konsekvensgrad.

Temaene som skal konsekvensutredes vurderes etter punktene verdi – omfang – konsekvens, i tråd med håndbok V712 6.2:

- Verdi: hvor verdifullt området er sett opp mot hvert enkelt tema.
- Omfang: vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike temaene, og graden av denne endringen. Konsekvens, er en avveining av de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre.

3.3 OVERSIKT OVER TEMAER

De ulike tema er i samsvar med aktuelle problemstillinger og utredningsbehov i vedtatt planprogram. Listen over tema som skal utredes er som følger:

Fag- eller utredningstema	Hva skal utredes/undersøkes	Metode
Forhold til overordnede planer og mål.	Alle fag- og utredningstema vil vurderes i forhold til overordnede planer og mål.	Beskrivelse
Trafikkforhold	Hva er beste tilkoblingspunkt til Sjøveien? Hva er beste adkomst til handelsområdet? Hvordan skape en trygg situasjon der både myke trafikanter, persontransport og varetransport ivaretas? Trafikksituasjonen må utredes.	Det utarbeides en egen trafikkvurdering med anbefalinger for trafikk- og kommunikasjonsløsninger.
Jordvern og landbruk	Konsekvensene for landbruket ved omgjøring av landbruksareal til forretning/vei. Konsekvensene for området ved omgjøring fjerning av landbruksareal.	Utredes.
Stedsutvikling	Hva vil konsekvensene for Leknes sentrum ved etablering av nytt handelsområde på Leknessletta være?	Det skal utredes en oppdatert handelsanalyse for Leknes og konsekvensene for Leknes som helhet.

Utredningene tilpasses tiltakets omfang, og tilsvarer ikke nødvendigvis en omfattende rapport, men tilsvarer en redegjørelse av virkninger og avklaringer under det aktuelle tema.

4 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Planens intensjon er å videreutvikle Leknessletta som handelsområde og tilrettelegge for handel med større varegrupper, altså detaljhandel med varer som krever mye plass, og derfor er lite egnet plassert midt i Leknes sentrum, da store deler av verdifullt sentrumsareal beslaglegges. Handel med større varegrupper generer trafikk, både persontrafikk og tungtransport. Denne type trafikk bør ledes utenfor sentrumskjernen for å sikre et miljøvennlig og trygt sentrumsområde for alle trafikanter.

Planen tilrettelegger for handel i tråd med gjeldende kommunedelplan Leknes-Gravdal samt ny kommuneplan for Vestvågøy (under arbeid). Hoveddelen av planområdet er derfor regulert til formål forretninger. Det sikres i planens bestemmelser at det tilrettelegges for forretninger med store plassbehov, samtidig som det åpnes for en begrenset andel handel med utvalgsvarer og dagligvarer. Både krav til arkitektonisk kvalitet og utforming, maksimal fasadelengde og krav til beplantning både innenfor feltene og langs tverrveien sikrer en god utforming av det fremtidige handelsområdet

Det er ønskelig å legge til rette for bensinstasjon/vegserviceanlegg og ladestasjon for el-bil/veikro. Langs E10 reguleres derfor et felt med kombinert arealformål næring/forretning, slik at det kan åpnes for en noe mer fleksibel bruk av arealene langs E10. Hvilke underformål av arealformål næring som tillates er begrenset i planens bestemmelser.

I tråd med kjøpesenterbestemmelsen defineres tiltaket som kjøpesenter da det omfatter flere enheter med detaljhandel, herunder matvarer. Fylkesplan for Nordland 2013-2025 har en egen kjøpesenterbestemmelse pkt. 7.1 Denne åpner for etablering og utvidelse av kjøpesenter med større bruksareal enn 3000 m² i byer og tettsteder som har et handelsomland utover egen kommune. Leknes er definert som sistnevnte.

Fylkesplanens kapittel 7 (regional planbestemmelse for kjøpesenter) omfatter kun detaljhandel – det vil si handel med alle typer varer direkte til sluttbruker. Fylkesplanen skiller ikke mellom detaljhandel med plasskrevende varer og detaljhandel med andre varegrupper. Alle varegrupper er definert i standarden SN 2007 der de er gitt en NACE-kode. Detaljhandel finner vi innen NACE-kodene 45 og 47. Detaljhandel presiseres her som følgende:

Handel med plasskrevende varer:

Med Plasskrevende varer forstår vi her detaljhandel med varer som krever en del plass. Dette omfatter handel med kjøretøyer, verkstedvirksomhet, drivstoff, byggevarer, jernvarer, møbler, hvitevarer mv. Plasskrevende varer kan også kalles transportkrevende varer.

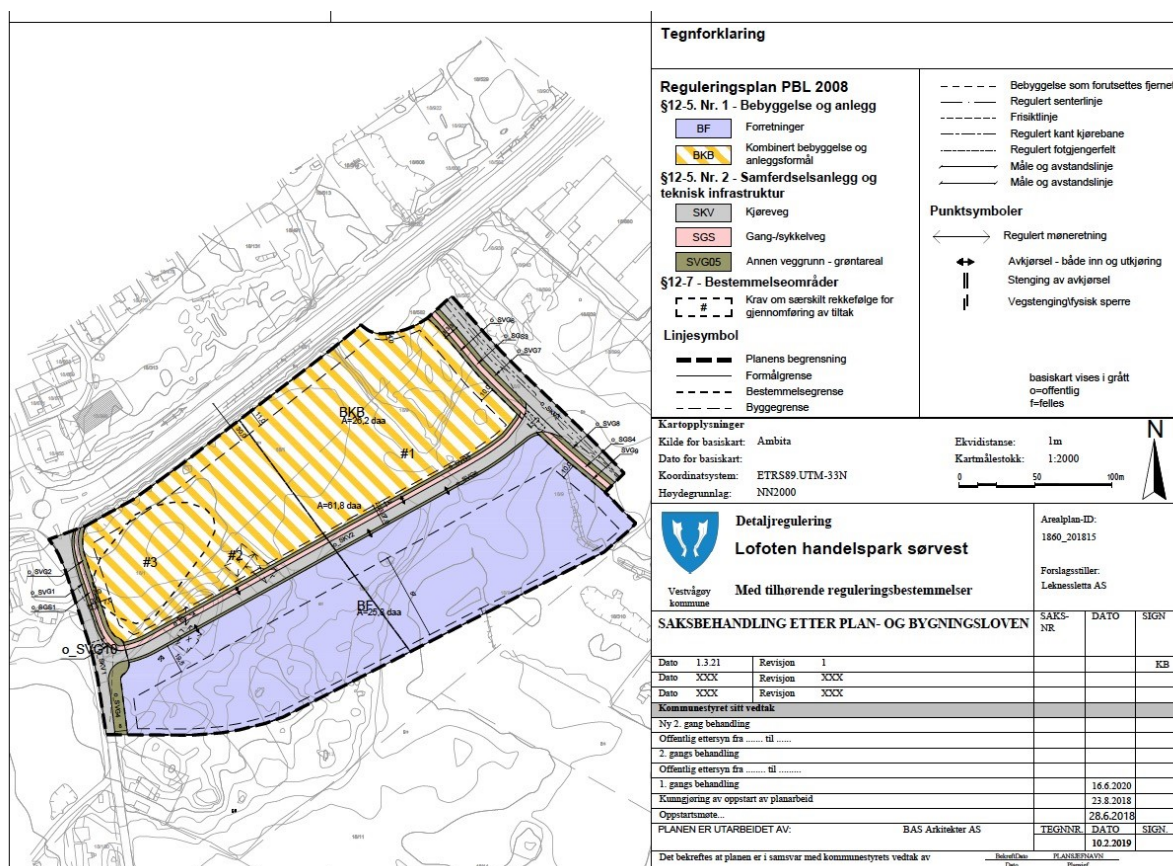
Handel med dagligvarer

Med dagligvarer forstår vi her detaljhandel med daglige forbruksvarer som mat, drikke, kioskvarer, renholdsartikler og andre husholdningsartikler.

Handel med utvalgsvarer

Med utvalgsvarer forstår vi her detaljhandel i spesialforretninger med klær, sko, fisk, nytelsesmidler, radio/TV, bøker og papir, musikk mv. Dette kalles også faghandel eller «Sentrumshandel»².

² Norconsult (07.11.2018): Samfunns- og handelsanalyse for Leknes. Lofoten handelspark sørvest. Leknessletta.



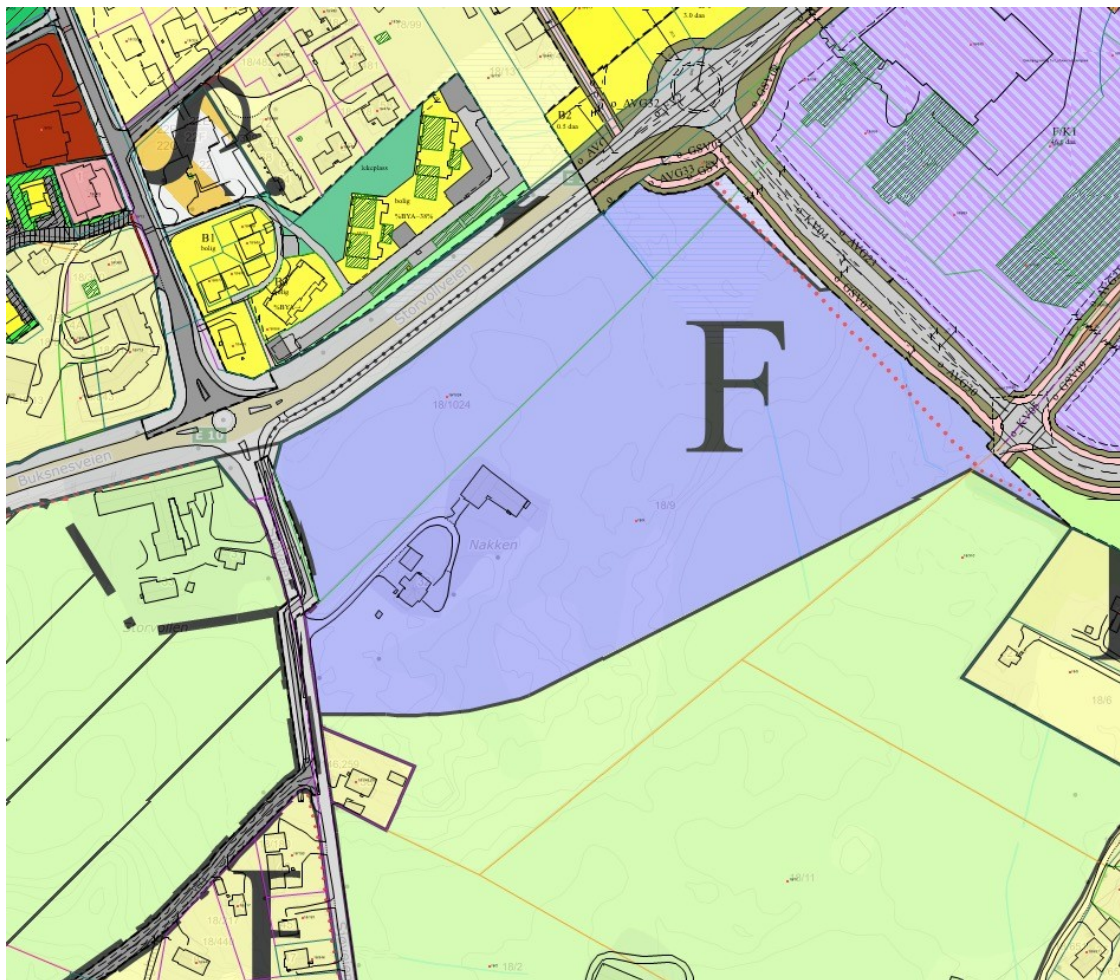
Figur 8: Plankart, Lofoten handelspark sørvest revider til 2. gangs behandling

5 ALTERNATIVER TIL PLANFORSLAGET

I henhold til forskrift om konsekvensutredning skal alltid 0-alternativet utredes. Forslagsstiller utreder to planalternativ: Planalternativ 1 og planalternativ 2.

0-alternativet:	Dagens situasjon videreføres.
Planalternativ 1:	Etablering av nytt handelsområde for Leknessletta AS.
Planalternativ 2:	Etablering av nytt handelsområde for Leknessletta AS samt regulering av tverrvei.

