

VESTVÅGØY KOMMUNE

DETALJREGULERING MED KONSEKVENsutREDNING
LOFOTEN HANDELS PARK SØRVEST

PLANBESKRIVELSE

DATO:	05.05.2020
PLANID:	1860 201815
FORSLAGSSTILLER:	LEKNESSLETTA AS
PLANMYNDIGHET	VESTVÅGØY KOMMUNE
UTARBEIDET AV:	BAS ARKITEKTER AS
REV:	14.06.2021

INNHALDSFORTEGNELSE

1	SAMMENDRAG	4
2	BAKGRUNN	4
2.1	HENSIKTEN MED PLANEN	4
2.2	FORSLAGSSTILLER, PLANKONSULENT	5
2.3	BERØRTE EIENDOMMER	5
2.4	TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN	5
2.5	KRAV OM KONSEKVENsutREDNING.....	5
3	PLANPROSESSEN.....	6
3.1	MEDVIRKNINGSPROSESS.....	6
3.2	INNSPILL TIL PLANEN	7
4	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER.....	7
4.1	OVERORDNEDE PLANER	7
4.1.1	FYLKESPLAN FOR NORDLAND 2013-2025	7
4.1.2	KOMMUNEPLANENS AREALDEL	8
4.1.3	KOMMUNEDELPLAN FOR LEKNES-GRAVDAL, vedtatt 24.5.2016.	8
4.2	GJELDENDE REGULERINGSPLANER OG TILGRESENDE PLANER	8
4.3	STATLIGE, REGIONALE OG KOMMUNALE PLANER OG FØRINGER.....	9
5	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	9
5.1	BELIGGENHET, AVGRENSNING OG AREALBRUK	9
5.2	STEDETS KARAKTER.....	11
5.3	LANDSKAP	11
5.3.1	TOPOGRAFI OG LANDSKAP	11
5.3.2	SOLFORHOLD	12
5.3.3	LOKALKLIMA.....	12
5.4	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ.....	12
5.5	NATURVERDIER	13
5.6	REKREASJONSVERDI/REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER.....	13
5.7	LANDBRUK.....	13
5.8	TRAFIKKFORHOLD.....	13
5.8.1	KJØREATKOMST	13
5.8.2	VEGSYSTEM OG TRAFIKKMENGDE	13
5.8.3	ULYKKESSITUASJON OG TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER	13
5.8.4	KOLLEKTIVTILGJENGELIGHET, GÅENDE OG SYKLENDE.	14
5.8.5	FLYPLASS.....	14
5.9	BARNES INTERESSER.....	14
5.10	SOSIAL INFRASTRUKTUR	14
5.11	UNIVERSELL TILGJENGELIGHET.....	14
5.12	TEKNISK INFRASTRUKTUR OG OVERVANN	14
5.13	GRUNNFORHOLD	16
5.14	STØYFORHOLD.....	16
5.15	LUFTFORURENSNING.....	17
5.16	RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (EKSISTERENDE SITUASJON)	17
5.17	NÆRING	17
6	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	18

6.1	PLANLAGT AREALBRUK	18
6.2	REGULERINGSFORMÅL	18
6.3	UTREDNINGER OG ANALYSER SOM ER GJORT I FORBINDELSE MED PLANARBEIDET	19
6.3.1	OVERORDNEDE UTREDNINGER OG ANALYSER	19
6.3.2	ALTERNATIVVURDERINGER	19
6.4	BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING	20
6.4.1	PLASSERING OG UTFORMING	20
6.4.2	BEBYGGELSENS HØYDE	22
6.4.3	UTNYTTETESGRAD	22
6.5	PARKERING	23
6.6	UTFORMING OG LOKALISERING AV PARKERINGSANLEGG	23
6.7	TRAFIKKLØSNING	23
6.7.1	KJØREADKOMST	23
6.7.2	UTFORMING AV VEGER	23
6.7.3	VARELEVERING	23
6.7.4	TILGJENGELIGHET FOR GÅENDE OG SYKLENDE	23
6.8	MILJØOPPFØLGING	24
6.9	UNIVERSELL UTFORMING	24
6.10	KULTURMINNER	24
6.11	PLAN FOR VANN- OG AVLØP SAMT TILKNYTNING TIL OFFENTLIG NETT	24
6.12	PLAN FOR AVFALLSHENTING/SØPPELSUG	24
6.13	TILTAK/LØSNINGER ROS	24
6.14	REKKEFØLGEBESTEMMELSER	25
7	KONSEKVENsutREDNING	25
8	VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	27
8.1	OVERORDNEDE PLANER	27
8.1.1	STATLIGE FØRINGER	27
8.1.2	REGIONALE PLANER OG FØRINGER	27
8.1.3	KOMMUNALE PLANER OG FØRINGER	28
8.2	STEDETS KARAKTER OG LANDSKAP	28
8.3	KULTURMINNER	29
8.4	FORHOLDET TIL KRAVENE I KAP. II I NATURMANGFOLDLOVEN	29
8.5	BOMILJØ/BOKVALITET	30
8.6	TRAFIKKFORHOLD	30
8.7	BARNs INTERESSER	30
8.8	SOSIAL INFRASTRUKTUR	30
8.9	UNIVERSELL TILGJENGELIGHET	30
8.10	ENERGIBEHOV – ENERGIFORBRUK	31
8.11	ROS	31
8.12	JORDRESSURSER/LANDBRUK	31
8.13	TEKNISK INFRASTRUKTUR	31
8.14	ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN	32
8.15	KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER	32
8.16	INTERESSEMOTSETNINGER	32
8.17	AVVEINING AV VIRKNINGER	32
9	BESKRIVELSE AV HVORDAN BARN OG UNGES INTERESSER SKAL IVARETAS	32
10	RAPPORTER OG ANDRE DOKUMENTER	33

1 SAMMENDRAG

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for Lofoten handelspark sørvest i Vestvågøy kommune er utarbeidet av BAS arkitekter as på vegne av Leknessletta AS. En regulering av området skal legge til rette for utnyttelse av området sørvest på Leknessletta til handel. Reguleringen tilrettelegger for en utnyttelse av området til av store varegrupper (plasskrevende detaljhandel), og åpner også for en begrenset utnyttelse av arealer innenfor planområdet til matbutikk, bensinstasjon/vegserviceanlegg og servering. Den sørvestre delen av Leknessletta er i dag benyttet til jordbruk.

Planen omfatter gnr/bnr. 18/1024 og deler av 18/1, 18/9, 18/582 og vegareal o/o/o. Plantiltaket kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, da det antas å bli utviklet et næringsområde med BRA utover 15 000 m². Dermed kreves det utarbeidet et planprogram som avklarer premissene for det videre planarbeidet.



Figur 1: Ortofoto plangrense. Kartutsnitt hentet fra Vestvågøy kommunes kartklient.

2 BAKGRUNN

2.1 HENSIKTEN MED PLANEN

Hensikten med planen er å legge til rette for å transformere og utvikle den sørvestre delen av Leknessletta til handel/næring. Planområdet er i dag i hovedsak dyrket mark. Planen omfatter gnr/bnr. 18/1024 og deler av 18/1, 18/9, 18/582 og vegareal o/o/o.

Plantiltaket kan ha vesentlige virkninger, og det er utarbeidet et planprogram som avklarer premissene for det videre planarbeidet. Reguleringsplanen er utarbeidet av BAS arkitekter AS på vegne av Leknessletta AS

Leknessletta er i kommunedelplan for sentrum lagt ut til fremtidig forretninger. Det foreligger en innsigelse fra fylkeskommunen på dette området pga. manglende detaljering av området kombinert med at det er åpnet for en utnyttelse på 100%. Detaljregulering av Lofoten handelspark sørvest har en lavere utnyttelse enn det åpnes for i kommunedelplanen og vil i større grad avklare og detaljere framtidig utnyttelse av området. En detaljregulering vil bidra til en nødvendig detaljeringsgrad for utvikling av området som vil skape forutsigbarhet.

I forbindelse med utvikling av handelsparken vil det i reguleringsprosessen sees på trafikkløsninger både for gang- og sykkel, persontransport og varetransport.

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.

2.2 FORSLAGSSTILLER, PLANKONSULENT

Forslagsstiller: Leknessletta AS // Skolegata 4, 8300 Svolvær

Plankonsulent: BAS arkitekter AS // St. Marie gate 96/98, 1706 Sarpsborg

2.3 BERØRTE EIENDOMMER

Planområdet har et areal på 62,05 daa og omfatter følgende eiendommer:

Eiendom	Planområdet omfatter
18/1024	Hele
18/582	Deler av
18/9	Deler av
18/1	Deler av
o/o/o	Deler av

2.4 TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN

Planinitiativ – oppstart av detaljregulering Leknessletta II Dok. ID 1429523, sak PL26/18 ble behandlet og vedtatt av planutvalget i Vestvågøy kommune 8.05.18.

Planprogram ble fastsatt den 25.6.2019 av Vestvågøy kommunestyre

Forvaltningsutvalget i Vestvågøy kommune vedtok i møte den 16.6.2020 vedtatt å sende følgende reguleringsplanforslag ut på høring og offentlig ettersyn med forlenget høringsfrist 15.10.2020.

Fylkestinget vedtok 07.12.2020 å gi dispensasjon fra regional planbestemmelse (saksnummer 305/2020 og 149/2020).

2.5 KRAV OM KONSEKVENsutredning

BAS arkitekter vurderer at tiltaket faller inn under krav om konsekvensutredning, etter § 6 i «Forskrift om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven», da tiltaket anslås å få omtrent 22.000 m² BRA. Det vil derfor være krav om konsekvensutredning med planprogram. Konsekvensutredning og planprogram er vedlagt detaljreguleringsplanen i sin helhet.

Vurdering		
KAPITTEL 2: PLANER OG TILTAK SOM OMFATTES AV FORSKRIFTEN		
§ 6	Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding	
b)	Reguleringsplaner etter tiltak i vedlegg I.	Aktuelle punkter: Punkt 24. Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m². BRA estimeres til å være under omtrent 22.000 m² totalt.

