



Vestvågøy kommune
– Stolt lofoting!

MELLOMHØRING

BYPLAN REGIONSENTERET LEKNES

En mellomhøring er en frivillig, ekstra høringsrunde hvor kommunen ønsker tilbakemelding fra innbyggerne på arbeidet som er gjort så langt i utarbeidelsen av byplan for regionsenteret Leknes. Høringsrunden skal legge til rette for flere innspill til planarbeidet, slik at planen belyser og ivaretas de ulike interessene på best mulig måte.



HVORFOR EN MELLOMHØRING?

Hei! Så fantastisk at du interesserer deg for utviklingen av Leknes, Fygle og Gravdal. Byplanen gir viktige føringer for hvordan byen skal utvikle seg fremover: Hvor skal det være boligområder? Hvor skal det fortettes? Hvor ønsker man å lage park/torg? Hvordan løser man problemene med parkering, trafikk og mobilitet? Hvordan ivaretar man naturen rundt byen? Hvordan skaper man en by som er god å vokse opp i og som man er stolt av?

Mellomhøringen kan ses på som det første utkastet til den endelige byplanen. Vi ønsker tilbakemelding og innspill fra dere som bor, besøker og bruker byen og dens funksjoner. Til mellomhøringen har vi produsert fire dokumenter: Et plankart som viser inndeling av areal; bestemmelser som gir føringer for hvordan arealene kan utvikles; beskrivelse (dokumentet du leser nå) som forklarer hvorfor man har tatt de valgene man har tatt; og en konsekvensutredning som viser hvordan de ulike innspillene så langt er vurdert.

Byplanen har vært under arbeid i snart to år og enda må man nok forvente at det går et år til før den vedtas. En så stor og omfattende plan tar lang tid å lage. Man behøver et bredt og sterkt beslutningsgrunnlag for å sørge for at de løsningene som blir vedtatt i byplanen treffer riktig. I løpet av denne prosessen har medvirkning fra kommunens innbyggere vært svært viktig for å lage en plan som løser de utfordringene man har i Leknes, Fygle og Gravdal.

Mellomhøringen skal sørge for at innbyggerne på Vestvågøya er informert om hva som er utfordringene og hva som foreslås som løsningene. Mellomhøringen skal sørge for at innbyggerne får medbestemmelsesrett i planprosessen. Det vil si at det dere gir innspill på i planen skal ilegges stor vekt. Det er utrolig viktig at de som bor, besøker og bruker byen forteller hva de ønsker og ikke ønsker.

God lesing!

Har du innspill til byplanen? Send det til oss!

E-post: Postmottak@vestvagoy.kommune.no

Brev: Postboks 203, 8376 Leknes

Merk innsending med saksnr. 20/1209.

INNHOOLD

Regionsenteret Leknes.....	4
Bakgrunn for byplanen.....	6
Dagens situasjon.....	7
Ønsker for fremtiden.....	10
Samskaping.....	12
Planprosessen.....	14
Planstatus og rammer.....	16
Planprinsipper.....	18
Bærekraftig utvikling.....	19
Gjeldende planer.....	20
Stedsanalyse.....	21
Beskrivelse av planområdet.....	34
Leknes.....	36
Gravdal.....	38
Fygle.....	40
Beskrivelse av planforslaget.....	42
Bestemmelser.....	44
Leknes.....	46
Leknes sentrum.....	51
Gravdal.....	54
Gravdal sentrum.....	57
Fygle.....	60
Storeidet og Storeidøy.....	61
Konsekvensutredning.....	63

REGIONSENTERET LEKNES

Byplanen for regionsenteret Leknes omfatter Leknes, Fygle og Gravdal. Formålet med byplanen er å få en tydelig disponering av byens arealressurser og skape en attraktiv by for innbyggere, besøkende og næringsliv.



Byplanen skal fremheve Leknes, Fygle og Gravdals særegenheter og fremheve kvalitetene ved hvert av stedene. Leknes er et regionsenter i Nordland og byen skal videreutvikles for å skape et godt sted å bo, leve, arbeide og besøke.

Leknes med tettstedene Gravdal og Fygle utgjør regionsenteret midt i Lofoten. Av 24 554 innbyggere i Lofoten bor 11564 (2021) i Vestvågøy kommune, og 5 394 i regionsenteret Leknes. Lofotregionen har to regionsentre, Leknes og Svolvær i Vågan kommune. En region kan beskrives ut i fra et felles bo - og arbeidsmarked, med regionale næringsklynger innenfor samme segment. Lofotregionen har en felles særpreg og identitet, det gjelder er særlig knyttet til historisk utvikling med havet som en komparativ fordel. Havet er både en ressurs og en reisevei.

Fiskeri, havbruk, landbruk og turistvirksomhet er næringer som historisk har definert utviklingen i Lofoten, og er i dag med å drive frem å utvikle og omstille regionen. Virksomhetene er i hovedsak lokalt eid, med et lokalt produksjonssystem. Med økt utdanning, og kompetanse har særlig fiskeri/havbruk og reiselivsnæringa gått igjennom en økt profesjonalisering, og spesialisering. Lofotregionen har de siste ti år utviklet produkter og service av bedre kvalitet.

Leknes er et geografisk midtpunkt i Lofoten. Europavei 10 går igjennom Leknes. Flyplassen er lokalisert tett ved sentrum, og fra sjøveien via Buksnesfjorden er Leknes havn etablert på Storeidøya, som er en av Nord-Norges mest besøkte Cruisehavn, med ca 70 anløp i året.

Leknes som regionsenter tilbyr viktige funksjoner for Lofoten. På Gravdal er Nordlandssykehuset Lofoten lokalisert, i tilknytning til sykehjem og sentralkjøkken. På Storeidøya er større virksomheter som Insuila og STIM hjemmehørende, med sterk kobling til regionen. Utenfor sentrum er det etablert handelstilbud for plasskrevende varer. En variert handelsstand tiltrekker besøkende fra hele Lofotregionen, og naturlig stopp for å handle inn ved besøk i Lofoten.

Mellomhøringen er en ekstra høring som kommunen initierer for å få tilbakemeldinger på de som er planlagt så langt. Gjennom en mellomhøring håper man å få avklart problemstillinger og løsninger som dukker opp i de innspillene som er kommet inn til byplanen så langt, samt å få flere innspill til mindre arealendringer.

Mellomhøringen skal synliggjøre utviklingsretning for Leknes, Fygle og Gravdal: Skal man utvikle byen mot Buksnesfjorden, eller skal man fortsette utviklingen slik den historisk sett har vært?

Opprinnelig Leiknes, som betyr samlingsplass for lek og dans. I området er det funnet fortidsminner datert 6000 år tilbake i tid.



Foto: Martin Reigstad

BAKGRUNN FOR BYPLANEN

Byplan Leknes tar utgangspunkt i Leknes som regionsenter for Vestvågøy kommune og kommunene vest i Lofoten. Byplanen er en oppskalering fra sentrumsplan, i både avgrensing og detaljeringsnivå. Byplanen skal legge til rette for fremtidig vekst og utvikling på Leknes, Fygle og Gravdal.

Formålet er å utvikle byen til et godt sted å leve i, arbeide i og besøke. Byen skal styrkes og utvikles med kvalitet og estetikk, en høyere utnyttelse som legger til rette for attraktive og varierte bo- og næringsarealer.

Gående og syklende skal prioriteres mer og det skal gjøres en satsing på gode grøntområder i sentrum og koblinger fra byen til naturen skal styrkes. Byplanen skal fremme sosial, økonomisk og miljømessig bærekraftig utvikling. Bærekraftige lokalsamfunn preges av tillit, trygghet, tilhørighet og tilgang til goder som arbeid, utdanning og gode nærmiljø. De forvalter miljøet og klima på en forsvarlig og langsiktig måte, og har et ansvarlig næringsliv som tilbyr produkter og tjenester av kvalitet til lokalsamfunnet.

Byplanen har som ambisjon å skape en tydelig identitet til regionsenteret og til hver av de tre tettstedene Leknes, Fygle og Gravdal. Ved å tilrettelegge for befolkningsvekst og flere arbeidsplasser skal byen være en motor i utviklingen av Vestvågøy og Vest-Lofoten. Leknes kan beskrives som en ung, 20 år gammel by med voksesmerter: Ukoordinert, men med mye initiativ og potensiale. Dette er kvaliteter vi må ta vare på og støtte opp om, og veilede i den videre byutviklingen av Leknes og omland. Balansen mellom bo-, natur-, og lokaliseringskvalitetene for næringslivet er ofte skjør og kan være utfordret av arealkonflikter. I årene fremover må aktiviteten i kommunen i størst mulig grad konsentreres til byen og tettstedene, samtidig som bygdene skal være livskraftige for å opprettholde landbruk og imøtekomme bopreferanser. Byplanen skal gjøre Leknes mer bærekraftig og attraktiv.

Byen er i dag preget av lav utnyttelse, store parkeringsarealer, få parker/torg, mye bilkjøring og dårlige forbindelser for gående

og syklende. Disse utfordringene må løses for å redusere sosiale forskjeller, redusere klimagassutslipp, ta vare på natur- og landbrukskvaliteter og øke attraktiviteten. Som det meste av byplanlegging på 60-, 70- og 80-tallet, ble også Leknes planlagt etter tankegangen om soneutvikling. Det ble definert egne soner for industri, forretning og bolig, og industriområder ble utviklet ved flyplassen, Leknes havn og Mjåneset, og flere boliger på Fygle og Borga.

Byutformingen i Leknes bærer også preg av tankegangen om etappevis sentrumsutvikling basert på reguleringsplaner for enkeltprosjekter. Mangelen på overordnet planlegging der nye prosjekter med reguleringsplaner tok over stedsutformingen gjenspeiles i gatebildet med oppstykkede koblinger for myke trafikanter og bilbasert tilrettelegging. Økt befolkning og trafikk førte til behov for større veier. Da E10 ble lagt utenfor Leknes sentrum i 1985, var tanken å skjerme sentrum fra trafikk. Handelsområdet som i dag har vokst fram sørøst for E10, blir muligens av den grunn sett på som å være lokalisert "utenfor sentrum". I 1995 kom arbeidet med Sentrumsplan for Leknes, men planen som helhet ble ikke fulgt opp administrativt eller politisk. Tidligere planlegging hadde en sterk bilbasert tankegang. I dag planlegger man hovedsaklig for myke trafikanter.

DAGENS SITUASJON

HANDELSSTED

POTENSIALE

RURAL STORT GATA LITE ÅPENT LEKNES LANDSBY

MULIGHETER

FORBEDRINGSOMRÅDER SATT KALDT ESTETISK SÆRPREG

COWBOYBY

PRAKTISK POTENT TILGJENGELIG TRIVELIG SOL INNHOLDSRIKT

MANGLER GÅGATE

RO T E T E

STYGT UFERDIG GRÅTT PLANLØST TRIST

KAOTISK BILPREGET UTRIVELIG KJEDELIG DEPRIMERENDE

DÅRLIG BYPLAN TRAFIKKERT USTELT HARRY AVSTAND

UGJENNOMTENKT BONDISK DÅRLIG AMBISJONSLØST PINLIG USAMMENHENGENDE ØDE VINDFULLT UOVERSIKTIG PARKERINGSKAOS MYRHULL UPLANLAGT

SPREDT UVAKKERT GATEKRYSS ASFALTØRKEN STRUKTURLØST KJØPESENTER MALPLASSERT MONOTON STEINDØDT SJELLØST UGRØNT UPRAKTISK

UORDEN SHABBY UORGANISERT TRASIG TANNLØST USERIØST KRATER HULL RUNDKJØRING UKLART USJARMERENDE UTSLITT ASFALT IDENTITETSLØS

Leknesløftet mot 2030 ble lansert i 2010 som et sentrumsutviklingsprogram som fremmet tiltak for å styrke Leknes by. Flere av planene og tiltakene er gjennomført og igangsatt. Det ble fattet et politisk vedtak om å prioritere opprusting av Storgata i stedet for å utarbeide en sentrumsplan. I 2016 ble reguleringsplan for Meieriet og Storgata vedtatt. Ferdigstilling av Storgata er forventes sommeren 2022. Byplanen skal videre tilrettelegge for forskjønning av bysentrum.

Gravdal er lokalisert omtrent 5 kilometer sør for Leknes, og 6 kilometer nord for Ballstad. Å gå mellom Leknes og Gravdal er estimert til å ta omtrent en time, å sykle tar omtrent 15 minutter og å kjøre bil 5 minutter. Mellom Gravdal og Ballstad er det tilsvarende omtrent 1 time og 15 minutter i gangtid, i overkant av 20 minutter med sykkel og 8 minutter med bil. I Gravdal finnes kun én matbutikk, og utover det er daglige funksjoner lokalisert på Ballstad eller i Leknes.

I dag er det et behov for et opparbeidet sentrumsområde i Gravdal. Gjennom medvirkning har det kommet innspill til kommunen med ønske om en park i sentrum, og om at dagens sentrum rundt Bunnpris og Titanic mangler en hensiktsmessig utforming. Dette er et område som er dårlig tilrettelagt for både bilister og fotgjengere, preges av støy fra Buksnesveien, og har svært få kvaliteter som bidrar til sentrumsdannelse utover at område fysisk er plassert nokså midt i Gravdal. Området oppfattes ikke som en attraktiv møteplass utover butikkens samlende funksjon.

Byen har mange viktige arbeidsplasser og bosetter nærmere halve befolkningen i kommunen. Likevell mangler det en felles identitet i byen. En byplan skaper ikke automatisk en identitet i byen, men gjennom byplanen skal det legges til rette for økt flerfunksjonalitet som skaper byliv, møteplasser og koblinger som legger til rette for en styrket identitetsforståelse. Vi henviser til spørreundersøkelsen gjort av LÈVA Urban design i forbindelse med Byrom seminaret i 2017.



DAGENS SITUASJON

HOVEDTRANSPORTMIDDEL TIL OG FRA LEKNES SENTRUM

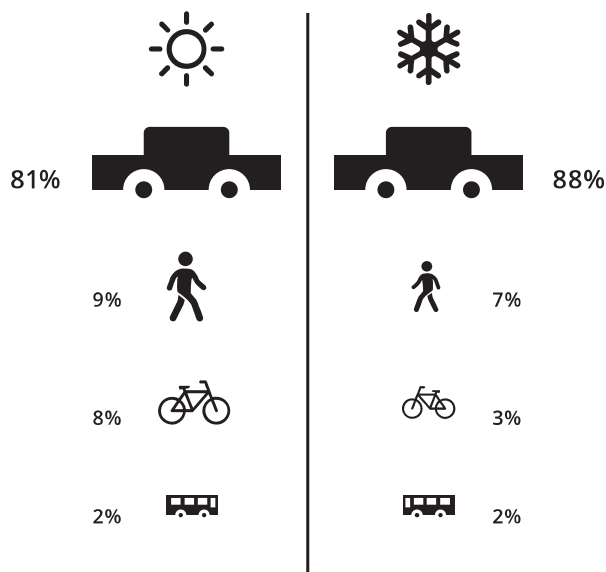
SOMMER / VINTER

KOLLEKTIVTILBUDET ER....

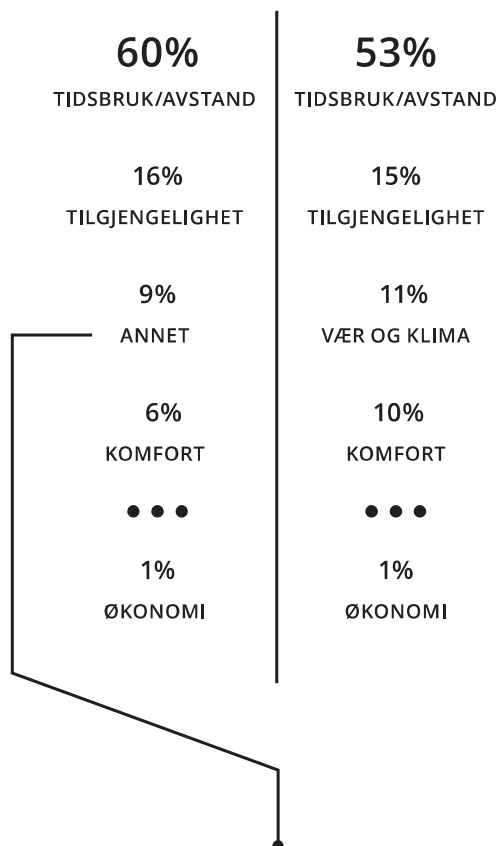
GODT 3%

TILGJENGELIG 25%

IKKE TILGJENGELIG 72%



ÅRSAK TIL BRUK AV TRANSPORTMIDDEL



"FINS DET KOLLEKTIV TRANSPORT SOM PASSER TIL EN JOBB!?"

"BUSSRUTER PASSER IKKE MED ARBEIDSTIDEN"

"MANGLENDE SYKKELVEI OG AVSTAND"

"MONOTON OG KJEDELIG Å GÅ TIL"

"GAMMEL VANE"

ØNSKER FOR FREMTIDEN



Bilder fra samlingene i samskappingsprosessen



GODE UTEROM



FYSISKE OMGIVELSER
(ESTETISKE KVALITETER, ARKITEKTUR, BYROM OG GATER)



BILFRITT STEDMILJØ



BREDT TILBUD I HANDEL



KULTURTILBUD



SOSIALE MØTEPlassER



GODT SERVICETILBUD



REKREASJON OG OPPHOLD



LEK



ARRANGEMENTER
(FESTIVALER, AKTIVITETER BØNE OG UTER)



PARKERING



KLIMABESKYTTELSE



ANNET

MØTEPLASSER/OPPHOLDSTED

AKTIVITETER [AKTIVITETSENTER+BILJARD+BOWLING+TENNIS+
DANSESTUDIO+KURS+UNGDOMSKLUBBER+GO-KARTBANE+SPORT/FRITID]

BADELAND/BASSENG/SVØMMEHALL

BARNETILBUD/LEKEPLASSER

TURISME [TILBUD+HOTELL+OVERNATTINGSMULIGHETER]

GÅGATE

VET IKKE

UTEPLASSER

TORG/MARKED

UTELIV/PUB/KAFÉER

PARKERING [PARKERINGSHUS]

UTESERVERING

INGENTING

SOSIALISERINGSTILBUD FOR VOKSNE

OVERSIKTLIGHET [ASFALTERING+SKILTING/OPPMERKING+UNIVERSELL UTFORMING]

GRØNTAREAL/GRØNTOMRÅDER /PARKER/PARKOMRÅDER

PARKERINGSFORHOLD [AVKLARING+BEDRE+HC-PARKERING]

UTEROMSELEMENTER [FONTENE+BENKER+SITTEPLASSER+OFFENTLIGE TOALETTER]

**SYKKEL/GANGE [AREAL+PARKERING+VENNLIGHET+
GANG-/SYKKELSTI+FORTAU+FOTGJENGER]**

RESTAURANTER [KVALITET + UTVALG + OPPLEVELSE]

BILFRITT SENTRUM

BY [BYROM+BYREG+BYPLAN+BYFØLELSE+

BUTIKKER [VARIASJON+UTVALG]

BYVANDRING+BYUTVIKLING+GATELIV+LEVENDE+SENTRUMSFOKUS]

Fra spørreundersøkelsen i 2017



Representanter for barn og unge i byplanarbeidet

SAMSKAPING

I byplanen ble det gjort en grundig medvirkningsprosess. Fra mars 2021 til september 2021 la 7 arbeidsgrupper ned en iherdig innsats for å utarbeide innspill til hvordan regionsenteret skal utvikles.

