



REINEHOLMEN
DETALJREGULERINGSPLAN
KONSEKVENsutREDNING

PLANID	1860-201820
DATO	22.01.2020
REVIDERT	XX.XX.XXXX
UTARBEIDET AV	VÅG ARKITEKTUR AS

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

1	22.01.2020	Konsekvensutredning for detaljreguleringsplan for Reineholmen	TA	KG	TA
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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

Innhold

1	Bakgrunn.....	3
1.1	Bakgrunn.....	3
1.2	Hensikt med planarbeidet	3
1.3	Vurdering av utredningsplikt	3
2	Introduksjon	4
2.1	Generelt	4
2.2	Alternativer	4
2.3	0-Alternativet.....	5
2.4	Planalternativ 1 – Ny reguleringsplan	6
3	Barn og unge.....	7
3.1	Oppsummering og konklusjon	7
3.2	Vurdering av rikspolitiske retningslinjer	8
3.3	Trafikkbelastning	9
3.3.1	Beregning av ÅDT	9
3.3.2	Økt trafikkmengde.....	9
3.3.3	Skolevei	10
3.3.4	Avbøtende tiltak	11
3.3.5	Vurdering av konsekvens	11
3.4	Støy	13
3.4.1	Tidligere støykart.....	13
3.4.2	Støyvurdering eksisterende trafikkmengde	13
3.4.3	Støysonekart basert på fremtidig trafikksituasjon	13
3.4.4	Myndighetskrav	13
3.4.5	Avbøtende tiltak	13
3.4.6	Vurdering av konsekvens	13
4	Barn og unge - Konsekvensmatrise	16

1 Bakgrunn

1.1 Bakgrunn

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

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

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

1.2 Hensikt med planarbeidet

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

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

1.3 Vurdering av utredningsplikt

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

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

I innspill fra Fylkesmannen i Nordland og Nordland Fylkeskommune, etter varsling om planoppstart, varsling om utvidet planavgrensning og ved høring etter 1. gangs behandling, har man vurdert at planen utløser krav om konsekvensutredning. Begge etatene har gitt høringsuttalelse med innsigelse i etterkant av 1. gangs behandling av planen, delvis basert på vurdering om krav til konsekvensutredning.

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

Vurdering av utredningsplikt fra planbeskrivelse:

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

Basert på innkomne innspill er det besluttet å gjennomføre en konsekvensutredning for tema «barn og unge», og som underlag for denne inngår en støyvurdering og trafikkberegning.

Konsekvensutredning skal utarbeides i henhold til pbl § 4-2.

2 Introduksjon

2.1 Generelt

Konsekvensutredningen skal innarbeides som en del av planbeskrivelsen. Analyse og vurderinger vil, der annet ikke spesifiseres, baseres på kjent informasjon, lokal kunnskap og faglig skjønn. Fagrapporter vil utarbeides for de aktuelle utredningstema der det er nødvendig. Muligheter og konsekvenser ved 0-alternativet og 1-alternativet skal vurderes og beskrives. De to alternativene skal deretter vurderes opp mot hverandre. Der det i konsekvensutredningen avdekkes vesentlige negative konsekvenser av tiltaket skal det for hvert fagtema beskrives avbøtende tiltak.

Forslagsstiller skal komme med en faglig begrunnet anbefaling for sitt valg av planalternativ.

Metode

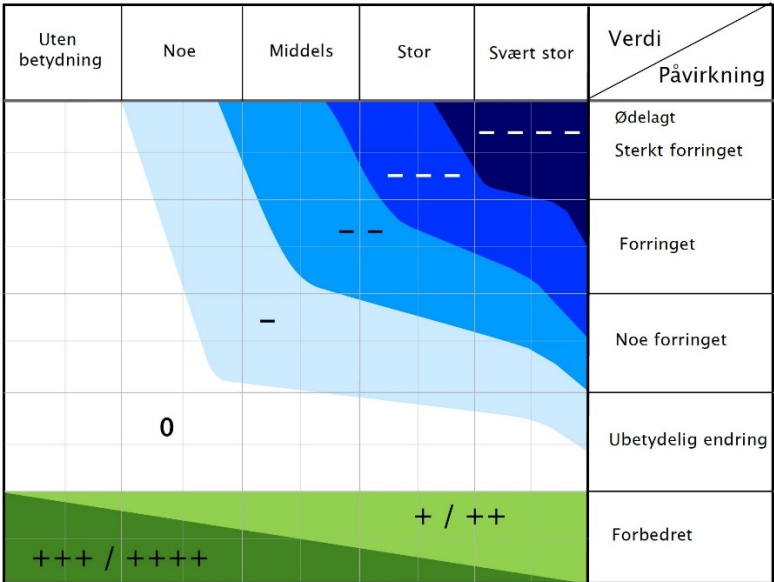
Konsekvensene av tiltaket som skal planlegges måles ved å sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført mot forventet tilstand uten gjennomføring av tiltakene (referansealternativet). Alternativene som er brukt er beskrevet under eget punkt.

Konsekvensutredningen er gjennomført i tråd med hovedtrekkene i metodikken for ikke-prissatte konsekvenser som er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyse.

De ikke prissatte konsekvensene vurderes etter en systematisk gjennomgang av:

- VERDI: Uttrykt gjennom tilstand, egenskaper og utviklingstrekk for vedkommende tema i det området der prosjektet planlegges. Skala: Uten betydning – noe – middels – stor – svært stor.
- PÅVIRKNING: Det vil si hvor store endringer tiltaket vil medføre for det aktuelle temaet. Skala: Ødelagt/ sterkt forringet – forringet – noe forringet – ubetydelig endring – forbedret.
- KONSEKVENNS: Framkommer ved å sammenholde VERDI og PÅVIRKNING.

Konsekvensvurderingene kan utføres ved bruk av konsekvensvifta, som vist under:



Figur 1: Konsekvensvifte. Kilde: Statens Vegvesens håndbok V712.

Konsekvensgraden for hvert deltema fremkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Dette gjøres etter konsekvensvifta. I denne matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen og vurdering av påvirkning y-aksen.

Skalaen for konsekvens går fra minus fire til pluss fire. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning etter at tiltaket er realisert.

Konsekvensene uttrykkes på en skala med + og – med følgende betegnelser:

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 2: Konsekvensgrad. Kilde: Statens Vegvesens håndbok V712.

I henhold til konsekvensvifta i figur 12 og veiledningen om konsekvensgrad i tabellen ovenfor, er det kun mulig å oppnå de mest negative konsekvensgradene for områder med stor og svært stor verdi. Tilsvarende vil de mest positive konsekvensene hovedsakelig være forbeholdt store forbedringer i områder i verdiklassene ubetydelig verdi eller noe verdi.

2.2 Alternativer

Følgende alternativer inngår i planprogrammet:

- Planforslaget vurderes som hovedalternativet (alternativ 1) i konsekvensutredningen. Figur 5 viser hovedtrekkene i forslaget.
- For 0-alternativet er gjeldende kommunedelplan for Ballstad lagt til grunn. I henhold til forskrift om konsekvensutredning skal 0-alternativet utredes.

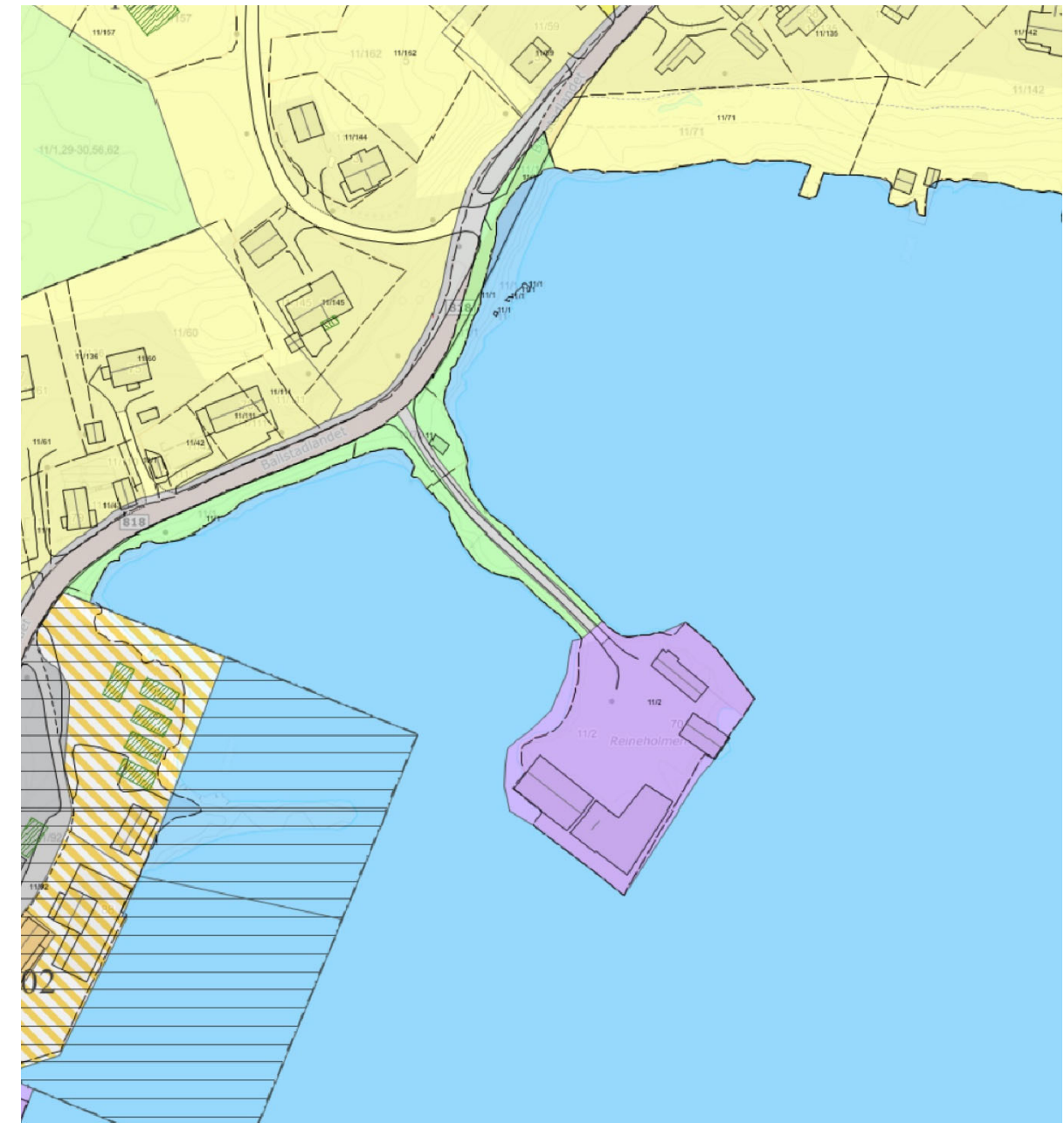
2.3 0-Alternativet



Figur 3: Flyfoto fra 2015.