5.1 ALTERNATIV 0 (REFERANSEALTERNATIV)



Figur 9: 0-alternativet. Kartutsnitt hentet fra planinnsyn, Vestvågøy kommune, og viser arealplan med formål forretning og LNFR (KDP Leknes-Gravdal) samt tiliggende reguleringsplaner.

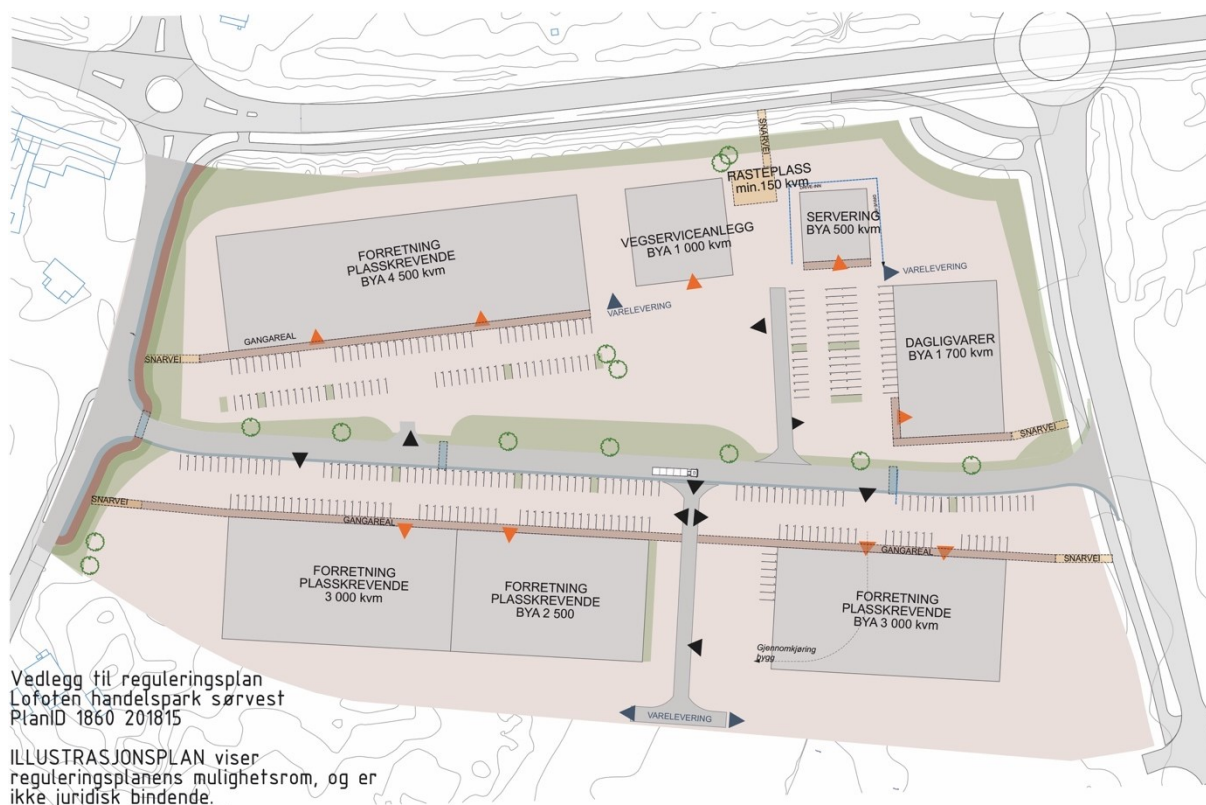
Konsekvensutredningen skal inneholde en beskrivelse av den nåværende situasjonen og en oversikt over hvordan miljøet antas å utvikles seg hvis planen eller tiltaket ikke gjennomføres. Dette kalles 0-alternativet. 0-alternativet viser en videreføring av dagens situasjon, og utgjør sammenlikningsgrunnlaget for planalternativet.

Sørvestre del av Leknessletta er i dag i hovedsak dyrket mark. I kommunedelplan Leknes-Gravdal er sørvestre del av Leknessletta gitt arealformål forretning, fremtidig (mot nord) og LNFR, nåværende

(mot sør). En videreføring av dagens situasjon betyr både videreføring av fremtidig formål forretninger samt videreføring av nåværende arealbruk: landbruk. Arealplan for Vestvågøy kommune er under rullering, og vil erstatte KDP Leknes-Gravdal, men legger opp til den samme feltinndelingen av Leknessletta.

Planområdet ligger tilleggende et forretningsområde med nylig vedtatt detaljreguleringsplan (Lofoten Handelspark). Tilleggende plan innregulerer ny rundkjøring med avkjøring til E10 samt en forlengelse av «Remaveien» på den nordre delen av Leknessletta.

5.2 PLANALTERNATIV 1

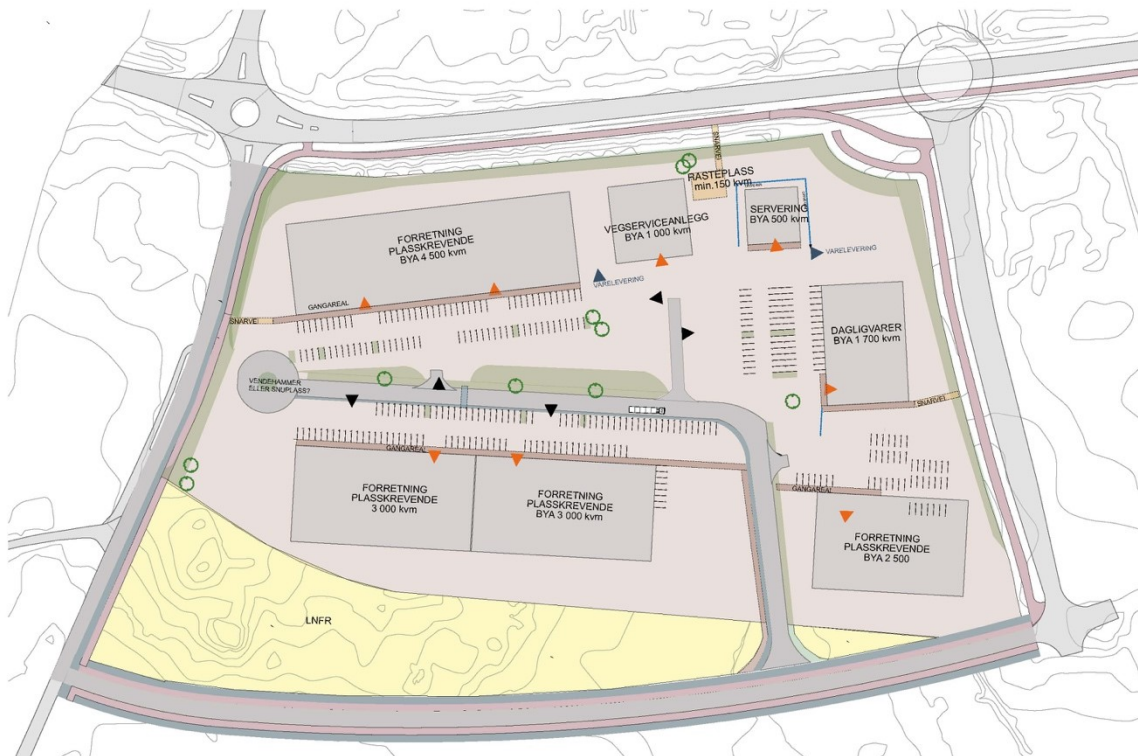


Figur 10: Planalternativ 1: Situasjonsplan - illustrasjon. Illustrasjonen viser reguleringsplanens mulighetsrom, innenfor arealformål forretning.

Planalternativ 1 er forslagsstillers alternativ. Leknessletta AS ønsker å etablere et nytt handelsområde for handel med plasskrevende varer med mulighet for matbutikk, bensinstasjon/vegserviceanlegg servering.

Dette innebærer at eksisterende bebyggelse (Gårdsbruket Nakken) må rives, og handels-/ næringsareal oppføres på areal i dag benyttet til landbruk. Dette arealet er markert med arealkategori Forretning, framtidig i kommunedelplan Leknes-Gravdal. Planalternativet vil også kunne medføre en oppgradering av eksisterende veisystem (Sjøveien) samt regulering av forlengelse av ny tverrforbindelse Idrettsgata-Sjøveien. Ny vei vil føres over område avsatt til LNFR i gjeldende arealplan. Da regulering av tverrforbindelse ikke vil være for handelsområdet tas dette ut av planen dersom kommunen frafaller dette kravet.

Planalternativet vil gi en løsning der fremtidig utnyttelsesgrad er lavere enn BYA=100 % og svare opp innsigelse til gjeldende kommunedelplan.



6 KONSEKVENSER AV ALTERNATIVENE

6.1 TRAFIKKFORHOLD

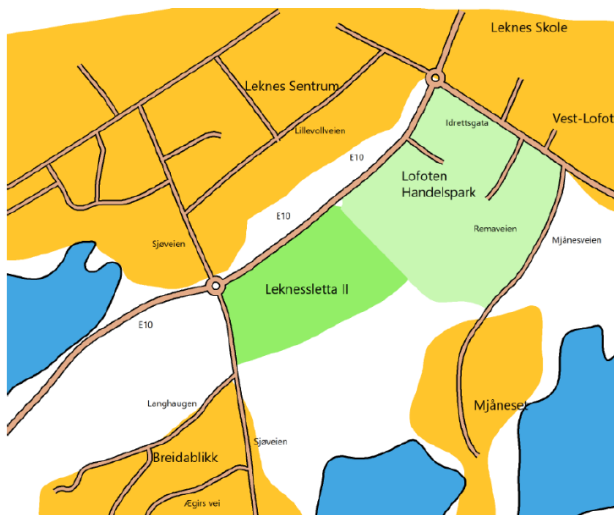
Norconsult har gjennomført en trafikkanalyse på oppdrag fra Leknessletta AS i forbindelse med planutarbeidelse. Området rundt Leknessletta er vurdert og analysert for en framtidig trafikksituasjon i 2030. Analysene er gjort for å vurdere hvilken påvirkning en eventuell utbygging av inntil 20000 m² handelsområde vil ha på trafikksituasjonen i området. Det er gjennomført kapasitetsberegninger for alle berørte kryss, og egne vurderinger i forhold til trafikksikkerhet, kollektivtrafikk og forhold for gående og syklende.⁴

Trafikkanalysen har tatt utgangspunkt i en skissert trafikkløsning for planområdet, og viser at planområdets trafikkløsning er ikke avhengig av en eventuell framtidig forlengelse av Remaveien. Analysen i sin helhet er vedlagt detaljregulering for Lofoten handelspark sørvest.

6.1.1 FRA PLANPROGRAMMET: TRAFIKKFORHOLD

Tema	Kommunikasjon, vei og veitekniske forhold/trafikksikkerhet
Problemstilling(er)	Hva er beste tilkoblingspunkt til Sjøveien? Hva er beste adkomst til handelsområdet? Hvordan skape en trygg situasjon der både myke trafikanter, persontransport og varetransport ivaretas? Trafikksituasjonen må utredes.