Arbeidsgruppene hadde 7 ulike hovedtema og var satt sammen av representanter fra innbyggere, næringsliv, politikken og interesseorganisasjoner. Barn og unge hadde en egen arbeidsgruppe, de øvrige gruppene hadde hovedtema basert på de 6 planprinsippene fastsatt i planprogrammet for byplanen. Innspillene fra disse arbeidsgruppene er vektlagt i utarbeidelsen av planen.

Samskaping er et verktøy som brukes for å finne bærekraftige og robuste løsninger på tvers av organisatoriske linjer – et samarbeid mellom innbyggere, politikere, frivillige, grunneiere, naboer og det offentlige.

Vi bruker samskapingsmetoden i byplanen for å få en inkluderende, engasjerende og

grundig medvirkningsprosess. Dette vil gjøre det lettere å innhente mer informasjon og behov, løsninger og konsekvenser. Dette gir et sterkere fundament for de vedtak som fattes i planen. Det etterstrebes en høy grad av involvering fra berørte parter slik at planen blir godt forankret og får en bred konsensus. Resultatet er at lokalsamfunnet får en større tilhørighet til utviklingen, det blir færre interessekonflikter blant ulike parter og planen oppnår en høy legitimitet i befolkningen.

Det skal være en lav terskel for å involvere seg i planarbeidet. Derfor vil det i tillegg til arbeidsgruppene bli godt informert om alle innbyggers mulighet til å bidra med innspill i høringsrundene.

Arbeidsgruppene i byplanen

Gruppe 1 - bygg-kvalitet og karakter:

Nina Beyer
Anne Lise Haakestad
Alf Lie
Freddy Henningsen
Robert Nilsen

Håvard Horn

Jochen Caesar
Inger Unstad

Gruppe 2 - mobilitet og infrastruktur:

Solveig Utvik
Reidar Samuelsen
Gerd Wibeche Pettersen
Bjørnar Hartviksen

Anne Sand
Martine Horn Gjernes

Martine Unneberg
Ove Berg

Gruppe 3 - sosiale fellesskap:

Jim Åge Andreassen
Asbjørn Sjølie
Eldrerådet
Eivind Edvardsen

Terje Wiik

Greta Klevstad

Gruppe 4 - fler-funksjonalitet:

Terje Hansen
Hanne Berg
Ole Vegard Mosseng
Willy Hauge
Arve Hunnestad

Kurt Atle Hansen
Pål Krüger

Eva-Mari Rahkola
Sigve Olsen

Gruppe 5 - effektiv arealutnyttelse:

Torbjørn Pedersen
Roger Jensen
Charlott Jonassen
Fredrik Bakkejord

Paula Lorentzen

Martin Reigstad
Sara Johansson

Alvrund Riise

Gruppe 6 - natur og særpreg:

Harald Sandberg
Geir Kristian Johansen
Sigrid Arctander
Solveig Utvik
Arne Christoffersen
Martin Eggen

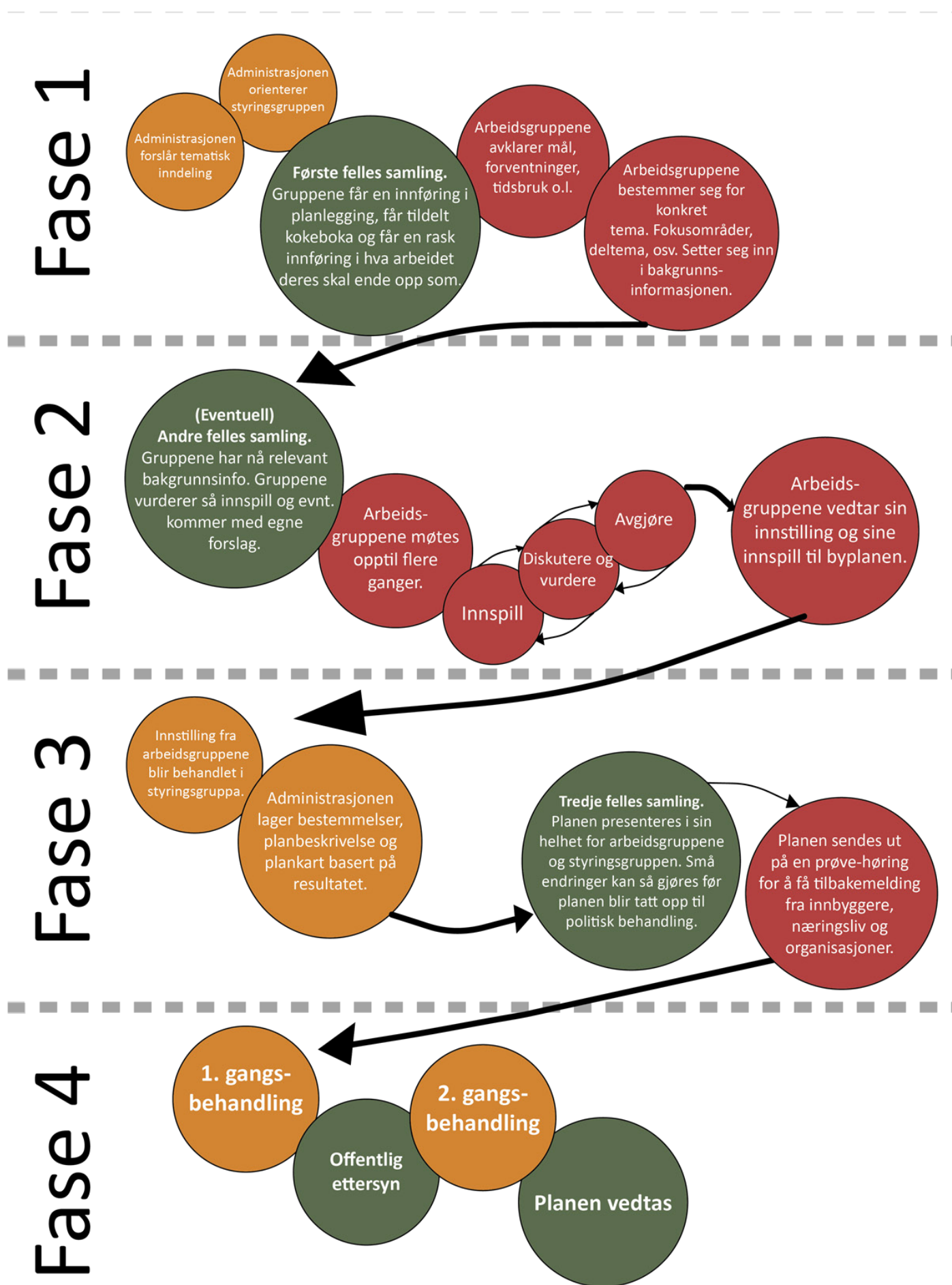
Eva-Karin Busch

Bjørn Harald Brenna

Gruppe 7 - barn og unge:

Magnus Nyvoll
Ella Reidardatter Åland
Jone Leander Johansen
Kelvin Mukekwa
Selma Jentoft Bøe

Martin Reigstad



PLANPROSESSEN

Byplanen er en oppfølging av arbeidet som ble gjort i kommuneplanens arealdel for Vestvågøy. Grunnet svært mange, store innspill i området Leknes-Fygle-Gravdal ble det besluttet at utviklingen av dette området skulle løses i en større områdeplan.

Planprogrammet ble vedtatt 18. mai 2021. Planprogrammet er en oversiktsplan for gjennomføring av planarbeidet. Planprogrammet skal vise hva som er mål og hensikt med planen og beskrive utfordringer som er viktig å løse. En områdeplan er omfattende og det vil framgå av planprogrammet hvilke temaer som skal utredes og hvilke prosesser, ressurser og tiltak som må iverksettes.

Det er blitt gjennomført en omfattende medvirkningsprosess som har resultert i mange gode innspill om hvordan regionsenteret skal utvikles fremover. Denne mellomhøringen er et viktig ledd i involvering av kommunens innbyggere. Mellomhøringen skal vise innspillene fra innbyggere, næringsdrivende og arbeidsgrupper som har kommet inn så langt i planleggingen. Innbyggerne i Vestvågøy kommune får nå muligheten til å komme med innspill og merknader på den utviklingen som foreslås.

Med bakgrunn i at byplanen er en områdeplan skal planområdet undersøkes for kulturminner av Nordland Fylkeskommune. Dette arbeidet vil foregå gjennom sommeren 2022. Så snart sluttrapport fra dette arbeidet foreligger og man kan ta grep for å sikre kulturminnene gjennom kart og bestemmelser vil byplanen tas opp til førstegangsbehandling. Planen sendes så på høring og offentlig ettersyn. Eventuelle merknader, innspill og endringsforslag vil bli innarbeidet, før planen blir lagt fram til sluttbehandling i kommunestyret. Målet er at planen blir vedtatt i første halvdel av 2023.



HER ER VI NÅ

**OPPSTART OG
PLANPROGRAM**

**UTARBEIDE OG
SAMMENSTILLE
PLANFORSLAG**

**MELLOM-
HØRING**

**FØRSTEGANGS-
BEHANDLING**



**HØRING,
OFFENTLIG
ETTERSYN**

**UTARBEIDE
SAMMENSTILLE
PLANFORSLAG**

**SLUTT-
BEHANDLING**

**VEDTATT
BYPLAN**

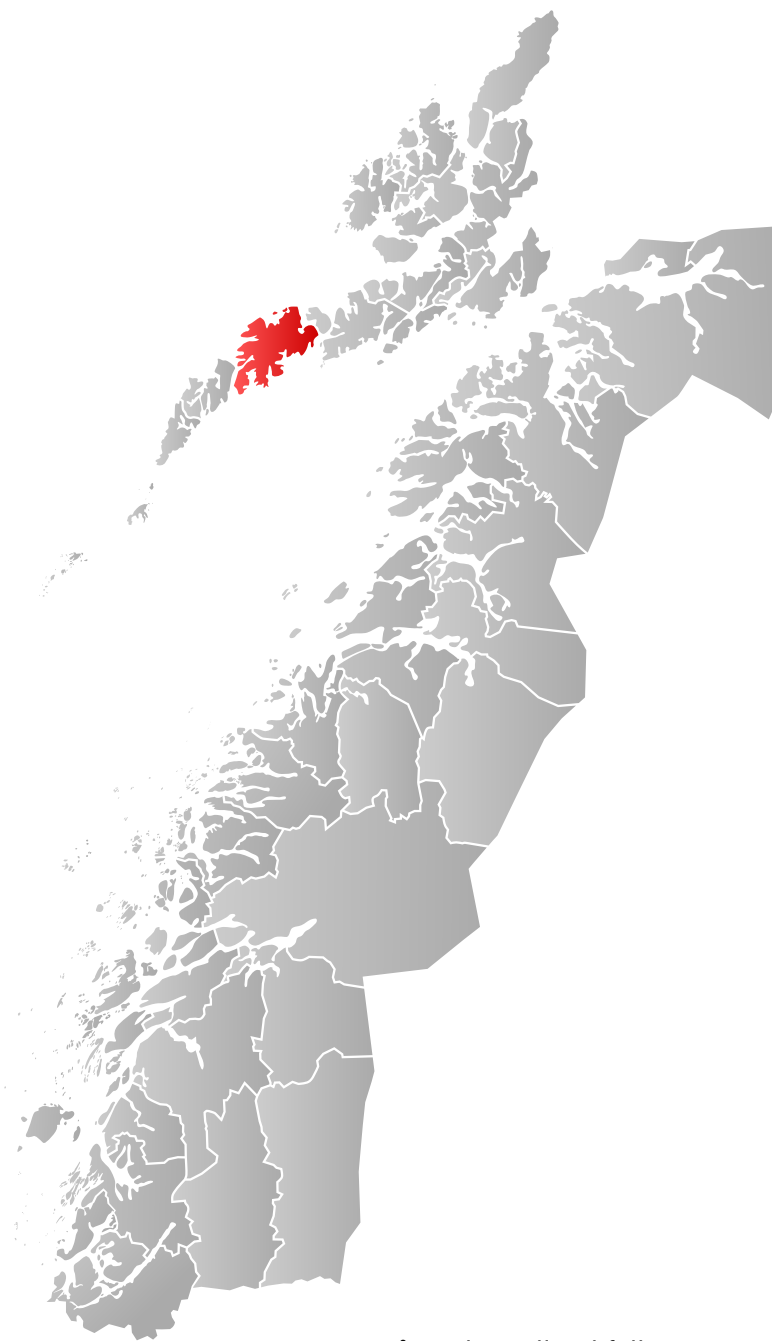
PLANSTATUS OG RAMMER

Det ligger flere føringer til for hvordan byplanen skal utarbeides og hvordan Leknes-Fygle-Gravdal skal utvikles. Området er pekt ut som regionsenter for Moskenes, Flakstad og Vestvågøy kommuner. For at regionsenteret Leknes skal være en motor for utvikling i regionen er det viktig å tenke lokalt, regionalt, nasjonalt og globalt.

Disse 4 nivåene gir ulike føringer for hvordan samfunnet bør utvikle seg. På neste side er de relevante føringene presentert. I byplanen er det viktig å finne balansepunktet mellom de 4 nivåene. Det er fullt mulig å tenke både lokalt, globalt og alt i mellom i en og samme sak. Føringene på neste side legges til grunn for utarbeidelsen av byplanen, og skal være førende for all utvikling på Leknes, Fygle og Gravdal.

Kommuneplanens arealdel (KPA) ble vedtatt mai 2020. Arealene innenfor byplanområdet ble i stor grad ikke revidert. Innspillene innenfor byområdet som kom til KPA er derfor utredet i byplanarbeidet. Bestemmelsene og retningslinjene til KPA vil videreføres i byplanen hvor disse er relevant.

Innenfor byplanområdet finnes en stor mengde bebyggelses- og reguleringsplaner. Flere av disse er utdaterte og vil bli erstattet i sin helhet av byplanen. Noen av de er av nyere dato og vil bli videreført, da de gir en detaljert beskrivelse av hva som skal utvikles for et bestemt område. En viktig premiss i arealplanlegging er at planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter, jf. Plan- og bygningslovens formålsparagraf.



Vestvågøy i Nordland fylke

Lokale føringer:

- Kommuneplanens samfunnsdel (2016)
- Kommuneplanens arealdel (2019-2031)
- Arealstrategiene i samfunnsdelen
- Folkehelseplan
- Trafikksikkerhetsplan
- Risiko-og sårbarhetsanalyse kommune
- Boligsosial handlingsplan (under revisjon)
- Kommunalteknisk norm for veg, vann og avløp(under revisjon)
- Kulturminneplan (under revisjon)

Regionale føringer:

- Livskvalitet – et aktivt liv og et inkluderende samfunn
- Livskraftige lokalsamfunn og regioner – et attraktivt Nordland
- Verdiskapning og kompetanse – et nyskapende Nordland
- Regionale planer
- Fylkesplan for Nordland 2013-2025
- Regional planstrategi for Nordland 2021 –2024.
- Regional planstrategi for Nordland 2016-2020.
- Regional transportplan for Nordland 2018 –2029
- Regional planbestemmelse om etablering av kjøpesenter, jf arealpolitikken for Nordland kap 8.
- Regional plan for By- og regionsenterpolitikk for Nordland 2017-2025 med handlingsprogram 2017–2020.
- Strategi for stedsutvikling, vedtatt 23 april 2015
- Nordlandsmodellen –faglige råd om bypolitikk, sluttrapport des-16.
- Klimautfordringene i Nordland, strategi og handlingsprogram 2011-2020.
- Viktige kulturminner i Lofoten (2008).
- Handlingsplan for folkehelse og UU- Pilotprosjekt om besøksforvaltning
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen
- Regional folkehelseplan Nordland

Nasjonale lover føringer

Lover:

- «Plan-og bygningsloven» (Lov om planlegging og byggesaksbehandling, LOV-2008-06-27-71)
- Naturmangfoldloven (Lov om forvaltning av naturens mangfold, LOV-2009-06-19-100)
- Kulturminneloven (Lov om kulturminner, LOV-1978-06-09-50)
- Folkehelseloven (Lov om folkehelsearbeid, LOV-2011-06-24-29)
- Vannressursloven (Lov om vassdrag og grunnvann, LOV-2000-11-24-82)
- Forskrifter
- Forskrift om konsekvensutredning (FOR-2017-06-21-854) med veileder (2020)
- Forurensningsforskriften (Forskrift om begrensning av forurensning, FOR-2004-06-01-931)

Retningslinjer

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal-og transportplanlegging.
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T1442/2016.
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520.

Andre relevante dokumenter

- Bolig for velferd, nasjonal strategi for boligsosialt arbeid
- Alle trenger et trygt hjem, nasjonal strategi for den sosiale boligpolitikken
- Meld. St. 5. (2019-2020) Levende lokalsamfunn for fremtiden
- Meld. St. 19 (2018-2019) Folkehelsemeldinga –Gode liv i et trygt samfunn -Meld. St. 15 (2017 -2018)
- Leve hele livet – En kvalitetsreform for eldre

Globale føringer

- FNs 17 bærekraftsmål

PLANPRINSIPPER

For å styrke Leknes som regionsenter, må det som utgjør bykvaliteter styrkes. Bykvalitet kan defineres ut i fra seks prinsipper som skal ligge til grunn for stedsutvikling.

1. Effektiv arealutnyttelse.

Fortetting, prioriterte vekstområder med høy utnyttelsesgrad. Effektiv arealutnyttelse handler om hvordan vi disponerer de arealene vi har tilgjengelig. En effektiv arealutnyttelse vil medføre at flere funksjoner samles på samme sted, noe som bidrar til økt byliv, kortere avstander og mer bypreg i sentrumsområdene.

2. Flerfunksjonalitet og byliv.

Beskrives ut i fra at innbyggerne har nærhet til funksjoner som sosial og teknisk infrastruktur, som barnehage, bolig, skole, arbeid, handel, og rekreasjon innen ti minutters gangavstand.

3. Sosiale fellesskap.

Har fokus på å fremme folkehelse og sosial bærekraft, dersom det legges til rette for sosiale fellesskap i nærmiljøene, tilgang til møteplasser og fellesareal.

4. Grønn mobilitet.

Gang-, sykkel- og kollektivtransport-traséer skal prioriteres foran andre trafikantgrupper. Dette krever utforming av byrom for gående, i og med at fotgjengeren har behov for trygghet og variert opplevelse.

5. Natur og lokalt særpreg.

Landskap- og natur inngår som et strukturerende element innvevd i by- og stedstrukturen. Naturen bør integreres som en kvalitet i bymessig utvikling, for det første fordi tilgangen til nærnatur for rekreasjon og folkehelse viktig. For det andre må verdifull natursikres, ut fra et naturmangfoldperspektiv. Arkitekturen må respektere eksisterende kulturverdier i bymiljøer, byrom og bygninger, og bygge videre på lokal egenart.

6. Byggenes kvalitet og karakter.

Utvikling som bidrar til attraktivitet, tilgjengelighet, identitet og eierskap til stedet. Dette handler om byggenes karakter og kvalitet. Det bør også legges til rette for boligprosjekter med en sosial profil, for eksempel rettet mot førstegangskjøpere eller lavinntektsgrupper (leie-til-eie-modeller etc.), for å sikre en befolkning med ulik kjøpekraft.

Disse planprinsippene er utgangspunktet for de 6 plantemaene i byplanen.



BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Vestvågøy kommunes plansystem skal påvirke samfunnsutviklingen i en bærekraftig retning. I 2020 ble kommuneplanens arealdel vedtatt. Den gir føringer, bestemmelser og retningslinjer for arealbruken i et 12 års perspektiv. Oppstart av byplanen for Leknes vil i større grad definere byutviklingen og fokusere særlig på bymessig kvalitet, sosiale møteplasser og effektiv arealbruk.