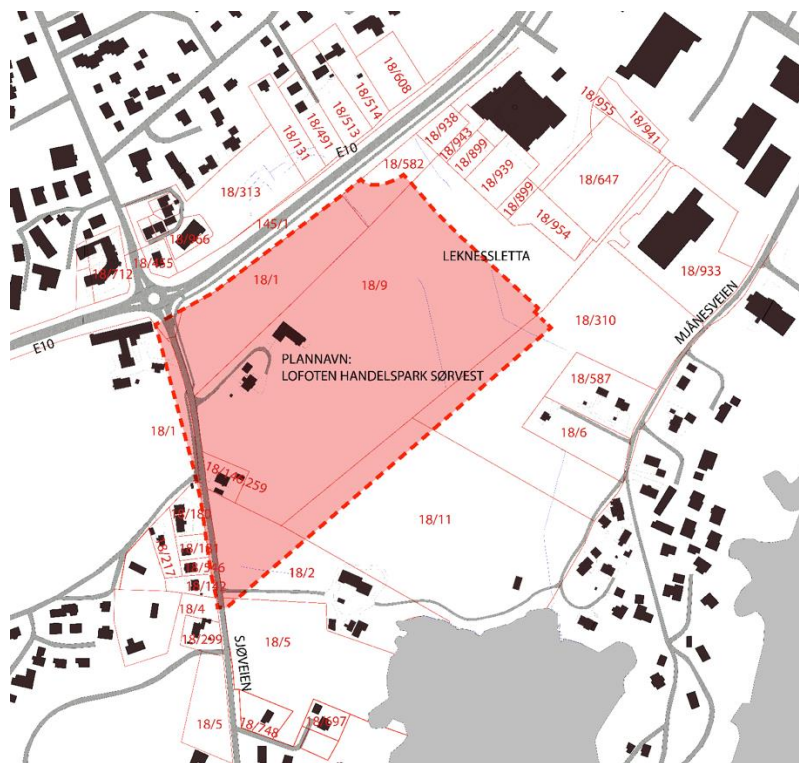
3 PLANPROSESSEN

3.1 MEDVIRKNINGSPROSESS

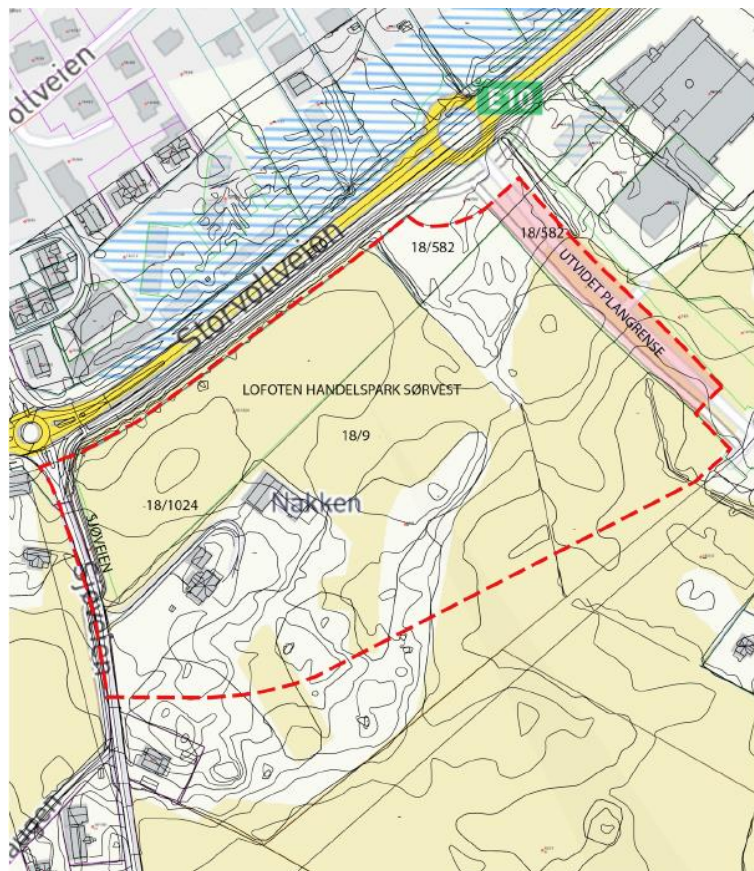
Varsling om oppstart av planarbeid ble kunngjort i lokalavisen Lofotposten 23.08.18, Lofot-Tidende 23.08.18 på kommunens hjemmeside og via brev til berørte parter 23.08.18. Fristen for innspill var satt til 04.10.18. Det ble samtidig varslet konsekvensutredning med planprogram.

Planområdet er i ettertid redusert i areal.

Det ble sendt ut varsel om utvidet plangrense til naboer, grunneiere og berørte fagmyndigheter den 16.02.2021 etter 1. gangs behandling og høring for å regulere inn vegkryss mellom internveien og "Nyveien".



Figur 2: Varslet planområde. Planområdet er i ettertid redusert i areal.



Figur 3: Varslet utvidet planområde mot nordøst for innregulering av kryss mellom internvei og Nyveien

3.2 INNSPILL TIL PLANEN

Det kom 11 innspill til varsel om oppstart av planarbeid innen fristens utløp 04.10.18. Disse er oppsummert og merknadsbehandlet i eget vedlegg.

Innspill/merknader til planen etter 1. gangs behandling innen fristens utløp 15.10.2020 er oppsummert og merknadsbehandlet i eget vedlegg.

Innspill/merknader til planen etter varsel om utvidet plangrense 16.02.2021 er oppsummert og merknadsbehandlet i eget vedlegg.

4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 OVERORDNEDE PLANER

4.1.1 FYLKESPLAN FOR NORDLAND 2013-2025

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 – dvs handel med alle typer varer direkte til sluttbruker. Det bør her bemerkes at Fylkesplanen ikke skiller mellom detaljhandel med plasskrevende varer og detaljhandel med andre varegrupper.

4.1.2 KOMMUNEPLANENS AREALDEL

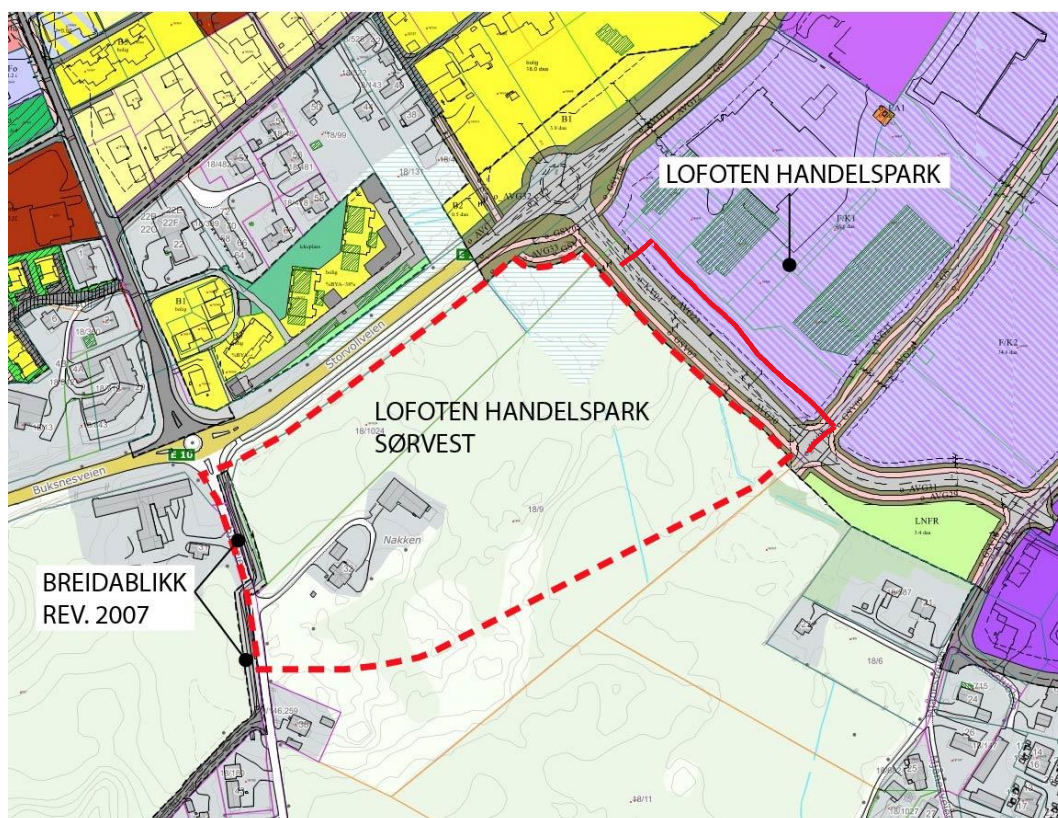
Kommuneplanens arealdel 2008-2012, vedtatt 24.06.2008, rev. 2013 var gjennom planprosessen under revisjon. Ny arealplan for Vestvågøy kommune (kommuneplanens arealdel 2019-31) ble vedtatt 20. mai 2020, etter innsendt komplett planforslag til 1. gangsbehandling.

4.1.3 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.

4.2 GJELDENDE REGULERINGSPLANER OG TILGRESENDE PLANER



Figur 4: Kartutsnitt hentet fra Planinnsyn, Vestvågøy kommune. Tilliggende planer. Utvidelse av planområdet mot Lofoten handelspark er markert i illustrasjonen.

Den sørvestre delen av Leknessletta er uregulert.

Gang og sykkelsti langs Sjøveien (Breidablikk revidert 2007 (Eldre reguleringsplan). 20.02.2007, planID 1860 200713) overlappes og erstattes. Etter førstegangs behandling ble del av tilliggende reguleringsplan Lofoten handelspark (PlanID 1860 15001) overlappet (Del av Nyveien) for å regulere adkomst til planområdet i plankart og sikre en god løsning for kryssende gang- og sykkelsti.

4.3 STATLIGE, REGIONALE OG KOMMUNALE PLANER OG FØRINGER

Det vurderes at tiltaket ikke er i strid med statlige planretningslinjer/planer/føringer. Følgende retningslinjer/planer/føringer anses å være relevante for planforslaget:

Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

- Plan- og bygningsloven
- Vegloven
- Naturmangfoldloven (2009)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014) (Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre bortfalt 1. juli 2018, er nå dekket av de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.)
- Statlige planretningslinjer for klima og energiomlegging i kommunene (2009)
- T-1513 Barn og unge og planlegging etter PBL (under oppdatering våren 2018) (2012)
- T-2/08 Om barn og planlegging (2008)
- RPR Barn og planlegging (2016)
- T-1179 Estetikk i plan- og byggesaker (1997)
- T-1267 Fortetting med kvalitet (1998)
- BGF Blå-grønn faktor (Framtidens byer) (2014)
- NVE 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- NVE 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred
- T-1442/2016 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2016)
- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- N-100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen (2014)
- Regjeringens handlingsplan for universell utforming (2015-2019)
- Temaveileder: Landbruk og planlegging etter plan- og bygningsloven (2012)
- Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser, DSB
- Tryggere nærmiljøer, håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser (2017)

Regionale planer og føringer

- Regional planstrategi for Nordland 2016 - 2020
- Fylkesplan for Nordland 2013–2025
- Regional transportplan for Nordland 2018-2029

Kommunale planer og føringer

- Vestvågøy kommune: Kommuneplanens arealdel 2008-2012, vedtatt 24.06.2008, rev. 2013
- Vestvågøy kommune: Kommuneplanens samfunnsdel 2017-2029
- Vestvågøy kommune: Kommunedelplan for Leknes/Gravdal, vedtatt 24.5.2016. (Vil erstattes når ny arealplan vedtas).
- Vestvågøy kommune: VVA-norm.

5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 BELIGGENHET, AVGRENSNING OG AREALBRUK



Figur 5: Planområdets beliggenhet. Kartutsnitt hentet fra Vestvågøy kommunes kartklient.

Planområdet, som i dag er dyrket mark, ligger på den sørvestre delen av Leknessletta, sør for Leknes sentrum, og sørvest for nylig vedtatt detaljreguleringsplan Lofoten Handelspark. E10 går nord for planområdet. Planområdet er i dag landbruksareal, men store deler av området er lagt ut til fremtidig forretning. Planområdet er på 62,05 daa.

Planområdet avgrenses i nordvest mot E10 og med Sjøveien i vest. Mot øst legges planområdet inntil nylig vedtatt detaljreguleringsplan Lofoten Handelspark. Planområdet avgrenses mot sørøst til LNF-formål i overordnet kommuneplan.



Figur 6: Planområdets beliggenhet. Kartutsnitt hentet fra Vestvågøy kommunes kartklient. Illustrasjonen er ikke målbar.