6.1.2 DAGENS SITUASJON: TRAFIKKFORHOLD



Figur 12: Skisse av dagens vegsystem i området.
(Trafikkanalyse, Norconsult, 2019)

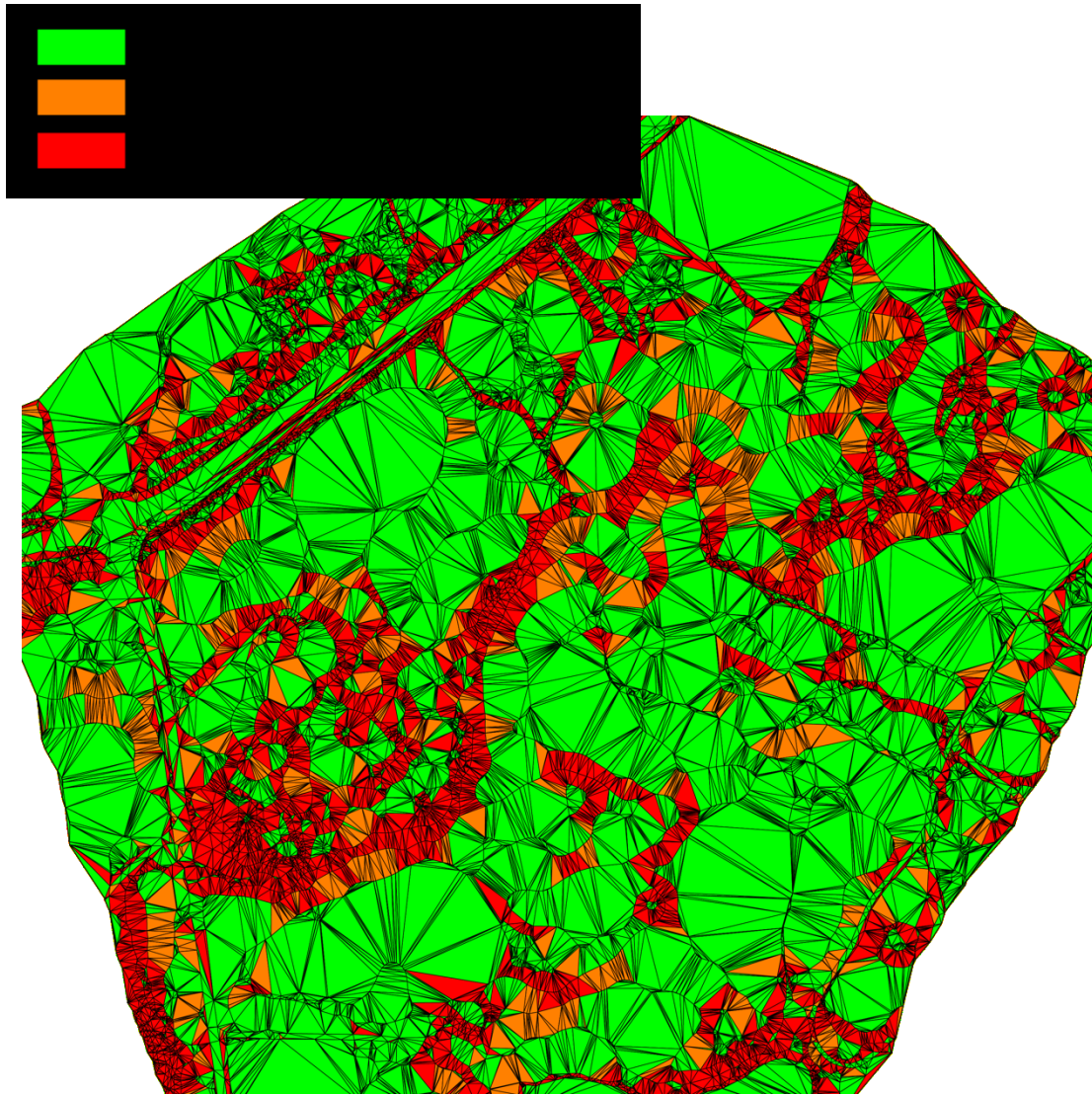


Figur 13: Skisse av dagens situasjon med regulerte veger i forbindelse med Lofoten handelspark
(Trafikkanalyse, Norconsult, 2019)

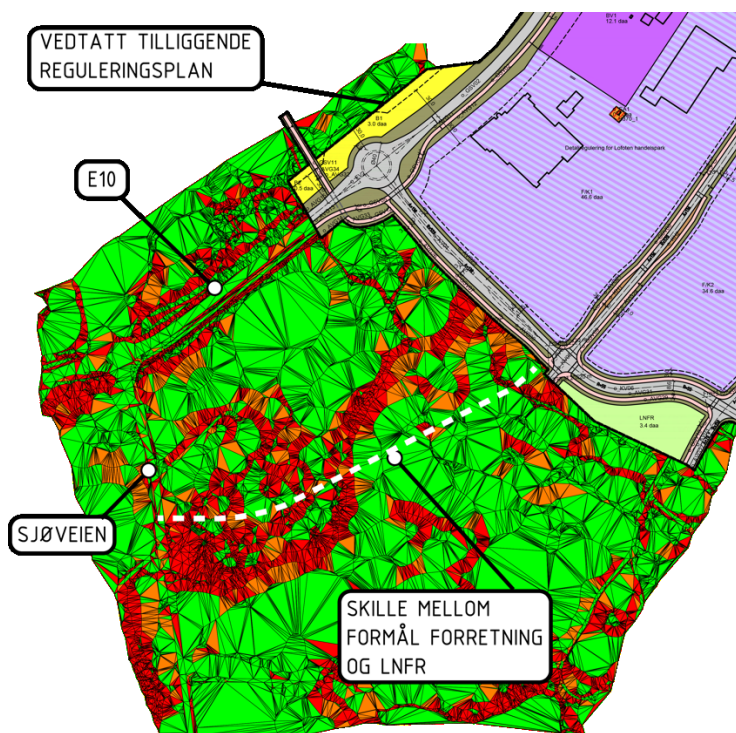
I dag består planområdet stort sett av dyrket mark, og de fleste av vegene og kryssene som analyseres i trafikkanalysen er i dag ikke bygd ut, eller i ferd med å bli bygget. Planområdet avgrenses i nord av E10 som er hovedvegen gjennom Leknes og Lofoten. I vest er planområdet avgrenset av Sjøveien som fungerer som adkomstveg til et boligområde og noe næringsvirksomhet. Der er det igangsatt en større utbygging ved Breidablikk hvor det totalt skal bygges ut ca. 230 enheter. Mot nordøst grenser planområdet mot Lofoten Handelspark og reguleringsplan 201501 som ble

⁴ Norconsult (25.01.2019) Trafikkanalyse Leknessletta II, for Leknessletta AS

vedtatt i 2018. Her er det en del næringsvirksomhet med kontor og handel og det er planlagt ytterligere utbygging. Det er regulert inn en adkomst til den nordre delen av adkomstveien til E10 midt på Leknessletta. I denne planen er det også planlagt en forlengelse av Remaveien, sperring av Mjånesveien i nordøst og en ny veg fra Måneset som innehar X-kryss med Remaveien og fortsetter nordvestover til E10. Denne vegen er i trafikkanalysen benevnt «Nyveien». Det er også skissert en mulig forlengelse av Remaveien (fra Idrettsgata) fram til Sjøveien.



Figur 14: Helningsanalyse, det sørvestre området av Leknessletta. Analysen er tatt gjort på 3D-terreng generert fra SOSI-filer med analyseverktøyet Slope Analysis.



Figur 15: Forklarende illustrasjon til helningsanalysen.

Avkjørsler

Fra den sørøstre delen av Leknessletta er det i dag kun mindre, private avkjørsler mot Sjøveien. Et fremtidig handelsområde vil ikke kunne ha avkjørsel til E10 i nordvest. Mulige avkjørsler fra et nytt handelsområde i sørøst vil kunne være i vest til Sjøveien, i nordøst til «Nyveien» og i sørøst til en eventuell forlengelse av vegforbindelsen som er planlagt fra Idrettsgata til Sjøveien (Remaveien).

Fartsgrenser

E10/Storvollveien (europavei): 60 km/t. Sjøveien (kommunal vei): 50 km/t. Idrettsgata (fylkesvei): 50 km/t. Mjånesveien (fylkesvei): 50 km/t. Øvrige veier innenfor nordvestre del av Leknessletta (Lofoten handelspark) er private.

ÅDT

E10 forbi planområdet hadde en ÅDT på 8000 i 2017. ÅDT i 2030 er beregnet til 9000 vest for Sjøveien og 8600 øst for Sjøveien. Sjøveien vil få økt trafikk pga. boligutbyggingen ved Breidablikk. Det er gjennomført en trafikktelling på Sjøveien sør for E10 med en beregnet ÅDT på 1640 i 2019. Idrettsgata hadde en ÅDT på 9183 (NVDB) i 2017. Trafikken vil antakeligvis øke etter utbyggingen av Lofoten Handelspark, men også endres med den nye avkjøringen fra E10.

Ulykker

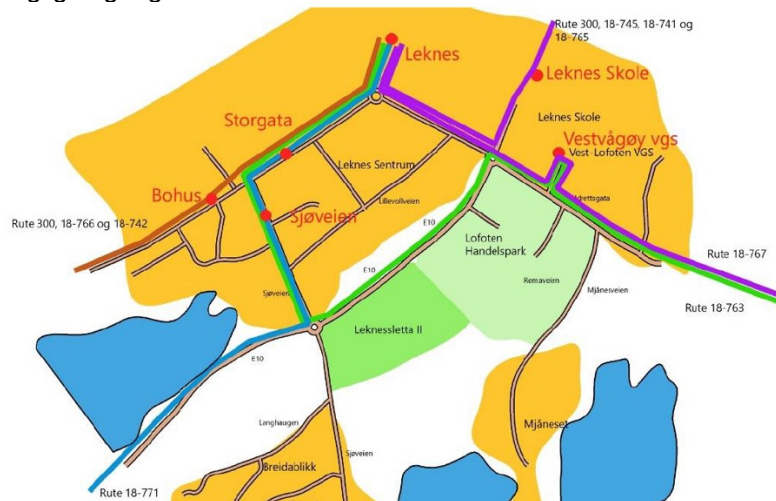
I de tilstøtende vegene til planområdet er det registrert 7 ulykker i NVDB. To av disse ulykkene er fra de siste 5 årene, mens resterende er eldre ulykker. Det er god sikt og rette strekninger, så ulykkene har nok lite å gjøre med veienes utforming. I Idrettsgata er det registrert 8 ulykker i NVDB. Disse henger sammen med avkjøring i kryss eller fotgjengere. Dette er en strekning med relativt mye trafikk og mange avkjørsler.

Kollektivtrafikk

Leknes er et kollektivknutepunkt for Vestre Lofoten, og alle bussruter i området går via Leknes sentrum som ligger ca. 900 m. i gangavstand fra planområdet. Derfra går det busser nordover via Leknes Skole, østover via Vestvågøy VGS og sørvestover via Storgata og Sjøveien eller Bohus. Mange av rutene har lav frekvens og få avganger. Rute 300 knytter Leknes sammen med Svolvær, Evenes og Narvik. Det er ingen bussholdeplasser i direkte tilknytning til planområdet. Gangavstand til de nærmeste busstoppene for de ulike rutene er ca. 350 m til Sjøveien, 650 m. til Leknes skole og 650 m til Vestvågøy vgs.

I reguleringsplan Lofoten Handelspark er det regulert inn to busstopp langs den fremtidige forlengelsen av Remaveien, ca. 250 meter fra planområdet.

Området ligger under 2 km gangveg unna Leknes Lufthavn med 7 daglige avganger til Bodø og 1 daglig avgang til Tromsø.



Figur 16: Eksisterende bussruter og busstopp. Det er regulert et busstopp nord for planområdet (Lofoten handelspark), men dette er ikke bygget. (Trafikkanalyse, Norconsult, 2019)

Gående og syklende

Det er gang- og sykkelvei langs E10 mellom Sjøveien og Idrettsgata, som kobles på gang- og sykkelvegnett mot Leknes sentrum og langs Idrettsgata. Dette er skolevei for barn langs Sjøveien og Breidablikk. Det er en fotgjengerovergang øst for rundkjøringa E10-Sjøveien som leder mot Leknes sentrum. Langs Sjøveien (50 km/t) er det gangvei frem til innkjøring til Langhaugen (vest for planområdet) som krysser Sjøveien uten oppmerking. Det er igangsatt planarbeid for å bygge fortau på strekningen Ægirs vei-Langhaugen langs Sjøveien.



Figur 17: Dagens situasjon for gående og syklende. (Trafikkanalyse, Norconsult, 2019)

6.1.3 KONSEKVENSER AV PLANALTERNATIV 1



Figur 18 Berørte kryss og tenkt trafikkløsning på Leknessletta. Forlengelse av tverrvei er stiplet inn. (Trafikkanalyse, Norconsult, 2019)

Planforslaget legger opp til to adkomster til handelsområdet: én fra Sjøveien og én fra Nyveien. Adkomst fra Nyveien er tilpasset tilleggende detaljreguleringsplan Lofoten Handelspark sørvest. Egen innkjøring til planområdet fra Sjøveien gir lav belastningsgrad på krysset/avkjøringen. Plasseringen av adkomst som illustrert fra Sjøveien og Nyveien vil gi lite helning på selve veien gjennom planområdet, og terrengfall/høydevariasjon vil kunne tas opp i bygningenes utforming og plassering.