Bærekraftige lokalsamfunn preges av tillit, trygghet, tilhørighet og tilgang til goder som arbeid, utdanning og gode nærmiljø. De forvalter miljøet og klima på en forsvarlig og langsiktig måte, og har et ansvarlig næringsliv som tilbyr produkter og tjenester av kvalitet til lokalsamfunnet.

Balansen mellom bo-, natur-, og lokaliseringskvalitetene for næringslivet er ofte skjør og kan være utfordret av arealkonflikter. I årene fremover må aktiviteten i kommunen i størst mulig grad konsentreres til byen og tettstedene, samtidig som bygdene skal være livskraftige for å opprettholde landbruk og imøtekomme bopreferanser.

Bærekraft innebærer at kommunen må planlegge for fysiske og økonomiske klimahensyn som følge av kommende klimaendringer. I et omskiftende og mer ekstremt klima vil det blant annet bli hyppigere stormflo, mer ekstremnedbør og oftere tørkeperioder. Mye av arbeidet må koordineres innenfor kommunens strategiske planarbeid og reguleringsplaner.

Vestvågøy har kommet kort i utfasingen av fossilt brensel og drivstoff i henhold til målene om kutt i klimagassutslipp. Det gjøres ikke gjennomgående og helhetlige tilpasninger til klimaendringer i Vestvågøy. Hovedutfordringen for naturmangfold er å få til en bærekraftig arealforvaltning og å prioritere ivaretagelse av naturverdier og ressurser i henhold til nasjonale lover og retningslinjer.

Vestvågøy kommune foreslår i klimaplan 2022-2030 følgende mål for å bidra til

internasjonale og nasjonale forpliktelser:

- Redusere utslipp av klimagasser med 30 prosent innen 2030 og 85 prosent innen 2050
- Arealnøytral kommune innen fire år.

Vestvågøy kommune har forpliktet seg i være med på å løse klima- og miljøutfordringene nasjonalt og internasjonalt mot 2030. Kommunen har ikke vedtatt hvilke av bærekraftsmålene som skal ligge til grunn for kommunens virksomhet, men det vil tas inn i forbindelse med revisjon av kommuneplanens samfunnsdel. For å løse klima- og miljøutfordringene er forpliktelsene gjennom Parisavtalen og FNs 17 bærekraftsmål lagt til grunn for arbeidet med byplanen. I den forbindelse ble det sammen med arbeidsgruppene definert 5 bærekraftsmål som bør ligge til grunn for arbeidet videre:

Mål 11: bærekraftige byer og samfunn

Mål 13: stoppe klimaendringene

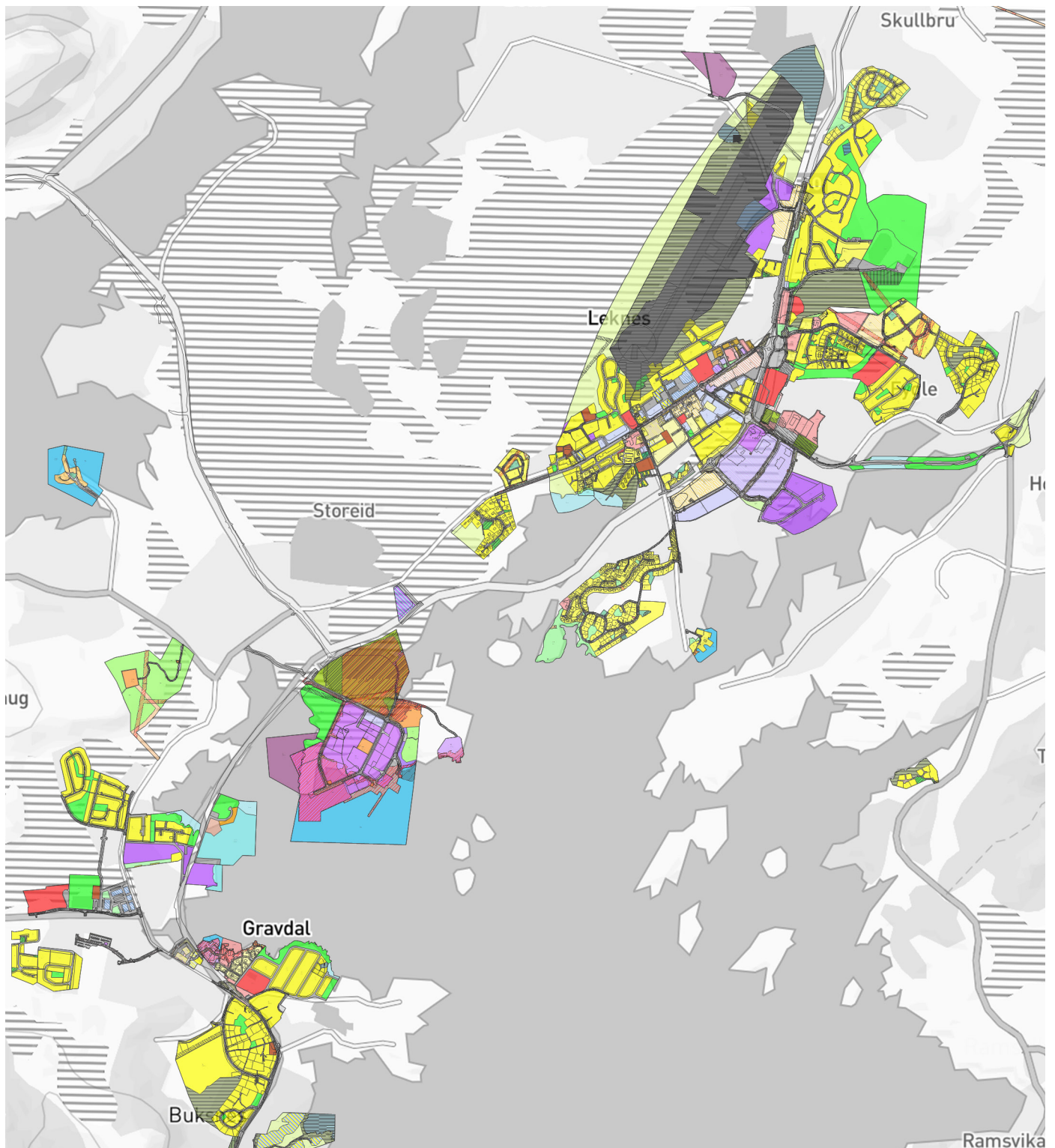
Mål 14: livet i havet

Mål 15: livet på land

Mål 17: samarbeid for å nå målene



GJELDENDE PLANER

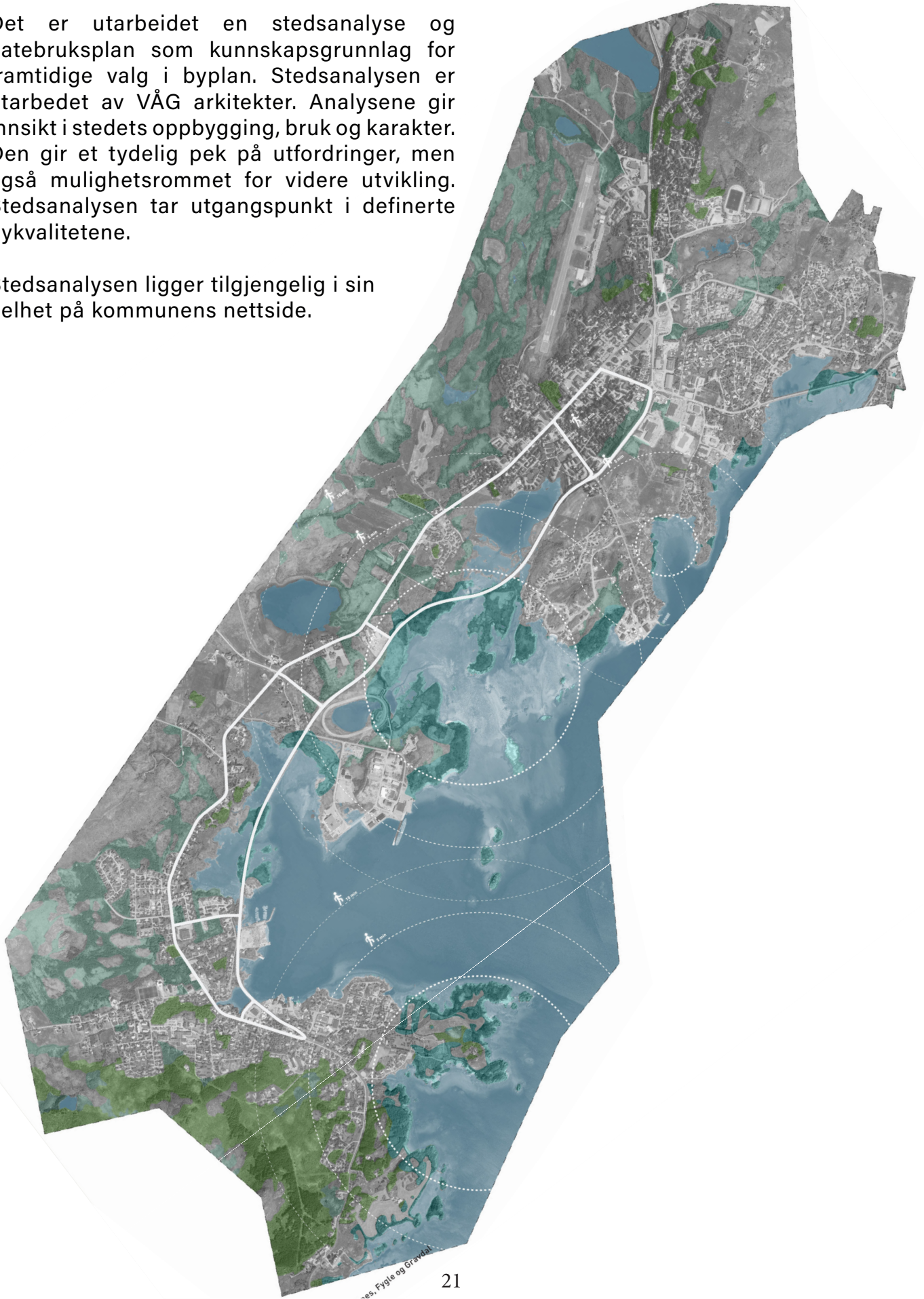


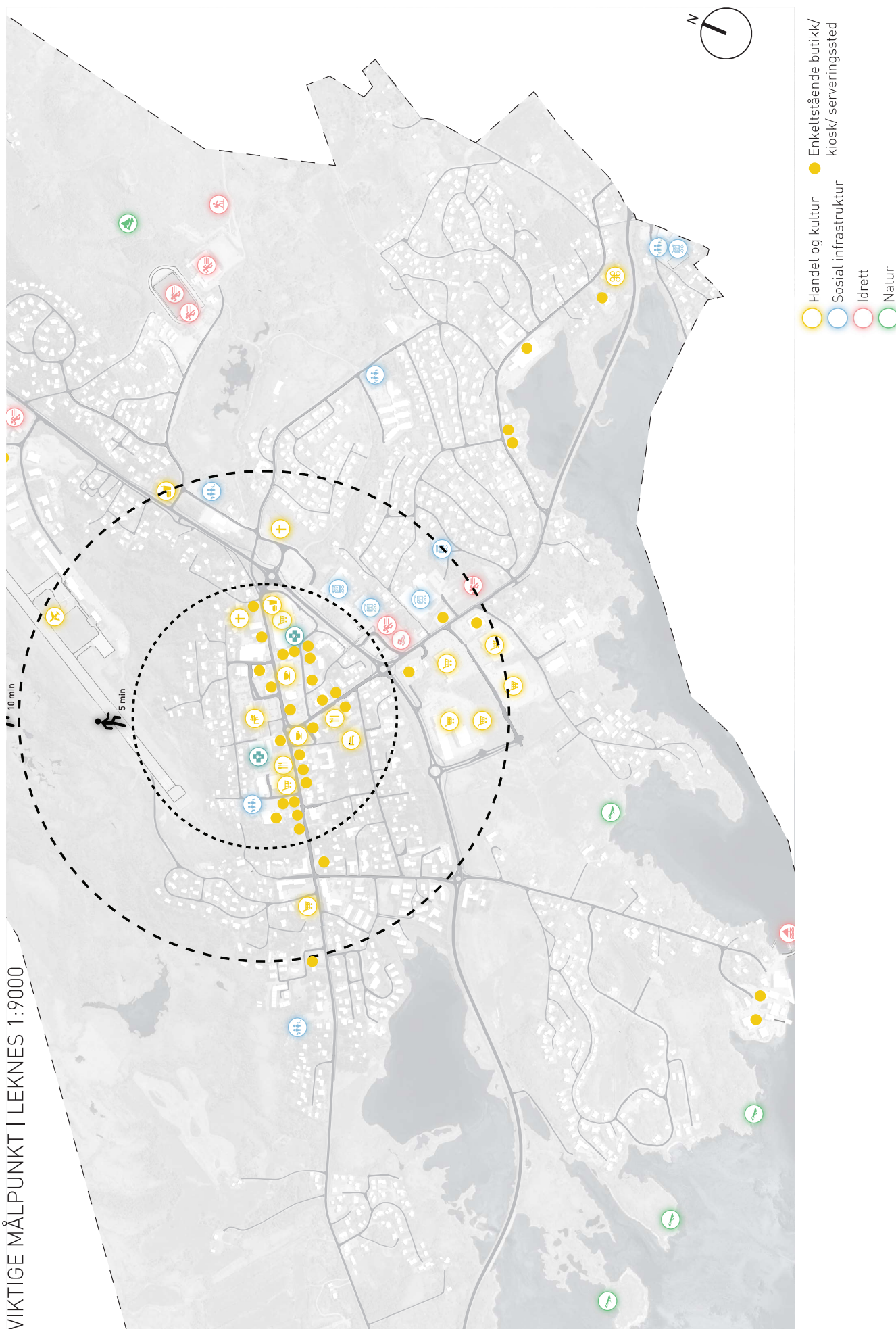
Kartet over viser gjeldende regulerings- og bebyggelsesplaner innenfor byområdet.

STEDSANALYSE FOR LEKNES, GRAVDAL OG FYGLE

Det er utarbeidet en stedsanalyse og gatebruksplan som kunnskapsgrunnlag for framtidige valg i byplan. Stedsanalysen er utarbeidet av VÅG arkitekter. Analysene gir innsikt i stedets oppbygging, bruk og karakter. Den gir et tydelig pek på utfordringer, men også mulighetsrommet for videre utvikling. Stedsanalysen tar utgangspunkt i definerte bykvalitetene.

Stedsanalysen ligger tilgjengelig i sin helhet på kommunens nettside.





STEDSANALYSE FOR LEKNES, GRAVDAL OG FYGLE

Behov og tiltak for Leknes

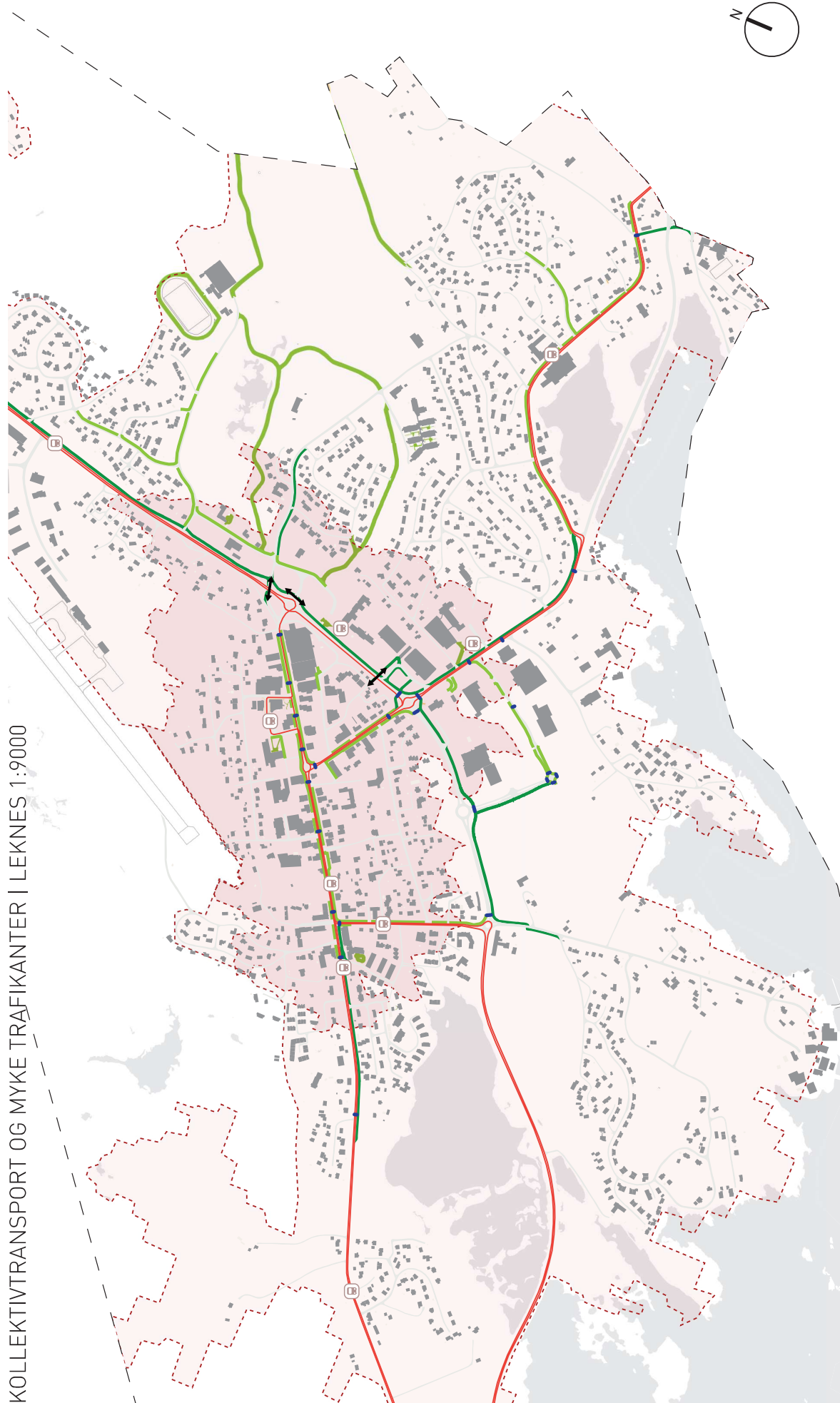
Leknes sentrum består i dag av spredte målpunkt som restauranter, virksomheter, butikker, og en blanding av nye og gamle bygg hvor noen har utadrettede og aktive fasader, og andre ikke har det. Mellom husene er det store grå flater som i stor grad benyttes til parkering, og bidrar til mye bilkjøring i sentrum og utrygge og uoversiktlige omgivelser for myke trafikanter. Med en fremtidig opparbeidelse av både Storgata og Lekneskroken vil det være gode forbindelser for myke trafikanter i øst-vestlig retning. Men det er også viktig å planlegge og opparbeide forbindelser i nord-sørlig retning i sentrum. Disse forbindelsene må sees i sammenheng med fortettingen i sentrum og broen over E10 for å få logiske, orienterbare forbindelser med en lettlest kvartalsstruktur.

For enkelte strekker er koblingene for myke trafikanter opparbeidet med god sammenheng. Viktige innfartsårer som Sjøveien, Storgata og Idrettsgata samt E10 har opparbeidet fortau eller adskilt- gang og sykkelvei, men med noe varierende kvalitet. Foruten disse områdene er det flere forbindelser i Leknes sentrum som ikke er tilrettelagt for myke trafikanter, med strekninger med varierende kvalitet og utforming og der koblinger har oppstått etappevis gjennom enkeltprosjekter. For myke trafikanter kan enkelte koblinger derfor bestå av en rekke utfordringer med forsering av for eksempel bratte skråninger, opptråkkede snarveier, parkeringsarealer, grusveier og asfaltert belegg.