Gjennom mesteparten av 1900-tallet har det vært en kombinasjon av fiskebruk og bolig på holmen. Senere tid omstruktureringer innen fiskerinæringen, har gjort holmen uegnet til tradisjonelt fiskebruk. Flere tiårs manglende vedlikehold førte til at alle de gjenstående bygningene ble revet i 2018.

Innenfor gjeldende kommunedelplan kan det etableres næring på Reineholmen. Omfanget av nye etableringer er usikkert, men vil være begrenset av andre nødvendige tilleggsfunksjoners plassbehov, som snuhammer/ -sirkel til utrykningskjøretøy og til parkeringsplasser, da disse måtte etableres på holmen. Adkomstvei og avkjørsel ville måtte utvides og utbedres. Eventuelle nyetableringer vil føre til økt trafikk langs FV818 og ut til holmen. Bygging av boliger i nordre del av området vil være avhengig av dispensasjon fra byggegrense mot sjø, og kreve ny avkjørsel fra FV818. Det er innregulert trasé for framtidig gang- og sykkelvei på landsiden av FV818.



Figur 4: Kommunedelplan for Ballstad, plankart.

0-alternativet er kun et utredningsalternativ, ikke et planalternativ.

Kommunedelplan «Ballstad» – PlanID 1860-201203, vedtatt 04.05.2016.

Nåværende arealbruk: Veg, boligbebyggelse (nåværende), grønnstruktur, næringsvirksomhet (nåværende) og ferdsel.

Utnyttelsesgrad: Ikke angitt.

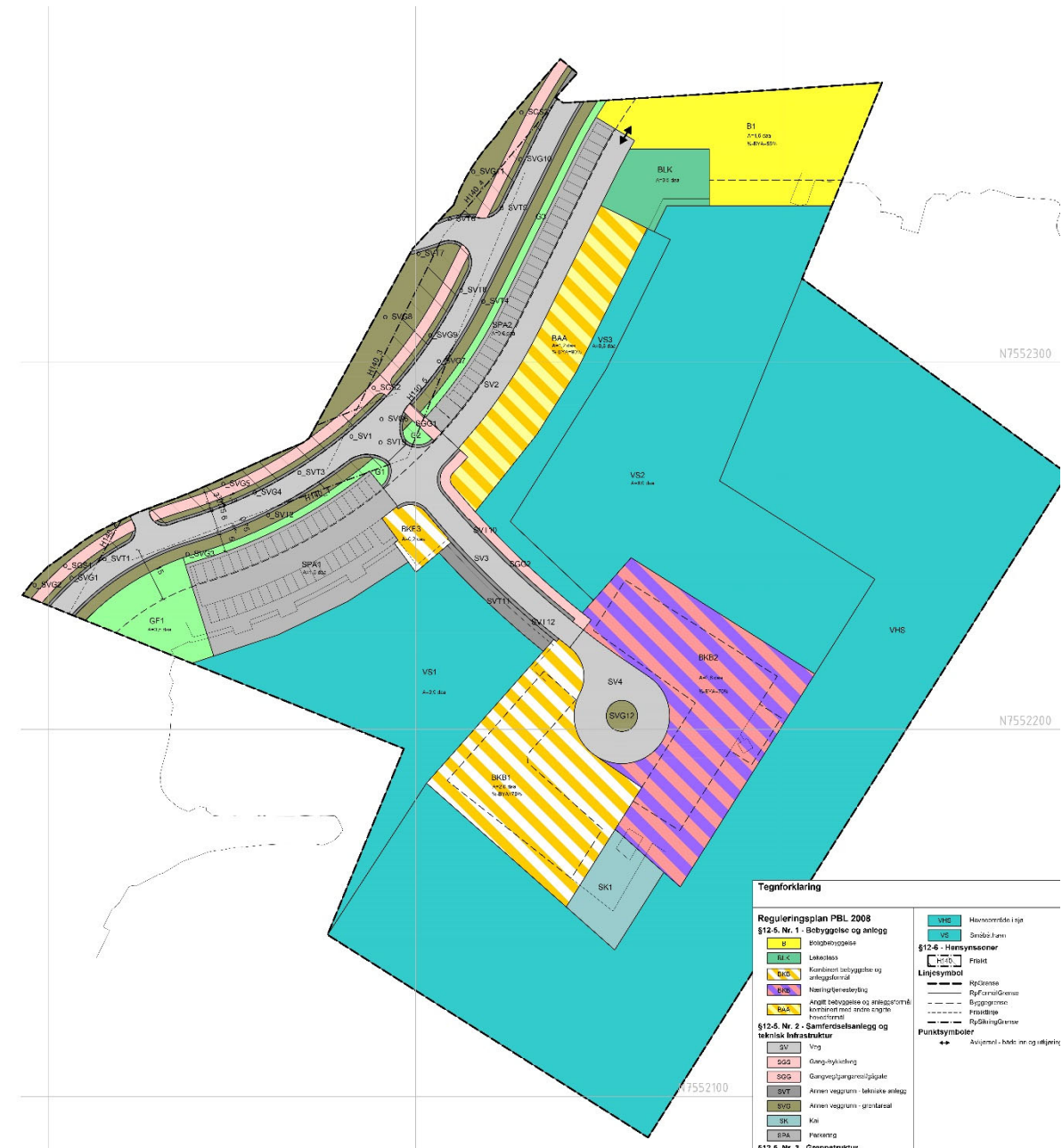
2.4 Planalternativ 1 – Ny reguleringsplan



Figur 5: Illustrasjonsplan.

Planalternativ 1 er forslagstillers alternativ. Jonassen Maskin og Transport AS ønsker å etablere en blanding av funksjoner på Reineholmen og langs fylkesvegen. Det er planlagt helårsboliger på holmen, kombinert med næring, helårsboliger lengst nord i området, og en kombinasjon av fritidsboliger og lager/ naust langs FV. I mulighetsstudien er det skissert 23 helårsboliger og 9 fritidsboliger.

Alternativet innebærer utfyllinger i sjøen langs fylkesveien og på Reineholmen, og etablering av nye kaier langs store deler av sjøkanten. Parkering løses hovedsakelig langs fylkesvegen. Planalternativet vil medføre en utvidelse og oppgradering av eksisterende adkomstvei på fyllingen, med ditto avkjørsel fra FV. Det er innregulert ny gang- og sykkelveg med nødvendig justering av fylkesvegens trasé, og det er ikke satt rekkefølgekrav til disse.



Figur 6: Plankart, januar 2020.

Det er satt av areal til Lekeplass innenfor BKB1 på Reineholmen og i lekeareal BLK i den nordre delen av planområdet. Friområdet GF1 kan også inneholde lekeareal.

Byggegrensene i planen ligger langs fylkesveg og på Reineholmen.

Arealer i sjø er foreslått regulert til «havneområde i sjø» og til «småbåthavn».

Planforslaget tilrettelegger for flere beboere og besøkende innenfor området, og vil derfor få virkninger som økt trafikk og økt behov for skole og barnehage. Forslaget kan også skape mer næringsutvikling, flere leiligheter og flere kaiplasser.