Totalt beregnet generert trafikk fra planområdet blir ÅDT 3960, med hovedadkomst fra øst. Her vil også de største virksomhetene ligge. Det antas en fordeling der 75% av trafikken går østover, via Nyveien, og 25 % av trafikken går vestover via Sjøveien. Det antas videre at ca. 90% av trafikken går mot E10 fra disse adkomstene.

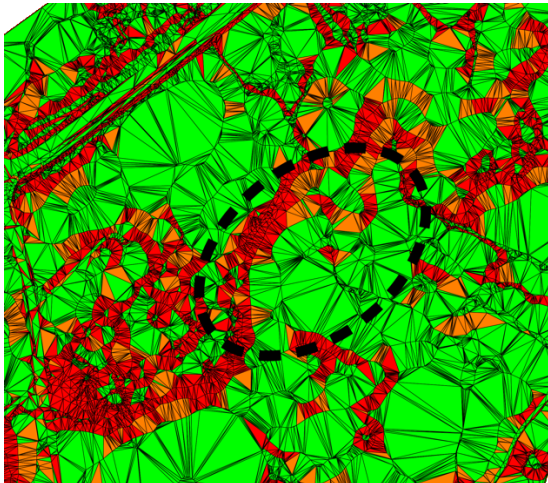
Analyseresultatene viser at både kryss E10-Sjøveien, kryss E10-Nyveien og kryss Nyveien-Remaveien får en kapasitetsreserve i 2030 etter full utbygging av Lofoten handelspark sørvest. Kapasitetsberegningene og analyseresultatene viser at krysset mellom Idrettsgata og Remaveien får kapasitetsproblemer i 2030 på grunn av mye venstresvingende trafikk fra sørvest og sørøst. Dette vil skje uavhengig av om det blir utbygging av sørøstre del av Leknessletta.

Adkomst fra Nyveien parallelt med Sjøveien på den øvre delen av Leknessletta, åpner for en intern organisering av handelsområdet med små høydeforskjeller hva gjelder adkomst fra internvei. Dette gir en oversiktlig og trafikksikker organisering av området. Bygningsmasse/intern organisering på handelsområdet bør tilpasses terrengfall mot øst samt høyden langs Sjøveien.

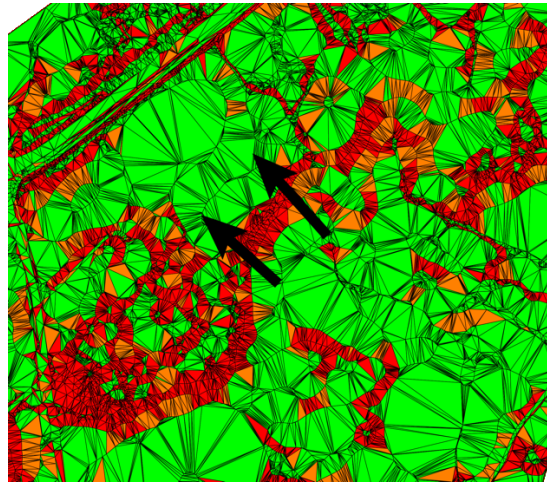
Utbygging av Lofoten handelspark sørvest sammen med Lofoten handelspark og Breidablikk tilsier at det bør bli bedre bussforbindelser i dette området. Området er i dag ikke tilrettelagt for gående og syklende. Utvikling av området vil medføre en forlengelse av gang- og sykkelsti langs Sjøveien vest for planområdet. Planområdet vil være godt tilrettelagt for gående og syklende fra alle retninger dersom gang- og sykkelsti i Sjøveien forbedres og overgang sikres, samt med gode interne løsninger på Leknessletta for både kjøretøy og myke trafikanter.

6.1.4 KONSEKVENSER AV PLANALTERNATIV 2

En forlengelse av Remaveien gir trolig høyere belastning på krysset mellom Remaveien og Idrettsgata med flere venstresvingende fra sørøst, og høyere belastning i alle retninger for krysset mellom Remaveien og Nyveien. Alle de andre kryssene som er utredet får trolig noe lavere trafikkbelastning. Ved forlengelse av Remaveien vil det være større behov for oppgradering av krysset mellom Remaveien og Idrettsgata. Krysset mellom Remaveien og Nyveien får i utgangspunktet lav trafikk.



Figur 19: Utsnitt fra analyse helningsgrad. Adkomst til handelspark fra sør må plasseres innenfor dette området.



Figur 20: Utsnitt fra analyse helningsgrad. De to pilene markerer det bratte partiet (helningsgrad over 6 % som all trafikk inn til handelsparken, deriblant varetransport, må forsere for å komme opp på sletta.

Planalternativ 2 legger opp til adkomst til handelsområdet fra den nye tverrveien/forlengelsen av Remaveien i sørøst. På grunn av terrengfall må denne adkomsten legges øst for kollen langs Sjøveien. Terrengen heller fra det planlagte handelsområdet og ned mot forlengelsen av Remaveien, med et tydelig terrengfall på totalt 4 meter i øst-vestgående retning. En adkomst fra tverrveien må ta opp dette terrengfallet slik at det ikke blir partier med mer enn 6 % helning. Adkomst til næringsområder med fartsgrense 40/50 km/t bør ha stigning på maks 6 % (dimensjonert for MDT modulvogntog) Det bør ikke være stigning over 3 % i kryss.⁵

Adkomst til Remaveien gir en intern organisering på handelsområdet med vendehammer/snuplass, og bebyggelse orientert mot internvei (øst-vest-rettet) slik at man forhindrer avkjørsler i hellende terreng. Adkomst fra tverrvei som skissert er trafikalt en mulig løsning som benytter seg av de flattere partiene på Leknessletta for en god avkjørsel. Denne adkomstveien gir en lenger kjøredistanse i hellende terreng for både persontransport og tungtransport fra man ankommer området i bakkant til man kan kjøre av til de enkelte bygninger/forretninger.

Regulering av tverrvei med gang- og sykkelsti samt påkobling av disse på Sjøveien vil gi bedre forhold for gående og syklende i dette området. Det er ikke tilrettelagt for gang- og sykkelsti i dag langs dette partiet av Sjøveien.

Utbygging av Lofoten handelspark sørvest sammen med Lofoten handelspark og Breidablikk tilsier at det bør bli bedre bussforbindelser i dette området. En forlengelse av Remaveien til Sjøveien må ha kapasitet nok til at bussruter kan gå via dette området.

6.1.5 VURDERING AV o-ALTERNATIVET

Av de berørte kryssene er det bare krysset mellom E10 og Sjøveien og krysset mellom Idrettsgata og Remaveien som eksisterer (per januar 2019). I tillegg er områdene ved Breidablikk og Lofoten Handelspark under utbygging, og det vurderes derfor hensiktsmessig å se på fremtidig trafikksituasjon når disse utbyggingene er ferdige.

Kapasitetsberegningene og analyseresultatene viser at krysset mellom Idrettsgata og Remaveien får kapasitetsproblemer i 2030 på grunn av mye venstresvingende trafikk fra sørvest og sørøst. Dette vil skje uavhengig av om det blir en utbygging av sørvestre del av Leknessletta.

Krysset mellom Sjøveien og E10, krysset mellom Nyveien og E10, krysset mellom Nyveien og Remaveien får en god trafikkavvikling i 2030 uten en utbygging av Lofoten handelspark sørvest.

⁵ Vegdirektoratet (2019) *Veg- og gateutforming – Håndbok N100*.

Situasjonen for fotgjengere langs Sjøveien vil ikke bedres. Her mangler deler av strekningen gang- og sykkelfelt. Det er også behov for et oppmerket gangfelt der gangveien krysser vegbanen. Dette er ikke planlagt gjennomført utenfor planprosessen Lofoten handelspark sørvest.

6.1.6 TOTALVURDERING: TRAFIKKFORHOLD

Tabell 1: Verdi - Trafikkforhold

VERDI	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
		0-alternativet Alternativ 1 Alternativ 2	

Tabell 2: Omfang - Trafikkforhold

OMFANG						
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Intet	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
		Alternativ 2	0-alternativet	Alternativ 1		
Ødelagt	Forringet	Noe forringet	Ingen endring	Noe forbedret	Forbedret	Stor forbedring

Tabell 3: Konsekvens - Trafikkforhold

KONSEKVENs						
OMFANG \ VERDI	Liten		Middels		Stor	
Stort positivt						
Middels positivt						
Lite positivt			Alternativ 1			
Lite negativt			Alternativ 2			
Middels negativt						
Stort negativt						

Området vurderes å ha middels verdi ifht tema trafikkforhold. Utbygging av området krever ikke egne vegsystemer. Kapasitetsberegningene og analyseresultatene viser at krysset mellom Idrettsgata og Remaveien får kapasitetsproblemer i 2030 på grunn av mye venstresvingene trafikk fra sørvest og sørøst. Dette vil skje uavhengig av om det blir en utbygging av Leknessletta II eller ikke. Omfanget av tiltaket vil derfor lite positivt da det tilrettelegger for ny og utbedret gangvei langs Sjøveien mens omfang av planalternativ 2, der forlengelse av tverrveg tegnes inn, vurderes å ha et lite negativt omfang, da denne vegen bør sees i sammenheng med krysset i Idrettsgata samt fremtidige utbyggingsområder sør og vest for Leknessletta (bussforbindelser. Resterende vegnett og kryss er beregnet til å ha god kapasitet og trafikkavvikling etter en eventuell utbygging av Leknessletta II.

Terrenget på Leknessletta heller mot sørøst. Kryss/adkomst til næringsområdet bør ikke ha stigning over 3 %. Adkomst fra sør må krysse et bratt parti og ta opp høydeforskjellen over et lengre strekk for at vogntog skal komme opp til handelsparkens midtre parti uten helningsgrad på vei over 6 % For gående og syklende er det viktig at disse trafikkgruppene skilles mest mulig fra kjørende. Hovedadkomsten og vareleveringen til Lofoten handelspark sørvest fører til to ekstra avkjørsler over den planlagte gang- og sykkelvegen langs Nyveien. Det er da viktig at det etableres gode og trygge kryssingssteder. Ellers er det generelt viktig at det etableres gode gang- og sykkeladkomst til planområdet.

Krysningsstedet på gangvegen over Sjøveien bør utbedres og det bør etableres fotgjengerfelt. Dette bør gjøres i forbindelse med den vestre adkomsten til Lofoten handelspark sørvest

6.2 JORDVERN OG LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER

Det har vært stor politisk enighet om at området mellom Sjøveien og XL bygg skal avsettes til fremtidig handelsområde for plasskrevende varegrupper. For å kunne utvikle Leknes som kommunesenter er det behov for et handelsområde utenfor sentrumskjernen for plasskrevende varegrupper.

For jordbruksareal og dyrkbar jord gjøres verdisetting med utgangspunkt i temakart fra NIBIO lagt ut i kartløsningen Kilden.

Dyrket og dyrkbar jord skal sikres som et langsiktig ressursgrunnlag for matproduksjon i Nordland. Tap av dyrket og dyrkbar jord skal være under 200 daa hvert år i snitt for hele fylket i perioden 2016-2020. ⁶ Nasjonal jordvernstrategi har også som mål om å omdisponere maksimalt 4 000 daa dyrka jord i Norge per år. Målet skal ikke fordeles på sektorer eller regioner, men gjelder nasjonalt. Det ligger dermed et generelt ansvar til all planlegging å søke å minimere bruken av jordbruksareal til andre formål.