Dette gjelder blant annet for kobling fra Villaveien og Tore Hjorts vei til sentrum, adkomst til handelsparken og ved Lekneskroken. Det er mangel på koblinger for myke trafikanter på tvers av de parallelle gatene Granliveien, Storgata og Lekneskroken. Dette skyldes oppstykkede arealer med varierende formål, ustrukturert bebyggelse og oppstykkede opparbeidede forbindelser for myke trafikanter. Dette gjelder også for

bakgårdene ved Elvegårdsveien, der det ikke er samsvar mellom bevegelsesmønster og opparbeidede gangfelt. Her er det i tillegg områder med villparkering som svekker forbindelsene. Flere steder i Leknes er det dårlig belysning, uoversiktlige gateløsninger og høy hastighet langs veien. Dette kan føre til redusert trafikksikkerhet for myke trafikanter. Trafikksikkerheten og lesbarheten i bysentrum er lav i Storgata - Meieriveien og Storgata- Lekneskroken og kryss Idrettsgata - Lillevollveien . Et alternativ til dagens situasjon er at vikeplikten i Storgata og Idrettsgata bør vurderes endret til gater med forkjøringsrett. Forslaget til tiltak innebærer en økt prioritering av myke trafikanter, som vil gå på bekostning av bilistenes tilrettelegging, når hierarkiet i dag i stor grad tilrettelegger for bilkjøring.





STEDSANALYSE FOR LEKNES, GRAVDAL OG FYGLE

Rundkjøringen i krysningspunktet mellom Idrettsgata og E10 har lav trafikksikkerhet. Skoleelever krysser her på vei til og fra skolen. På grunn av situasjonen står det skolevakter med gule vester i dette området i rushtiden for å øke trafikksikkerheten for skolebarna. Fotgjengerovergangen i vest over idrettsgata er også lite trafikksikker, da denne ligger langt fra rundkjøringen og mangler belysning.

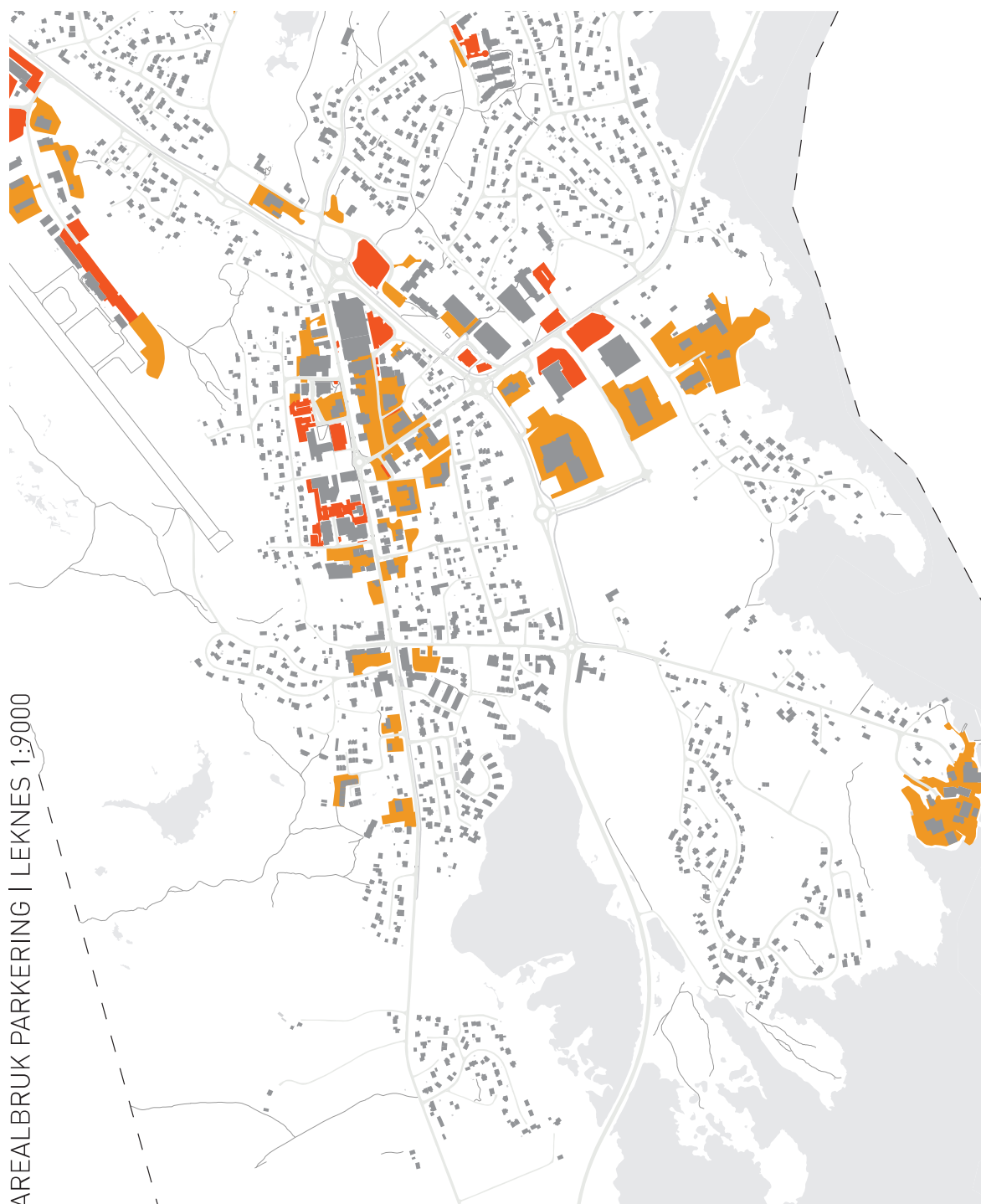
Lekneskroken fremstår som lite trafikksikkert for myke trafikanter på grunn av uorganisert parkering, lite belysning og mangel på fortau.

Krysninger av myke trafikanter over E10 er i dag ikke et stort problem i området avgrenset av gatebruksplanen. Ved befaring er det ikke funnet snarveier over E10. Dette kan endres ved fremtidig utvidelse av Leknes. Mangelen på gatebelysning kommer også fram i referatet fra skolebesøket på Leknes skole 22.10.18, hvor elevene påpeker at det mangler gatelys i Villaveien, Granliveien, Lillevollveien og Holandsveien. Det er flere boligarter enn dette som også mangler gatelys, og det er grunn til å tro at det også er noe som ønskes i disse gatene.



Dagens Leknes består av store flate arealer som er grusbelagte eller asfalterte. Mange av områdene benyttes til parkering, uten at det eksisterer struktur eller reguleringer for dette. Villparkering er derfor også en utfordring, og fører til et kaotisk bybilde. Parkeringssituasjonen forsterker enkelte steder opplevelsen av å oppholde seg i bakgårder der byen står med ryggen til

uterommet. Dette eksempelvis i Lekneskroken og ved Elvegårdsveien. Dermed fremstår Storgata som Leknes sitt ansikt utad med fasader ut mot gata og begrenset gateparkering. Lav, spredt bebyggelse i kombinasjon med store parkeringsareal gjør at Leknes sentrum fremstår som lite oversiktlig og lite imøtekommende.



STEDSANALYSE FOR LEKNES, GRAVDAL OG FYGLE

Grøntdrag

Et viktig grønndrag i Leknes er Borrivannet, som benyttes om nærturområdet. Kobling til kjærlighetsstien fra sentrum er svak, og styrke kobling fra kjærlighetsstien til gangvei som går gjennom grønndrag fra parkeringsplass nord for Leknes skole til Torvhaugan vil styrke trafikksikkerheten for skoleveien. Videre bør en styrke kobling fra kjærlighetsstien til gangveien bak Lekneshallen slik at denne blir en nærmiljø-turvei.

Fotgjengere

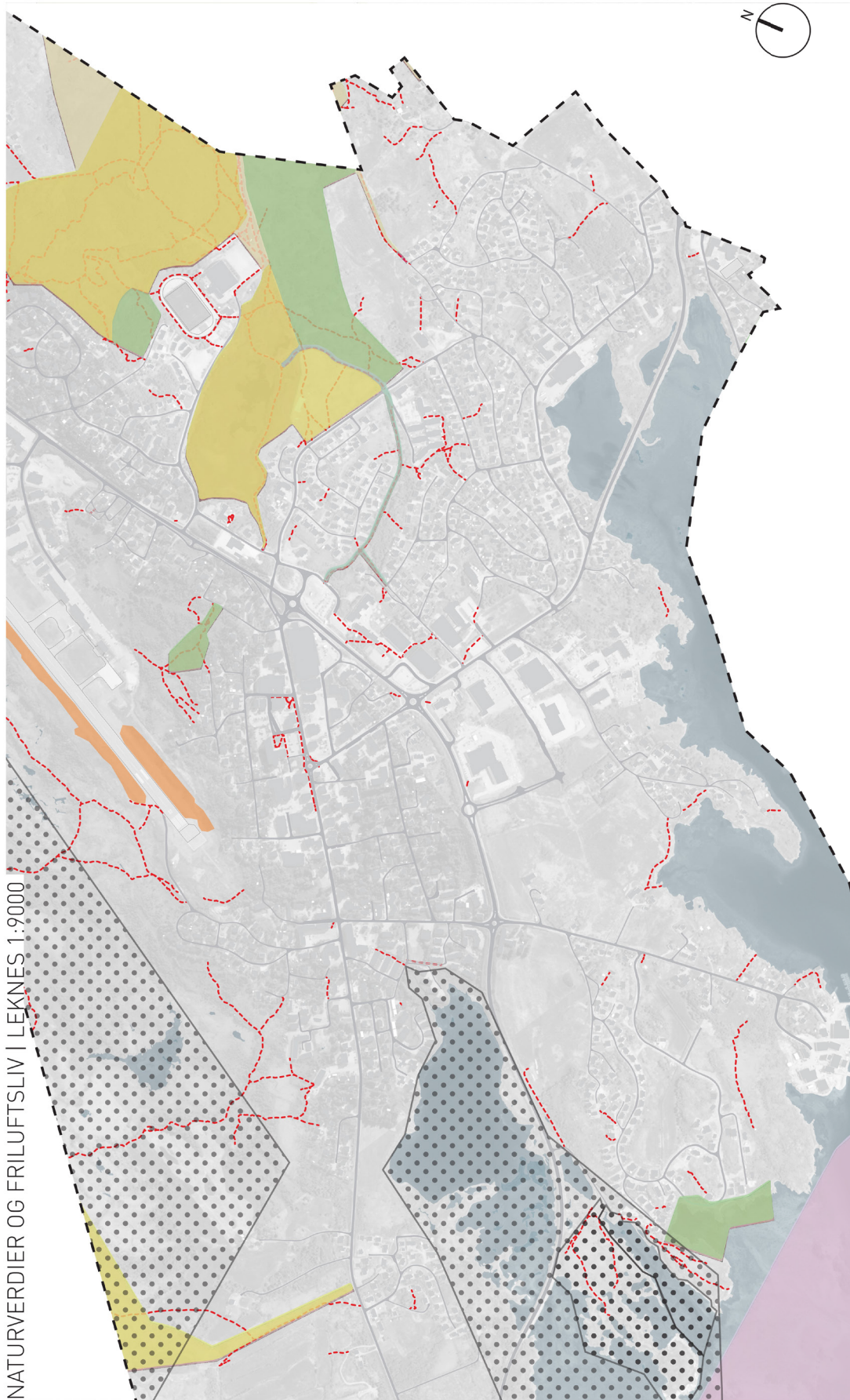
Fremkommeligheten for fotgjengere i Leknes fungerer der samleveier enten har ensidig eller tosidig fortau, samt der det er lagt til rette for gang- og sykkelvei. Likevel bør det prioriteres opparbeidelse av forbindelser for myke trafikanter i sentrum, i Lekneskroken og idrettsgata.

Dagens "fortausøyer" der fotgjengere må gå mellom parkeringsplass og kjørevei bør unngås. Det bør prioriteres opparbeidelse av nye forbindelser og eksisterende forbindelser som i dag ikke forholder seg til gatenettet (se kart over snarveier og forbindelser) Det bør blant annet prioriteres opparbeidelse av forbindelse fra Gymnasveien over broen til sentrum, samt opparbeidelse av kobling fra Myrtråkket og Villaveien til sentrum nord. Det anses det ikke som nødvendig med etablering av fortau i boligkater med lav fartsgrense og lite bilkjøring.

Syklister

Idrettsgata bør opparbeides med tilrettelagt sykkeløsning. Generell opprustning av utearealene i sentrum anbefales, med fokus på universell utforming og dermed fremkommelighet for syklister.





STEDSANALYSE FOR LEKNES, GRAVDAL OG FYGLE

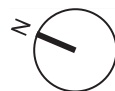
Behov og tiltak for Gravdal

Gravdal preges i stor grad av samleveier og atkomstveier, med eller uten asfalt og fortau, med få fotgjengeroverganger. Hovedveien er Buksnesveien (Fylkesvei 818). Denne går igjennom Gravdal og videre til Ballstad. Buksnesveien er utformet med en bred gateprofil med ÅDT på 3400 fra Storeid til Buksnes kirke, 2150 fra buksnes kirke til gata Nyheim og 300 fra Nyheim til Ballstad. Fra sør for Buksnes skole og videre mot Ballstad er det opparbeidet gang- og sykkelvei langs Buksnesveien. Fartssonen er i dag 60 fra nordsiden og til 150 meter sør for Bunnpris, der den går over til 50-sone. I innspillene fra Buksnes skole kom det fram at det flere steder oppleves utrygt å gå langs fortauene på grunn av hyppige kryss der fotgjengerne ikke er prioritert med overganger. Samleveier og atkomstveier uten fortau: Flere av gatene i Gravdal kan kategoriseres som samleveier eller atkomstveier uten fortau. Samleveiene forbinder hovedveien med adkomst - veiene, og atkomstveiene fører inn til bolig- og næringsområder. Ettersom de fleste av disse veiene er lite tilrettelagte uten fortau kan disse være problematiske for myke trafikanter.

Samleveier og atkomstveier med ensidig fortau: Gravdalsgata er en viktig samlevei som kobler boligfeltene sammen både for kjørende og gående. Den er opparbeidet med fortau på én side, og bærer ellers preg av dårlig vedlikehold. Haugaliveien (30- sone) og deler av Sundsveien (50-sone) er i analysen funnet å være adkomstveier med ensidig fortau.



- 10min gangavst. f. Leknes sentrum
- 10min sykkelavst. f. Leknes sentr.
- 10min gangavst. f. Gravdal sentrum
- 10min sykkelavst. f. Leknes sentr.
- Gang- og sykkelvei
- Sekundære gangveier
- Bilvei
- Busstrasé
- Bussholdeplass
- Fotgjengerovergang
- Undergang/ overgang



Gang og sykkelforbindelser:

Forbindelser for gående og syklende er i dag i stor grad begrenset til bruk av arealer avsatt til biltrafikk, med unntak av fortau i i Gravdalsgata, Sundsveien og Haugaliveien, samt en gang- og sykkelvei langs deler av Buksnesveien. Buksnesveien deler Gravdal i to, og har stedvis autovern som bidrar til at myke trafikanter som ønsker å krysse veien oppfatter at bilen har førsterett. Det mangler i tillegg forbindelser for gående på tvers av boligfeltene sør for Gravdalsgata og Sundsveien. Innspill fra elever ved Buksnes skole viser behov for bedre forbindelser og overganger. Det er mangel på fotgjengeroverganger og gangfelt generelt, og flere kryss oppfattes som skumle.