5.2 STEDETS KARAKTER

Planområdet samt området nordvest for Sjøveien er jordbrukslandskap og boligbebyggelse. Nord for E10 ligger Leknes sentrum, med boligbebyggelse og sentrumsfunksjoner. Øst for planområdet ligger detaljregulering Lofoten handelspark, et blandet næringsområde med også noe myr og jordbruksarealer. Området sør for planområdet er i hovedsak jordbrukslandskap og spredt bebyggelse som grenser til Fyglisjøen.

5.3 LANDSKAP

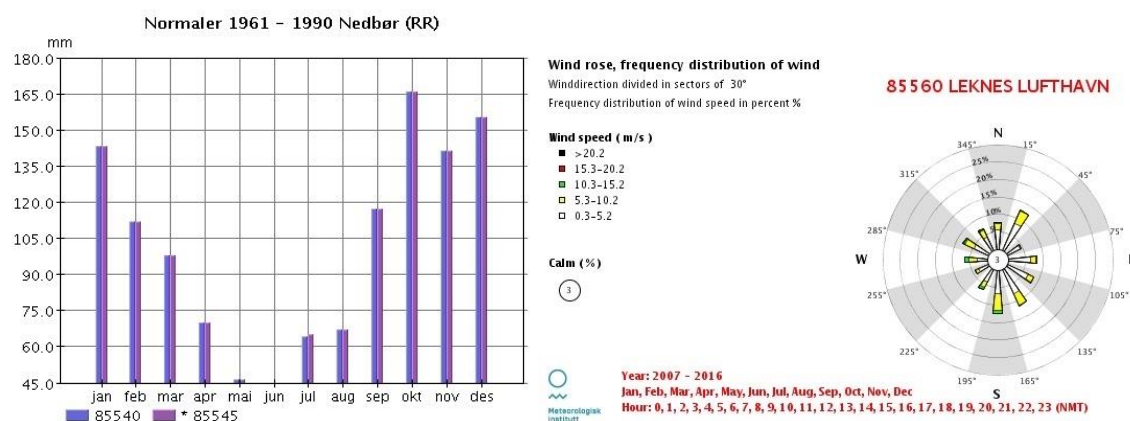
5.3.1 TOPOGRAFI OG LANDSKAP

Planområdet ligger på kote 4-14, og har slakt skrånende terreng ned mot Buksnesfjorden. Innenfor planområdet ligger i dag et gårdstun. Til tross for sentrumsnær beliggenhet har planområdet i dag en landlig karakter med myr og store jordbruksarealer. Området er relativt flatt, og rammes inn av de bakenforliggende fjellene. Den nordøstlige delen av Leknessletta (utenfor planområdet) er bebygd med større volumer med en enkel utførelse/estetikk. Bygningstilbygget er her hovedsakelig forretnings- og næringsbygg med tilhørende parkeringsarealer, flate tak og enkel detaljering.

5.3.2 SOLFORHOLD

Omkringliggende bebyggelse har lav høyde. Det er gode solforhold innenfor planområdet.

5.3.3 LOKALKLIMA



Figur 7: Normaler 1961-1990 Nedbør og vindrose, Leknes lufthavn (kilde: eklima.met.no)

Klima: endring i antall dager med snø fram mot 2020: -80 - -65 (antall dager med snødekke). Nedbørsendring fram mot 2020: 5-10 % (lite). Sårbarhet for klimaendringer: middels høy sårbarhet. Temperaturendring fram mot 2100: 2-2,5 grader. Årsmaksimum snømengde fram mot 2100: -40% - -30 %¹

5.4 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Det ble sommeren 2019 foretatt arkeologiske registreringer på planområdet. Det ble gjort funn av en automatisk fredet kulturminnelokalitet, som har fått ID-nummer 261097 i kulturminnedatabasen Askeladden. Lokaliteten består av til sammen ti strukturer og fem grøfter. Av strukturene er syv stk. kokegroper, og tre stk. udefinerte strukturer. To kokegroper har blitt trekulldatert, og viser at lokaliteten var i bruk i eldre jernalder. Strukturene vurderes til å være av vanlig forekommende type, og skriver seg inn i den kulturhistoriske konteksten til Leknes-Fyggle- området, som har mange kjente bosetninger og aktivitetsspor fra eldre jernalder. Rapport fra den arkeologiske registreringen er vedlagt i sin helhet.

Leknessletta ligger på en høyde, en godt drenert morenerygg, som i dag er dyrket mark og bolig/bebyggelse. Omtrent 250 meter nordvest for Leknessletta ligger restene av et ringformet tunanlegg (lokalitet id 47534) fra jernalder. Dette tunanlegget ligger sentralt plassert mellom gårdene Buksnes, Storeid, Leknes, Fyggle og Hol, som alle er rike på kulturminner fra jernalderen. Tunanlegget er tolket til å ha bestått av inntil fjorten hus, men i dag er det kun fire som er bevarte og synlige på markoverflaten. Trekulldateringer fra tuftene viser at anlegget har vært i bruk i eldre jernalder (romertid) mens ei trekullprøve fra en av de mange omliggende gropene antyder at anlegget også kan ha vært i bruk i yngre jernalder (Storli 2006: 59-60). Øst for Leknessletta, i Fyglesjøen, ligger et anlegg med en rekke nausttuffer og båtstøer fra jernalder (lokalitet id 37944, 54877-1 og 8183). Også her finnes trekulldateringer som viser bruk i eldre jernalder (romertid).²

¹ Kilde: eklima.met.no, www.ngu.no

² Nordland fylkeskommune (2019): Rapport arkeologisk registrering Lofoten handelspark sørvest

5.5 NATURVERDIER

Flere treff på registrering av sårbare arter i artsdatabanken. (Registrering av arter i planområdet eller rett utenfor planområdet med overlappende koordinatpresisjon), herunder Storspove (VU), Lirype (NT), Fiskemåke (NT). Området er ikke registrert som hekkeområde i KDP Leknes-Gravdal (2012). Det er ikke registrert øvrige naturverdier. Området er i dag dyrket mark/innmark, og det er ikke vurdert at observasjonene av fuglearter i eller ved planområdet tilsier at området er et viktig hekkeområde på Vestvågøy.

5.6 REKREASJONSVERDI/REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER

Området er per i dag ikke i bruk eller egnet til rekreasjon eller lek og er, da det ikke ligger inntil store boligområder og hovedsakelig består av dyrket mark/innmark.

5.7 LANDBRUK

Planområdet er i dag hovedsakelig dyrket mark. I kommunedelplan Leknes-Gravdal (4.5.2016) samt forslag til ny arealplan som erstatter gjeldende kommunedelplan (ute på høring 2019) er hoveddelen av planområdet avsatt til fremtidig forretning (F). LNFR-arealer utenfor areal avsatt til forretning er utelukkende tatt med innenfor plangrense etter krav fra Vestvågøy kommune for å finne beste tilkoblingspunkt for en eventuelt ny tverrvei Idrettsgata-Sjøveien.

Eksisterende forhold vedrørende landbruk er i detalj beskrevet og utredet i Konsekvensutredning for Lofoten handelspark sørvest, kapittel 6.

5.8 TRAFIKKFORHOLD

5.8.1 KJØREATKOMST

Det er en eksisterende kjøreatkomst fra Sjøveien til gårdstunet (Nakken).

5.8.2 VEGSYSTEM OG TRAFIKKMENGDE

Planområdet avgrenses i nord av E10 som er hovedvegen gjennom Leknes og Lofoten. I vest er planområdet avgrenset av Sjøveien (kommunal vei) som fungerer som adkomstvei til et boligområde og noe næringsvirksomhet. Sjøveien er uregulert, og tas derfor med innenfor planavgrensningen. Mot nordøst grenser planområdet mot Lofoten Handelspark. I reguleringsplan for Lofoten Handelspark er det også planlagt en forlengelse av Remaveien, sperring av Mjånesveien i nordøst, og en ny veg fra Mjåneset som innehar X-kryss med Remaveien og fortsetter nordvestover til E10. Denne vegen er i denne reguleringsplanen benevnt «Nyveien».

Veg	Vegklasse	Fartsgrense	ÅDT
E10	Europavei	60 km/t	8000 (2017)
Sjøveien	Kommunal vei	50 km/t	1640 (2019)
Idrettsgata	Fylkesvei	50 km/t	9183 (2017)
Mjånesveien	Kommunal vei	50 km/t	-

5.8.3 ULYKKESSITUASJON OG TRAFIKKSIKKERHET FOR MYKE TRAFIKANTER

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 lite å gjøre med veienes utforming.³

5.8.4 KOLLEKTIVTILGJENGELIGHET, GÅENDE OG SYKLENDE.

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 hver dag. Rute 300 knytter Leknes sammen med Svolvær, Evenes og Narvik. Det er ingen bussholdeplasser i direkte tilknytning til planområdet. I reguleringsplan Lofoten Handelsark er det regulert inn to busstopp langs den fremtidige forlengelsen av Remaveien, ca. 250 meter fra planområdet.

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 en enkel 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.

Nord for planområdet er ny adkomstvei til E10 med tilhørende gang- og sykkelsti under oppføring.

5.8.5 FLYPLASS

Planområdet ligger innenfor følgende høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen (Avinors tegning ENLK-P-08) for lufthavnen, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.J.480, om hinderflater og begrensing av hinder, gjeldende fra 01.09.2015:

- Innflygingsflaten til bane 02 (fra sør), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.425.
- Sideflaten, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.430.
- Horisontalflaten, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.420. Horisontalflaten ligger på kote 69,6

meter over havet (moh.), dvs. 45 meter over rullebanen.

5.9 BARNES INTERESSER

Planområdet er i dag dyrket mark og lite egnet til barns bruk. Det er flere skoler i området nordøst for Lofoten handelsark. Ny adkomstvei til E10 nordøst for planområdet vil også bli benyttet som skolevei.

5.10 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Skolekapasitet og barnehagedekning og annen sosial infrastruktur er ikke relevant for planarbeidet da det ikke skal tilrettelegges for nye boliger innenfor planområdet.

5.11 UNIVERSELL TILGJENGELIGHET

Området er i dag relativt flatt, med en noe større høydeforskjell i sør.