Gjeldende kommunedelplan Leknes-Gravdal (under rullering) har som overordnet målsetting at jordbruksressurser skal tas vare på som en viktig ressurs i kommunen. Samtidig er nytt forretningsområde på Leknessletta som skal supplere sentrumsområdet med handel nevnt under planens *strategi i hovedtrekk*. ⁷ Gjeldende kommunedelplan legger opp til at det skal utarbeides en plan for avbøtende tiltak for landbruket med fokus på at matjord skal sikres for fremtidig jordbruksproduksjon. I kommunedelplan Leknes-Gravdal kan man lese at for planområdet F gjelder vedtak i K-sak 071/14 Vestvågøy kommune nydyrkningsfond, der det som ledd i å sikre et godt jordvern brukes midler til nydyrkingstiltak for å hindre nedbygging av landbruksarealer. I kommunedelplanens planbeskrivelse kap. 9 «konsekvensutredning for kommunedelplanene som helhet» kan man lese følgende: «Leknessletta ligger sentralt og er godt egnet som en videre utvikling av eksisterende handelsområde. Utbyggingsarealer i nærhet til Sentrum er helt vesentlig for utviklingen av Leknes som regionalt senter, selv om dette må gå på bekostning av landbruksarealer.»⁸ Øvrige arealer utover areal avsatt til forretning er LNFR både i gjeldende kommunedelplan og arealplan under rullering. Disse arealene er tatt med etter ønske fra kommunen for å etablere ny tverrvei mellom Idrettsgata og Sjøveien.

6.2.1 FRA PLANPROGRAMMET: JORDVERN OG LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER

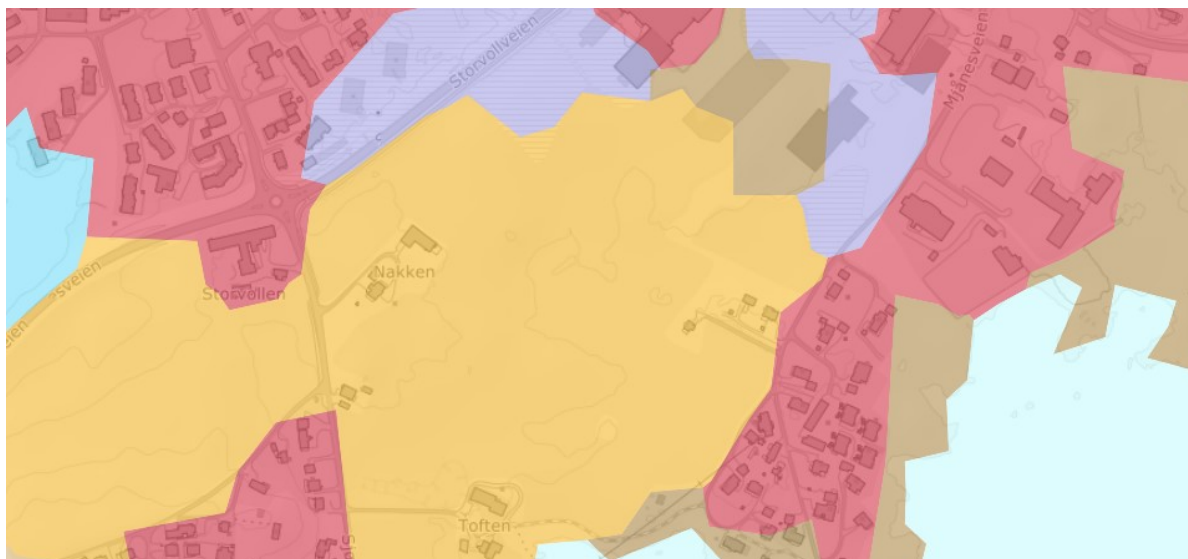
Tema	Jordvern- og landbruksfaglige vurderinger
Problemstilling(er)	Den sørlige delen av planområdet ligger med LNFR-formål i gjeldende arealplan. Hva vil konsekvensene for landbruket være?

6.2.2 DAGENS SITUASJON: JORDVERN OG LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER

Bonitet

⁶ Fylkesmannen i Nordland (vedtatt 12.04.2016): *Strategisk plan for jordvern i Nordland 2016-2020*

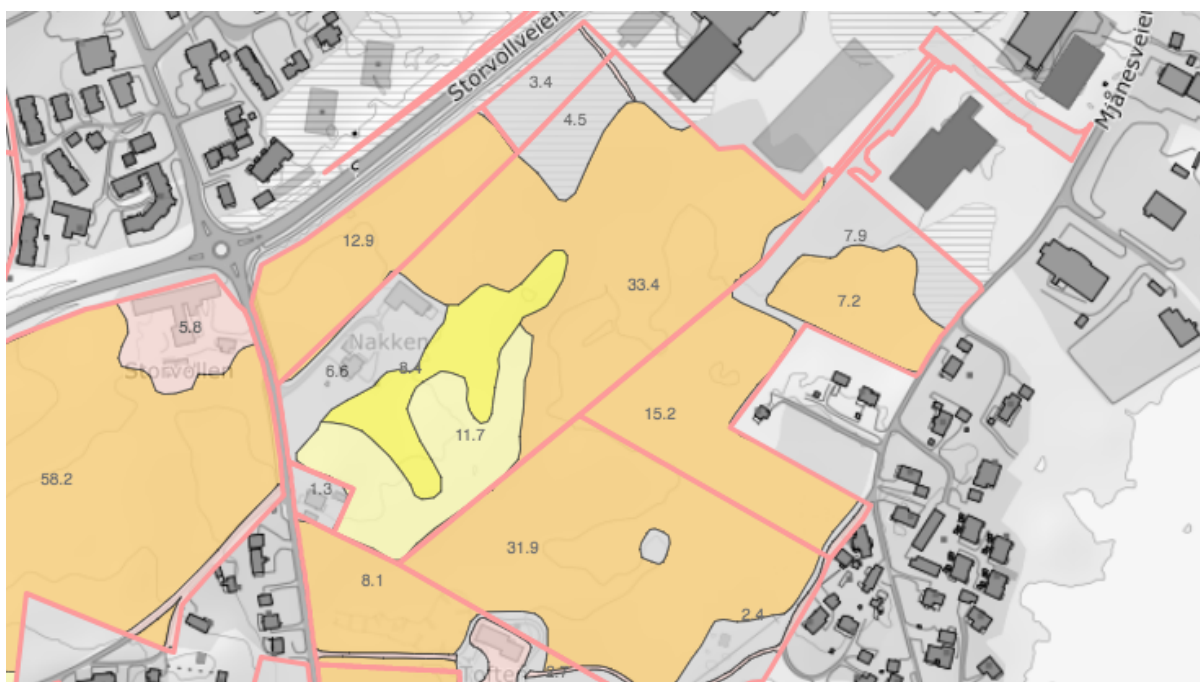
⁷ Vestvågøy kommune (vedtatt 04.05.2016): *Kommunedelplan Leknes-Gravdal*, PlanID 1860_201201



Figur 21: Bonitet. Gul: Fulldyrka og overflatedyrka jord. Arealtype: jordbruksareal. Lilla: Åpen myr. Arealtype: myr. Rød: Bebyggd og samferdsel. Brun: åpen fastmark, frisk vegetasjon. Arealtype: Snaumark. Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), kilden.nibio.no

Planområdet har i all hovedsak bonitet fulldyrka og overflatedyrka jord, noe åpen myr mot nord.

Marks lag



Figur 22: Marks lag (AR50). Orange: fulldyrka jord. Gul: overflatedyrka jord, lys gul: innmarksbeite. Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), kilden.nibio.no.

Marks lagkart fra NIBIO viser at 2/3 av arealet innenfor planområdet er dyrka mark, bestående av hovedsakelig fulldyrka jord, samt noe overflatedyrka jord og innmarksbeite nord for Nakken. Arealet innenfor planområdet som ikke er avsatt til fremtidig forretning i gjeldende kommuneplan ligger langsmed planområdets sørøstre grense, og består hovedsakelig av fulldyrka jord.

Myr

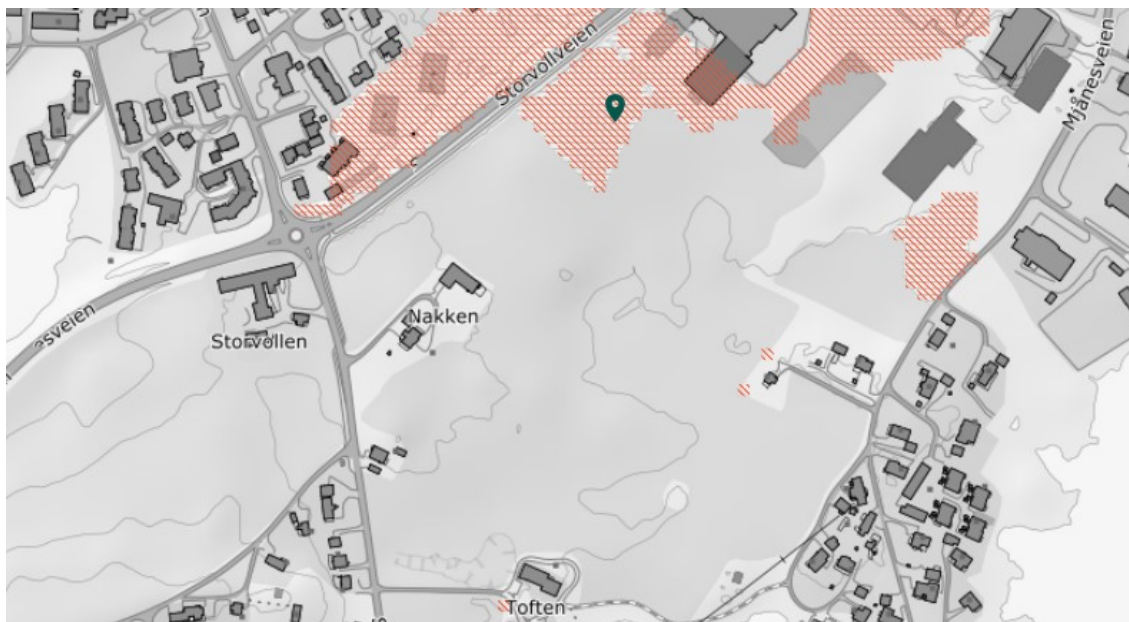


Figur 23: Temakartet myr (AR50) gir informasjon om areal med myrvegetasjon (blå skravor). Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), kilden.nibio.no.

Myr har stor betydning som både karbonlager og for utslipp eller opptak av klimagasser. Når torvmasser fjernes og dreneres kommer luft kommer til og organisk bundet karbon i torvmassene omdannes til CO₂. Temakart myr viser myr innenfor planområdet, beskrevet i databasen som åpen myr, impediment, dyrkbar jord. Ca 3,6 daa åpen myr ligger innenfor planområdet. Dette tilsvarer 6,1 av det totale arealet innenfor planområdet (3,6 av 58 daa)⁹

Dyrkbar jord

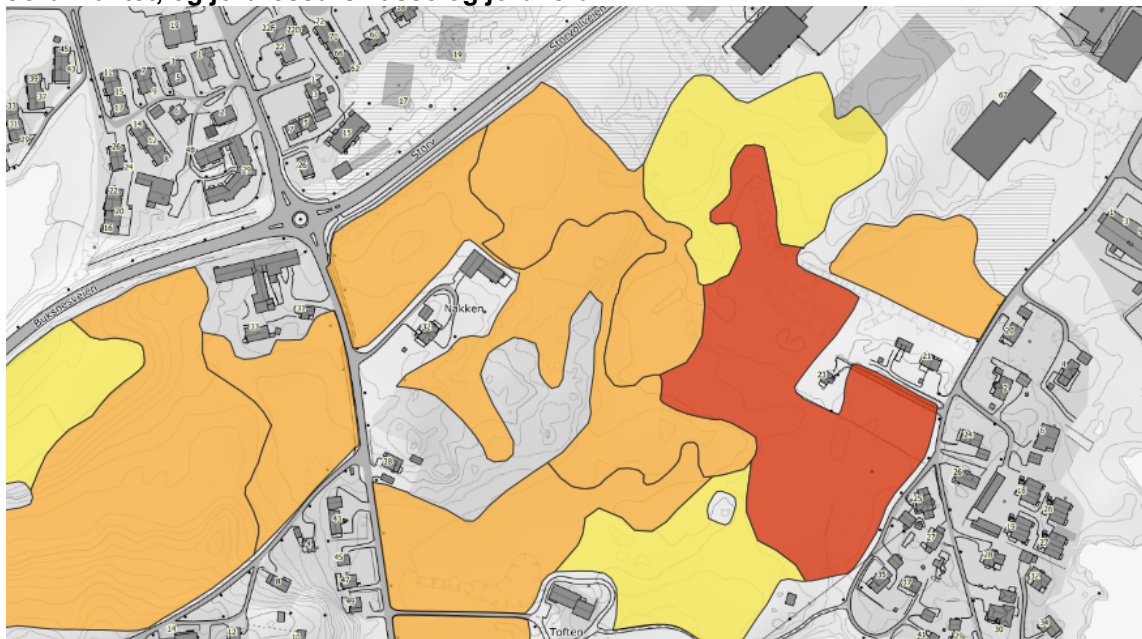
⁹ Planområdet ble utvidet til å ta med allerede regulert vei Nyveien til 2. gangs behandling, og totalt areal ble da 60,2 daa. Før denne utvidelsen var planområdet 58 daa.