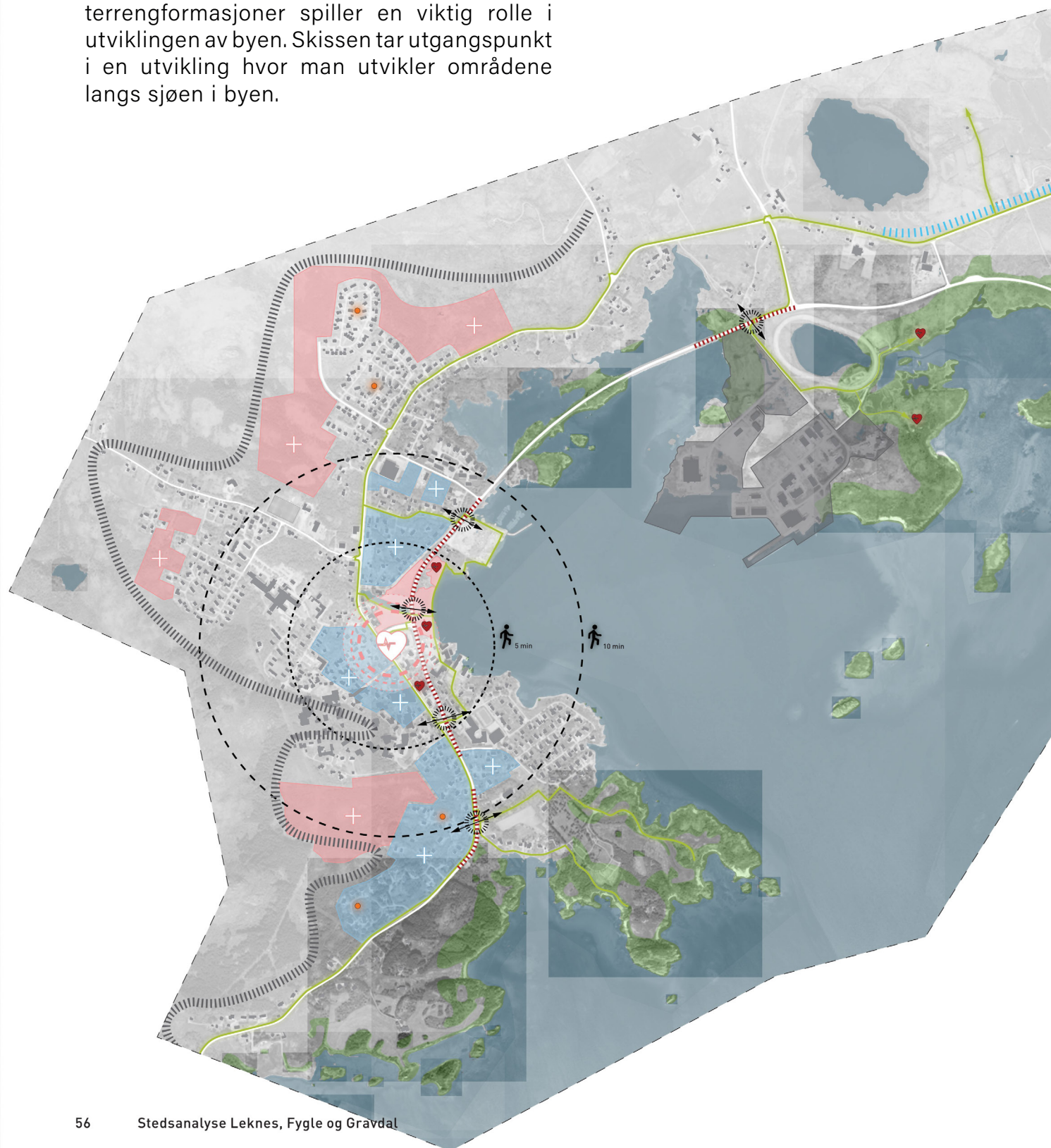
Snarveier og fotgjengeroverganger

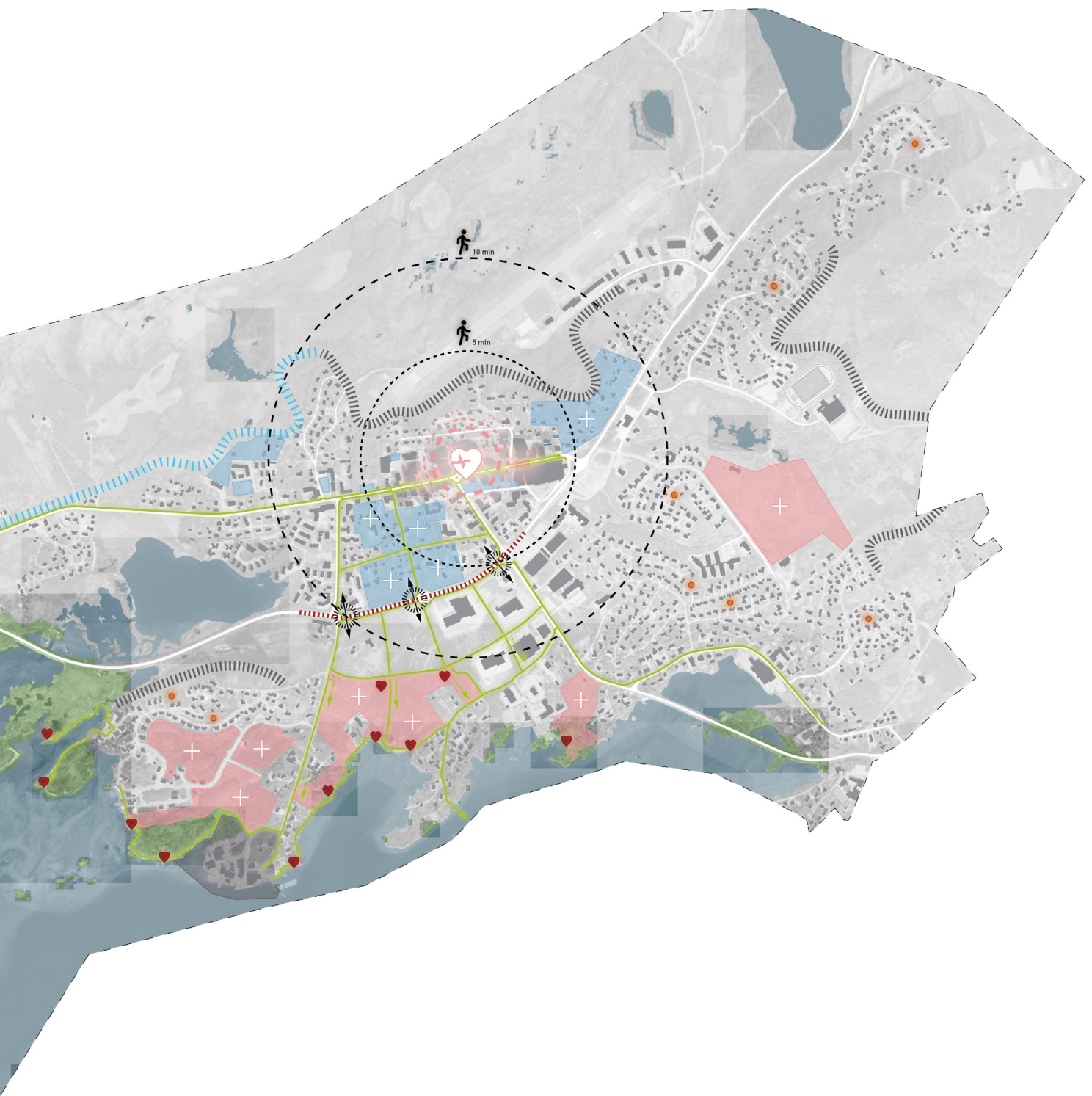
Ved befaring ble det observert flere stier som krysser over Buksnesveien. Disse stedvise stinettene viser til manglende opparbeidede forbindelser over denne veien. Området for myke trafikanter over Buksnesveien fra Skoleveien og Kirkeveien fremstår som uoversiktlig og ugunstig for krysninger.

Et overordnet mål er at Gravdal skal bli et tettsted som er bedre tilrettelagt for myke trafikanter samt at Gravdal på sikt skal få et mer definert sentrum med gode møteplasser. For å oppnå dette bør følgende langsiktige tiltak undersøkes. Opparbeidelse av Buksnesveien som miljøgate. Utvide nettet for myke trafikanter ved etablering av ensidig fortau. Sikre trygge overganger med fotgjengeroverganger. Etablere sykkeltrasé langs Gravdalsgata. Knytte fremtidens sentrum mot sjøen og sette krav til utadrettede fasader og byggehøyder. Etablere promenade fra sentrum til friområdet ved Kleppen. Styrke forbindelsen for myke trafikanter på tvers av boligfelt sør for Gravdalsgata og Sundsveien.

KONSEPTSKISSE | FJORDBYENE LEKNES OG GRAVDAL

Denne konseptskissen er utarbeidet av Våg arkitekter som en del av stedsanalysen for Leknes, Fygle og Gravdal. Den viser mulighetsrom, men også viktige bevaringsfunksjoner - hvilke grøntområder man bør ta vare på og hvordan terrengformasjoner spiller en viktig rolle i utviklingen av byen. Skissen tar utgangspunkt i en utvikling hvor man utvikler områdene langs sjøen i byen.





- | | | | |
|--|-----------------------------|--|------------------------------|
| | Fremtidig utviklingsområde | | Nye, attraktive målpunkt |
| | Fremtidig fortetningsområde | | Nye lekeplasser |
| | Nærings- / Industriområde | | Trygg kryssningspunkt |
| | Barriere for utvikling/ E10 | | Begrensende terrengformasjon |

BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET: REGIONSENTERET

Planområdets areal er på 12,5 km², tilsvarende 12,5 millioner m² inklusive sjøareal på ca. 3,5 km². Det bor per juni 2022 ca. 5400 innbyggere innenfor planavgrensningen. Det gir en befolkningstetthet på ca. 600 innbyggere per km² landareal. Planområdet strekker seg over 6,5 km fra Skullbruvatnet i nord til Klokkarvika i sør.



Historisk utvikling

I løpet av 1870-årene stod ny vei fra Ballstad til Borge med sidevei til Stamsund ferdig. Leknes ble et knutepunkt og den første handelsvirksomheten startet opp. I 1899 ble Meieriet etablert og forsterket den videre utviklingen i Leknes.

I 1963 ble Buksnes, Hol, Borge og Valberg slått sammen til en kommune. Leknes ble valgt til kommunesenter, hvor det var muligheter for videre vekst. Kommuneadministrasjonen var først spredt rundt i de gamle kommunene, men etterhvert ble de fleste etatene flyttet til Leknes.

I løpet av 60- og 70-tallet ble de rene boligområdene Hagebyveien og Fygle bygget ut. Befolkningsveksten førte til at man etablerte ny skole og idretts- og svømmehall. I 1972 ble Leknes Lufthavn etablert. I den forbindelse kom den første reguleringsplan for Leknes. I denne planen kommer tankegangen om soneutvikling fullt til syne, hvor det ble definert egne soner for bolig, forretning og industri. Ut over 70- og 80-tallet fortsatte utbygging etter denne ideen. Vi fikk industriområdene ved flyplassen, Mjåneset og Leknes havn, og flere boliger på Fygle og i området ved Borga. Denne soneutviklingen førte til økt bilbruk og trafikken ble etterhvert et problem for Leknes.

I 1982 ble det nye rådhuset med administrasjon, post og bibliotek bygget og Leknes vokste. Midt på 80-tallet kom de store veiprojektene. Europaveien ble lagt utenom sentrum, med en omkjøringsvei gjennom sentrum.

Leknes og Gravdal ligger ved fjorden, men med ulik avstand fra sentrum til sjøkanten og med

ulik oppfattet tilknytning til den. Tettstedenes geografiske utstrekning begrenses av terrengformasjoner og av kystlinja. Store deler av kystlinja er privatisert, men det finnes fortsatt potensielt tilgjengelige strandsoner som ikke er nedbygd. De områdene som er mest sammenhengende og/ eller nærmest sentrum er markert i kartet. Leknes og Gravdal sentrum er sammenkoblet med to veier, E10/ Buksnesveien og gammelveien over Haugsmyra.

Regionsentereterspredtbebyggd. Planområdet er sammenlignbart i størrelse Oslo indre by (innenfor ring 2). Til sammenligning har Oslo indre by en folkemengde på ca. 175 000, mens Leknes-Fygle-Gravdal har en befolkning på ca. 5200.

Tettstedene Leknes og Gravdal er koblet sammen med to hovedveier: Buksnesveien (E10 og fv. 818) og "gammelveien" (kv 3049, fv. 7618 og kv1035). Hovedmengden av biltrafikk går langs Buksnesveien, mens hovedmengden av myke trafikkanteer skjer langs gammelveien. Tettstedene er ikke koblet sammen med gang- og sykkelvei. Midt mellom de to stedene ligger Storeidøya, med flere store industriarbeidsplasser og cruisehavn. Det er ikke etablert gang- og sykkelvei ut til Storeidøya og krysset ut til øya er ulykkesutsatt.

Lofoten har en stor turisttrafikk og Leknes er et krysningspunkt for svært mye av denne trafikken. I videre planlegging av regionsenteret er det viktig å se på gode løsninger for hvordan man kan utnytte turisttrafikken til å bli et gode for byen og dens innbyggere.

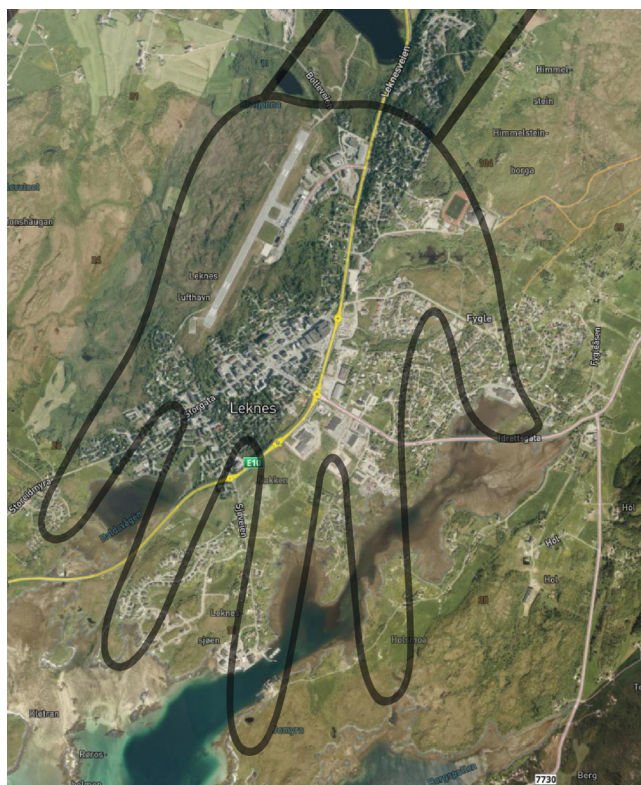


BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET: LEKNES

Leknes sentrum er vokst ut fra krysset mellom hovedveiene til Ballstad, Stamsund og Borg. Leknes kan defineres som en handels- og administrasjonsby, hvor de fleste tjenestene i Vestvågøy kommune ligger. Leknes har tre distinktive hovedveier: E10, Storgata og Idrettsgata, hvorav de to siste er hovedgater gjennom byen.



Langs idrettsgata og Storgata ligger de fleste tjenestetilbudene i Leknes: Skole, rådhus, kjøpesenter, butikker, kafeer og restauranter. I senere år har Sjøveien også utpekt seg som en viktigere vei, da boligutviklingen ved Breidablikk har økt trafikken her betydelig. Spredt rundt disse hovedgatene ligger boligområdene. Legger man litt fantasi til kan utviklingen av Leknes illustreres ved hjelp av en hånd:



Denne form for utvikling har både fordeler og ulemper. Den gjør det i utgangspunktet lett for alle å komme seg til sentrum, da dette er midtpunktet i byen. Samtidig er det lite koblinger på tvers av "fingrene", boligområdene som utvikler seg i hver sin retning. Dette medfører økte avstander mellom de ulike områdene, samtidig som det gjør sentrum til et sentralt møtepunkt for alle byens innbyggere. En slik utvikling

vil kreve gode, gjennomtenkte løsninger for transport, møteplasser og grøntdrag for å være vellykket.

Leknes sentrum orienterer seg hovedsaklig mot Storgata og Idrettsgata, i tillegg til noen sidegater som Lekneskroken og Elvegårdsveien. Byens sentrumsbygg står relativt spredt, ofte med store parkeringsområder eller uhyggelige bakgater i mellom. Dette gir byen et potensiale for utvikling, men som ikke synes å være utnyttet. I stedet har man valgt å satse på utviklingen av handelsparken sør for sentrum og E10, uten særlig kobling til eksisterende sentrumsbebyggelse.





Foto: Martin Reigstad

Leknes sentrum består originalt av flere eldre enkeltstående forretningsbygg med leiligheter i 2. etasje og oppover. Flere av disse byggene er familiedrevet og butikklokalene i 1. etasje er ofte vert drevet i mange år. Disse butikkene er en del av identiteten til handelsstedet Leknes og det er viktig å ta vare på, og videreutvikle disse.

Leknes sentrum ligger midt i Lofoten, med ca. en times kjøring til Å og Svolvær i hver sin retning. Byens utsiktspunkter er bl.a. Guratinden og Skottinden i sør,

Stornappstinden og Offersøykammen i vest, Himmeltinden i nord og Justadtinden og Smørdalskammen mot øst. Dette er viktige holdepunkter for orientering i sentrum, altså å kunne orientere seg nord/sør i byen basert på landskapet rundt. Fjellene har i tillegg en funksjon som utsiktspunkt og rammer inn sletta som byen ligger på.

Byens mange grønne hager gir luft og liv i boligfeltene, mens grå overflateparkering preger sentrum.

BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET: GRAVDAL

Gravdal har de siste årene gått fra å være et handelssted til å være sentrert rundt boligbebyggelse. Gravdalsgata bærer tydelige spor av en større handelsstand i tettstedet som etterhvert ble flyttet til Leknes hvor næringsgrunnlaget var større. Gravdal huset Nordlandssykets avdeling i Lofoten og hadde tidligere Fiskerifagskole. Ellers er Buksnes kirke er viktig historisk element på Gravdal.



Gravdal sentrum ligger ca. 5 km unna Leknes sentrum og de to blir ofte referert til som "tvillingtettsteder". Etterhvert har de blitt bygget tettere sammen og langs "gammelveien" utgjør den nå hovedsentrumene i en mer eller mindre sammenhengende bebyggelse som strekker seg fra Fygle til Ballstad.

Langs Gravdalsgata er det et tydelig skille mellom bygnigner med en utadrettet funksjon på østsiden og en villapreget bebyggelse på vestsiden. Det ikoniske Titanic bygget ligger øde og forlatt etter flere år uten vedvarende bruk. Bunnprisbygget på Gravdal ga noe mer liv til sentrum og et møtested for stedets innbyggere. Området ved Titanic og Bunnpris betegnes som hovedsentrum på Gravdal. På grunn av manglende gjennomføring av forskjønningstiltak i området oppfattes det dessverre som lite velkomment og trafikkfarlig.

Friluftsområdet Løkta er svært populært, sammen med turmålene Haugheia og Sundsheia. Fylkesvei 818 går gjennom tettstedet og oppleves som en barriere mellom disse friluftsområdene og boligfeltene på begge sidene av veien. Fylkesveien beslaglegger også mye areal i sjøkanten mellom sentrum og Storeidøya.

Haugheia og Sundsheia bidrar sammen med Buksnesfjorden til en naturlig innramming av Gravdal. Terrengformasjonen skaper en naturlig vending mot sjøen for de fleste av byggene.

Gravdal har flere større boligområder som preges av eneboligbebyggelse med flotte hager og rolige nabolag. Flere av disse er bygd i nærheten av sykehuset, som er en stor og viktig arbeidsplass i kommunen. De siste årene er det bygget flere 4-mannsboliger på Gravdal, noe som tilrettelegger for varierte boformer og muliggjør boligkjøp for de som ikke har behov eller mulighet for å kjøpe en enebolig.





Skjermdump fra Google maps



Skjermdump fra Google maps



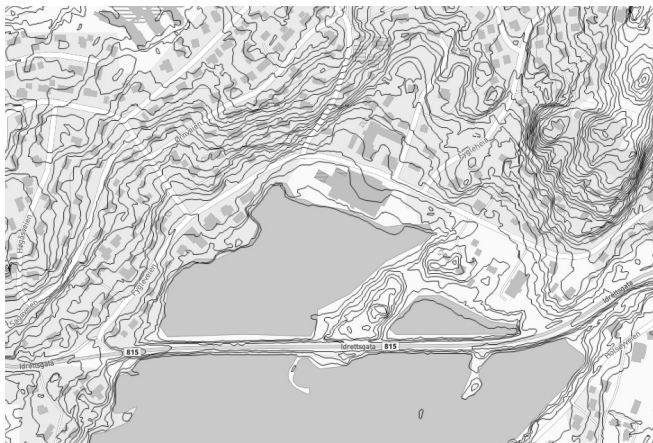
BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET: FYGLE

Fygle vokste sammen med Leknes for mange år siden, men har fremdeles noen egenskaper som gjør det til et eget sted. Fygle er preget av Horns slakteri nede ved fjæra som er en viktig arbeidsplass på Fygle. Ellers er det noen næringslokaler ved hovedgata gjennom Fygle. Hovedgata, Fyglevæien, består hovedsaklig av lokaltrafikk da hovedveien til Stamsund ble lagt om på 80-tallet. Fygle består hovedsaklig av boligområder.



Fygle har ikke et godt definert sentrum. Det er noe bebyggelse fra gammelt av som er vendt mot Fyglevæien. Åsene rundt Fyglsjøen former et gryte-lignende landskap som Fygle er bygget på. Det gir god utsikt utover Buksnesfjorden og fjellene sørover for boligområdene oppover åssiden.

Fygle skole ligger på motsatt side av fv. 815 og er tilgjengelig for gående/syklende gjennom en undergang. Langs fv. 815 med ankomst fra Fyglevæien ligger også Fygle museum som er en bevart skole fra 1898.



Bebyggelse og vegetasjon på sørsiden av Fyglevæien sperrer mye for tilgang til sjøen fra Fygle. Sammen med fv. 815 mot Stamsund gjør dette at Fygle ikke oppleves som tilknyttet sjøen i stor grad.

Boligområdene på Fygle gradvis utbygd, noe som medfører en variasjon i bygningstype, arkitektur og størrelse. Boligområdene oppleves rolig og godt vedlikeholdt.