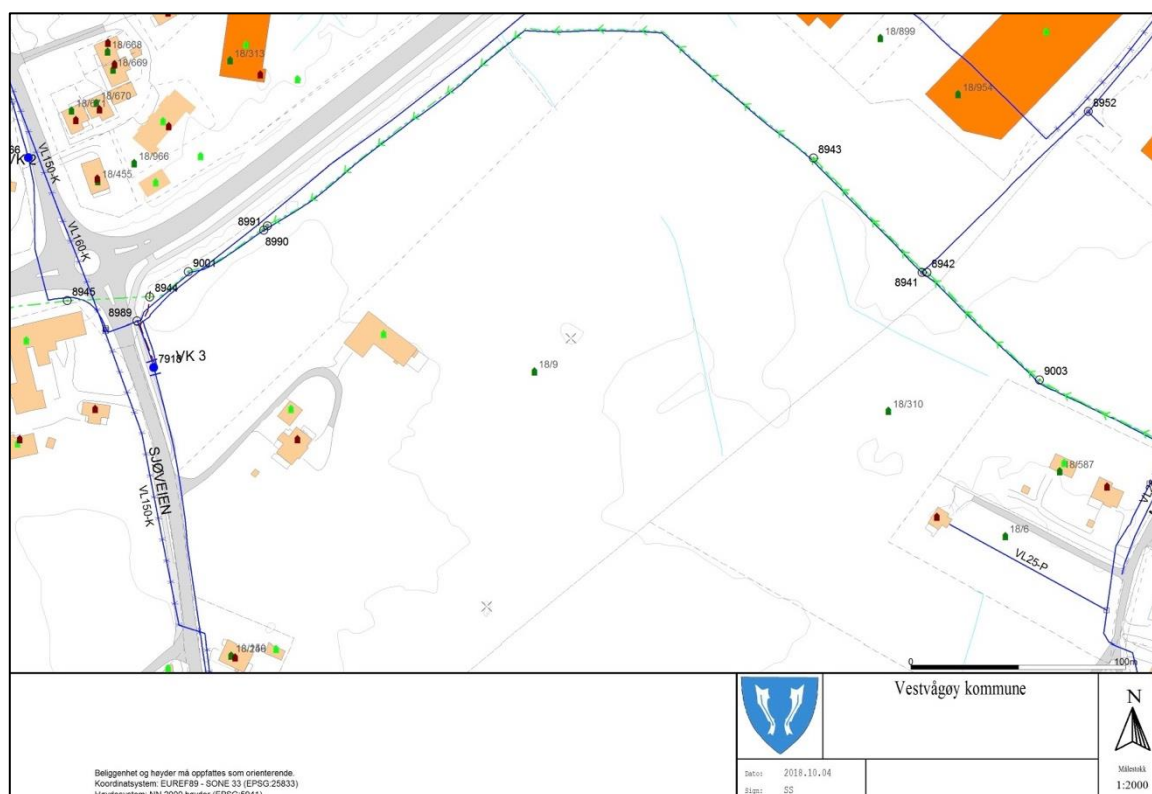
5.12 TEKNISK INFRASTRUKTUR OG OVERVANN

Vann og avløp

Infrastruktur ligger langs planens yttergrenser mot Lofoten Handelsark, E10 og Sjøveien. Det vil være behov for ny teknisk infrastruktur til ny bebyggelse innenfor planområdet. Området har i dag kapasitet både for uttak av ordinært forbruk og brannvann. Området har også samtidig forsyning og dermed god forsyningssikkerhet.⁴

³ Trafikkanalyse Leknessletta II, for Leknessletta AS (Norconsult)

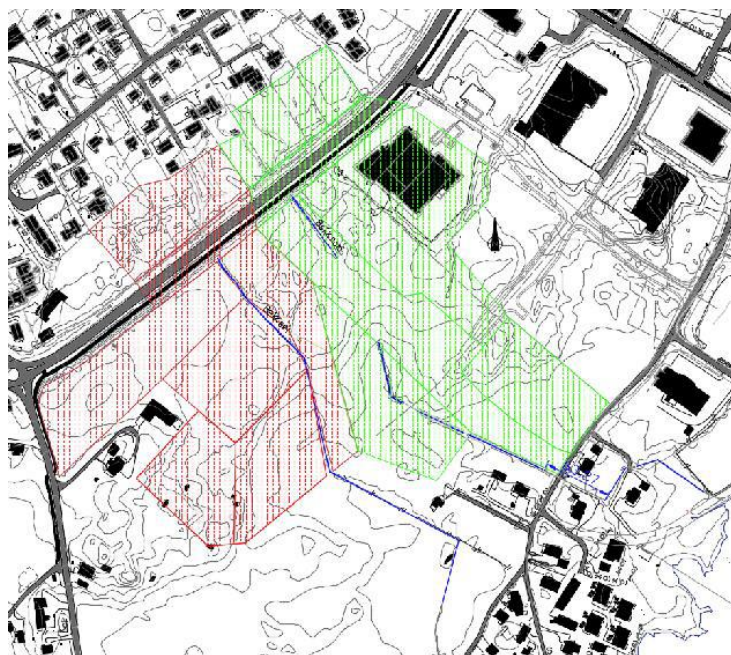
⁴ Nettanalyse, Buksnes vannverk Leknessletta, Asplan Viak 2018



Figur 8: VA, eksisterende. Kilde: Vestvågøy kommune, 2018.

Overvannshåndtering

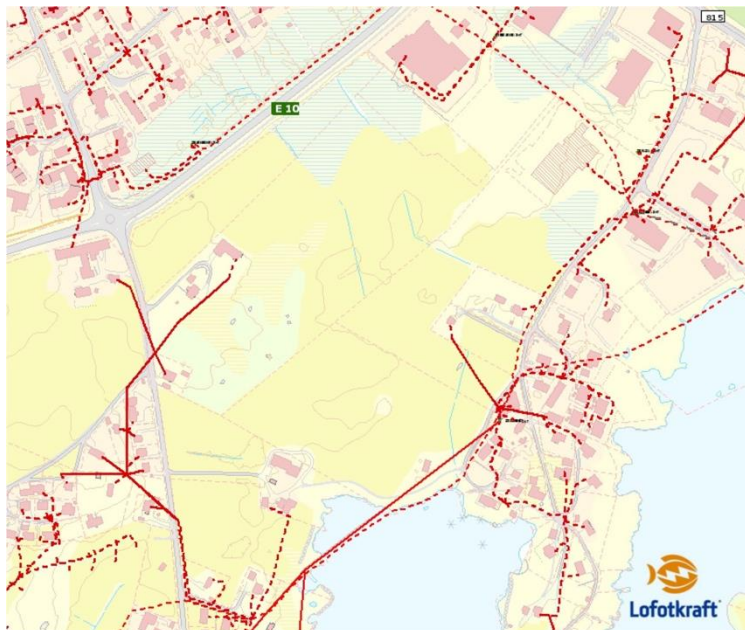
Overvann håndteres i dag på egen tomt. Det er i dag to bekker som renner gjennom området. Begge kommer fra vestre side av E10, hvor det ligger et myrområde mellom bebyggelsen og veien. Bekk i sør (gjennom planområde Lofoten Handelspark Sørvest) har lav vannføring.



Figur 9: Antatte avrenningsarealer til de to ulike bekke dragene gjennom Leknessletta. Hentet fra Notat for overvann, Leknessletta 2017, Asplan Viak/Vestvågøy kommune.

Energiforsyning:

Lofotkraft AS har områdekonsesjon. Lofotkraft AS har lite nett innenfor reguleringsområdet.



Figur 10: Energiforsyning. Eksisterende kraftlinjer i området. Illustrasjonen skiller ikke mellom høyspent og lavspent. Kilde: Lofotkraft

5.13 GRUNNFORHOLD

Området er kategorisert som forvittringsmateriale i NGUs løsmassekart, men det er ingen terrengformer eller forhold som gjør eiendommen utsatt ifht dette. Terrenget er ikke brattere enn $>20^\circ$.⁵ Området har moderat til lav aktsomhetsgrad radon. Løsmassekart med infiltrasjonsevne viser at det er lite egnet infiltrasjonsevne i grunnen. Det vil vurderes løsninger for tilstrekkelig håndtering av overvann.

Området kan ha forurensset grunn som følge av landbruksdrift over lengre tid samt nærhet til E10. Ingen informasjon gitt i relevante databaser.

5.14 STØYFORHOLD

Støysonekart i hht T-1442, Vestvågøy kommune, laget av Statens Vegvesen 2012 viser at deler av planområdet ligger innenfor gul og rød støysone mot E10.

⁵Kilde: <http://www.miljøstatus.no>, temakart Skred – aktsomhet (alle), <http://www.ngu.no> (Norsk Geologisk Undersøkelse)



Figur 11: Støyforhold. Utsnitt av støyvarselkart i hht. T-1442, Vestvågøy kommune. Kilde: Statens Vegvesen 2012

Planområdet berøres ikke av støysoner rundt Leknes Lufthavn (kilde: Avinor: Flystøysonekart 2010-2020)

5.15 LUFTFORURENSNING

Det er lite luftforurensning innenfor planområdet. Temakart på Miljøstatus.no viser nedgang av NMVOC og NO_x fra 1990 til 2015.

Utslipp av svevestøv PM₁₀ fra forbrenning: 15,52-41,52 tonn per rute (5x5 km²) (høy)

Utslipp av svevestøv PM₁₀ fra veitransport: grønn sone. Lav.

Utslipp av SO₂ fra forbrenning: middels. 0,55-1,71 tonn per rute (5x5)

Utslipp av NO_x fra veitransport: grønn sone. Lav.

Utslipp av metan fra jordbruk: grønn sone. 0,10-2,77

Utslipp av CO₂ fra veitransport: grønn sone. Lav. 1,00-1,67

Utslipp av CO₂ fra innenriks luftfart: 1,33-3,41 tonn/rute. Gulgrønn sone. (gul sone)

Utslipp av CO₂ fra forbrenning: gul sone. 1,30-4,39⁶

5.16 RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (EKSISTERENDE SITUASJON)

Det er utført risiko- og sårbarhetsanalyse for området, denne er vedlagt i sin helhet.

5.17 NÆRING

Innenfor planområdet er det i dag ingen handelsvirksomhet. Tilliggende område har ulike typer plasskrevende handel/næring i lav punktbebyggelse med tilhørende parkering. Området sørvest på Leknessletta er avsatt til fremtidig forretning i kommunedelplan Leknes/Gravdal, vedtatt 4.5.2016. Kommunens arealplan er under rulling.

⁶ Kilde: <http://miljostatus.no>: temakart

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 PLANLAGT AREALBRUK

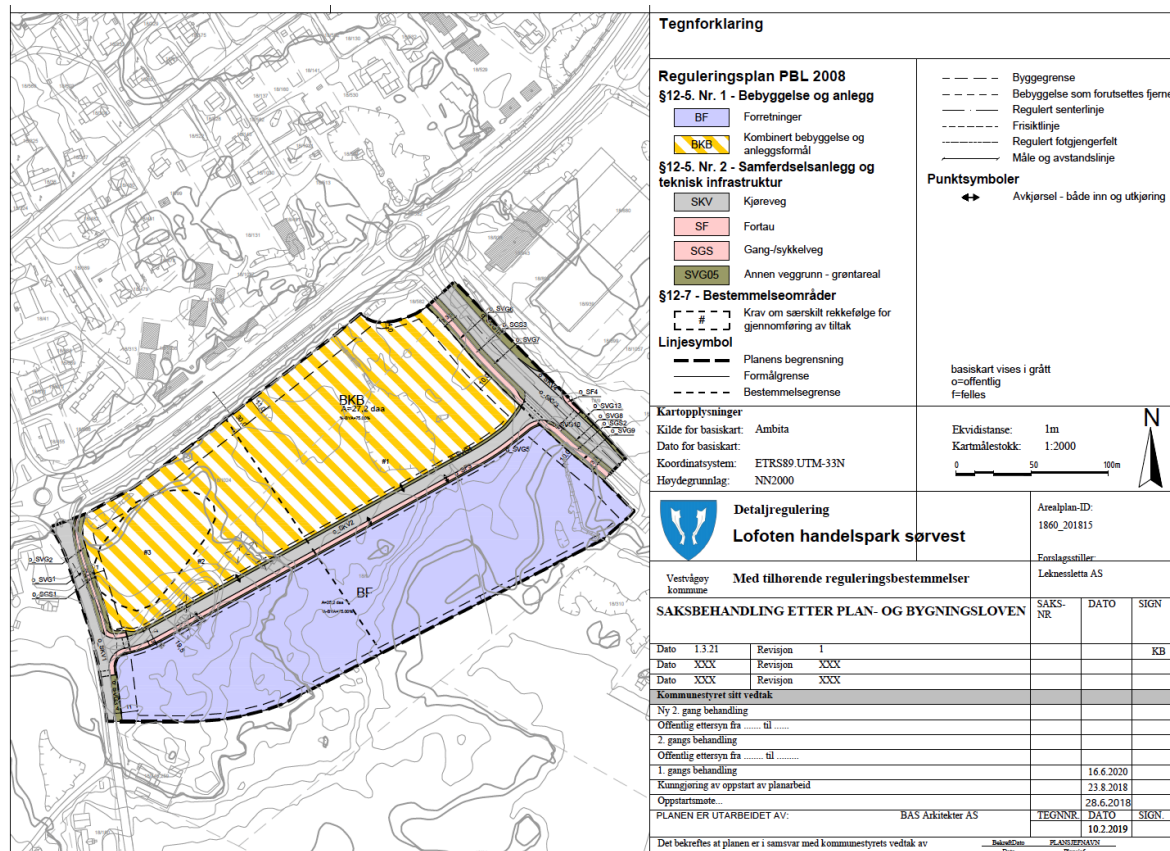
Hensikten med planen er å detaljregulere det sørvestre området av Leknessletta til handelsområde for plasskrevende varer, i tråd med arealformål i overordnet plan. Planforslagets arealformål innebærer en videreføring av formål nedsatt i gjeldende arealplan, og reguleres til formål forretning og kombinert formål forretning/næring for økt fleksibilitet. Planens bestemmelser sikrer at det i hovedsak skal etableres forretninger med store plassbehov. Det åpnes opp for noe handel med dagligvarer og utvalgsvarer for å gi en viss fleksibilitet innenfor planområdet.