3 Barn og unge

3.1 Oppsummering og konklusjon

Oppsummerende tabell:

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

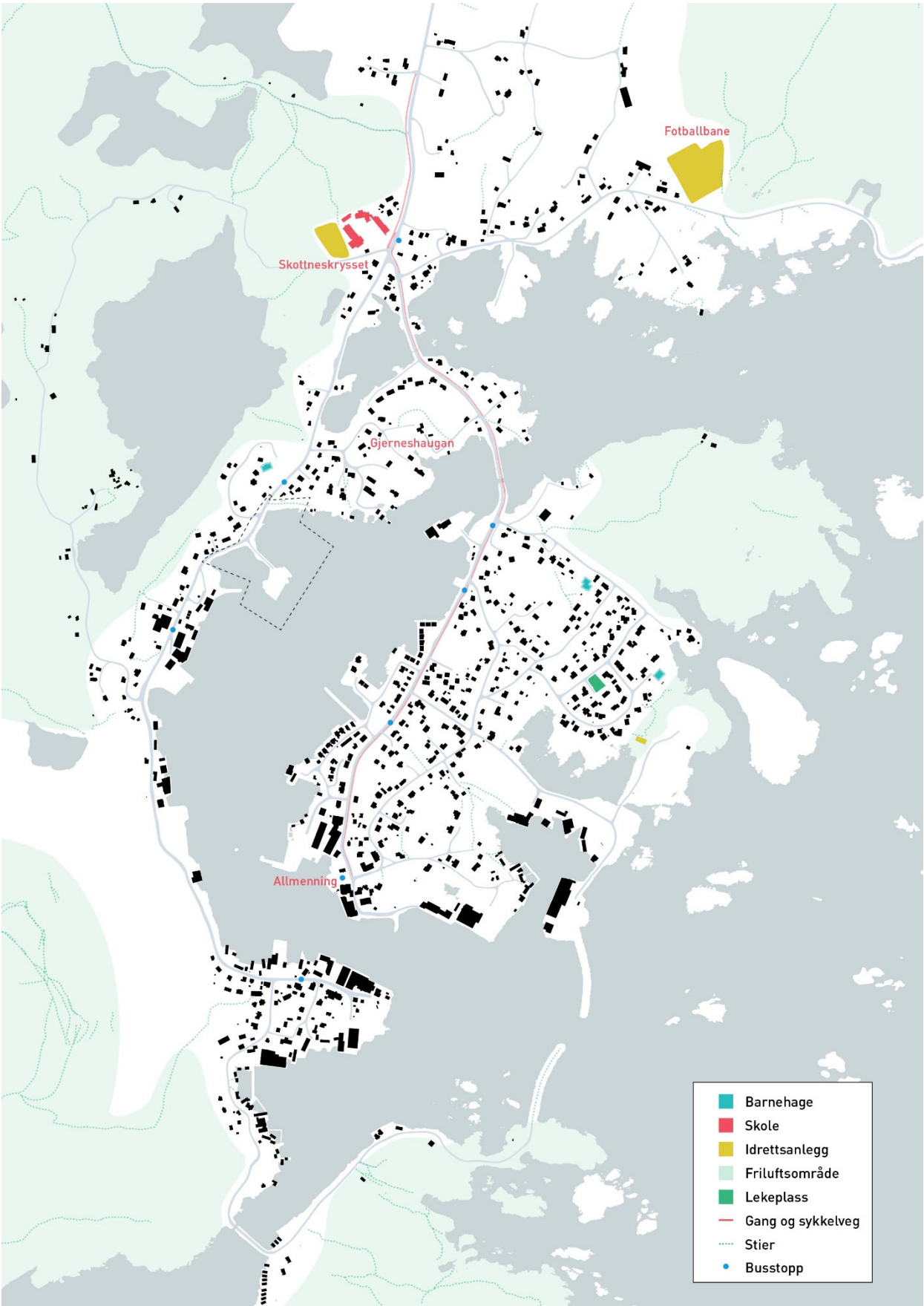
Konklusjon

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

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

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

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



Figur 7: Friluftsområder, skole, barnehage og idrettsanlegg på Ballstad.

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

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

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

3.2 Vurdering av rikspolitiske retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Punkt 5a og 5b

- a) Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.*
- b) I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene:*
 - er store nok og egner seg for lek og opphold*
 - gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider*
 - kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.*

Vurdering

- a) Det er satt av areal til lekeplasser innenfor planområdet og størrelsen på disse er i tråd med gjeldende kommunedelplan. Innad i planområdet er det tilrettelagt for at barn kan bevege seg mellom bolig og lekeplass på fortau/ gangsti og uten å måtte gå langs kai. Krav til sikringstiltak er ivarettatt i bestemmelse og rekkefølgebestemmelse.

Punkt 2.3.1:

Lekeområdene BLK og lekearealer innenfor BKB1, som angitt i punkt 3.1.10, skal være ferdig opparbeidet med utstyr som angitt i punkt 3.6.5 og med nødvendig støyskjerming og sikringstiltak før det blir gitt brukstillatelse til boliger innenfor BKB1 og B1. Dersom det må etableres lekearealer innenfor område GF1 for å oppnå arealkrav gjelder rekkefølgebestemmelsen også for dette. Opparbeidelse og opplegg for ferdigstilling av uteområder omsøkes samlet og særskilt.

Punkt 3.6.4:

Areal avsatt til lek og uteopphold skal ha solrik plassering, ikke være brattere enn 1:3, ha en funksjonell form, og skjermes mot vær, vind, støy, forurensning, trafikkfare og annen helsefare. Der arealene ligger nært vann skal avgrensning mot vann sikres.

- b) På motsatt side av FV818 ligger et godt nærfriluftsområde som er knyttet sammen med et større friluftsområde, hvor blant annet området ved skolen inngår. Både nærfriluftsområde og lekeplasser gir mulighet for lek gjennom hele året. Innad i planområdet er det tilrettelagt for at barn kan bevege seg mellom bolig og lekeplass på fortau/ gangsti og uten å måtte gå langs kai.

Lekeplasser og trygt krysningspunkt over FV818 skal etableres før det gis brukstillatelse til boliger innenfor planområdet. Rekkefølgebestemmelsen sikrer at punkt 5a og 5b overholdes, fra første bolig tas i bruk.

Punkt 4.1.6:

Det skal etableres trygg kryssing/ krysningspunkt på eksisterende FV818, og denne skal ivarettas ved etablering av ny trasé.

Punkt 2.3.5:

Det skal etableres gangfelt trygg kryssing/ krysningspunkt på eksisterende FV818 før det kan gis brukstillatelse for B1, BKB1, BKB2 og BAA. Gangfeltet skal ivarettas også ved omlegging av veitrasé og etablering av gang- og sykkelvei.

3.3 Trafikkbelastning

Årsdøgnetrafikk, forkortet ÅDT, er summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning gjennom året, delt på årets dager. ÅDT er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde og danner blant annet grunnlaget for klassifisering av ny veg i vegnormalsystemet til Statens Vegvesen.

3.3.1 Beregning av ÅDT

Tidligere oppgitt verdi for ÅDT for FV818, ÅDT= 2180, er hentet fra Statens Vegvesen sin kart-tjeneste, og var gjeldende for hele delstrekningen mellom Gravdal og Ballstadlandet. Ved fastsetting av ÅDT legges enten målinger eller skjønn til grunn, og for denne strekningen er det registrert en trafikkregistreringsstasjon på Øver-Gjerstad, ca 1,7 km nord for Skottneskrysset. Verdien blir satt for hele strekningen, og tar altså ikke høyde for endringer i trafikkbelastning i forbindelse med kryss og stikkveier.

Det vurderes som lite sannsynlig at trafikkmengden er konstant langs hele denne strekningen og plankonsulent har derfor kontaktet Vegvesenet for å få en vurdering av trafikkmengden ved Reineholmen. Vegvesenet vurderer at ÅDT for FV818 i planområdet er i underkant av 300.

ÅDT-verdier på Ballstad er angitt i figur 10 på side 13.

Uttalelse fra Statens Vegvesen:

Vi har nå gjennomgått ÅDT tallene for Fv 818 Fra Gravdal til veg slutt. Slik systemet vårt er på ÅDT belegging er det tallet som ligger inne i Vegkart gjeldene for hele strekningen. Vi har ikke justert tallet ved eventuelle kryss(f.eks til Ballstad), så derfor er det lik ÅDT for hele strekningen. Mesteparten av trafikken på Fv818 stopper ved krysset til Fv7604/Fv7712 og kjører til Ballstad. Disse fylkesveiene har en ÅDT på henholdsvis 700/103.

Har sett strekningen fra Ballstadkrysset til vei slutt. Ved å se vurdere bebyggelsen og industrien i dette område har vi på det aktuelle området har vi kommet frem til at ÅDT i det aktuelle område er i underkant av 300.

3.3.2 Økt trafikkmengde

Turproduksjon er summen av alle turer inn og ut av et område. Man skiller mellom personturproduksjon og bilturproduksjon. Turproduksjon er av viktighet ved planlegging og regulering av nye områder for å vurdere konsekvenser på eksisterende vegnett og eventuelt som dimensjonerende ved nyetablering av vegnett eller oppgradering av eksisterende vegnett. For biltrafikk vil tall for turproduksjon pr. døgn være det samme som ÅDT.

Beregning av økt trafikkmengde er basert på V713 Håndbok om trafikkberegninger¹. Hele planområdet øst for FV818 regnes som én sone. Det er kun beregnet turproduksjonstall for biltrafikk.

Turproduksjon hotell med konferanseavdeling og restaurant

Hotellet planlegges med 50 rom og 20 parkeringsplasser. Det forutsettes et belegg på hotellet på 70% og gjennomsnittlig 3 turer pr. døgn pr. hotellgjest (1 tur til og 1 tur fra hotellet, og annenhver gjest tar

flere turer selv). Dette gir 105 gjesteturer pr. døgn. Ved en bilandel av 70% tilsvarer dette 73,5 bilturer per dag.

I tillegg vil hotellet få en konferansedel med 288kvm BTA, noe som tilsvarer 42 konferansegjester. Det forutsettes at konferansedelen brukes hovedsakelig av hotellgjester.

Utover dette forventes 20% av gjestene til å komme med bil, noe som betinger 2 turer per døgn (1 tur til og 1 tur fra hotellet). Ved en bilandel av 80% tilsvarer dette 16,8 bilturer per dag.

I tilknytting til hotellet vil det etableres et serveringssted der hotellgjestene spiser frokost og eventuelle konferansegjester kan spise lunsj. Utover dette forventes det et belegg på kvelden som delvis består av hotellgjestene, konferansegjester og av lokalbefolkningen. Her forventes det en kapasitetsutnyttelse av 80% og en del av belegget genereres av lokalbefolkning. Det vil si at 40% av totalkapasiteten til restauranten på kveldene vil være innbyggere på Ballstad hvorav det forventes 50% til å komme med bil. Dette tilsvarer 22.4 bilturer per dag.