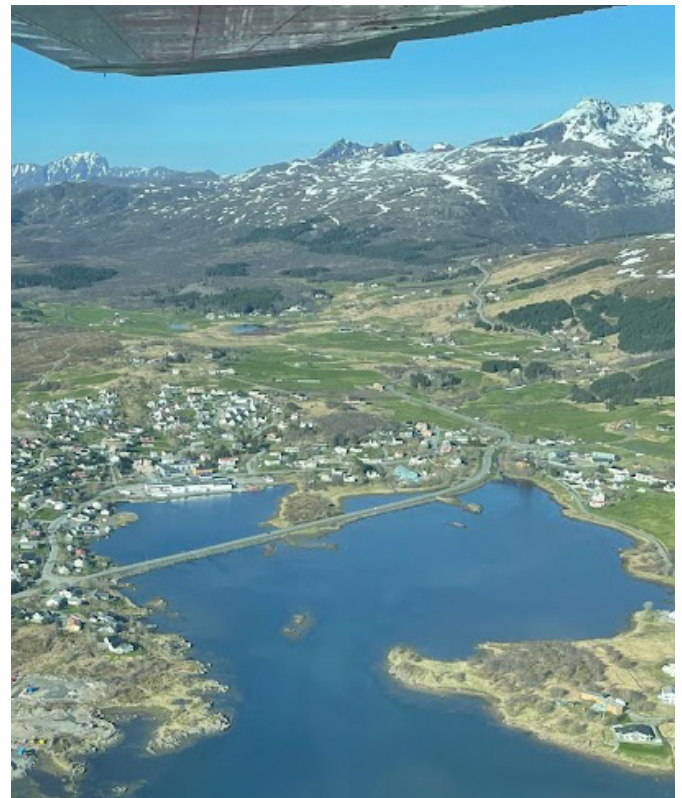
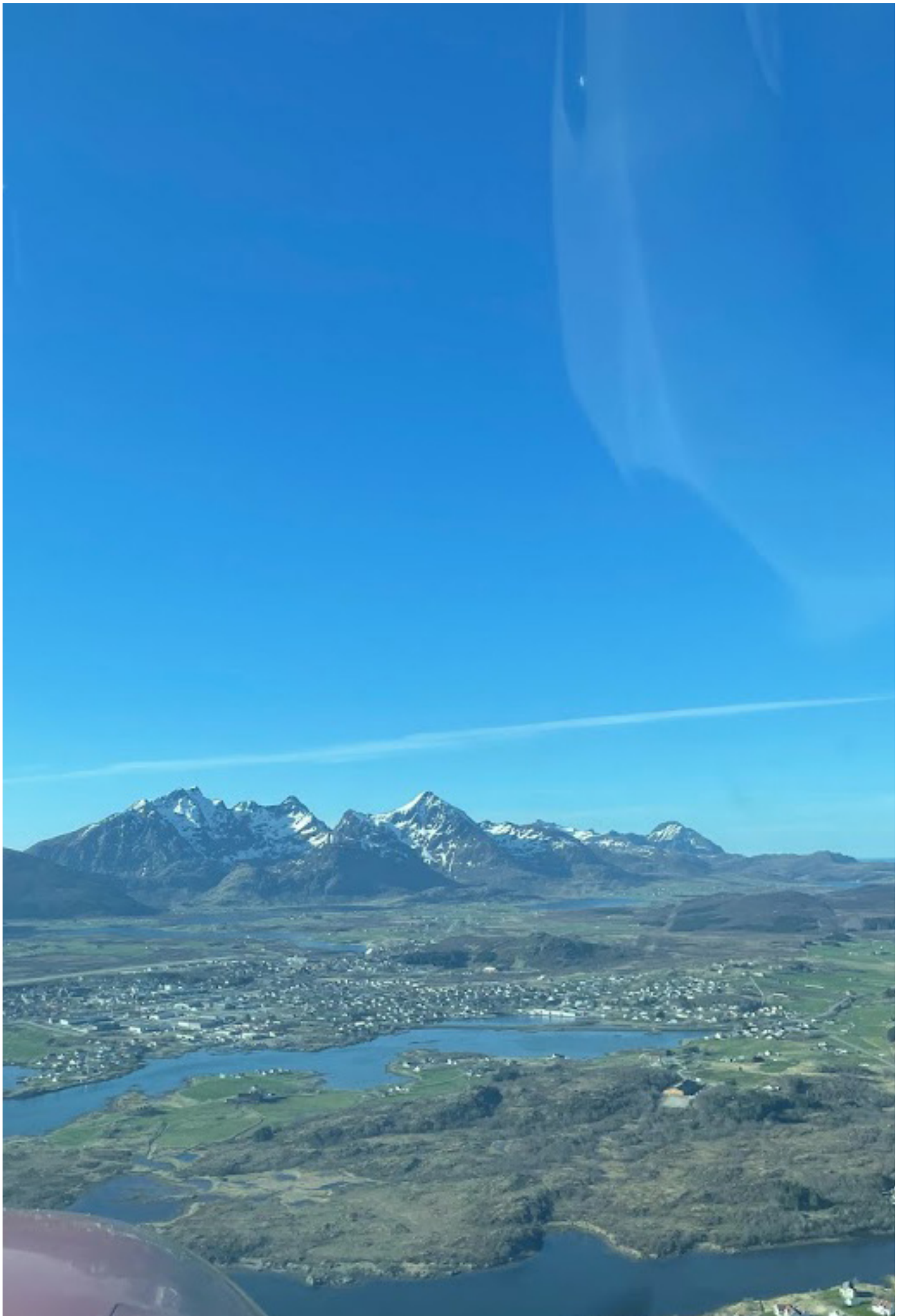


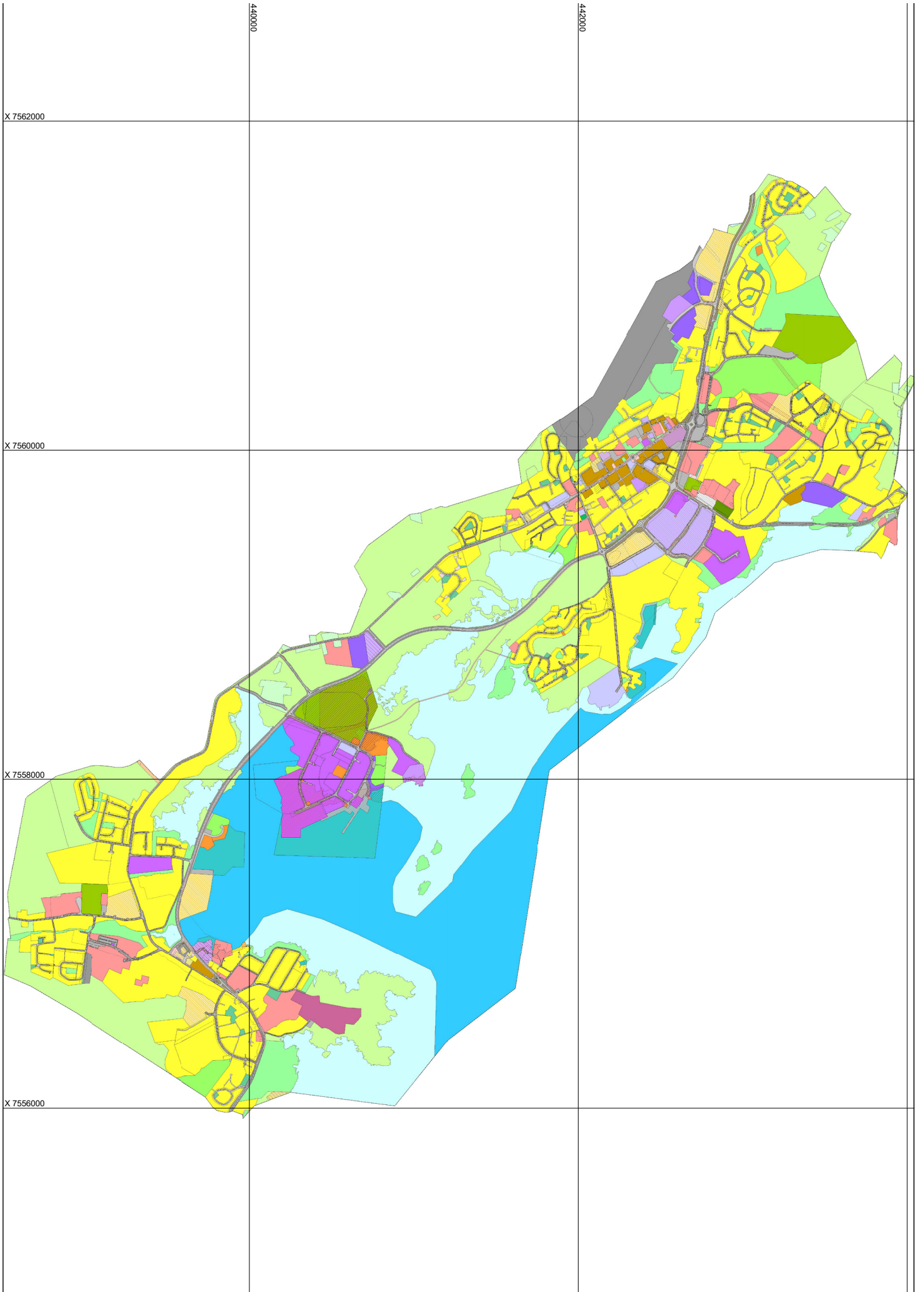
Foto: Martin Reigstad







PLANFORSLAGET



BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET: GENERELLE BESTEMMELSER

Byplanen skal være retningsgivende for videre utvikling av regionsenteret Leknes, bestående av Leknes, Fygle og Gravdal. Byplanen skal føre til en utvikling av byen som er økonomisk, sosialt og miljømessig bærekraftig til det beste for byens, kommunens og Lofotens innbyggere. Dette kapittelet tar for seg de generelle bestemmelsene med større endringer/presiseringer så langt i byplanen. Det er viktig å presisere at dette kun gjelder de generelle bestemmelsene. Bestemmelser knyttet til spesifikke arealformål er enda ikke utarbeidet i mellomhøringen.

2.1 - Krav om detaljregulering

Noen områder i byplanen vil få krav om ytterligere detaljregulering. Disse områdene vil bli markert med hensyonsone. Det skal også utarbeides detaljreguleringsplaner innenfor byplanen når formålet med planen strider mot arealformål satt i byplanen. Retningslinjene til hva som skal medfølge en slik detaljregulering er konkretisert.

2.2 - Utbygging uten detaljreguleringsplan

Det vil være flere områder innenfor byplanen hvorman ikke vil sette krav om detaljregulering. Det foreslås derfor skjerpet krav til innsendt dokumentasjon for utbygging i områder som vil kunne ha en større påvirkning på naboer/natur.

2.3 - Krav om energikilder og installasjoner

Private solcelleanlegg på egen bygningsmasse er blitt og vil bli mer vanlig. Det er viktig at slike anlegg ikke går på bekostning av historiske bygningsmiljø, og det foreslås derfor bestemmelse som ivaretar dette. I tillegg foreslås det at all ny bebyggelse skal ha lavest mulig energibruk. Muligheten for å etablere vindturbin i spredtområder som kommuneplanen åpner for vil ikke gjelde for byplanen. I tillegg ønsker man å innskrenke muligheten til å plassere tekniske installasjoner i grøntområder, med begrunnelse i at man ønsker å ivareta de grøntarealene man har i byen.

2.4 - Utendørsplan

Utendørsplan skal innsendes ved større

utbyggingsprosjekter, bl.a. boligutbygging over 2 boenheter og utbygging i områder.

2.8 - Lek og rekreasjon

Man åpner for at uteoppholdsareal kan etableres på takterrasser. Dette er en konsekvens av at man ønsker en tettere by. Takterrasser er et gode for beboere i større boligbygg. Dette er uteoppholdsareal som man vanligvis ikke ville brukt som park e.l., og vil derfor ikke ha store negative konsekvenser for det totale grøntarealet i Leknes. Lekeareal inngår ikke i takterrasse, da det er viktig at lekeareal er tilgjengelig for alle barna som bor i nærheten.

2.10 - Parkering

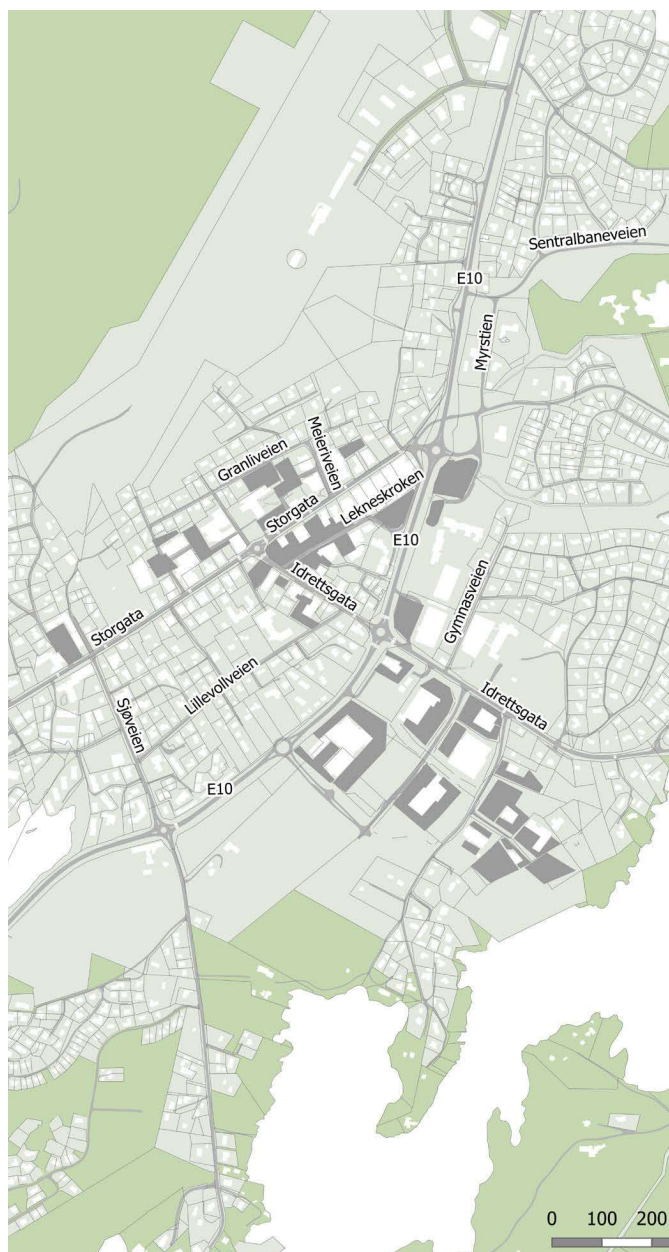
Krav til tilrettelegging for el-bil foreslås økt. Stadig høyere andel av bilsalget i Norge og



Lofoten er el-biler. Det er viktig å legge til rette for en god ladeinfrastruktur for både boende og besøkende i regionsenteret. I området definert som Leknes sentrum snur man om på dagens minimumskrav og setter et maksimalt antall parkeringsplasser man kan anlegge på bakken. Samtidig åpner man opp for at man kan etablere parkeringshus/kjeller med flere parkeringsplasser enn hva som er maks antall. Dette gjøres for å unngå store, åpne parkeringsplasser i Leknes sentrum. I tillegg legges det inn et krav om minimumskrav til sykkelparkering slik at det blir enklere å være syklist i regionsenteret.

2.12 Estetikk:

Planforslaget innebærer et sterkere fokus på estetikk i hele byen, spesielt rettet mot sentrumsområdene og sentrumskjernen. Det skal være hyggelig å oppholde seg i



byen og en estetisk, menneskelig utvikling av kommende og eksisterende bygninger er viktig for å ønske å oppholde seg der. Det foreslås å ikke tillate utendørs svalganger for å heve attraktiviteten på blokkbebyggelse. For å øke attraktiviteten på byen foreslås det bestemmelser som hindrer forsøpling, herunder lengre oppbevaring av shippingcontainere, bilvrak, bildekk og større søppelcontainere over en periode på 2 måneder. I tillegg foreslås det bestemmelse som sikrer at renovasjonsløsning ikke skal være til sjenanse.

Det foreslås å sette krav om arkitektonisk redegjørelse for prosjekter for utbyggingstiltak med flere enn to boenheter, og for næringsbebyggelse større enn 300 m² BYA. Det er et sterkt ønske om en forskjønning av Leknes sentrum og når byen skal vokse tettere er det viktig at bebyggelsen som kommer har kvaliteter som bidrar til bybildet. Det foreslås at fasader ut mot hovedferdselsårer innenfor sentrumskjernen skal utsmykkes.

Innenfor den definerte sentrumskjernen foreslås det også at det skal være aktive fasader i 1. etasje ut mot hovedferdselsårer, både bil- og gangveg. Dette gjøres for å legge til rette for mer næringsaktivitet i bykjernen gjennom tilgjengelige lokaler, samt at åpne fasader bidrar til at byen oppleves tryggere.

Kap. 3 - Boligbebyggelse

Dette kapittelet vil fylles ut ytterligere videre i planprosessen. Det foreslås å øke utnyttelsesgraden for sentrumsområdene fra 55% til 70% BYA.



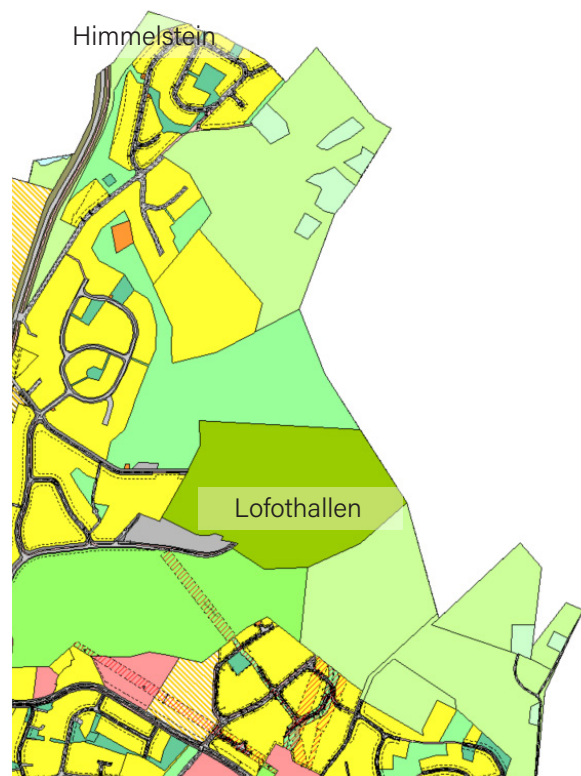
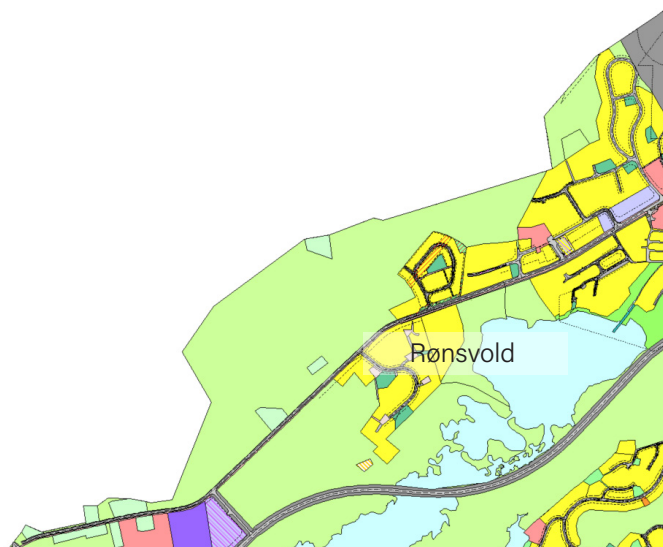
BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET: LEKNES

Leknes (utenfor sentrum) er stort sett spredt bebyggd. De eldre boligfeltene består av hovedsaklig eneboliger. Disse boligområdene har kvaliteter man ønsker å ivareta, som flotte hager, gode bomiljø og et arkitektonisk uttrykk for den tidsperioden de ble bygget. I dagens kommuneplan er det åpnet for å bygge inntil fire boenheter per eiendom uten reguleringskrav. Dette foreslås endret i byplanen til maksimalt to boenheter. Dersom man ønsker flere enn to boenheter vil det være strengere krav til analyser og planer som må gjennomføres.

Det er kommet innspill som indikerer to hovedretninger Leknes kan vokse utover i fremtiden: Mot Bymarka, Bollemyran og Himmelstein eller mot Buksnesfjorden. Utviklingen i mot fjorden vil ligge nærmere sentrum og vil knytte byen mot fjorden. Utviklingen mot fjorden er også det foretrukne ønsket fra den politiske styringsgruppa i byplanen.