I planens bestemmelser sikres det at det ved opparbeidelse av bensinstasjon/vegserviceanlegg og/eller servering (bevertning) skal opparbeides en rasteplass langs E10.

6.2 REGULERINGSFORMÅL

Tabell 1: Arealformål

Arealformål	Areal
Forretninger (BF)	25,2 daa
Kombinert bebyggelse- og anleggsformål: Forretning/Næring (BKB)	27,2 daa
Kjøreveg (SKV)	5,7 daa
Fortau (SF)	1,0 daa
Gang-og sykkelvei (SGS)	0,7 daa
Annen veggrunn – grøntareal (SVG)	2,7 daa



Figur 12: Plankart

6.3 UTREDNINGER OG ANALYSER SOM ER GJORT I FORBINDELSE MED PLANARBEIDET.

6.3.1 OVERORDNEDE UTREDNINGER OG ANALYSER

- Konsekvensutredning (KU) med planprogram
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)
- Samfunns- og handelsanalyse for Leknes (Norconsult, 07.11.2018)
- Arkeologisk registrering (rapport)
- Trafikkanalyse Leknessletta II (Norconsult, 25.01.2019)

Alle utredninger gjort i forbindelse med planarbeidet er vedlagt planforslaget i sin helhet. Handelsanalysen og trafikkanalysen er redegjort for og oppsummert i Konsekvensutredning for Lofoten handelspark sørvest.

6.3.2 ALTERNATIVVURDERINGER

Det er i løpet av planprosessen gjort studier av ulike konsepter for fremtidig utvikling av Leknessletta. Endelig løsning er basert på disse vurderingene. I alternativvurderingene er ny rundkjøring E10 med tilhørende atkomstvei i flyttet lenger nord enn der den ligger i dag.



Lav utnyttelsesgrad: Eksisterende gårdsbruk beholdes. Kun en mindre del av Leknessletta utvikles. Én avkjøring, tosidig bebyggelse.



Lav utnyttelsesgrad: Innenfor formål F. Store parkeringsflater mellom byggene. Varelevering i bakkant. To avkjøringer + varelevering.



Høy utnyttelsesgrad. Gode muligheter for trinnsvis utvikling. Går over LNFR-areal. Én internvei gjennom handelsområdet med to avkjøringer. Varelevering og noe persontrafikk i bakkant. Bygningsvolumer og parkering på hver sin side av veien.

Figur 13: Tabell med utvalgte skisser fra mulighetsstudiene.

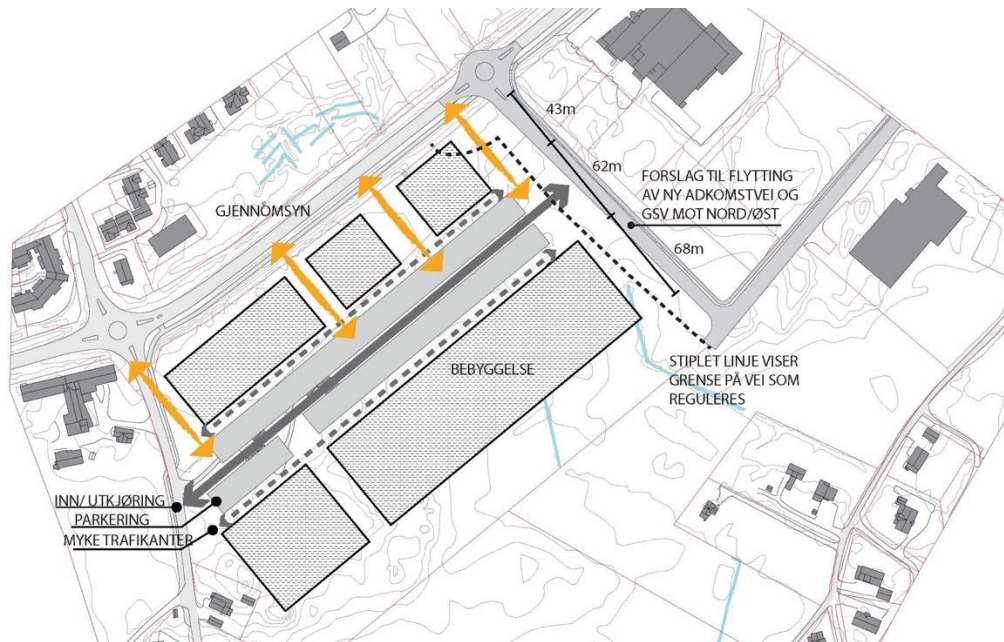


Høy utnyttelsesgrad. Gode muligheter for trinnsvis utvikling. Går over LNFR-areal. Internvei gjennom planområdet. Parkeringsareal jevnt fordelt mellom vei og bebyggelse. Areal avsatt for myke trafikanter mellom parkering og bebyggelse.

6.4 BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING

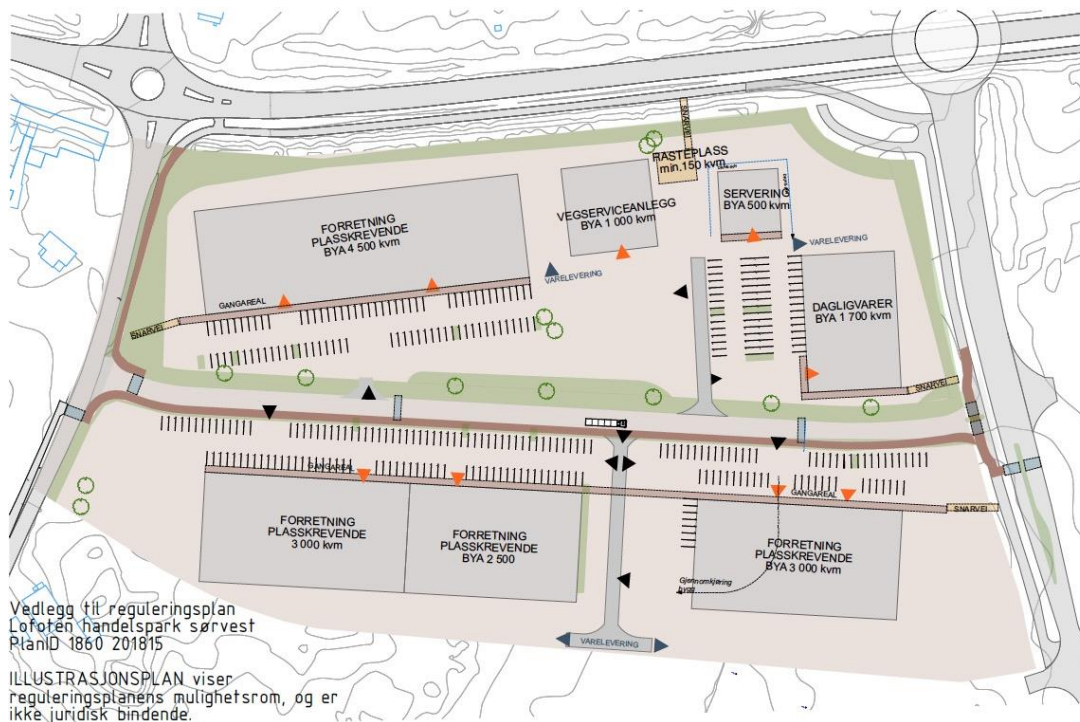
6.4.1 PLASSERING OG UTFORMING

På bakgrunn av alternativvurderingene ble følgende prinsippsskisse lagt til grunn for reguleringen:



Figur 14: Tidlig prinsippskisse lagt til grunn for reguleringen. Merk at ny atkomstvei til E10 ikke tilsvarer dagens situasjon.

Prinsippskissen viser det grunnleggende konseptet med gjennomgående internvei, oppbrutt bebyggelse mot E10 og parkering langs internvei med bebyggelse i bakkant. Myke trafikanter ledes langs bebyggelsens fasade samt langs regulert fortau sør for internvei. Fortau knyttes sammen med eksisterende gang- og sykkelveinett.



Figur 15: Situasjonsplan - illustrasjonsprosjekt. Illustrasjonen viser reguleringsplanens mulighetsrom.

Endelig planforslag sikrer de ovennevnte kvalitetene i plankart og bestemmelser. Illustrasjonsprosjektet viser reguleringsplanens mulighetsrom, der konseptet er adkomst til området er fra Sjøveien i sør og tverrveien i nord. Ut fra denne internveien ligger det på hver side parkering, en gangone og en rekke med bebyggelse. Mot E10 åpnes bygningsmassen noe opp for gjennomsyn inn til området. Dette sikres i planens bestemmelser ved angitt maks fasadelengde i felt BKB og BF.

Bebyggelse skal være innenfor angitte byggegrenser. I felt BF er byggegrense trukket inn for å sikre at bebyggelse legges i bakkant av feltet. Det tilrettelegges derfor for parkering mellom bebyggelse og internvei, som vist på illustrasjonen.

Arkitektonisk kvalitet og variasjon i materialbruk sikres i planens bestemmelser.

I tillegg sikres grønne kvaliteter ved blant annet krav om beplantning langs internvei, beplantning av vegkant-/grøftearealer og grønne kvaliteter i parkeringsareal.

6.4.2 BEBYGGELSENS HØYDE

Det tilrettelegges for et handelsområde med bebyggelse i hovedsak for plasskrevende varer. Planen åpner for en bebyggelse med maksimal høyde 12 meter over gjennomsnittlig planert terreng. Unødvendige fyllinger begrenses av maksimal kotehøyde. 10. Tekniske installasjoner over gesims for heis og ventilasjon kan bygges inntil 2 meter over maksimal byggehøyde og ikke over kote +25 og utgjøre inntil 20% av BYA.