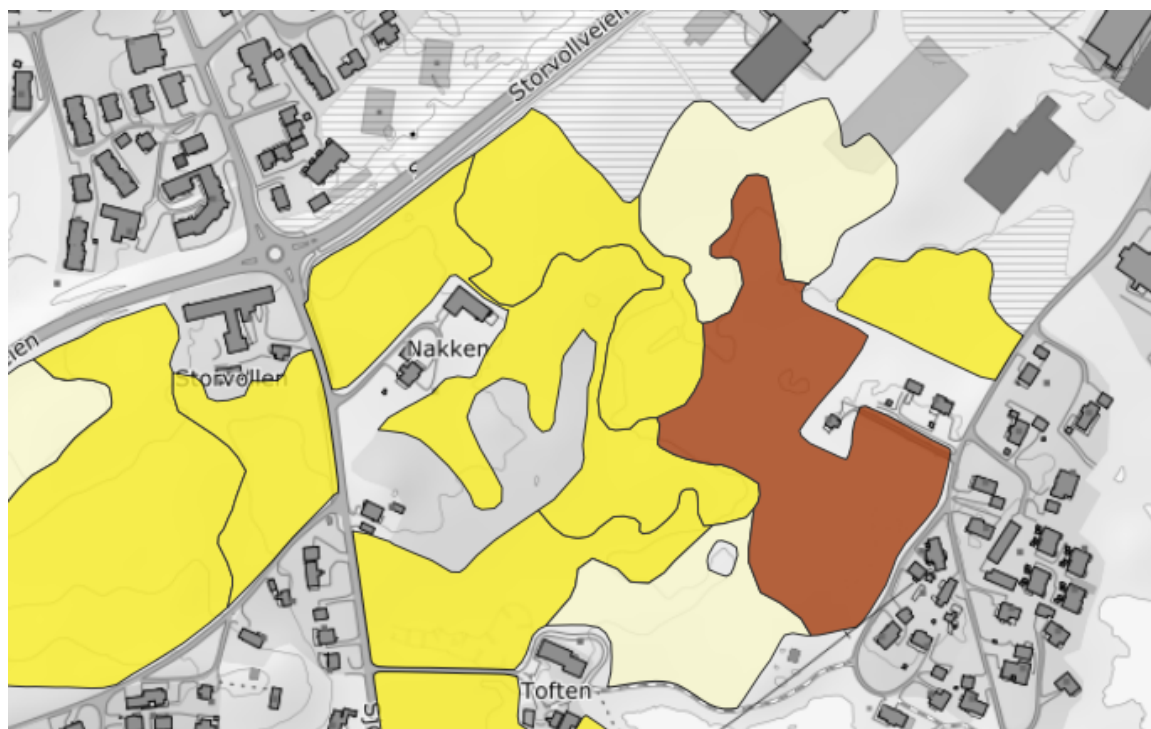
Figur 24: Dyrkbær jord. Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), kilden.nibio.no.

Nord i planområdet er det områder markert som egnet til dyrkbær jord. Dette arealet er i dag åpen myr. Stortinget vedtok i 2019 forbud mot nydyrking av myr. Arealet innenfor planområdet vurderes derfor som ikke å være egnet til dyrkbær jord.

Jordkvalitet, og jordressursklasse og jordverdi.



Figur 25: Jordkvalitet. Rød: Svært god jordkvalitet. Mørk gul: god jordkvalitet. Gul: mindre god jordbrukskvalitet. Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), kilden.nibio.no



Figur 26: Jordressursklasse. Brun: Ingen begrensninger. Gul: moderate begrensninger. Lys gul: store begrensninger. Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), kilden.nibio.no



Figur 27: Verdi av jordbruksareal. Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), kilden.nibio.no

Verdi - Mørk orange skravur

Verdi - Lys oransje skravur

Verdi – Rosa skravur

Verdiklasser basert på jordsmonnkart			Verdiklasser basert på jordsmonnkart			Verdiklasser basert på jordsmonnkart		
Verdiklasse	2	Middels verdi	Verdiklasse	1	Noe verdi	Verdiklasse	4	Svært stor verdi
Jordressursklasse	3	Moderate begrensninger	Jordressursklasse	4	Store begrensninger	Jordressursklasse	1	Ingen begrensninger
Helling	21	Under 1:3	Helling	21	Under 1:3	Helling	21	Under 1:3
Fjell i dagen	0	Ingen	Fjell i dagen	0	Ingen	Fjell i dagen	0	Ingen

Figur 28: Verdi av jordbruksareal, tabell tilhørende figur «verdi av jordbruksareal». Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), kilden.nibio.no

Ca. 74 % av planområdet (43,2 daa av 58 daa)¹⁰ består i dag av dyrket jord, hovedsakelig med verdiklasse 2, middels verdi, jordressursklasse 3, middels begrensninger, med helling under 1:3.

God jordkvalitet (mørk gul): ca. 33,1 daa innenfor planområdet. I hovedsak har dyrket mark innenfor planområdet denne jordkvaliteten. Registrert som areal med egenskaper som kan begrense vekstvalg og påvirke den agronomiske praksisen. Det kan dreie seg om jordegenskaper som er ugunstige for enkelte kulturvekster. Jordressursklasse: moderate begrensninger, Jorda har begrensninger som er mer eller mindre permanente.

Mindre god jordkvalitet (gul): ca. 6,8 daa innenfor planområdet. Mot nordøst har planområdet jord av mindre god jordkvalitet. Dette er areal med store begrensninger. Da terrenget her ikke er bratt er begrensningene i form av jordegenskaper. Dette området har jordressursklasse «Store begrensninger»: Jorda har store begrensninger eller kombinasjoner av begrensninger som i stor grad påvirker valg av vekster og agronomisk praksis.

Svært god jordkvalitet (rød): ca. 3,3 daa innenfor planområdet. Defineres som lettdrevet areal som normalt sett gir gode og årvisse avlinger av kulturvekster tilpasset det lokale klimaet. Det forutsettes at arealer med grøftebehov har fungerende grøftesystem og at områder som er noe tørkeutsatt blir kunstig vannet. Jordbruksareal i denne klassen har mindre enn 20 prosent helling. Dette området har jordressursklasse «ingen begrensninger», der jorda er selvdrenert og relativt tørkesterk og krever ikke andre innsatsfaktorer enn gjødsling og kalking.

6.2.3 KONSEKVENSER AV ALTERNATIV 1

Planalternativ 1 medfører at et sentrumsnært jordbruksareal på 43,2 daa blir erstattet av nytt handelsområde. Planalternativ 1 innebærer at alt jordbruksareal omdisponeres til handelsformål i tråd med gjeldende kommunedelplan samt arealplan under rullering. Alternativ 1 medfører at 3,6 daa åpen myr havner innenfor planområdet. Av dette arealet ligger 2,7 daa innenfor planens byggegrense. Nydyrking av myr har konsekvenser for klimaet. 13 % av utslippene av lystgass på landsbasis er estimert å ha opphav i kultivering av myr.¹¹ Alternativ 1 vil ikke medføre kultivering av myr, men kan medføre utskiftning av masser i forbindelse med utbygging av området. Det sikres derfor i bestemmelsene at avbøtende tiltak ifht myr skal vurderes.

Tiltaket er delvis i tråd med regionale og nasjonale føringer som søker å redusere omdisponering av jordbruksareal. Det understrekes i overordnede planer at vurderinger rundt hvilke jordbruksarealer (dyrket/dyrkbar jord) som skal omdisponeres bør avklares på kommuneplannivå, og ikke reguleringsplannivå.¹²

Konsekvensen av alternativ 1 er jordbruksareal på 43,2 daa samt et myrareal på 3,6 daa omdisponeres. Omdisponering av både jordbruksareal og myr er ugunstig i et klimaperspektiv da begge avgir klimagasser.

6.2.4 KONSEKVENSER AV ALTERNATIV 2

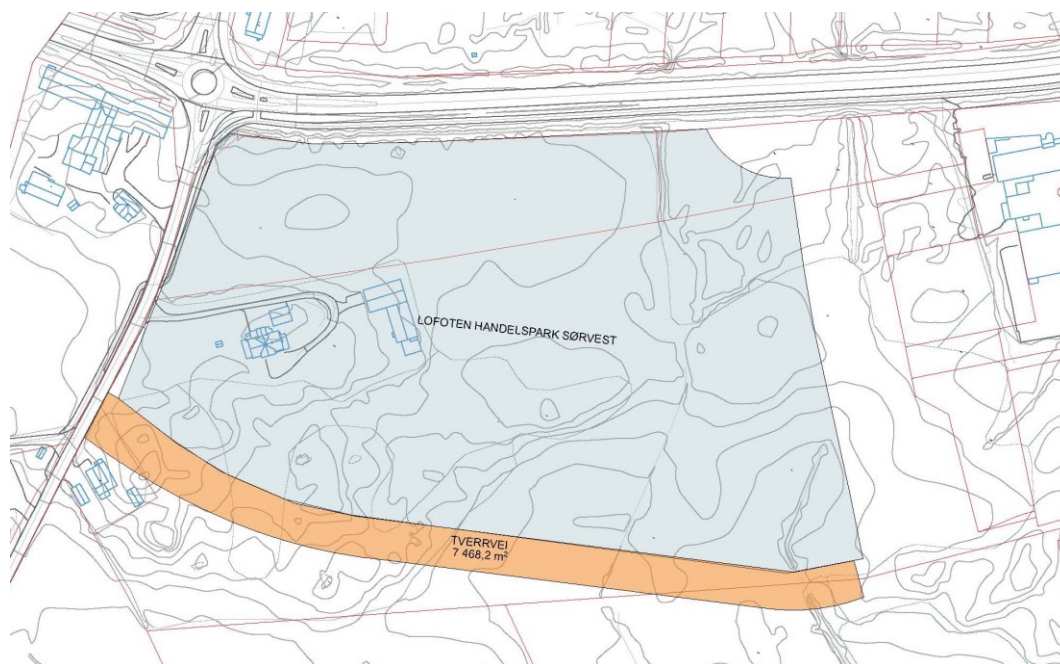
Alternativ 2 innebærer en videreføring av tverrveien fra Idrettsgata til Sjøveien, over LNFR-areal samt avkjøring fra handelsområdet til tverrvei. Det er ikke mulig å legge vegforlengelsen innenfor areal

¹⁰ Planområdet ble utvidet til å ta med allerede regulert vei Nyveien til 2. gangs behandling, og totalt areal ble da 60,2 daa. Før denne utvidelsen var planområdet 58 daa.