Byplanen for Leknes skal være realistisk, forutsigbar og legge til rette for en bærekraftig utvikling. Leknes kan ikke fortsette å utvikle seg i alle retninger og utvikling av nye arealer fokuseres nå ned mot fjorden. Det gjør at man ikke tar med innspill som har kommet inn til byplanen som tilrettelegger for en utvikling mot Bymarka, Bollemyran eller Himmelstein.

Et ikke enda utviklet område på Himmelstein (B59) som er avsatt til fremtidig boligutvikling i kommuneplanens arealdel blir beholdt. Dette gjøres fordi området er avsatt i kommuneplanen, og det vil være uforutsigbart for naboer, utbygger og eier å fjerne arealet i en områderegulering. Noe mindre utvidelse av eksisterende boligfelt tillates, men man tillater ikke etablering av nye boligfelt i disse områdene.

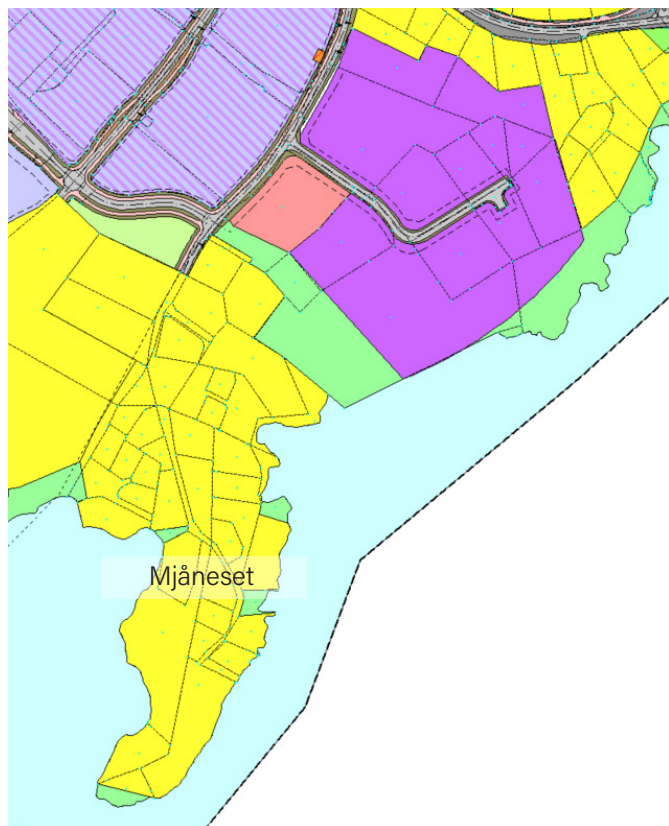


Bollemyran til venstre og Bymarka/Himmelstein til høyre.

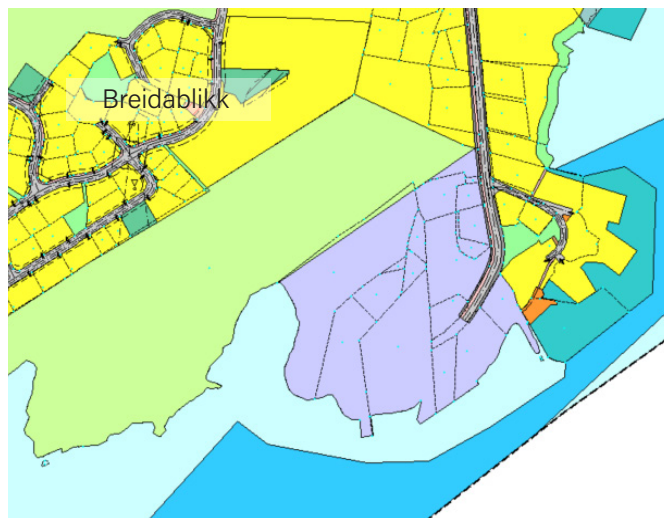
Dette kan også ses i sammenheng med et ønske fra flere av arbeidsgruppene i byplanen: en "markagrense" som definerer hvor utvidelsen av Leknes stopper.

Leknes-Fygle har fire større industri- og næringsområder: Leknessjyen, Mjåneset, Lufthavnveien og Horns slakteri. Det foreslås å gjøre noen justeringer på de to førstnevnte. Disse ligger nært eksisterende boligområder. Det foreslås at man reduserer arealet avsatt til næringsformål for å få en buffersone mellom næringsområdet ved Leknessjyen og Breidablikk. Når det gjelder industriområdet på Mjåneset er det diskutert en mulighet for å transformere området fra industri til bolig. Enn så lenge er det bare lagt inn en større buffersone mellom industriområdet og boligområdet. En slik transformasjon må undersøkes nærmere før man kan gjøre en endelig anbefaling, bl.a. muligheten for erstatningsareal.

Arealet i "midten" av Breidablikk er i dagens kommuneplan lagt ut til fremtidig boligbebyggelse. Dette foreslås endret til LNF-område. Dette området gir mye luft i et ellers relativt tettbebyggt boligfelt, og det er ikke ønskelig at området bygges ned.

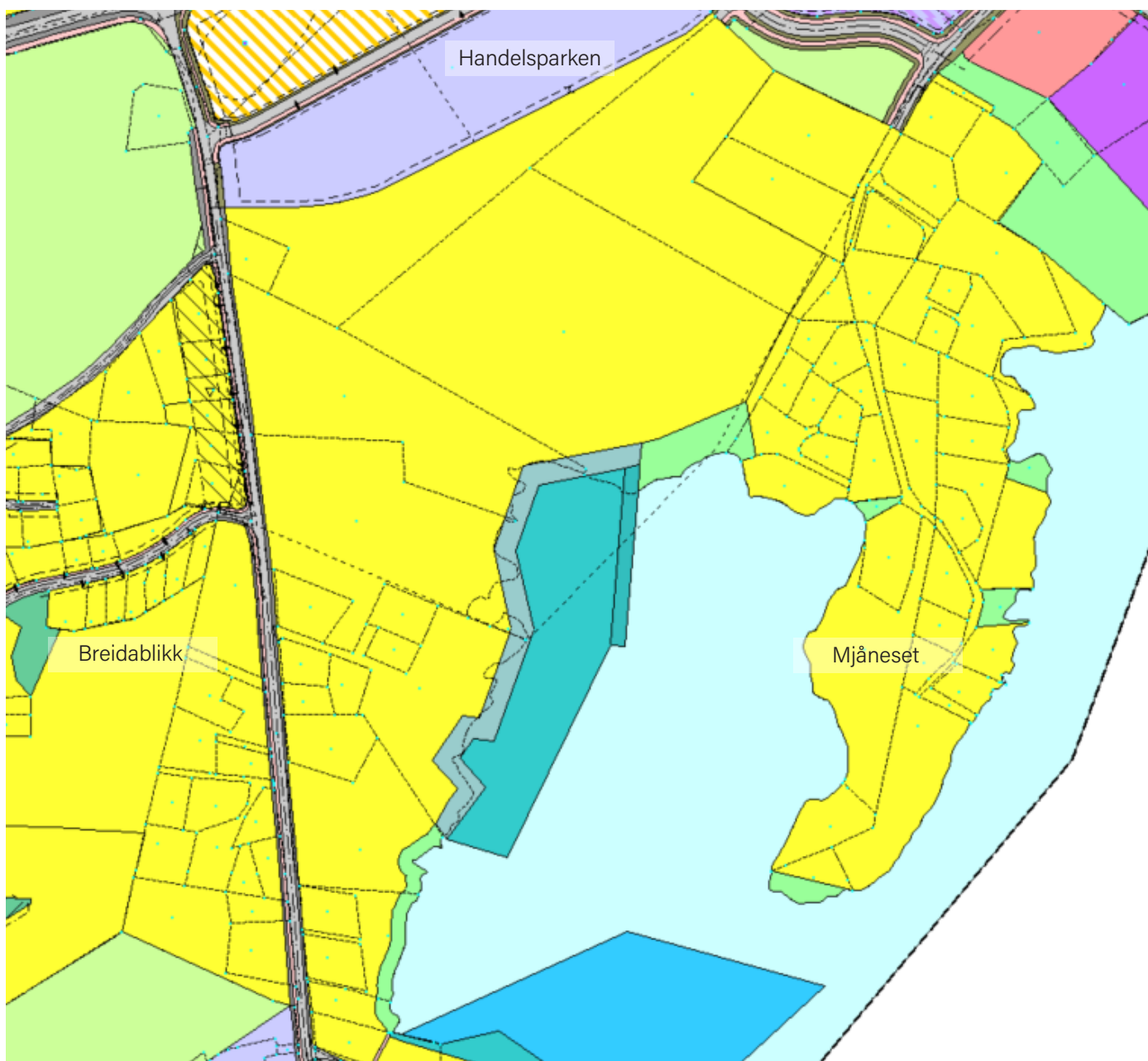


Foreslått buffersone mellom bolig- (gul) og industriområdet (lilla) på Mjåneset. Grøntareal lå tidligere som en 30-meters sone rundt Mjåneset. Dette er fjernet og erstattet av fire grøntområder for å vise faktisk bruk i området, samtidig som man sikrer videre tilgang til sjø.



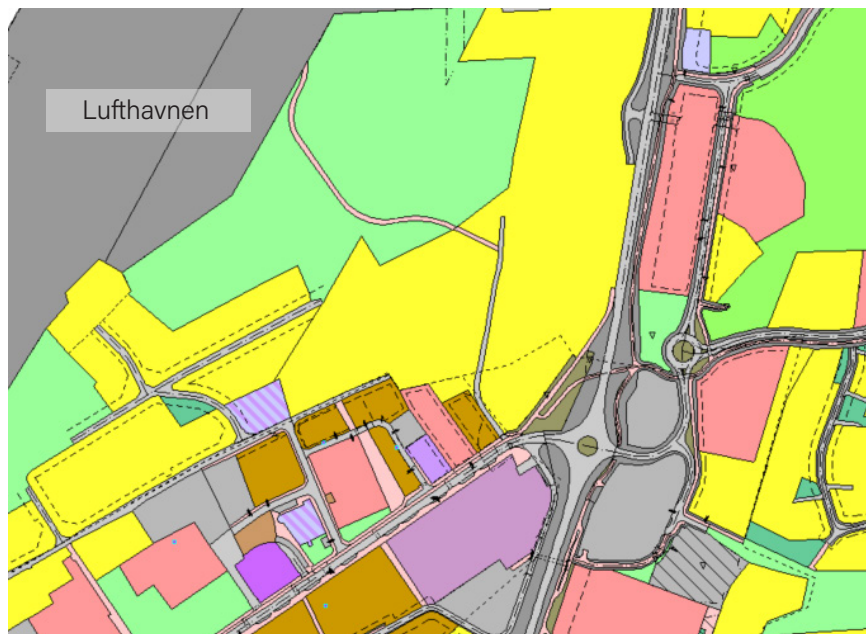
Foreslått buffersone mellom Breidablikk (gul) og næringsområdet (lilla) ved Leknessjyen. Her ser man også det grønne arealet i "midten" av Breidablikk.

I forbindelse med at man ønsker en utvikling av Leknes mot sjøen er innspillene om å utvikle områdene ned mot Leknessjyen til boligformål tatt med videre. Disse innspillene inneholder også forslag om kaipromenade og strand. Kai og strand er tegnet inn i plankartet mest for å illustrere hva som kan komme i området i mellomhøringen. Promenaden er lagt inn som en forlengelse av strandsonen mot sør-vest. Strand ligger mellom utstikkeren midt i Leknessjyen og Mjåneset. Det er tegnet inn noe areal for småbåthavn langs promenade. Området skal være offentlig tilgjengelig slik at utvikling tilfører et gode til innbyggerne i regionsenteret. Det er tegnet inn noen mindre grøntområder rundt bebyggelsen i det innspillet vi har mottatt, men ingen større park/samlingssted. Det er ønskelig at det avsettes et større grøntområde i området. Dersom kommunen ikke mottar et detaljert kartgrunnlag vil området få krav om videre detaljregulering i vedtatt byplan.



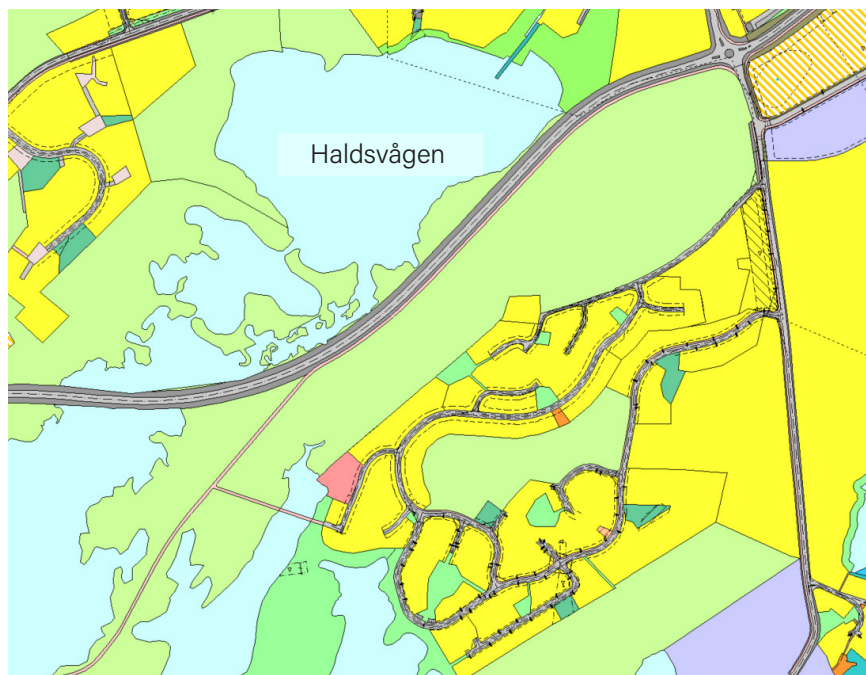
Øverst i bildet ser man den nyeste utvidelse av Handelsparken. Området mellom Handelsparken og Leknessjyen er i dette forslaget lagt ut til boligbebyggelse (gul farge), med kaiareal og småbåthavn i Leknessjyen.

Det er lagt inn gangveg fra Leknes sentrum til Leknes lufthavn. Denne har vært ønsket i noen lengre tid og har vært en del av kommuneplanens arealdel siden 2016. I byplanen er denne noe justert, ut fra eiendomsgrenser og topografi. Den vil trolig trenge noe mer justering før endelig planvedtak. Denne vil bedre tilgjengeligheten og tryggheten for gående/syklende mellom sentrum og lufthavnen.

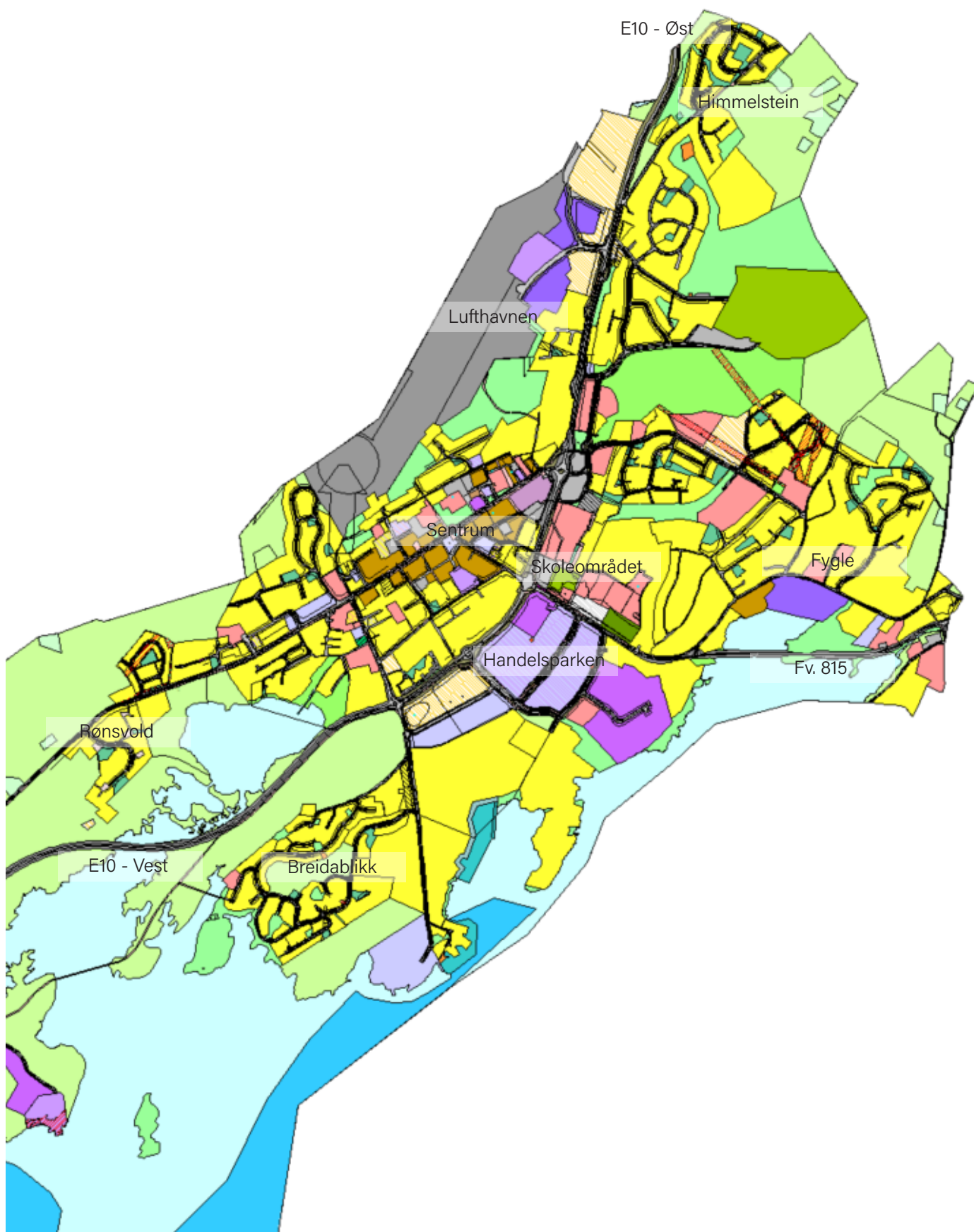


Gangveg til flyplass er lagt inn med en rosa farge.

Det er videre lagt inn to gang- og sykkelveger mellom Leknes og Gravdal: En langs gammelveien og en langs Buksnesfjorden. Langs gammelveien ender G/S-vegen i dagens fortau nederst i Storgata. G/S-vegen langs Buksnesfjorden vil ha to armer til Leknes: en til Breidablikk og en til krysset mellom E10 og Sjøveien, også kalt "Fjøskrysset". Se ellers kapittelet om Storeidet/Storeidøya for nærmere beskrivelse av G/S-vegene.



Gangveg fra Storeidøya til Leknes kan ses i rosa farge



BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET: LEKNES SENTRUM

Leknes sentrum har beveget seg i en retning mot høyere utnyttelse av eiendommene som utvikles. Det er flere større leilighetsprosjekter på gang, og byplanen legger opp til en videre fortetting av sentrumsområdet. Byen trenger flere parker, torg og møteplasser. Leknes sentrum vil være et godt egnet sted å etablere slike funksjoner, i nær tilknytning til handels- og servicetilbudene.