6.4.3 UTNYTTELSESGRAD

Det foreligger innsigelse til utnyttelsesgrad % BRA = 100 % for område Forretning i overordnet arealplan Kommunedelplan Leknes-Gravdal. Planforslaget gir en reduksjon i utnyttelsesgrad i forhold til kommunedelplanen. Dette sikres i bestemmelsene med begrensninger på både %-BYA og %-BRA, maks total BRA og begrensninger på bruk av området for å sikre at området i hovedsak skal benyttes til handel med plasskrevende varer/virksomheter med store plassbehov.

For å sikre en fleksibel plan, også i fremtiden, settes %-BYA og %-BRA høyere enn illustrasjonsprosjekt, men lavere enn gjeldende kommunedelplan.

%-BYA

Planen åpner for en maksimal utnyttelsesgrad %-BYA = 75 innenfor felt BKB og BF. Illustrasjonsprosjektet er moderat, og har en utnyttelsesgrad %-BYA = 50. Eventuell utendørs lagring under tak er ikke medregnet i BYA for illustrasjonsprosjekt, og utnyttelsesgrad legges på et høyere nivå for større fleksibilitet i planen. Denne type handelsområder har vanligvis %-BYA = 80. Det er i denne planen valgt å legge utnyttelsesgrad noe lavere enn dette.

%-BRA

Planens bestemmelser sikrer også at utnyttelsesgrad begrenses av %-BRA, som ikke skal overstige overstiger 90 % i felt BKB og 90 % i felt BF. En % BRA på 90% tilrettelegger for 2 etasjer der det kan bli behov for dette, men ikke over alle arealer inntegnet i illustrasjonsplanen, som har BRA på ca 17 000 kvm (ikke medregnet utendørs lagring/salgareal).

Maksimal BRA innenfor planområdet

Planens bestemmelser sikrer at det maksimalt kan bygges 25 000 kvm BRA innenfor planområdet. Handelsanalysen (se vedlegg) estimerer et behov for 25 000 til 30 000 kvm handelsareal i Leknes frem mot 2030.

Begrensninger type forretning/størrelse

Det sikres i planens bestemmelser at feltene BKB og BF i hovedsak skal benyttes til handel med plasskrevende varer. Etablering av forretning til handel med dagligvarer begrenses til totalt 2000 m² BRA innenfor BF. Forretning utover dette omfatter forretninger med store plassbehov med minste tillatte BRA = 1500 m².

Området BKB er kombinert bebyggelse og anleggsformål: forretning/næring. Etablering av forretning til handel med dagligvarer begrenses til totalt 2000 m² BRA innenfor BKB. Forretning utover dette omfatter forretninger med store plassbehov med minste tillatte BRA = 1500 m². Formål næring omfatter bensinstasjon/vegserviceanlegg, hurtiglader/ladestasjon for elbiler, bevertning med tilhørende parkeringsarealer og servicefunksjoner, bilforretning/motorkjøretøyer/bilrekvisita/bilverksted med tilhørende

servicefunksjoner. Listen er uttømmende. Etablering av bevertning begrenses til maksimalt 1500 BRA innenfor BKB.

6.5 PARKERING

Bil

Nødvendige oppstillingsplasser for biler skal dekkes på egen grunn. Parkeringsplasser for bil er i henhold til gjeldende norm i overordnet plan, med én oppstillingsplass for personbil, per 50 m² bruksareal.

Innenfor felt BKB tillates én biloppstillingsplass per 15 m² bruksareal ved etablering av serveringsvirksomhet. Dersom serveringsvirksomhet oppfører vil 1 oppstillingsplass per 50 m² være gjeldende.

Sykkel

Parkeringsareal for sykkel er redusert i forhold til krav i overordnet plan da området reguleres til handel med plasskrevende varer, og ikke sentrumshandel eller kjøpesenter. Området vil bestå av store bygningsvolumer der en stor del av arealet vil benyttes til lager. Krav til sykkelparkering settes etter følgende norm: 1 oppstillingsplass for sykkel per årsverk, for å sikre sykkelparkering til alle ansatte. Samtidig settes det av 1 oppstillingsplass for sykkel per 200 m² salgsareal for å sikre sykkelparkering for besøkende. Det settes krav til at minimum 50 % av sykkelparkeringen skal være under tak, i tråd med overordnet plan.

6.6 UTFORMING OG LOKALISERING AV PARKERINGSANLEGG

Planen tilrettelegger for parkering på bakkeplan og i p-kjeller. Bestemmelsene sikrer at parkeringsareal skal være oppdelt av grønne rabatter med busk- og trevegetasjon. På deler av arealene skal det benyttes permeabelt dekke for overvannshåndtering såfremt dette er gjennomførbart. Parkeringsarealer skal ligge i tilknytning til bebyggelsens hovedinngang. Det tillates parkering utenfor byggegrense såfremt dette ikke kommer i konflikt med byggegrense mot veg.

6.7 TRAFIKKLØSNING

6.7.1 KJØREADKOMST

Det er to adkomster til planområdet, én adkomst fra Sjøveien i vest og én adkomst i øst fra «Nyveien», den nye avkjøringen fra ny rundkjøring E10.

For å avbøte risiko for et komplisert vegbilde ved X-kryss kan det være en mulighet å gi en av tilfartene vikeplikt ved utkjøring på Nyveien. Det vil da være mest naturlig å gi den sekundærveien med minst trafikk vikeplikt. I tillegg kan det vurderes å skilte ned hastighet til 30 km/t i nyveien for å få ned fartsnivået i kryssområdet.

6.7.2 UTFORMING AV VEGER

Innregulert veiareal er utformet i samråd med veikonsulent og i tråd med vegvesenets håndbok N-100. Mellom de to adkomstene innreguleres en felles internvei med ensidig fortau og tilhørende grøfteareal som både skal benyttes til personbiltrafikk og varelevering.

6.7.3 VARELEVERING

Det legges opp til varelevering fra internvei. Varelevering og persontrafikk vil benytte samme internvegnett. Varelevering skilles fra gående og syklende, da det i bestemmelsene sikres felt og snarveier for myke trafikanter langs bebyggelsens fasade samt fortau langs internvei.

6.7.4 TILGJENGELIGHET FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Planområdet tilrettelegger for en forbedring av eksisterende gang- og sykkelsti langs Sjøveien. Det sikres i planens bestemmelser at det skal opparbeides gangareal med fast dekke på min. 2,5 meter for gående og syklende mellom bebyggelse og snarveier fra omkringliggende gang- og sykkelsti til bebyggelse. Det reguleres inn fortau langs internveien i planområdet. Det reguleres inn fotgjengerfelt over Sjøveien for tilkobling til eksisterende gang og sykkelsti samt fotgjengerfelt med trafikkøy der internveien krysser nybygd gang og sykkelsti for påkobling til Nyveien. Opparbeidelse av fotgjengerfelt, gang- og sykkelsti og fortau sikres i planens bestemmelser.

Til førstegangs behandling var det i planforslaget regulert et kort strekk med gang- og sykkelvei sør for internveien og øst for Sjøveien. Denne er til annen gangs behandling tatt ut av planen, da gang- og sykkelsti samt fortau kobles på eksisterende vest for Sjøveien. For å tilrettelegge for et fremtidig tosidig gang- og sykkelnett ved videre utvikling av Leknessletta avsettes dette arealet til annen vegggrunn.

6.8 MILJØOPPFØLGING

Det er ikke kjent at planområdet har forurenset grunn. Ingen av de eksisterende virksomhetene skal rives og utgjør derfor liten risiko for spredning av forurenset masse.

Etter Forurensningsforskriftens kapittel 2 skal den som planlegger å utføre bygge- og gravearbeid vurdere og eventuelt undersøke om det er forurenset grunn i området.

Hensyn til klima og miljø er sikret i planens bestemmelser. Utbyggingen skal ha bærekraftig materialbruk og energibruk/energiløsning. I plan og utbygging skal det også sikres en bærekraftig arealbruk mht. tomtearronding, transport og kommunikasjonsløsninger. Det skal i byggesøknad redegjøres for valg av energiløsninger og byggematerialer, tiltak for å redusere energibruk og klimagassutslipp. Alternative energiløsninger for området skal vurderes ut fra hensyn til klima og energieffektivitet. Ved omdisponering eller masseutskiftning av myr skal avbøtende tiltak vurderes. Dette er sikret i planens bestemmelser.

6.9 UNIVERSELL UTFORMING

For uteområder, adkomst til og i bygninger gjelder krav fastsatt i til enhver tid gjeldene Teknisk forskrift.

6.10 KULTURMINNER

Automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet avdekket under de arkeologiske registreringene sommeren 2019 ligger innenfor bestemmelsesområde for dispensasjon merket med _01 i plankart. Riksantikvarens avgjørelse i dispensasjonsspørsmålet vil da komme inn som en egen bestemmelse til #1. Planen tilrettelegger for fremtidige tiltak som forutsetter at de automatiske fredete kulturminnene frigis og graves ut.

6.11 PLAN FOR VANN- OG AVLØP SAMT TILKNYTNING TIL OFFENTLIG NETT

Det er krav til utarbeidelse av VA-plan som viser løsninger for spillvann, vannforsyning og overvannshåndtering. Det sikres i bestemmelsene at det ved utbygging av Leknessletta maks tillates å ha et utslipp som tilsvarer en avrenningskoeffisient på 0,6.

6.12 PLAN FOR AVFALLSHENTING/SØPPELSUG

Renovasjon løses på egen tomt. Opplegg og utforming av renovasjonsanlegg skal dokumenteres i utomhusplan for omsøkt tiltak.

6.13 TILTAK/LØSNINGER ROS

Etter gjennomgang av identifiserte hendelser og farer ansees risikonivået i planområdet som akseptabelt, forutsatt at det gjennomføres avbøtende tiltak slik det fremgår av ROS-analysens kapittel 5.

Analysen viser at det er få aktuelle hendelser som medfører nevneverdig risiko. Reguleringen i seg selv medfører få, om noen negative endringer for omgivelsene. ROS-analysen er vedlagt i sin helhet.