¹¹ Nordland fylkeskommune: regional plan – klimautfordringene i Nordland, 2011-2020. Vedtatt

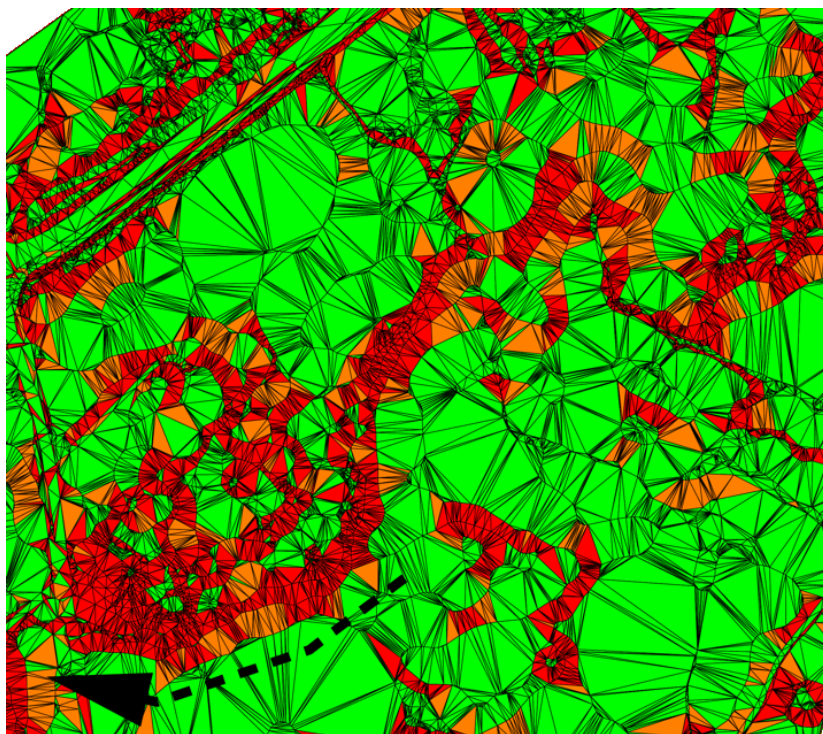
¹² Strategisk plan for jordvern i Nordland, 2016-2020. Vedtatt 12.04.2016

avsatt til forretning i gjeldene kommunedelplan da denne fremtidige veien også må påkobles eksisterende regulert veg og rundkjøring

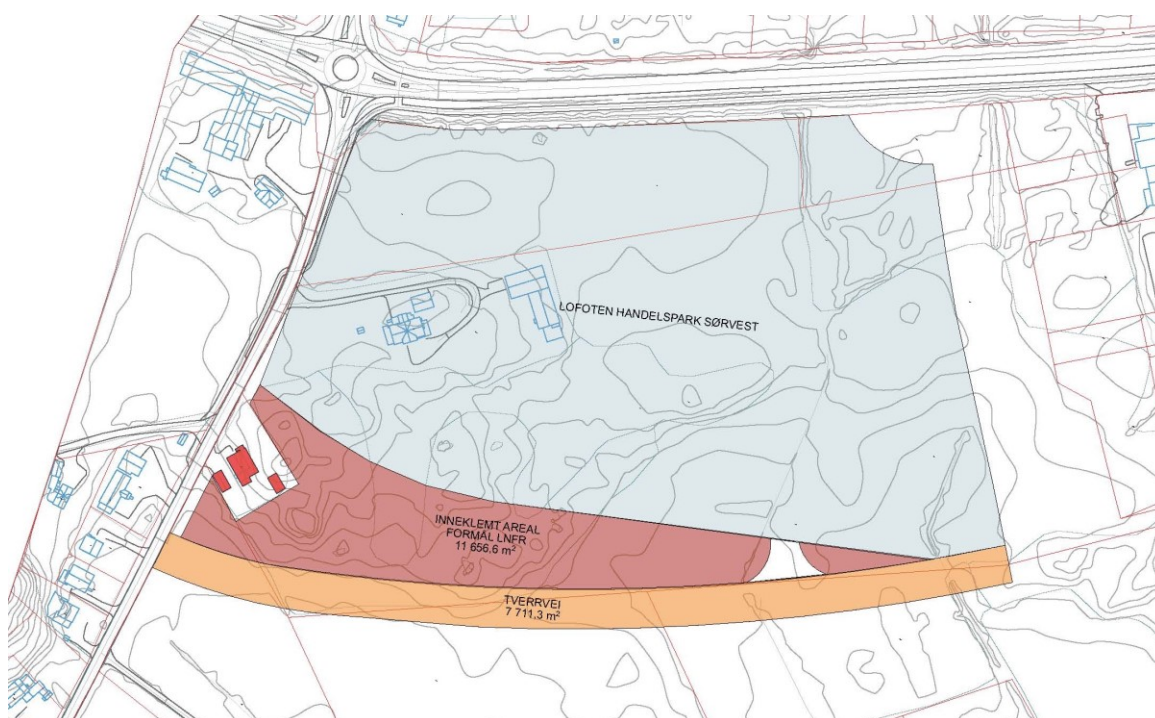


Figur 29: Utsnitt, tverrvei langsmed formålsgrænse forretning. Denne veiløsningen er ikke anbefalt da den ikke er terrengtilpasset. Vist areal er anslått. Det vil være store høydeforskjeller ved påkobling sjøveien, men vil være det langbruksarealmessige beste alternativet. Hele dette arealet ligger innenfor LNFR både i nåværende og fremtidig arealplan.

Dersom forlengelsen av tverrveien fra Idrettsgata til Sjøveien ville vært lagt nøyaktig langsmed grensen til forretningsarealet i kommunedelplanen kan veien anslås å beslaglegge 7,6 daa LNFR-areal. Dette inkluderer gang – og sykkelsti samt grøftearealer. Ca. 50 % av dette arealet er i dag fulldyrka mark, øvrig areal er i hovedsak utmarksareal samt en liten flekk overflatedyrket mark og noe eksisterende bolig/vegareal. Dette gir en ugunstig vinklet tilkobling på Sjøveien relativt nært vegkryss Langhaugen/Sjøveien, og forutsetter at eneboligen på høyden på østsiden av Sjøveien rives.



Figur 30: Utsnitt fra helningsanalyse, Architera Slope analysis. Beste tilknytningspunkt for Sjøveien vil ligge sør for høyden. Dette arealet ligger innenfor LNFR både i nåværende og fremtidig arealplan. Orange arealer har helningsgrad mellom 6-8%, røde arealer har helningsgrad over 8%



Figur 31: Utsnitt, tverrvei lenger sør på Leknessletta. Dette er en terreng- og vegmessig bedre løsning. Arealet er anslått. Rødt areal markerer mulig restareal mellom tverrvei og handelsark. Avkjørsel fra handelsparken vil krysse dette området.

En trafikkmessig bedre tilkobling på Sjøveien vil er langs Sjøveien sør for nevnte enebolig. Dette vil derimot føre til at betydelig større andel av LNFR-arealet beslaglegges (ca 19300 daa), da denne løsningen vil gi et «restareal» mellom veg og arealformål forretning, ytterligere oppdelt av adkomst

påkoblet handelsområdet. Restarealet vil ikke være særlig egnet som dyrket mark, og vil heller ikke ha noen funksjon som en del av handelsområdet da dette vil være i strid med arealformål LNFR.

En forlengelse av Remaveien over LNFR-areal vurderes å være i strid med både gjeldende kommunedelplan, arealplan under rullering samt overordnede føringer. Omdisponering av dette jordbruksarealet, i tillegg til jordbruksarealet innenfor handelsområdet, vil også tydelig gå imot nylige vurderinger av dette området gjort av regional planmyndighet.

Samtidig vil en forlengelsen av Remaveien med adkomst til det sørvestre handelsområdet fra denne være i tråd med kommunale føringer og ønsker formidlet både ved politisk behandlet planinitiativ og planprogram der det bes innarbeidet og utredet en forlengelse av den innregulerte tverrveien i tilliggende plan Lofoten Handelspark som fullfører vegforbindelsen mellom Sjøveien og Idrettsgata i tilknytning til detaljregulering Lofoten handelspark sørvest.

Omdisponering av jordbruksarealer utover arealer nevnt i overordnet plan vil heller ikke være i tråd med Strategisk plan for jordvern i Nordland 2016-2020 eller øvrige nasjonale planer og føringer, da omdisponeringen gjøres i strid med kommuneplan. En omdisponering av dette arealet gir redusert forutsigbarhet og svekkelse av lokale og regionale planer og strategier. Vurderinger rundt hvilke jordbruksarealer (dyrket/dyrkbar jord) som skal omdisponeres bør ikke avklares på reguleringsplannivå, men kommuneplannivå. Øvrig omdisponering av jordbruks- og myrareal innenfor planområdet er innenfor formål forretning i gjeldende arealplan og tilsvarer alternativ 1.

6.2.5 VURDERING AV 0-ALTERNATIVET

0-alternativet innebærer en videreføring av dagens situasjon. Jordbruksarealet og gårdsbruket Nakken er solgt for en framtidig utvikling av Leknessletta. Arealets funksjon som kulturlandskap videreføres da det likevel drives som tidligere. Større deler av området består av jord med jordklasse 2 - middels verdi. Ved en videreføring av dagens situasjon vil ikke dyrket mark eller myr omdisponeres. 0-alternativet vurderes som gunstig.

6.2.6 TOTALVURDERING: JORDVERN OG LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER

Tabell 4: Verdi – Jordvern og landbruk

VERDI	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
			0-alternativet Alternativ 1 Alternativ 2

Tabell 5 - Omfang - Jordvern og landbruk

OMFANG						
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Intet	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
Alternativ 2	Alternativ 1		0-alternativet			
Ødelagt	Forringet	Noe forringet	Ingen endring	Noe forbedret	Forbedret	Stor forbedring

Tabell 6: Konsekvens – Jordvern og landbruk

KONSEKVENSS VERDI						
OMFANG	Liten		Middels		Stor	
Stort positivt						
Middels positivt						

Lite positivt						
Lite negativt						
Middels negativt					Alternativ 1	
Stort negativt						Alternativ 2

Presset for å omdisponere matjord til andre formål som er stort. Å bygge ned matjord er en irreversibel handling, da det tar tusenvis av år å lage ny matjord.

Området vurderes å ha *stor verdi* sett innenfor tema landbruk og jordvern. Tiltaket vurderes i seg selv å medføre endringer som er *ødeleggende* for landbruk og jordvern, da både dyrket og dyrkbar mark nedbygges. Planalternativ 1 vurderes å ha mindre omfang og konsekvens enn planalternativ 2, da planalternativ 1 er i tråd med overordnet plan. Tiltaket (arealomdisponering) er altså vurdert på overordnet nivå, og dermed kjent i kommunale og regionale planer.

Omdisponering av LNFR-arealet i planalternativ 2 vurderes å ha større konsekvens da denne omdisponeringen ikke er i tråd med gjeldende kommunedelplan, og strider mot både kommuneplan og regionale og nasjonale planer og føringer om både jordvern og arealplanlegging.

Et avbøtende tiltak for omdisponering av jordbruksareal som er i tråd med overordnet arealplan er flytting av matjord. Dette sikres i reguleringsplan.

Omdisponering av LNFR-arealet (planalternativ 2) ville kunne avbøtes noe ved f.eks. jordflytting samt nydyrking av dyrkbar mark med tilsvarende størrelse og kvalitet, dersom regionale mål skal kunne oppnås.

6.3 STEDSUTVIKLING

Norconsult har på oppdrag fra Leknessletta AS utarbeidet en Samfunns- og handelsanalyse for Leknes, med fokus på Leknessletta rett sør for Leknes sentrum. Det er gjennomført en framskriving av behovet for nytt handelsareal på Leknes basert på befolkningsvekst, vekst i detaljvareomsetning og detaljvareomsetning pr innbygger. Analysen i sin helhet er vedlagt detaljregulering for Lofoten handelspark.¹³

Leknes i Vestvågøy kommune er ett av ti regionsentre i Nordland, og et knutepunkt for handel og transport i Lofoten og nordre del av Nordland fylke. Viktige næringer som havbruk, handel og reiseliv er i vekst. Vestvågøy kommune ønsker i sin kommuneplan (2017-2029) å framheve Leknes som regionsenter midt i Lofoten og som en bærekraftig by med fokus på et levende sentrum. Dette vil Vestvågøy kommune oppnå ved å:

- Løfte fram og forsterke Leknes' identitet som særegen Lofotby, regionsenter og samfunnsmessig knutepunkt midt i Lofoten
- Prioritere en fysisk opprusting av Leknes sentrum for å skape gode byrom og et tettere og mer attraktivt sentrum
- Skape nye og videreutvikle eksisterende sosiale og kulturelle møteplasser
- Leknes er en foretrukket og attraktiv handelsby og markedsføres aktivt som et vennlig, moderne og imøtekommande handelssenter
- Legge til rette for nyetableringer og nødvendige og framtidsrettede funksjoner som styrker byens innovasjonskraft, kreativitet, kompetansemiljø og attraktivitet.¹⁴

¹³ Norconsult (07.11.2018): *Samfunns- og handelsanalyse for Leknes. Lofoten handelspark sørvest. Leknessletta.*

¹⁴ Vestvågøy kommune (28.11.2017): *Kommuneplan, samfunnsdel med arealstrategier, 2017-2029*

Dette er i samsvar med Nordland fylkeskommunes policy for utvikling av regionsentre. Nordland fylkeskommune har gjennomført et omfattende prosjekt – Utvikling av Nordlands by- og regionsenterpolitikk. En viktig del av denne satsingen er gjennomføringen av byromseminarene i hver av disse ti byene. Byromseminaret for Leknes ble gjennomført i 2017. I fylkeskommunens satsing på utvikling av regionsenterpolitikk er det også gjennomført en studie av sentrumsutvikling og handel i Nordland. ¹⁵

6.3.1 FRA PLANPROGRAMMET: STEDSUTVIKLING

Tema	Stedsutvikling, kjøpesenter
Problemstilling(er)	Hva vil konsekvensene for Leknes sentrum ved etablering av nytt handelsområde på Leknessletta være?