Antall ansatte på hotellet og restaurant som er på jobb gjennom dagen forventes til å bli ca. 10 personer (1tur til og 1 tur fra hotellet). Erfaringstall for ansatte tilsier at gjennomsnittlig 80% av de ansatte kjører på jobb hver dag. Dette tilsvarer 16 bilturer per dag.

I tillegg kommer varelevering², hvor det for denne virksomhetskategorien er en ankomst/vareleveranse pr. 190 m2 gulvareal, det vil si ca. 21 turer i sum til og fra pr. døgn.

Næringslokaler

På Reineholmen er det planlagt ca. 300kvm med næringsarealer. Med gjennomsnittlig 8 personer per 100 kvm¹ og to turer per dag (1 tur til næringslokalene og 1 tur fra næringslokalene) og en bilandel av 80% tilsvarer dette 38.4 bilturer hver dag.

Boliger

Det planlegges totalt 24 boliger. I Vestvågøy kommune er det ifølge SSB 2,1³ personer per husholdning, hvorav hver person genererer 1,3 dagsturer. Dette tilsvarer 65,5 bilturer.

Fritidsboliger

Det planlegges totalt 9 fritidsboliger. Også her legges det 2,1 personer per husholdning³ til grunn. Med antagelsen at fritidsboligene brukes mest i helgene (3 av 7dager = 43%) og 1,3 dagsturer per enhet resulterer dette i 10.3 bilturer hver dag. Fritidsboliger benyttes sannsynligvis ikke hver helg gjennom hele året, men det finnes ingen tilgjengelig statistikk for bruk av fritidsboliger i regionen.

Renovasjon

Biltrafikk knyttet til renovasjon på Reineholmen forventes maksimal to ganger i uka. (1tur til og 1tur fra Reineholmen) Med en bilandel av 100% resulterer dette i 1.12 bilturer per dag.

¹ Vegdirektoratet (2014), V713 Håndbok om trafikkberegninger

² Kathrine Strømmen (2001): Rett virksomhet på rett sted – om virksomheters transportskapende egenskaper. Dr.ing.avhandling 2001:14, Institutt for by- og regionplanlegging, NTNU.

³ www.ssb.no Personer per privathusholdning i Vestvågøy kommune i 2019.

Småbåthavn

Det er 10 parkeringsplasser knyttet til småbåthavna/ marina. Småbåthavna forventes ikke brukt av alle båteiere hver dag og det legges derfor 3 bruksdager i uka til grunn. Med 2 turer (1tur til og 1tur fra småbåthavna) resulterer dette i 6.7 bilturer per dag.

Turproduksjon, biler

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

* Utover hotellgjester
* Utover hotellgjester og konferansegjester

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

3.3.3 Skolevei

Fylkesvei 818, fra Ballstadlandet 12 og sørover, er regnet som «særlig farlig og vanskelig skolevei». Utdrag fra Vestvågøy kommunes retningslinjer⁴, side 4:

Særlig farlig og vanskelig skolevei

Opplæringsloven § 7-1 første ledd sier at elever som har *særlig farlig eller vanskelig* skolevei har rett til gratis skyss uten hensyn til veilengden. Dagens veinormaler er utarbeidet for å skille mellom sikker og farlig vei. Det er ikke utarbeidet nasjonale normaler for å skille ut særlig farlig skolevei. Utdanningsdirektoratet har i rundskriv 3-2009 i kapittel 12 forsøkt å tilnærme seg en beskrivelse av særlig farlig eller vanskelig skolevei på følgende måte:

«Elevar som ferdast i trafikken vil alltid vere utsett for en viss fare. Dette er likevel ikkje nok til å få gratis skyss ettersom det må vere tale om en «særleg risiko». Dette inneber at faren ved og ferdast på

denne vegen må vere utanom det vanlege for at vegen skal kunne karakteriserast som «særlig farlig eller vanskeleg» skoleveg for den einskilde elev».

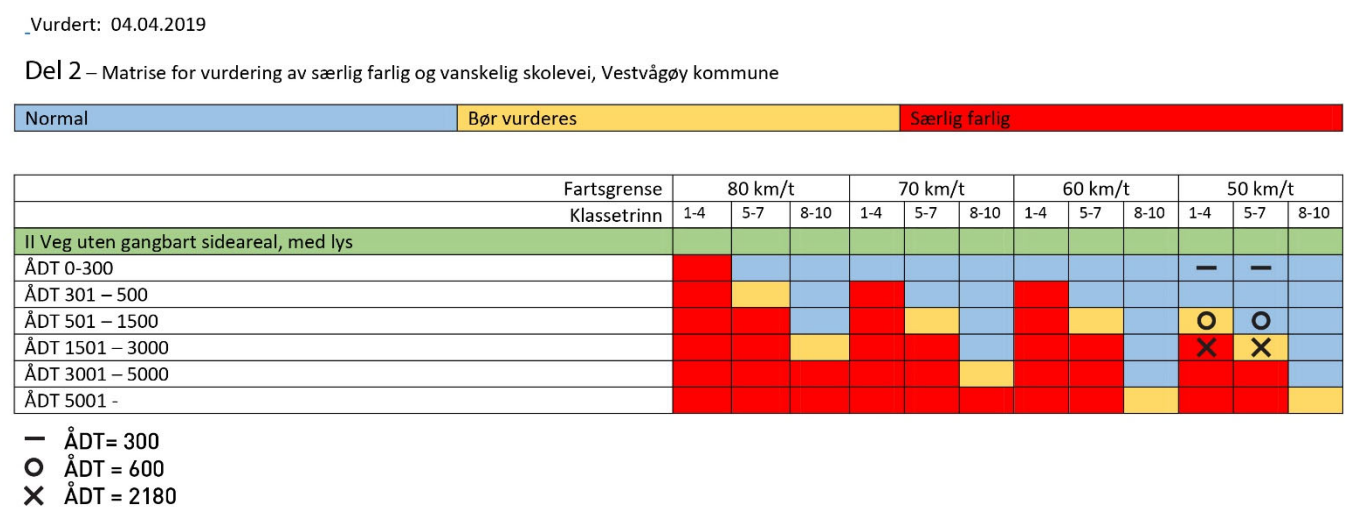
Ved vurdering om veien er «særlig farlig eller vanskelig» må alle relevante forhold ved veien kartlegges. Dette kan være trafikk tetthet, veidekke, bredde, vegskulder, fotgjengeroverganger, fartsdumper, lys, generell sikt, fartsgrense og ulykkesstatistikk. En må være oppmerksom på at trafikkforhold kan endres gjennom årstidene, for eksempel når det gjelder lys/sikt, føre og brøyting. Det må deretter gjøres en vurdering av om den enkelte elev har forutsetninger for å ta seg forsvarlig fram i det aktuelle trafikkbildet. Ved den individuelle vurderingen må det tas hensyn til alder, utvikling, syn og hørsel.

Av verktøy til å gjøre vurderinger av særlig farlig skolevei, har gruppen tatt utgangspunkt i en matrise for å definere disse. Matrisen tar hensyn til veiens beskaftenhet, veilys, årsdøgntrafikk (ÅDT), fartsgrenser, kryssing av vei under ulike forhold, stoppsikt og forskjellig anlegg for myke trafikanter. Matrisen tar også hensyn til elevens kognitive og motoriske utvikling, mål i Kunnskapsløftet og forventet trafikkopplæring i hjemmet. I alle forhold forutsettes det en normal trafikkatferd. Kommunale veier med fartsgrense under 50 km/t anses å falle utenfor begrepet særlig farlig og vanskelig skolevei.

Matrisen er hentet fra Retningslinjer for særlig farlig skolevei i Alta kommune.

Side 6:

Vurderingene har vært gjort både ved hjelp av elektroniske hjelpemidler som Norsk vegdatabank(NVDB) og fysisk befaring av flere veistrekninger. Vurderingene som er gjort i de nye retningslinjene er i mye større grad enn tidligere basert på teknisk informasjon. Man har blant annet benyttet årsdøgntrafikk (ÅDT) som parameter i vurderingen. Utslagsgivende for alle vurderingene som er gjort, er den verste delen av veistreknningen, f.eks. en smal bru.



Figur 8: Matrise som viser vurdering av FV818, Ballstadlandet med ÅDT=300, ÅDT=600 og ÅDT=2180.

Med utgangspunkt i vurderingskriteriene i matrisen vil den nye beregningen av trafikkmengde ved Reineholmen tilsi at skoleveien i dag faller innenfor kategorien «normal». Andre relevante forhold å

⁴ Vestvågøy kommune (2019), *Retningslinjer for særlig farlig eller vanskelig skolevei 2019-2023*, vedtatt i kommunestyret 14.05.2019.
10 av 19

vurdere, som ikke framkommer av matrisen, er vegskulder, generell sikt og varierende trafikkforhold gjennom årstidene.

3.3.4 Avbøtende tiltak

Inntil det gjennomføres trafiksikringstiltak, som etablering av gang- og sykkelvei, eller senkning av fartsgrense langs FV818, Ballstadlandet, skal strekningen fortsette å ha status som «særlig farlig skolevei» i Vestvågøy kommunes retningslinjer, uavhengig av ÅDT. Dette sikrer at skoleelever kan søke og få innvilget gratis skyss hele året for 1.-4. klasse og på vinteren for 5.-7. klasse. Dette er i tråd med retningslinjene slik de er vedtatte i mai 2019, og vil ivareta skoleelevenes trafiksikkerhet.