6.14 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

Planens rekkefølgebestemmelser sikrer følgende:

1. For alle tiltak som gjelder offentlige trafikkareal som veier, gang- og sykkelvei og kryss innenfor planområdet skal det utarbeides byggteknisk plan som godkjennes av Vestvågøy kommune/Statens vegvesen før gjennomføring. Handbok N100 om Vei og gateutforming gir ramme for utforming.
2. Før tillatelse til tiltak blir gitt skal det utarbeides og godkjennes egen VA-rammeplan for hele planområdet. Planen skal bla. omfatte og beskrive opplegg for vannforsyning, avløp, håndtering av overflatevann og eventuell nødvendig vurdering av kapasitet og uttak av vann for brannslukking. Håndbok/teknisk norm for VVA Vestvågøy kommune gir ramme for utforming og dokumentasjon
3. Før rammetillatelse kan gis skal det foreligge plan for omsøkt tiltak med avbøtende tiltak for omdisponering av berørt jordbruksareal, jf. Vestvågøy kommunes nydyrkningsfond.
4. Før igangsettingstillatelse kan gis skal belyningsplan for omsøkt tiltak og anleggsfase være oversendt Avinor for vurdering og godkjenning.
5. Utbygging skal skje i to trinn, fra innkjøring i øst og vestover. Første byggetrinn skal være innenfor bestemmelsesområde #1 og ha adkomst fra "Nyveien". Andre byggetrinn skal være innenfor bestemmelsesområde #2.
6. Før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis for omsøkt tiltak, skal teknisk infrastruktur (vann, avløp, veg) og tiltak iht. utendørsplan være ferdig opparbeidet. Beplantning, tilsåing og eventuelt andre arbeider på felles uteoppholdsarealer som er årstidsavhengige, skal være gjennomført senest første vekstsesong etter at bygningene er tatt i bruk.
7. Før midlertidig brukstillatelse gis for første forretningsbygg innenfor bestemmelsesområde #1 skal kjørevei o_SKV2 og fortau o_SF1 innenfor bestemmelsesområdet samt regulert avkjørsel til Nyveien med fotgjengerfelt og utvidet venstresvingfelt sør for avkjørselen være ferdig opparbeidet i henhold til vedlagte tekniske vegplan.
8. Før midlertidig brukstillatelse gis for første forretningsbygg innenfor bestemmelsesområde #2 skal kjørevei o_SKV2 og fortau o_SF1 innenfor bestemmelsesområdet samt regulert fotgjengerfelt over Sjøveien være ferdig opparbeidet.
9. Før brukstillatelse gis for vegserviceanlegg/bensinstasjon og/eller servering innenfor felt BKB skal rasteplass være ferdig opparbeidet. Beplantning, tilsåing og eventuelt andre arbeider på rasteplass som er årstidsavhengige, skal være gjennomført senest første vekstsesong etter at bebyggelse for vegserviceanlegg og/eller bevertning er tatt i bruk.

7 KONSEKVENsutredning

Konsekvensutredning for Lofoten handelspark sørvest ligger i sin helhet som eget vedlegg til planen.

Følgende alternativer ble utredet:

o-alternativet: Dagens situasjon videreføres.

Planalternativ 1: Etablering av nytt handelsområde for Leknessletta AS.

Planalternativ 2: Etablering av nytt handelsområde for Leknessletta AS, regulering av tverrvei.

SAMLET KONSEKVENSVURDERING AV ALTERNATIVENE INNEN HVERT FAGTEMA			
Fagtema	Alternativ o	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 sentrumskjernen. 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.

Tabell 2: Konsekvensutredning: oppsummering

8 VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

8.1 OVERORDNEDE PLANER

8.1.1 STATLIGE FØRINGER

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)

Tiltaket er vurdert opp mot rikspolitiske retningslinjer (RPR) for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Planforslaget vurderes å gi økt trafiksikkerhet i området da det tilrettelegges for gang- og sykkelsti både langs Sjøveien og internt på handelsområdet.

N-100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen (2014)

N-100 er lagt til grunn for utforming av infrastruktur i reguleringsplanen.

Nasjonal jordvernstrategi (2015)

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. Planforslaget omdisponerer jordbruksareal i tråd med overordnet plan. Utelatelse av tverrvei i endelig planforslag er å anse som en minimering av bruk av jordbruksareal.

8.1.2 REGIONALE PLANER OG FØRINGER

Regional planstrategi for Nordland 2016 – 2020, del 1 og 2

Arealplanleggingen er et sentralt verktøy for å ivareta og utvikle miljø- og samfunnskvalitetene i fylket. Det er en utfordring å balansere utbygging og målsettingen om å ta vare på viktige naturkvaliteter. Det er god miljøpolitikk å fortette i byer og tettsteder. Planforslaget er i tråd med kommunale planer, og dermed også i tråd med overordnet arealplanlegging i fylket.

Fylkesplan for Nordland 2013–2025, arealpolitiske retningslinjer

Arealforvaltningen skjer på grunnlag av overordnede arealplaner (kommunale planer). Dette gir forutsigbarhet og langsiktighet i bruk og vern. Byer og tettsteders funksjon som positive drivkrefter for Nordlandssamfunnet skal utvikles basert på stedets kvaliteter og lokale fortrinn. Arealforvaltningen skal legge til rette for et mangfoldig næringsliv og nødvendig infrastruktur. Det er gjennomført en samfunns- og handelsanalyse som viser eksisterende og framtidig omsetning i handelsomland mm. i tråd med fylkesplanens kap. 7.1. Planforslaget ligger på eller ved hovedrute innen kollektivnettet. Det sikres i planens bestemmelser at det ikke tilrettelegges for funksjoner som vil gi utilsiktede negative konsekvenser for sentrumsområdene.

Regional transportplan for Nordland 2018-2029

Regional transportplan skal først og fremst være et redskap for å skape en mer effektiv og enhetlig transportpolitikk i Nordland. Den skal sikre en planmessig utvikling av gode transportløsninger på tvers av kommuner, landsdeler og over landegrenser. Planforslaget bidrar til at handel med plasskrevende

varegrupper kan flyttes ut av sentrumskjernen, og dermed redusere bilbasert handel i Leknes sentrum. Planforslaget legger til rette for en utvidelse av eksisterende handelsområde sør for Leknes sentrum for plasskrevende varer. Dette er sikret i planens bestemmelser.

Regional plan – Klimautfordringene i Nordland for 2011 – 2020

Planen er under revisjon. Planforslaget legger opp til en hensiktsmessig fortetting i et sentralt område i Nordland. Det tilrettelegges for transport- og trafikkrevende handel utenfor sentrumskjernen. Det er lagt inn bestemmelser som sikrer hensyn til klima og miljø.

Strategisk plan for jordvern i Nordland 2016-2020

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. Planforslaget vil resultere i en endring av arealbruk i tråd med overordnet kommuneplan. Det foreslås avbøtende tiltak i tråd med kommunale føringer, og dette er sikret i planens bestemmelser.

8.1.3 KOMMUNALE PLANER OG FØRINGER

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.

Planforslaget er i tråd med intensjonene i gjeldende kommunedelplan. Området reguleres til handel, i hovedsak med plasskrevende varer. Reguleringsplanens intensjon er å tilrettelegge for handel som ikke egner seg i sentrum, slik at store, plasskrevende virksomheter flyttes ut av sentrumskjernen, samtidig som unødvendig biltrafikk i sentrum reduseres. Planforslaget avviker fra overordnet plan hva gjelder krav til sykkelparkering, da krav til sykkelparkering i overordnet plan er knyttet til formål forretning på generell basis, og ikke til handel med plasskrevende varer.

Det foreligger innsigelse til utnyttelsesgrad % BRA = 100 % for område Forretning i kommunedelplan for Leknes/Gravdal. Planforslaget gir en reduksjon i utnyttelsesgrad i forhold til kommunedelplanen.

Utnyttelsen av området reduseres i planforslaget ved at det innreguleres to felt for bebyggelse og anlegg avdelt av innregulert vei med tilhørende veiareal. Utnyttelse av felt BF og felt BKB avgrenses ytterligere av innregulerte byggegrenser og maksimale byggehøyder. % BYA innenfor hvert felt er maks 75 %. Videre begrenses %-BRA for til å være 90 % for hvert felt, samt at det legges en bestemmelse som begrenser total BYA innenfor planområdet til å ikke kunne overstige 25 000 m². Bestemmelsene sikrer også at området ikke kommer i konflikt med Leknes sentrum som levende forretnings- og sentrumsområde, eller at området vil fremstå som et kjøpesenter med detaljhandel, ved at bestemmelsene sikrer og tilrettelegger for at i hovedsak kun forretninger med store plassbehov kan etablere seg på Leknessletta.

Gjeldende/tilliggende reguleringsplaner

Deler av regulert gang- og sykkelsti (Breibablikk revidert 2007, PlanID 1860 200713) overlappes og erstattes. Del av regulert vei (Lofoten handelspark (PlanID 1860 15001) med tilhørende gang- og sykkelsti overlappes for å regulere inn en trafiksikker påkobling fra internvei til Nyveien. Utvidelsen ble medtatt etter 1. gangs behandling av planforslaget.

8.2 STEDETS KARAKTER OG LANDSKAP

Planforslaget vil føre til en endring i stedets karakter og landskap. Leknessletta er i dag i nordøst (Lofoten handelspark) bebygd med frittstående bygninger benyttet til bl.a. næring, varehandel, kontor, bensinstasjon mm. Planområdet omfatter i hovedsak landbruksarealer. En utvikling av den sørøstre delen av Leknessletta til handelsområde vil derfor endre landskapskarakteren fra jordbruk til handelspark. Innregulerte byggegrenser og byggehøyder samt bestemmelser som sikrer bebyggelsens estetikk vil bidra til å gi det nye

handelsområdet gode estetiske og stedlige kvaliteter. Maksimal utnyttelse av området er sikret i bestemmelsene og reduserer omfanget av fremtidige tiltak.

Planen/tiltakets virkning på handel i Leknes er utredet i Samfunns- og handelsanalyse for Leknes (Norconsult) (Vedlegg 5).

8.3 KULTURMINNER

Automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet ligger innenfor bestemmelsesområde for dispensasjon merket med #1 i plankart. Riksantikvarens avgjørelse i dispensasjonsspørsmålet vil komme inn som en egen bestemmelse til #1.

8.4 FORHOLDET TIL KRAVENE I KAP. II I NATURMANGFOLDLOVEN.

Løsningene som detaljreguleringen tilrettelegger for er nedenfor vurdert i forhold til Naturmangfoldloven (19.06.2009) §8 -§12:

Aktuelle bestemmelser:

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget) Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Plankonsulents vurdering: Det vurderes at det i overordnet planer på kommuneplannivå ikke er gjort grundige utredelser hva gjelder naturmangfold.

§ 9. (føre-var-prinsippet) Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Plankonsulents vurdering: Det vurderes at det ikke foreligger risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet da området i dag er jordbrukslandskap. Truede og nær truede fuglearter observert på området har gode hekkeområder i nærmiljøet, og det er lite trolig at dyrket mark er egnet/vært hekkeområder for disse artene. Det er stor forekomst av truede og nært truede arter på Vestvågøy, og det er store naturarealer utenfor Leknes sentrum.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Plankonsulents vurdering: Planområdet er i dag jordbrukslandskap med noe innslag av myr. Økosystemet her vil i stor grad forringes da planen åpner for utbygging av et handelsområde. Det vurderes at området ikke er i en særstilling hva gjelder økosystem og naturmangfold da det i umiddelbar nærhet er høy forekomst både av jordbruks- og myrarealer samt svært store friluftsområder.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver) Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Plankonsulents vurdering: Det vurderes at tiltak innenfor planens avgrensning ikke vil påvirke naturmangfoldet på Vestvågøy kommune, og det vurderes derfor at, dersom ikke annet oppdages i løpet av

anleggsfasen, at tiltakshaver ikke skal belastes økonomisk hva gjelder naturmangfold ved utbygging av jordbruksarealer.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Plankonsulents vurdering: Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder vil være hensiktsmessig. Det planlegges ikke for riggplass eller anleggsvirksomhet på naturarealer/arealer med rikt artsmangfold utenfor planområdet.

8.5 BOMILJØ/BOKVALITET

Nærliggende boliger i Sjøveien vil til dels påvirkes av tiltaket. Tiltaket vil medføre økt trafikk på Sjøveien, noe som vil være negativt for beboerne tiliggende veien. Samtidig tilrettelegger reguleringsplanen for en oppgradering av gang- og sykkelvei langs deler av Sjøveien, og legger føringer for en videre utvikling av gang- og sykkelnettet. Nedbygging av jordbruksarealer kan av noen regnes som dårligere bokvaliteter, da området vil gjennomgå en stor transformasjon. Samtidig vil Leknes utvikles som tettsted og kommunedelsenter, noe som vil gi et forbedret tilbud, både arbeids – og funksjonsmessig, til lokalbefolkningen.