6.3.2 DAGENS SITUASJON: STEDSUTVIKLING

0-alternativet beskrives utfyllende i kapittel 2 Befolkningsutvikling og utvikling innen sysselsetting, Norconsult (07.11.2018): Samfunns- og handelsanalyse for Leknes. Lofoten handelspark sørvest. Leknessletta, og kun en kort oppsummering vedlegges derfor her.

Leknes er en by i sterk befolkningsvekst sett i forhold til sammenlignbare byer i regionen. Denne veksten vil vedvare fram til år 2030 der vi forventer at ca. 1000 flere innbyggere vil bo i byen Leknes. Folketilveksten i Lofoten er basert på flytting som først og fremst kommer kommunene Vestvågøy og Vågan til gode. Det er i første rekke utenlandsk tilflytting / innvandring som gir en positiv flyttebalanse. Folketilveksten er klart størst i byene Leknes og Svolvær. Den store folketilveksten i byene kommer derved ikke alene som en følge av fraflytting fra nabokommunene og utkantene i bykommunen. ¹⁶

For å kunne anslå et framtidig handelsareal på Leknes, vil befolkningsutviklingen i Leknes by være en viktig faktor. Dette fordi folketilveksten alt vesentlig er konsentrert til byene, og at denne utviklingen sannsynligvis vil fortsette. ¹⁷

Handel er en viktig næring for Leknes. 48,5% av all detaljvarehandel i Lofoten skjer innen Vestvågøy kommune, og det aller meste av denne handelen skjer på Leknes. Omsetningen innen bilbransjen i Vestvågøy finner alt vesentlig sted på Leknes. Ca. 85% av all øvrig detaljvarehandel i Vestvågøy finner sted på Leknes, mens ca. 71% av dagligvarehandelen i kommunen finner sted på Leknes. Leknes er derved et viktig handelssenter for Lofoten – spesielt Vest-Lofoten. Reiselivsnæringen er en viktig faktor som holder vareomsetningen på Leknes på et relativt høyt nivå. Innen bilbransjen synes Leknes å ha et potensial for videre utvikling – sett i relasjon til tilsvarende byer i regionen. ¹⁸

Leknes er i vekst både befolkningsmessig og næringsmessig. Dette utfordrer byens omkringliggende arealer i forhold til nyetableringer av bl.a. handelsvirksomhet. Handelsnæringen er en meget viktig næring – både i forhold til byen Leknes, Vestvågøy kommune og alle de som er bosatt i regionen som bruker Leknes som et handelssted. I de senere årene har reiseliv / turisme satt preg på handelen i Leknes.

Varehandel gir også grunnlag for annen aktivitet som transport og servicenæringer. Denne aktiviteten gir grobunn for bl.a. kulturaktiviteter. Leknes har i løpet av relativt kort tid vokst til å bli et viktig kultursenter i regionalt perspektiv, og det er i byens omegn vokst fram betydelige kulturinstitusjoner / attraksjoner som Lofotr Vikingmuseum på Borg.

¹⁵ Norconsult (07.11.2018): *Samfunns- og handelsanalyse for Leknes. Lofoten handelspark sørvest. Leknessletta.*

¹⁶ Norconsult (07.11.2018): *Samfunns- og handelsanalyse for Leknes. Lofoten handelspark sørvest. Leknessletta.*

¹⁷ Norconsult (07.11.2018): *Samfunns- og handelsanalyse for Leknes. Lofoten handelspark sørvest. Leknessletta.*

¹⁸ Norconsult (07.11.2018): *Samfunns- og handelsanalyse for Leknes. Lofoten handelspark sørvest. Leknessletta.*

6.3.3 KONSEKVENSER AV PLANALTERNATIV 1 OG PLANALTERNATIV 2

Konsekvensene for Leknes sentrum (handel, samfunn) ved etablering av nytt handelsområde på Leknessletta vil være de samme i planalternativ 1 og planalternativ 2, da begge alternativene regulerer samme handelsområde, som vil ha samme påvirkning på Leknes sentrum.

Fra konklusjon, Handels- og samfunnsanalyse for Leknes:

Leknes er et viktig handelssenter for Lofoten – spesielt Vest-Lofoten. Reiselivsnæringen er en viktig faktor som holder vareomsetningen på Leknes på et relativt høyt nivå. Innen bilbransjen synes Leknes å ha et potensial for videre utvikling – sett i relasjon til tilsvarende byer i regionen.

Det er gjennomført en framskriving av behovet for nytt handelsareal på Leknes basert på befolkningsvekst, vekst i detaljvareomsetning og vekst i detaljvareomsetning pr innbygger. Ut fra dette vil vi anslå at behovet for nytt handelsareal på Leknes vil ligge i størrelsesorden 25.000 – 30.000 m² fram mot 2030. Parkeringsareal, veiareal mv i tilknytning til handelsarealet kommer i tillegg.

Forbeholdene i denne konklusjonen ligger i at dette arealet er en framskriving av et anslått dagens handelsareal på Leknes. Det er her ikke lagt inn effekten av arealeffektivisering dvs. at nye handelsareal som regel er mer effektive enn dagens og der man må forvente at omsetningen pr kvadratmeter øker. ¹⁹

6.3.4 VURDERING AV 0-ALTERNATIVET I FORHOLD TIL STEDSUTVIKLING

0-alternativet vil medføre en fortsatt utvikling av bilbasert handel i Leknes sentrum. 0-alternativet vil ikke medføre videre utvikling av Leknessletta til handelsformål, men behovet for nytt handelsareal på Leknes vil likevel ligge på 25000-30000 kvm frem mot 2030. Leknes er et viktig handelssenter for Lofoten, og behov for handelsareal for større varegrupper kan føre til press på gjeldende sentrumsnære handelsområder, samtidig som store, bilbaserte varegrupper opptar større arealer i sentrum.

6.3.5 TOTALVURDERING: STEDSUTVIKLING

Tabell 7: Verdi - Stedsutvikling

VERDI	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
	0-alternativet		Alternativ 1 og 2

Tabell 8: Omfang - Stedsutvikling

OMFANG						
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Intet	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
		0-alternativet				Alternativ 1 og 2
Ødelagt	Forringet	Noe forringet	Ingen endring	Noe forbedret	Forbedret	Stor forbedring

Tabell 9: Konsekvens – Stedsutvikling

KONSEKVENs						
OMFANG \ VERDI	Liten		Middels		Stor	
Stort positivt						

¹⁹ Norconsult (07.11.2018): Samfunns- og handelsanalyse for Leknes. Lofoten handelsark sørvest. Leknessletta.

					Alternativ 1 og 2	
Middels positivt						
Lite positivt						
Lite negativt	0- alternativet					
Middels negativt						
Stort negativt						

0-alternativet vurderes å ha liten negativ verdi for stedsutvikling, da dette vil medføre en videreføring av plasskrevende handel i Leknes sentrum, samtidig som nyetablering av større plasskrevende handel ikke muliggjøres. Alternativ 1 og 2 vurderes å ha samme verdi. Begge medfører utvikling av et handelsområde tilleggende eksisterende handelsområde på Leknessletta. Begge alternativene er plassert langs E10 med god tilgjengelighet både kollektivt, for gående/syklende, og for turister/reisende langs E10. Dette bidrar til at Leknes kan videreutvikles i tråd med dagens samfunnsutvikling som et handelssenter i kommunen. Handelsområdet kan generere mer aktivitet i Leknes, og trekker plasskrevende handelsgrupper ut fra sentrum slik at det åpnes for mindre arealkrevende og mer typisk sentrumsbaserte funksjoner der disse ligger i dag. Å samle bilbasert handel utenfor, men fortsatt i nær tilknytning til sentrum og andre etablerte boligområder syd og vest for Leknessletta vil også redusere unødvendig bilbruk samt de negative konsekvenser dette medfører i sentrum.

7 OPPSUMMERING

Tabell 10: Samlet konsekvensvurdering

SAMLET KONSEKVENSVURDERING AV ALTERNATIVENE INNEN HVERT FAGTEMA			
Fagtema	Alternativ 0	Alternativ 1	Alternativ 2
Trafikkforhold	Liten/usikker negativ konsekvens	Liten positiv konsekvens	Liten/usikker negativ konsekvens
Jordvern og landbruk	Positiv konsekvens	Liten negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Stedsutvikling	Negativ konsekvens	Positiv konsekvens	Positiv konsekvens
Samlet konsekvens	Liten/usikker negativ konsekvens	Positiv konsekvens	Negativ konsekvens
Strider mot nasjonale mål		All omdisponering av dyrket mark strider med nasjonale mål om jordvern, der det søkes å <i>redusere</i> jordvern.	Strider mot overordnet arealplan, fylkesplan samt regionale og nasjonale planer som omhandler jordvern. Strider mot nasjonale og regionale planstrategier da deler av tiltaket vil være i strid med formål LNFR i overordnet plan.
Rangering	2	1	3

I oppsummeringen er det brukt farge med følgende koder som illustrasjon av konsekvensnivå.

- grønt er liten positiv eller positiv konsekvens
- gult er ingen konsekvens

- oransje er liten eller usikker negativ konsekvens
- rød er middels eller stor negativ konsekvens

Trafikkforhold:

Planalternativ 1 vil få en liten positiv konsekvens da det vil reguleres inn bedre forhold for gående og syklende langs Sjøveien.

Planalternativ 2 får liten negativ konsekvens, da forlengelsen av tverrveien vil føre til kapasitetsproblemer i krysset ved Idrettsgata, samt at påkobling fra sør vil føre til en adkomstvei til handelsområdet i hellende terreng.

Jordvern og landbruk:

Planalternativ 1 får liten negativ konsekvens. Dyrket mark omdisponeres, men i tråd med gjeldende kommunedelplan. Planalternativ 2 får middels negativ konsekvens da dette innebærer omdisponering av LNFR-areal i strid med overordnede planer og føringer.

Stedsutvikling:

Planalternativ 1 og 2 får begge positiv konsekvens i tema stedsutvikling, da bilbaserte og plasskrevende funksjoner søkes å flyttes ut fra sentrums kjernen. Tiltaket ligger samtidig i gangavstand fra sentrum.

Konsekvensvurderingen viser at ingen av alternativene får store, tydelige negative konsekvenser.

Oppsummering av avbøtende tiltak: Reguleringsbestemmelser som sikrer flytting av matjord. Bestemmelser samt plankart sikrer løsninger for gående og syklende innenfor planområdet. Bestemmelser og plankart sikrer hvilke funksjoner som tillates innenfor planområdet slik at det ikke blir negative konsekvenser for handel i sentrum.

8 VEDLEGG

Norconsult (07.11.2018): *Samfunns- og handelsanalyse for Leknes. Lofoten handelspark sørvest. Leknessletta.*

Norconsult (25.01.2019): *Trafikkanalyse Leknessletta II, for Leknessletta AS*

9 KILDER

Se kap. 2 for relevante planer og føringer.

Håndbøker

Vegdirektoratet (2018): *Konsekvensanalyser – Håndbok V712.*

(https://www.vegvesen.no/_attachment/704540/)

Vegdirektoratet (2019) *Veg- og gateutforming – Håndbok N100*

(https://www.vegvesen.no/_attachment/61414/binary/964095)

Databaser/kartklienter:

Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO), Kilden, <https://kilden.nibio.no>

Vestvågøy kommune, Planinnsyn, <http://tema.webatlas.no/vestvagoy/Planinnsyn>