3.3.5 Vurdering av konsekvens

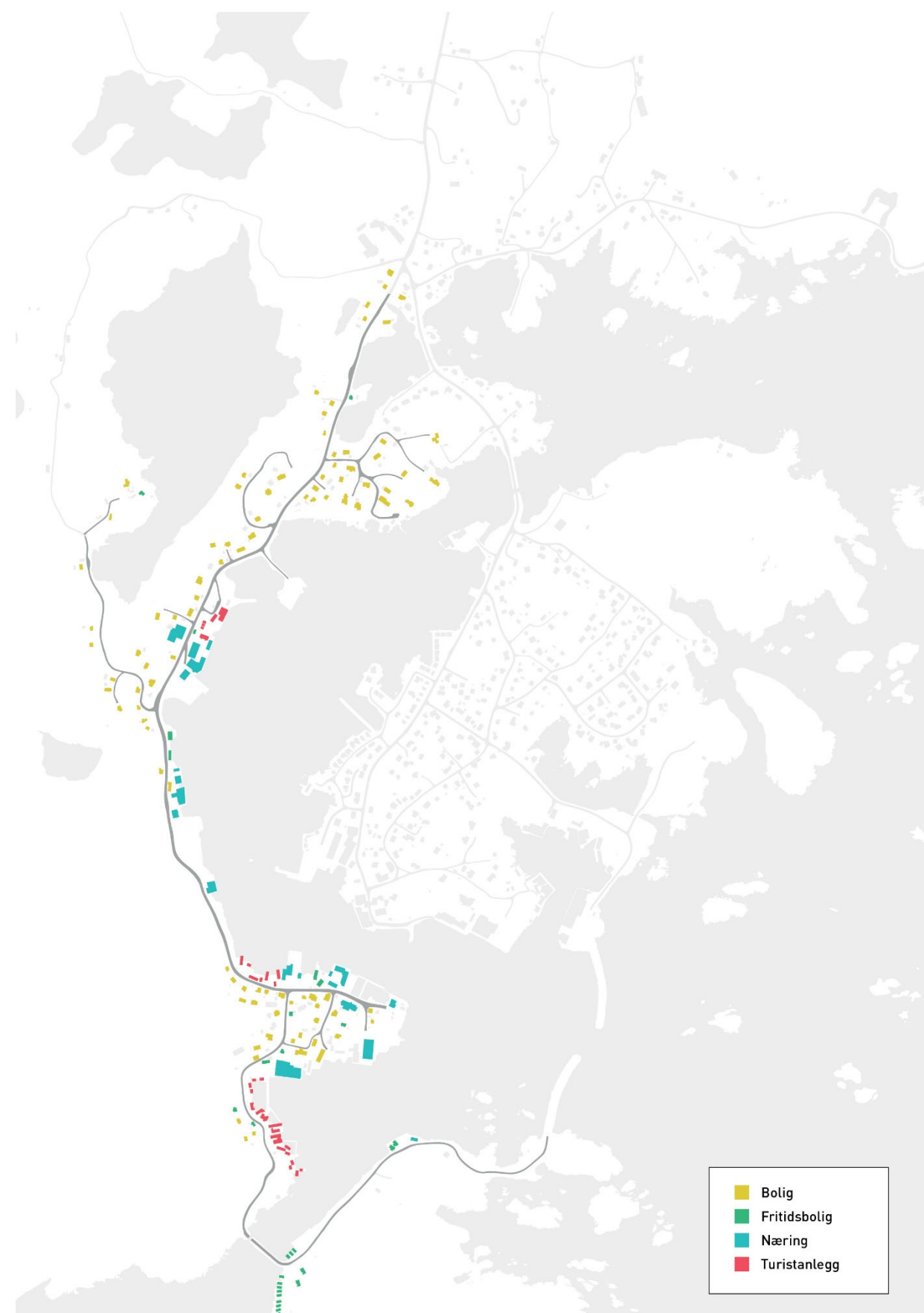
De to alternativene gir ulike utslag i trafikkbelastning og trafiksikkerhetstiltak. 0-alternativet vil sannsynligvis føre til etablering av næringsvirksomhet på Reineholmen, med økning i trafikkbelastning, men uten at det gjøres trafiksikringstiltak. Hovedalternativet fører nesten til en dobling i trafikkmengde, men inneholder følgende trafiksikringstiltak:

- Tilrettelegging av arealer og innregulering av kommende gang- og sykkelvei.
- Etablering av trygt krysningsspunkt på FV818
- Vedtak om å beholde status som «særlig farlig skolevei» til det gjennomføres ytterligere trafiksikkerhetstiltak langs strekningen, slik at skolebarn sikres gratis skoleskyss.
- Gode interne trafikkløsninger

Ved å veie negative og positive konsekvenser mot hverandre i de to alternativene, vurderes det slik at begge vil få en liten negativ konsekvens (-) for trafiksikkerheten.



Figur 9: ÅDT på Ballstad – Eksisterende situasjon.



Figur 10: Aktivitet langs FV818 – Eksisterende situasjon

3.4 Støy

Støyvurdering er utført som underlag for vurdering av planens konsekvenser for barn og unge, herunder lekeplasser og uteområder. I konsekvensvurderingen gjøres kun vurderinger for dette tema.

3.4.1 Tidligere støykart

Støykartet som opprinnelig er brukt i plandokumentene viser større utslag enn støyutredningen fra desember 2019. Man kjenner ikke til nøyaktig kilde for det opprinnelige kartet, men ifølge Statens vegvesen er det sannsynlig at det er deres støykart, og at det er beregnet basert på ÅDT for strekningen Ballstadlandet - Gravdal. Grunnlag for fastsetting av ÅDT er redegjort for under 3.2 Trafikkbelastning.

3.4.2 Støyvurdering eksisterende trafikkmengde

Rambøll har i desember 2019 gjennomført en støyutredning for Reineholmen, basert på plankart/ illustrasjonsplan og vurdering av trafikkmengde ved planområdet, gjort av Statens Vegvesen i desember 2019. Trafikkmengden (ÅDT) har blitt fremskrevet til gjeldende år etter landsdekkende prognoser gitt i Prosam 215⁵. I henhold til retningslinjene skal det beregnes støy for en prognosesituasjon 10-20 år frem i tid. De samme prognosene har blitt brukt til å fremskrive trafikken 16 år frem i tid til prognoseår 2034. ÅDT som er lagt til grunn for støyberegning er 327.

Resultater

- Støysonekartet på 4 meters høyde viser at fasadene til boliger og fritidsboliger vil ligge i hvit støysone.
- Støysonekartet på 1,5 meters høyde viser at utendørs oppholdsarealer og lekeplassen vil ligge i hvit støysone.
- Iht. beregningsresultatene er det ikke nødvendig med avbøtende tiltak.

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

3.4.3 Støysonekart basert på fremtidig trafikksituasjon

Ved utarbeiding av støyutredningen i desember 2019 var det kun gjennomført en grov trafikkmengdeberegning for fremtidig situasjon, og det ble derfor også laget et støysonekart basert på verdier som er dobbelt så høye som dagens situasjon, fremskrevet til 2034, dvs. ÅDT= 2x327=654. Mer nøyaktige beregninger er gjennomførte i ettertid, og de viser en forventet økning i ÅDT på 272 for Reineholmen alene. Til sammen gir fremtidig situasjon på Reineholmen og fremskrevne verdier for FV818 en ÅDT på 599, dvs. en del lavere enn verdien som er brukt for å produsere støysonekart med dobbel trafikkbetlastning.

Resultater

- Støysonekartet på 4 meters høyde viser at fasadene til boliger vil ligge i hvit støysone.
- Støysonekartet på 4 meters høyde viser at de nordvestvendte fasadene til fritidsboligene vil ligge i gul støysone.
- Støysonekartet på 1,5 meters høyde viser at lekeplassene og uteoppholdsarealer på Reineholmen vil ligge i hvit støysone.

- Støysonekartet på 1,5 meters høyde viser at noe av friområde GF1 vil ligge innenfor gul støysone.
- Iht. beregningsresultatene må det gjøres avbøtende tiltak på fritidsboliger som ligger langs FV818.

3.4.4 Myndighetskrav

I «Teknisk forskrift etter Plan- og bygningsloven» (TEK17) er det gitt funksjonskrav med hensyn på lyd og lydforhold i bygninger. Byggeforskriften med veiledning tallfester ikke krav til akustikk og lydisolasjon, men henviser til norsk standard NS 8175:2012 «Lydforhold i bygninger – Lydklassifisering av ulike bygningstyper».

For utendørs støyforhold henviser NS 8175 videre til Klima- og miljødepartementets «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442).

Det er stilt krav til støy i overordnet plan, kommunedelplan for Ballstad. I støyutredning for Reineholmen⁶ refereres det til punkt 2.22 Støy og luftkvalitet og 9.2 Støysone i «Planbestemmelser med retningslinjer, Kommuneplanens arealdel 2019-2031, Høringsdokument, 2.g.bh. 18.09.2019». Kommuneplanen er enda ikke vedtatt, og gjeldende overordnet plan er kommunedelplan for Ballstad. Bestemmelser om støy og støysone er sammenfallende i de to planene.

3.4.5 Avbøtende tiltak

Det må ikke gjøres avbøtende tiltak for lekeplasser på BLK eller innenfor BKB1. Dersom det etableres lekeplasser innenfor GF1 må det gjennomføres nødvendig støyskjerming. Fritidsboliger i område BAA får nordvestvendt fasade i gul støysone, og avbøtende tiltak er sikret i bestemmelser.