8.6 TRAFIKKFORHOLD

Totalt generert trafikk fra planområdet blir 3960 (ÅDT) (beregnet), 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 a. 90% av trafikken vår mot E10 fra disse adkomstene. For god trafikkavvikling utvides Nyveien med venstresvingfelt sør for avkjørsel til Lofoten handelspark sørvest ihenhold til vedlagte tekniske vegplan.

Analyseresultatene i trafikkanalysen viser at både kryss E10-Sjøveien, kryss Eo-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 en utbygging av sørøstre del av Leknessletta.

Innkjøring til planområdet fra Sjøveien gir lav belastningsgrad på dette krysset.

Utbygging av Lofoten handelspark sørvest sammen med Lofoten handelspark og Breidablikk tilsier at det bør bli bedre bussforbindelser i dette området. Planområdet tilrettelegges for gående og syklende. Det reguleres ny gang- og sykkelsti langs Sjøveien og fortau langs internveien. Sikkerhet for gående og syklende sikres ytterligere med innregulert fotgjengerfelt.

8.7 BARNES INTERESSER

Tiltaket er vurdert opp mot rikspolitiske retningslinjer (RPR) for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Området bærer ikke preg av å inneha steder der barn har sitt lekemiljø. Området vurderes i dag å ikke være egnet for lek. Tiltaket vurderes å gi økt trafikkikkerhet i området da det tilrettelegges for gang- og sykkelsti både langs Sjøveien og internt på planområdet.

8.8 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Tiltaket medfører ikke behov for ny sosial infrastruktur.

8.9 UNIVERSELL TILGJENGELIGHET

Krav til universell tilgjengelighet følger krav fastsatt i gjeldende teknisk forskrift og overholdes.

8.10 ENERGIBEHOV – ENERGIFORBRUK

Det må etableres minimum én ny nettstasjon samt infrastruktur på Leknessletta. Det vil legges inn vilkår om at netteier kan kreve arealer på eiendommene for nettstasjon(er) og nødvendige kabeltraseer. Ved opparbeidelse av ladestasjon for el-biler (hurtiglader) kan det bli behov for utvidet kapasitet (nettstasjon) i tilknytning til denne.

8.11 ROS

Etter gjennomgang av identifiserte hendelser og farer ansees risikonivået i planområdet som akseptabelt, forutsatt at det gjennomføres avbøtende tiltak slik det fremgår av kapittel 5 i ROS-analysen. Analysen viser at det er få aktuelle hendelser som medfører nevneverdig risiko. Reguleringen i seg selv medfører få, om noen negative endringer for omgivelsene.

8.12 JORDRESSURSER/LANDBRUK

Planforslaget medfører at et sentrumsnært jordbruksareal på 43,2 daa blir erstattet av nytt handelsområde. Dette innebærer at alt jordbruksareal samt myr omdisponeres til handelsområde i tråd med gjeldende kommunedelplan samt arealplan under rulling. Tiltaket er dermed i delvis i tråd med regionale og nasjonale føringer som søker å redusere omdisponering av jordbruksareal, men samtidig understreker at vurderinger rundt hvilke jordbruksarealer som skal omdisponeres bør avklares på kommuneplannivå, og ikke reguleringsplannivå. Detaljreguleringsplanen medfører også omdisponering av ca 3,6 daa åpen myr i nord. Samtidig sikres det at arealet ikke opparbeides til nydyrking.

Planen berører ikke areal avsatt til LNFR hverken i gjeldende kommunedelplan Leknes-Gravdal eller ny arealplan, og er derfor i tråd med både gjeldende og fremtidig arealplan for Leknes. Leknessletta er i dag landbruksareal/innmark.

Matjord skal sikres for fremtidig jordbruksproduksjon. Dette sikres i planens bestemmelser.

8.13 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Vann og avløp:

Tiltaket vil medføre behov for nytt VA-anlegg tilknyttet eksisterende kommunalt nett beliggende utenfor området. Dette avklares nærmere når det foreligger mer detaljerte opplysninger om utbyggingen.

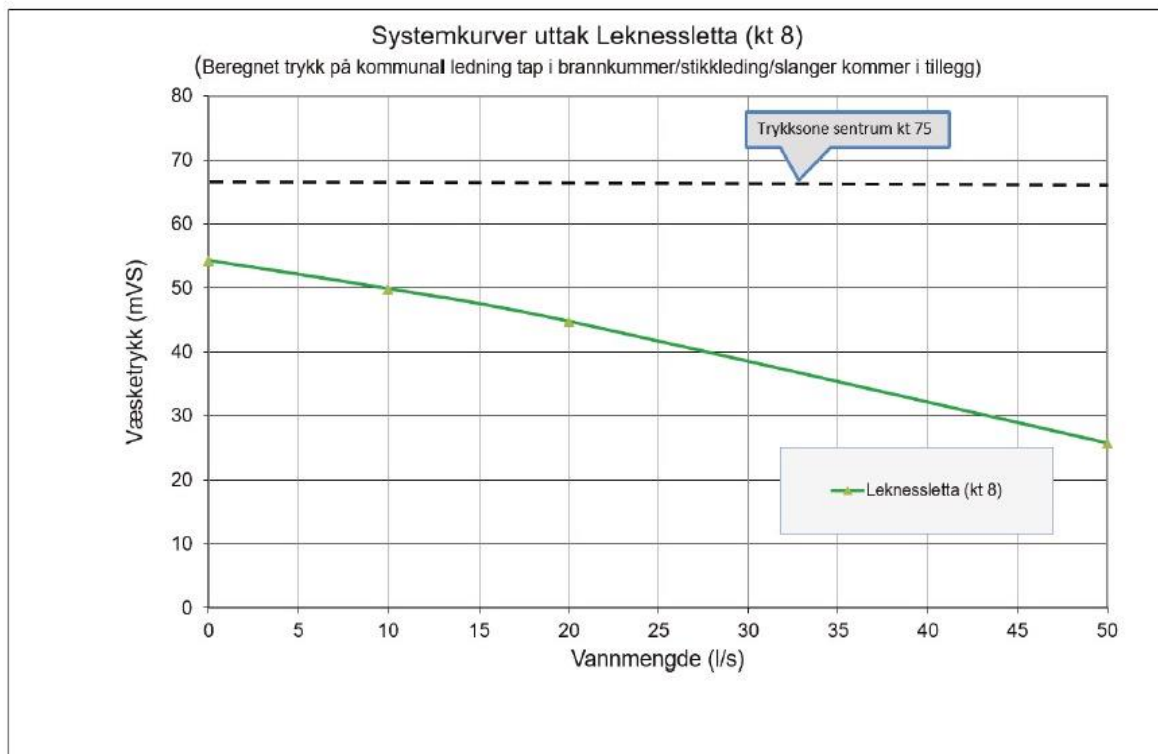
Overvannshåndtering:

Tiltaket vil medføre forbedret overvannshåndtering på Leknessletta. Det legges på reguleringsplannivå føringer på hvor store volum som tillates ført til lokale vassdrag og hva utbygger selv må magasinere. Med en avrenningskoeffisient på 0,6 kan en betydelig mengde overvann kan da holdes tilbake og det vil kreves mindre volum på eksisterende bekker for å kunne ta imot vannmengdene.⁷

Brannvann

Det ble i 2018 utført en nettanalyse (Asplan Viak) for vannforsyning til ny næringsbebyggelse på Leknessletta. Nettanalysen konkluderer med følgende: Uttak er beregnet på 225 PE100 ledning (langs E10). Tilgjengelig resttrykk ved uttakk av brannvann på 50 l/s vil være ca. 26 mVS. Uttaket vil i følge beregningene ikke medføre trykk under 10 mVS eller fare for innsug/undetrykk ellers i nettet. Området har derfor kapasitet både for uttak av ordinært forbruk og brannvann. Området har også tosidig forsyning og dermed god forsyningsikkerhet.

⁷ Asplan Viak/Vestvågøy kommune: VA Leknessletta. Notat for overvann, 30.05.2017.



Figur 10 Systemkurve, tilgjengelig resttrykk på kommunal ledning ved økende uttak (NB: beregnet trykk eks tap i brannkum og brannslanger).
Figur 16: Utklipp fra Notat Nettanalyse Buksnes vannverk Leknessletta, Asplan Viak/Vestvågøy kommune 2018

8.14 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Gang- og sykkelvei langs Sjøveien skal være kommunal. Det skal her foreligge en utbyggingsavtale.

8.15 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER

Konsekvenser for næringsinteresser er beskrevet i *Samfunns- og handelsanalyse for Leknes (Norconsult)*, (Se vedlegg). Tiltaket anses å gi positiv konsekvens for næringsutvikling da det åpnes for nyetableringer, da særlig plasskrevende handel som krever større arealer enn tilgjengelig i sentrum.

8.16 INTERESSEMOTSETNINGER

Planforslaget omdisponerer arealer i dag i hovedsak benyttet som dyrket mark. Det vil alltid oppstå interesseløstninger knyttet til omdisponering av areal, da særlig jordbruksareal. Avgjørelsen om å omdisponere arealet er tatt på kommuneplannivå, og det vurderes at planforslaget med tilhørende konsekvensutredning ivaretar interesseløstninger på en tilfredsstillende måte.

8.17 AVVEINING AV VIRKNINGER

Planen vurderes å danne et godt grunnlag for en videre utvikling av Leknessletta som nærings- og handelsområde. Konsekvensutredningen sammen med tilleggsutredningene Samfunns- og handelsanalysen for Leknes og Veg- og trafikkanalyse for Leknessletta vurderes å være nyttige verktøy i videre utvikling av området som handelssenter.

9 BESKRIVELSE AV HVORDAN BARN OG UNGES INTERESSER SKAL IVARETAS

Det legges opp til en trafiksikker og helhetlig trafikkløsning i som hensyntar myke trafikanter. Tiltaket er vurdert imot Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og vurderes samlet sett å gi positive konsekvenser for barn og unge. Dette med tanke på å ha fokus på trafiksikkerhet internt i planområdet samt tilrettelegge for ny, sammenhengende gang- og sykkelnett langs Sjøveien.

10 RAPPORTER OG ANDRE DOKUMENTER

Vedlegg nr.	Rapport	Dokument nr.	Dato	Revidert
1	Oppsummering av innspill, varsel om oppstart		12.08.2018	10.02.2020
2	Planprogram		17.08.2018	10.05.2019
3	Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)		10.02.2020	03.03.2020
4	Konsekvensutredning		05.05.2020	14.06.2021
5	Samfunns- og handelsanalyse for Leknes (Norconsult)		07.11.2018	
6	Trafikkanalyse Leknessletta II, for Leknessletta AS (Norconsult)		25.01.2019	
7	Rapport arkeologisk registrering Lofoten handelspark sørvest 2019, (Nordland fylkeskommune)		13.11.2019	
8	Illustrasjonsplan – ikke juridisk bindende		10.02.2020	25.05.21
9	Sjekkliste konsulent		10.02.2020	
10	Sammendrag av innkomne innspill og merknader med kommentarer etter førstegangs behandling		03.03.2020	
11	Oppsummering av innspill, varsel om utvidet plangrense		15.03.21	
12	Teknisk vegplan – Asplan viak		14.05.21	