Følgende bestemmelser gjelder lekeplasser:

Punkt 2.3.1: Lekeområdene BLK og lekearealer innenfor BKB1, som angitt i punkt 3.1.10, skal være ferdig opparbeidet med utstyr som angitt i punkt 3.6.5 og med nødvendig støyskjerming og sikringstiltak før det blir gitt brukstillatelse til boliger innenfor BKB1 og B1. Dersom det må etableres lekearealer innenfor område GF1 for å oppnå arealkrav gjelder rekkefølgebestemmelsen også for dette. Opparbeidelse og opplegg for ferdigstillelse av uteområder omsøkes samlet og særskilt.

Punkt 3.6.4: Areal avsatt til lek og uteopphold skal ha solrik plassering, ikke være brattere enn 1:3, ha en funksjonell form, og skjermes mot vær, vind, støy, forurensning, trafikkfare og annen helsefare. Der arealene ligger nært vann skal avgrensning mot vann sikres.

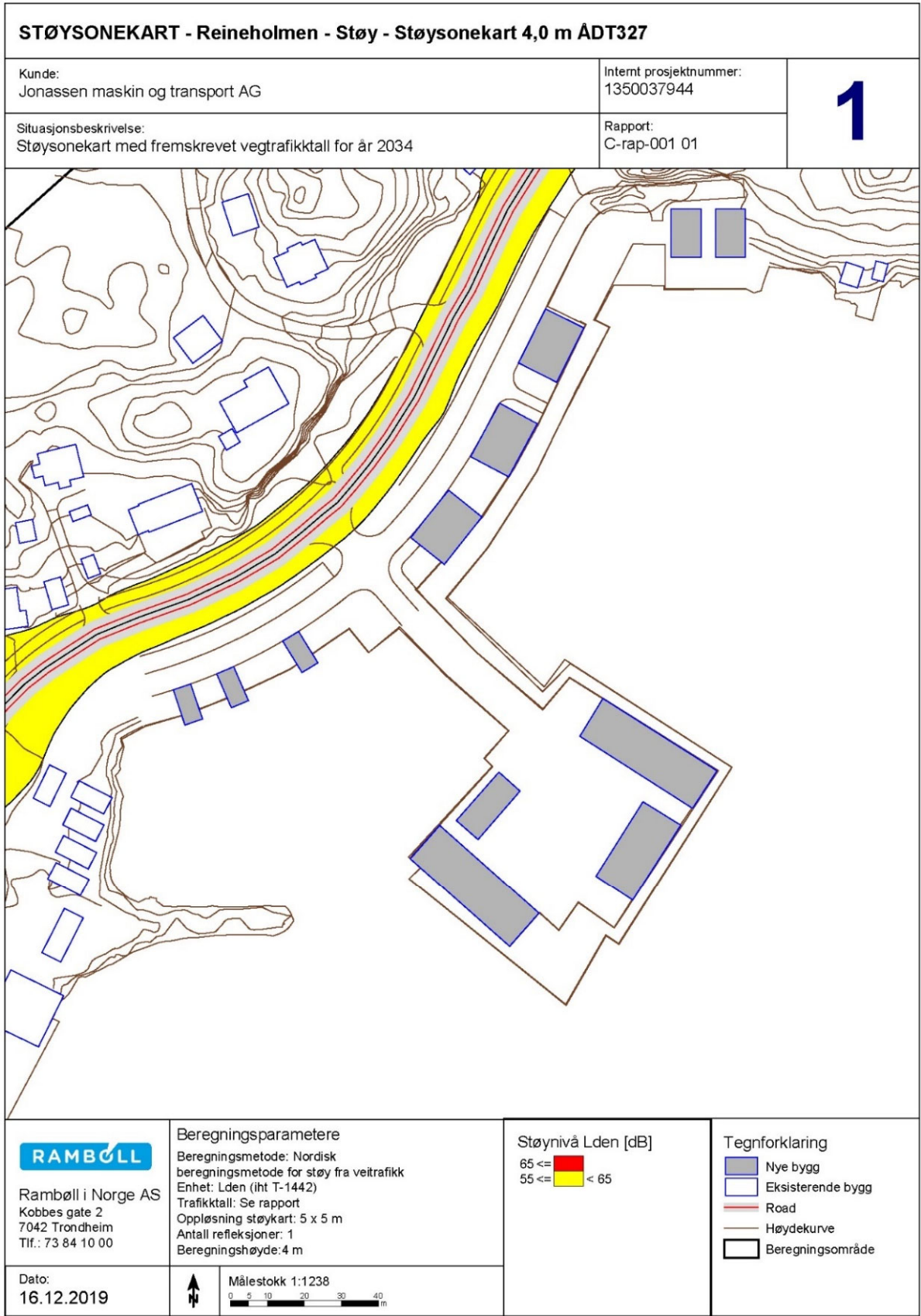
3.4.6 Vurdering av konsekvens

Støyvurderingen er basert på hovedalternativet, og det er ikke gjennomført utredning for 0-atlternativet. I 0-alternativet vil alle funksjoner etableres på Reineholmen, og støysonekartene viser at denne ikke vil påvirkes av støy. For hovedalternativet vil ikke lekeplasser påvirkes negativt. Fritidsboligene får en nordvestvendt fasade i gul sone og avbøtende tiltak er ivaretatt i bestemmelser.

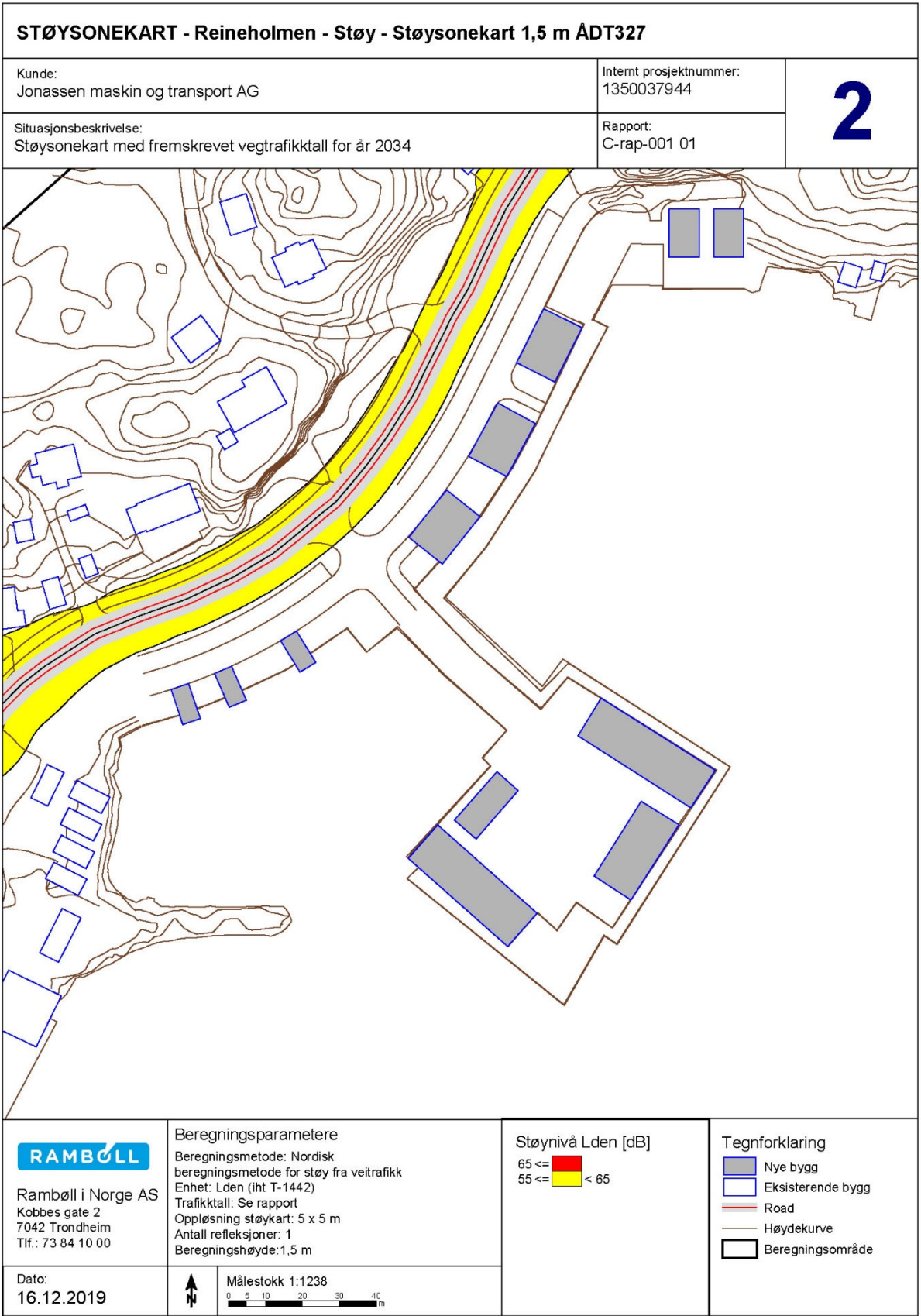
Støy vurderes ikke til å få negativ konsekvens for noen av alternativene.

⁵ Statens vegvesen Region Øst (2015), «Rapport 215: Trafikkutvikling i Oslo og Akershus 2008-2014»

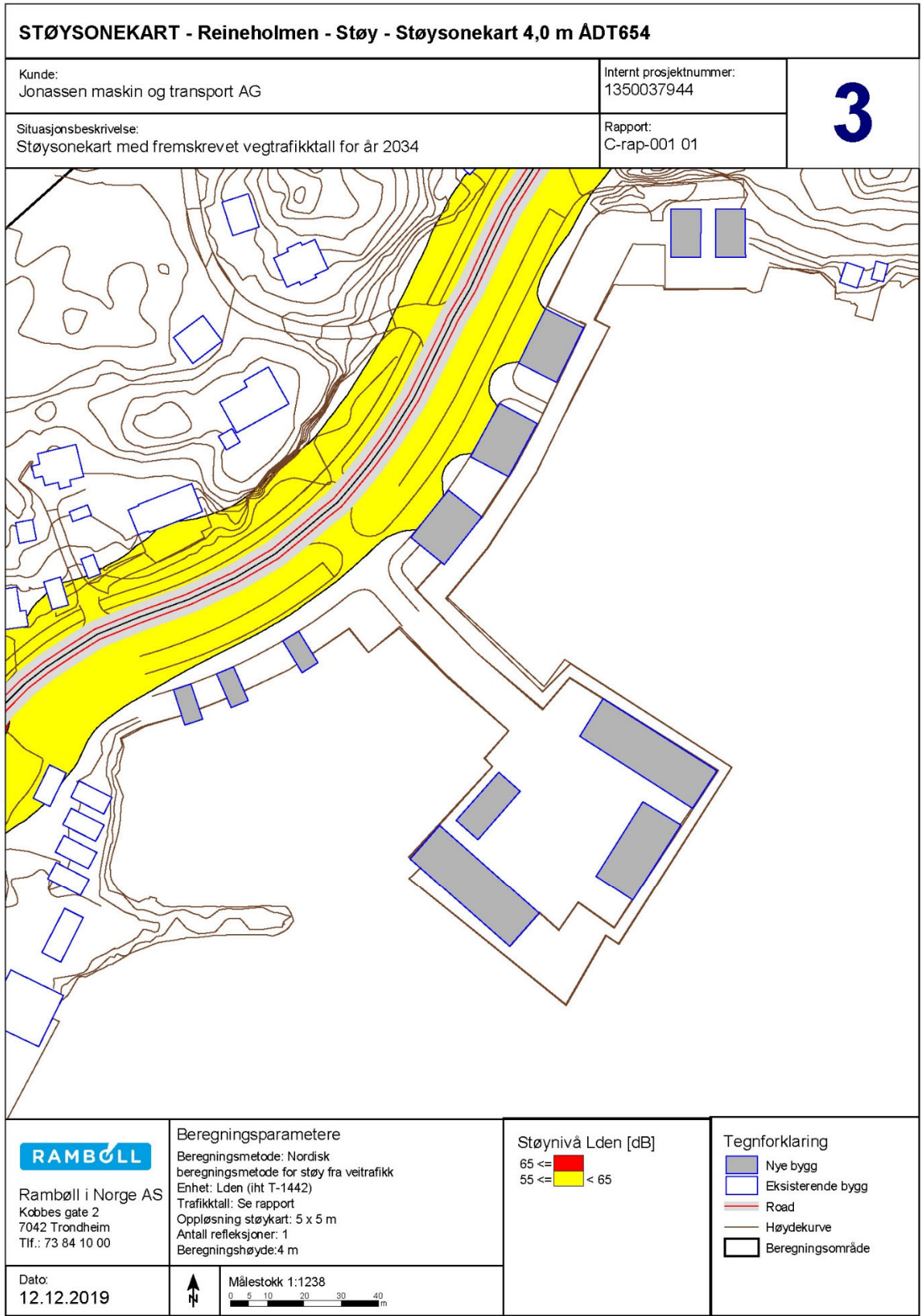
⁶ Rambøll (2019) Reineholmen Støyutredning



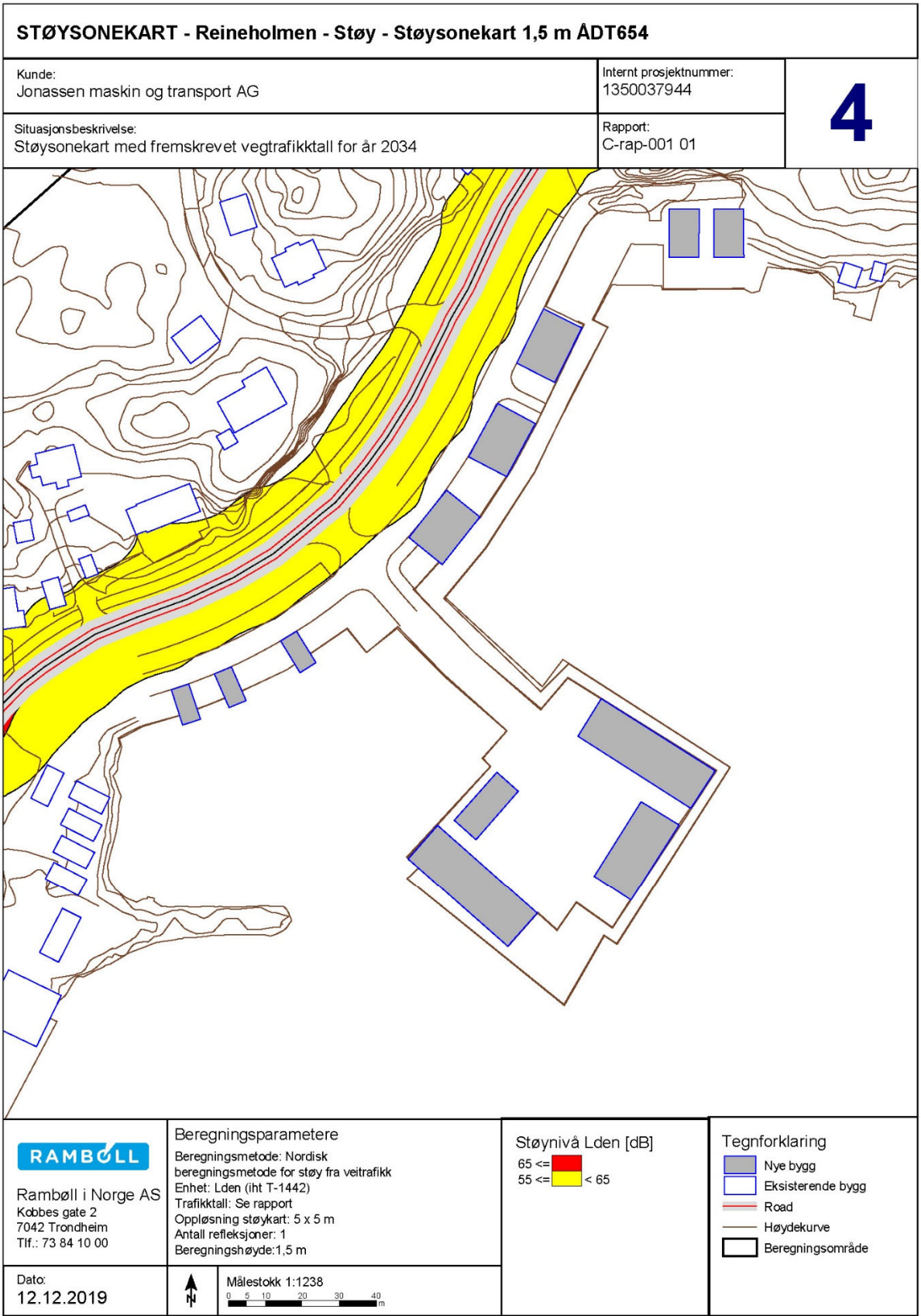
Figur 11: Støysonekart for Reineholmen. ÅDT: 327 og beregningshøyde: 4m.



Figur 12: Støysonekart for Reineholmen. ÅDT: 327 og beregningshøyde: 1,5m.



Figur 13: Støysonekart for Reineholmen. ÅDT: 654 og beregningshøyde: 4m.



Figur 14: Støysonekart for Reineholmen. ÅDT: 654 og beregningshøyde: 1,5m.

4 Barn og unge - Konsekvensmatrise

Tema	Dagens situasjon		0-Alternativet				Alternativ 1			
	Verdi-beskrivelse	Verdi-vurdering	Omfang - beskrivelse	Omfang – Vurdering	Konsekvens - beskrivelse	Konsekvens - vurdering	Omfang - beskrivelse	Omfang - vurdering	Konsekvens - beskrivelse	Konsekvens - vurdering
Bomiljø og trivsel	Området er en del av Ballstad havn, og preges i dag av grunn fjære, fyllingskanter, vei og selve Reineholmen. Kaier og bygninger på holmen er revet og den fremstår derfor som et øde og forlatt sted, med negativ influens på sine omgivelser. Øvrige landarealer har få estetiske kvaliteter og er preget av fyllingskanter langs vannet. Havflaten har en verdi, som del av havnesituasjonen. Det finnes i dag ingen boliger innenfor planområdet, og dens nåværende verdi i forhold til bomiljø og trivsel kan kun måles i forhold til boliger i tilgrensende områder.	Noe verdi	Tiltak: Etablering av næringsvirksomhet på Reineholmen. Påvirkning: Avhengig av type næring vil man kunne forvente en generell oppgradering av Reineholmen, med bygninger og kaier. Dette vil ha betydning for tilgrensende boligområder.	Forbedret	Området har svært lav kvalitet i dag og etablering av ny virksomhet på holmen vil sannsynligvis ha en positiv effekt.	+ Positiv konsekvens	Tiltak: Utbygging av området vil skape et nytt brygge-miljø, med naustrekker, kaifronter, og en miks av boliger og næring. Kaiene skal være tilgjengelige og tilrettelagte for alle. Påvirkning: Ny bebyggelse vil reetablere kaier og bygninger på Reineholmen, og vil føre til en oppgradering av sjøfronten langs fylkesveien.	Forbedret	Området har svært lav kvalitet i dag, og en utvikling som vist i alternativ 1 vil ha en stor positiv effekt.	+++ Stor positiv konsekvens
Egnede lekeplasser	Området brukes i svært liten grad av barn. Reineholmen har i dag ingen attraktive lekearealer, og det har tidligere stått bom og skilt med informasjon om at stedet ikke er åpent for uvedkommende. Den nordligste delen av planen har rester av den naturlige kystlinjen og ligger mest skjermet fra veien, og her kan det tenkes at barn kan leke. Det er ikke kommet tilbakemeldinger om dette fra naboer under informasjonsmøte eller som innspill.	Noe verdi	Tiltak: Nyetablering av næring på Reineholmen vil ikke føre til nye lekeplasser. Påvirkning: Situasjonen vil ikke endres.	Ubetydelig endring		0 Ubetydelig konsekvens	Tiltak: Det skal etableres lekeplasser både på Reineholmen og på eget formål, BLK, lekeplass. Disse lekeplassene er sikret med rekkefølgebestemmelser, hvor etablering av lekeutstyr, sikringstiltak og støyskjerming er ivaretatt. Arealkrav er i henhold til gjeldende kommunedelplan og støyutredning viser at lekeplassene ikke vil ligge i område med støybelastning over angitt	Forbedret	Etablering av lekeplasser innenfor område hvor det i dag ikke finnes noen, regnes som en stor positiv konsekvens.	+++ Stor positiv konsekvens

4 Barn og unge - Konsekvensmatrise

Tema	Dagens situasjon		0-Alternativet				Alternativ 1			
	Verdi-beskrivelse	Verdi-vurdering	Omfang - beskrivelse	Omfang - Vurdering	Konsekvens - beskrivelse	Konsekvens - vurdering	Omfang - beskrivelse	Omfang - vurdering	Konsekvens - beskrivelse	Konsekvens - vurdering
							grenseverdi for uteoppholdsareal i T-1442. Påvirkning: Det vil etableres lekeplasser innenfor et område hvor det i dag ikke finnes noen.			
Tilgjengelighet til nærfriluftsområder	Det finnes ingen friluftsområder innenfor planområdet. Sjøareal er i gjeldende kommunedelplan avsatt til «Ferdsel».	Uten betydning	Tiltak: Ny næringsvirksomhet på Reineholmen vil ikke føre til nye friluftsområder, og sannsynligvis ikke gi bedre tilgjengelighet til nærfriluftsområde. Påvirkning: Alternativet vil ikke innebære noen endring.	Ubetydelig endring		0 Ubetydelig konsekvens	Tiltak: Alternativet inneholder ikke nye nærfriluftsområder. Påvirkning: Bestemmelse om trygt krysningspunkt over FV818, gir god tilgjengelighet for nye boliger innenfor området, til nærfriluftsområde på Rekstrand.	Forbedret	Alternativet gir bedre tilgjengelighet fra nye boliger innenfor plangrensen til nærfriluftsområde på Rekstrand.	+ Noe forbedring
Trafikksikkerhet generelt og trygg skolevei spesielt	Fylkesvei 818 er hoved-forbindelse mellom Ballstadlandet og resten av Ballstad/ kommunen. Veien brukes av flere barn som bor sør for planområdet, og har derfor lokal betydning. Strekningen, sør for Ballstadlandet 12, er regnet som «særlig farlig skolevei», og i «Retningslinjer for særlig farlig eller vanskelig skolevei – Vestvågøy kommune», oppgis det at trinn 1. til 7. får buss, og at 8.-10. klasse får vinterskyss. Det må søkes om skyss, og enkeltvedtak gjøres i hvert tilfelle.	Middels verdi	Tiltak: Ny næringsvirksomhet på Reineholmen. Det er lagt inn framtidig trasé for gang og sykkelvei gjennom planområdet. Påvirkning: En må påregne mer trafikk langs FV818. Turisme vil gi flere personbiler/ busser, og fiskerirelatert næring kan gi mer tungtransport. Alternativet har ikke flere boliger og vil ikke føre til flere skolebarn langs strekningen. Ny næringsvirksomhet vil gi flere myke trafikanter. Etablering av ny gang og sykkelvei vil ha en svært	Noe forringet	Alternativet gir en økning i biltrafikk og myke trafikanter. Økningen vil være begrenset av tilgjengelig plass på Reineholmen. Alternativet inneholder ikke tiltak som vil øke trafikksikkerheten.	- Liten negativ konsekvens	Tiltak: Det er innregulert framtidig trasé for gang og sykkelvei gjennom planområdet, men det er ikke knyttet rekkefølgebestemmelser til denne. Det vil gå interne veier/ stier innenfor planområdet, langs FV818. Det skal etableres interne gangveier, og det er knyttet rekkefølgebestemmelser til disse. Det skal etableres trygt krysningspunkt over FV818, og det er knyttet rekkefølgebestemmelser til dette.	Noe forringet	Alternativet gir større trafikkbelastning enn 0-alternativet, både i biltrafikk og myke trafikanter. Alternativet inneholder også tiltak som gir positiv uttelling, som trygt krysningspunkt, samlet og oversiktlig avkjørsel, og etablering av arealer som kan brukes til midlertidige trafikksikringstiltak. Totalt vurderes alternativet med noe negativ konsekvens.	- Liten negativ konsekvens

4 Barn og unge - Konsekvensmatrise

Tema	Dagens situasjon		0-Alternativet				Alternativ 1			
	Verdi-beskrivelse	Verdi-vurdering	Omfang - beskrivelse	Omfang – Vurdering	Konsekvens - beskrivelse	Konsekvens - vurdering	Omfang - beskrivelse	Omfang - vurdering	Konsekvens - beskrivelse	Konsekvens - vurdering
			positiv påvirkning på området. Effekten av denne tas ikke med, siden det foreløpig ikke er knyttet vedtak til gjennomføring av den.				Boliger innenfor B1, får delt avkjørsel med Reineholmen. Når det gjøres vedtak om g-/s-vei er alle løsninger i planområdet tilrettelagt for det. Påvirkning: Alternativet vil skape mer biltrafikk langs strekningen, både personbil buss, og delvis tyngre kjøretøy knyttet til naust og renovasjon. Boliger og næring vil gi flere myke trafikanter. (Etablering av ny gang og sykkelvei vil ha en svært positiv påvirkning på området, men effekten av denne tas ikke med i vurderingen, siden det ikke er knyttet rekkefølgebestemmelser til den.)			
Tilgjengelighet til skole, barnehage og kultur/ aktivitetstilbud	Aktivitetstilbud på Ballstad finnes hovedsakelig på/ ved skolen og ved fotballbanen (markert i figur 7). For de største barna og for ungdom er også området ved allmenningen en viktig sosial møteplass. Utenom lokale idrettsaktiviteter som turn og fotball, må man for det meste til Leknes for et	Middels verdi	Tiltak: Etablering av næringsvirksomhet på Reineholmen. Påvirkning: Vil ikke påvirke tilgjengelighet.	Ubetydelig endring		0 Ubetydelig konsekvens	Tiltak: Trygt krysningspunkt over FV818, mellom planområde og Rekstrand, hvor det ligger en barnehage. Påvirkning: Direkte tilgang til barnehage har positiv påvirkning. Trygg skolevei er behandlet under eget punkt. Tilgang fra Skottneskrysset til	Ubetydelig endring	Tiltaket har noe positiv og noe negativ påvirkning og i sum vurderes ubetydelig endring. Det anslå ubetydelig konsekvens.	0 Ubetydelig konsekvens

4 Barn og unge - Konsekvensmatrise

Tema	Dagens situasjon		0-Alternativet				Alternativ 1			
	Verdi-beskrivelse	Verdi-vurdering	Omfang - beskrivelse	Omfang – Vurdering	Konsekvens - beskrivelse	Konsekvens - vurdering	Omfang - beskrivelse	Omfang - vurdering	Konsekvens - beskrivelse	Konsekvens - vurdering
	utvidet aktivitetstilbud. Her finner man f. eks. kulturskole, dans og ungdomsklubb. Trafikksikkerhet mellom planområdet og skolen er vurdert i punkt over. Fra skolen og ned til allmenningen finnes g/s-vei/ fortau. Mellom skottnes-krysset og fotballbanen er det lagt inn framtidig trasé for g/s-vei. Det ligger en familiebarnehage på Rekstrand, på motsatt side av FV818 fra planområdet, med kapasitet til 10 barn i alderen 1-5 år⁷. De to andre barnehagene ligger på Ballstad-øya (markert i figur 7).						fotballbanen er upåvirket og lik for barn på hele Ballstad, og er derfor uendret. Tilgjengelighet til fritidsaktiviteter på eller ved skolen vil påvirkes av økt trafikk og får derfor negativ påvirkning. I sum anslås ubetydelig endring.			
Kriminalitets-forebygging	Reineholmen ligger skjermet, men er svært synlig fra alle kanter. Det samme gjelder den ene adkomstveien. Manglende aktivitet, avstand til nabobebyggelse og manglende belysning gjør allikevel at områdets kriminalitetsforebyggende verdi er svært lav.	Uten betydning	Tiltak: Næringsvirksomhet på Reineholmen. Påvirkning: Mer aktivitet på området vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging. Grad av påvirkning vil være avhengig av type næring og type aktivitet.	Forbedret	En oppgradering av området og økt aktivitet vil gi en positiv konsekvens.	+ Positiv konsekvens	Tiltak: Alternativet innebærer et område med svært variert bruk. Det planlegges én sentral og oversiktlig adkomstvei. Fellesarealer er plassert sentralt i bebyggelsen og tilgrensende bygninger har godt utsyn over dem. Påvirkning: Hovedprinsipper som er brukt i planleggingen vil i sum ha en stor positiv påvirkning på området.	Forbedret	Med utgangspunkt i dagens situasjon vil hovedalternativet innebære en stor forbedring.	++ Stor positiv konsekvens

⁷ Barnehagefakta.no
19 av 19