Et av de viktigste grepene man tar i byplanen er å definere to sentrumsavgrensninger: en som tar for seg hele Leknes sentrum og en som tar for seg sentrumskjernen. Disse avgrensningene er tatt inspirasjon i innspill fra arbeidsgruppene, med noen justeringer for å ikke dele et bolig- eller næringsområde i to, slik at områdene får en lignende utvikling. Avgrensningen tar for seg eksisterende sentrum, boligområdene langs Lillevollveien og ned mot Haldsvågen, Leknessletta og mulig utvidelse mot Leknessjyen og skoleområdet. Se illustrasjon på neste side.

Sentrumsavgrensningene vil definere hvor i Leknes man tillater en større fortetting. Utbygging innenfor sentrumsområdene vil kunne få krav om fellesløsninger for leke- og uteoppholdsareal, parkering og infrastruktur. I tillegg vil kravene til god arkitektur være strengere innenfor sentrum, spesielt i sentrumskjernen. I sentrumskjernen foreslås det en maksimal høyde på 4 etasjer. Dette er på høyde med dagens kontorbygg i Storgata 9. For Leknes sentrum utenfor sentrumskjernen foreslås en maksimal byggehøyde på 3 etasjer.

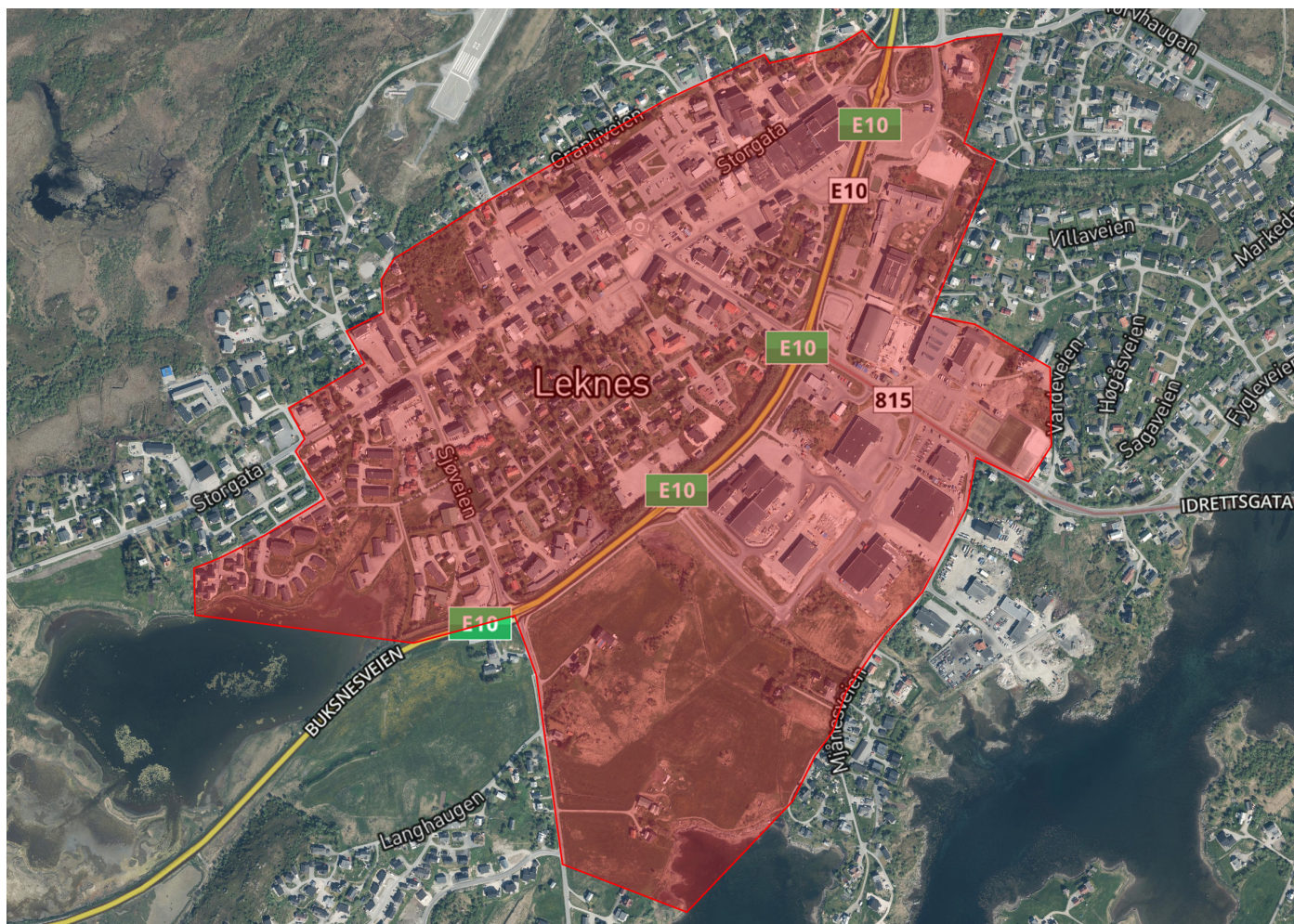
Leknes har lengre perioder med lav sol og det er viktig at fremtidig bygningsmasse ikke medfører dårligere solforhold for uteområder, gater og eksisterende bygningmasse. Bygningmasse bør også utformes slik at vind- og solforhold tas hensyn til når man tilrettelegger for uteoppholdsareal i nærheten av bygget.

Utnyttelsen innenfor sentrumskjernen

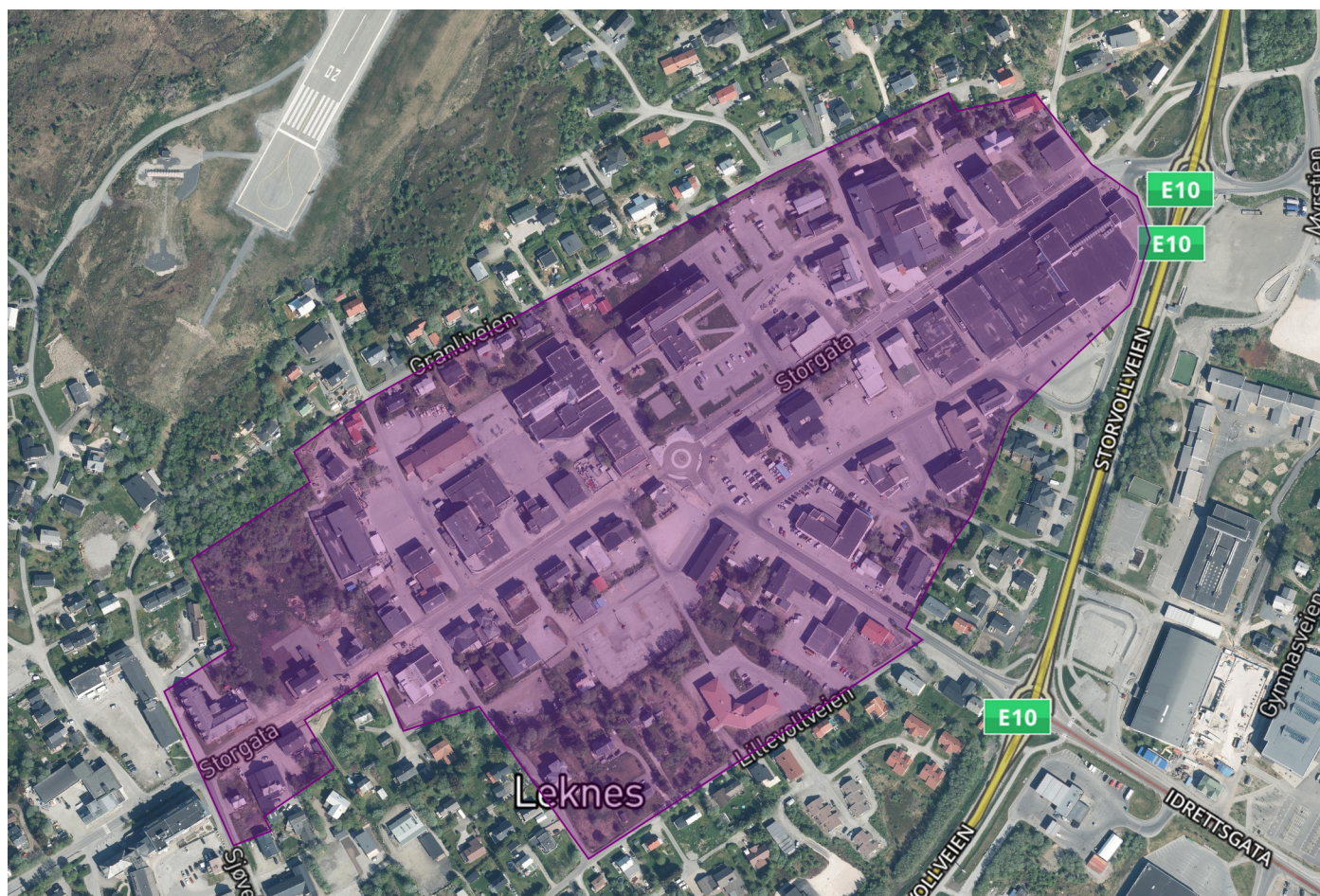
settes til maksimalt 100% BYA, men med noe variasjon fra eiendom til eiendom. Slik åpner man for en økt tetthet, samtidig som man sikrer variasjon i byggenes størrelser og slik kan ivareta f.eks snarveier. Dagens utnyttelsesgrad i sentrumskjernen er opp i mot 100% BYA flere steder. Utnyttelsesgrad for sentrum utenfor kjernen settes til 70% BYA. Til sammenligning åpner dagens kommuneplan for 55% BYA. Det er ønskelig med en gradvis økning av utnyttelse i byen for å minimere de negative konsekvensene for områder som ligger i randsonen til sentrumsdefinisjonen.

En av de viktigste grepene man skal ta i byplanen er å få bedre orden i parkeringssystemet. Det er i dag mye villparkering rundt i sentrum, som ikke akkurat er attraktivt å se på, samtidig som det gjør trafikken uoversiktlig og utrygg. De parkeringsplassene som tidligere har vært regulert inn er videreført. I tillegg åpner man for etablering av parkeringshus på tre ulike konkrete steder: bak Origo, bak rådhuset og på 4. armen. Bestemmelsene om flateparkering vil på sikt redusere antall parkeringsplasser på bakken i sentrum. Som regionsenter med mange tilreisende fra både Vestvågøy, Lofoten og verden ellers er det viktig at de næringsdrivende har tilstrekkelig parkeringsareal. Det må derimot ses i sammenheng med bedre arealutnyttelse, og parkeringshus/-kjeller er et viktig virkemiddel for å bedre situasjonen.

Illustrasjon over sentrumsdefinisjonene finner du på neste side.



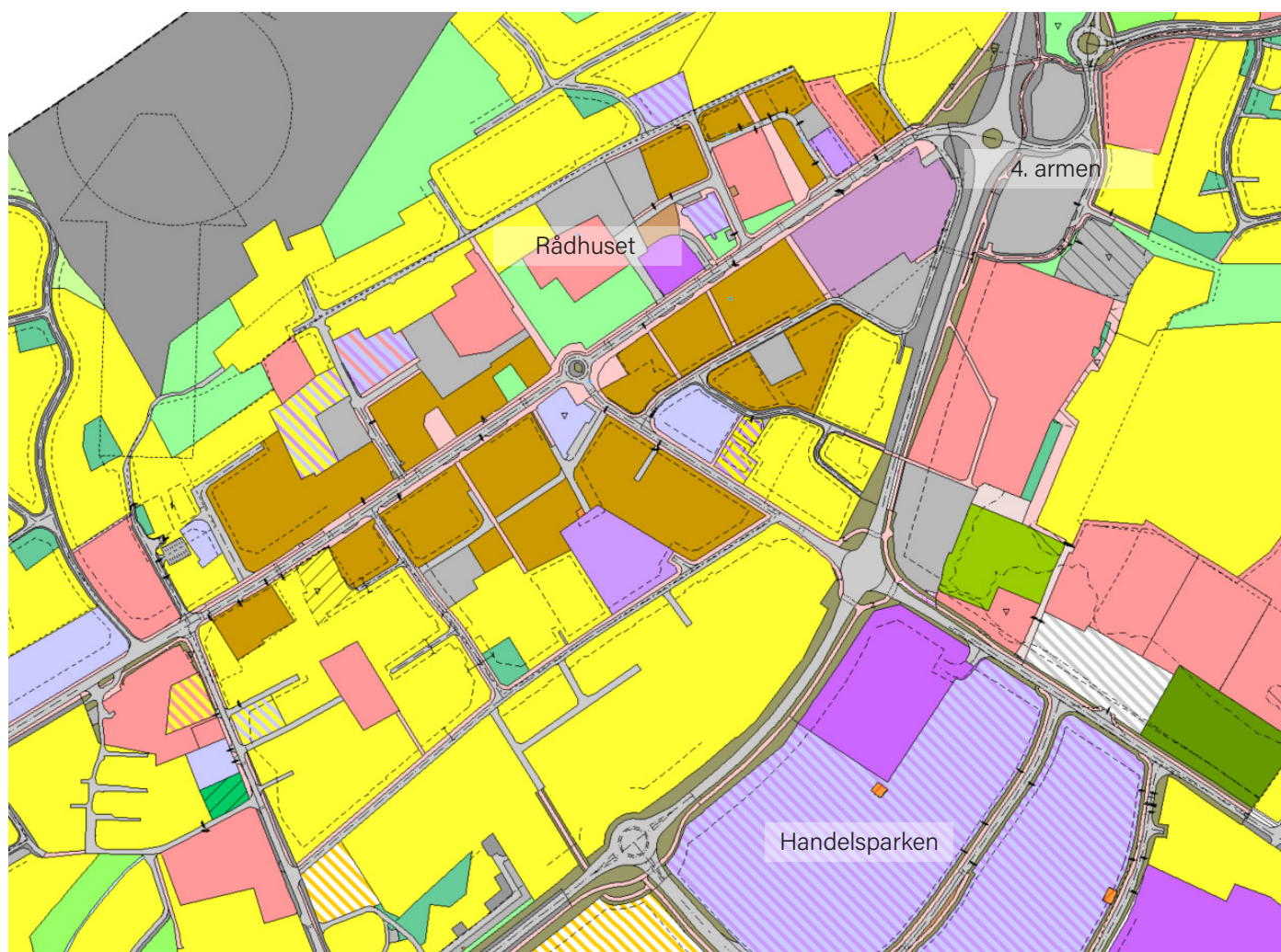
Foreslått sentrumsdefinisjon for Leknes



Foreslått sentrumsjernedefinisjon for Leknes

For å forbedre mobiliteten for myke trafikkantene i Leknes sentrum foreslås det å legge inn flere snarveier som gangarealer. Slik sikrer man at dersom det blir økt tetthet i Leknes sentrum, går ikke dette på bekostningen av de myke trafikkantene. Snarveiene er lagt inn på siden av tre ulike bygg mellom Storgata og Lekneskroken. Plasseringen av disse kan justeres noe ut i fra innspill fra innbyggere og næringsliv.

For å kunne tilrettelegge for økt tilgang til møteplasser i Leknes sentrum foreslås det å utvide dagens rådhuspark. Parkeringen på fremsiden erstattes ved at det åpnes opp for å bygge parkeringshus på baksiden, noe som frigjør arealet til et område for torg, park og lekeplass. Det legges opp til to andre torgetableringer: Torg mellom bank-bygget og Skullbrugården og på deler av Essotomta. Unstad-parken reguleres til parkformål i tråd med avtalen mellom Vestvågøy kommune og grunneier. I tillegg vil man sette strengere krav til opparbeidelse av offentlige uteoppholdsareal og lekeplasser i områder avsatt til sentrumsformål. Her kan eksakt plassering av grøntarealet avgjøres basert på ny utbygging og hvordan dette påvirker sol- og vindforhold.



Leknes sentrum. Torg i rosa. Park i grønt. Sentrumsformål i brunt. Boligformål i gult.

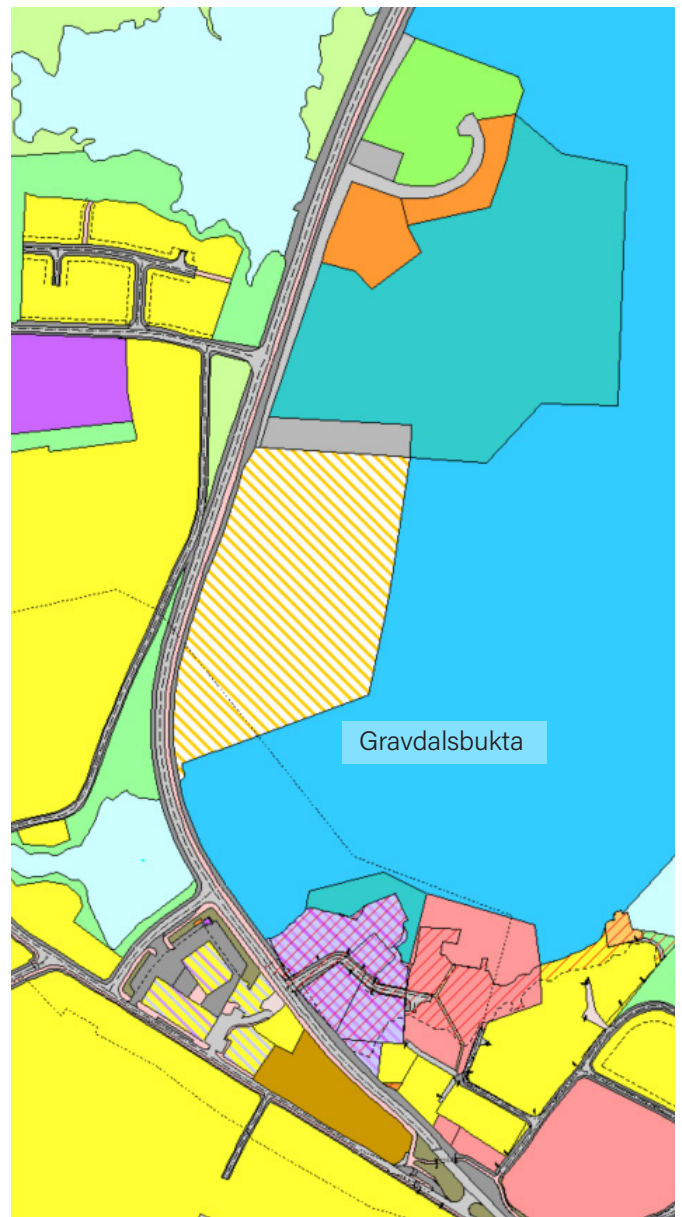
BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET: GRAVDAL

Gravdal (utenfor sentrum) har flere store boligreserver: Haug syd, Klokkarjordet og utvidelse av dagens boligfelt oppover i Trollaldalen. Førstnevnte foreslås redusert. Dette er uregulerte arealer som i hovedsak vil berøre myrområder og som ikke vil være i tråd med utviklingsretning for regionsenteret. Videre foreslås det noe utfylling i sjø langs fylkesvei 818.

Haug Syd har et stort potensiale for utvikling. Basert på hvor mange boliger regionsenteret sannsynligvis vil trenge i fremtiden er en helhetlig utvikling av området langt frem i tid. I tillegg berører området mye myrareal. Nedbygging av myr bør reduseres så mye som mulig for å unngå overvannsproblematikk og utslipp av klimagasser som myra lagrer store kvantum av. Samtidig har arealene rundt Haug syd vært avklart i kommuneplanen over lengre tid, og det vil være forutsigbart å videreføre disse som boligarealer også i byplanen. Den skisserte løsningen ivaretar boligarealene nærmest Gravdal sentrum. En vil her kunne stille krav om detaljregulering for å unngå unødvendig nedbygging av myra.

Boligområdene på Klokkarjordet og oppover i Trollaldalen, også kjent som Fagerli, er regulert og tas derfor ikke ut selv om de ikke støtter opp om en utvikling mot sjøen.

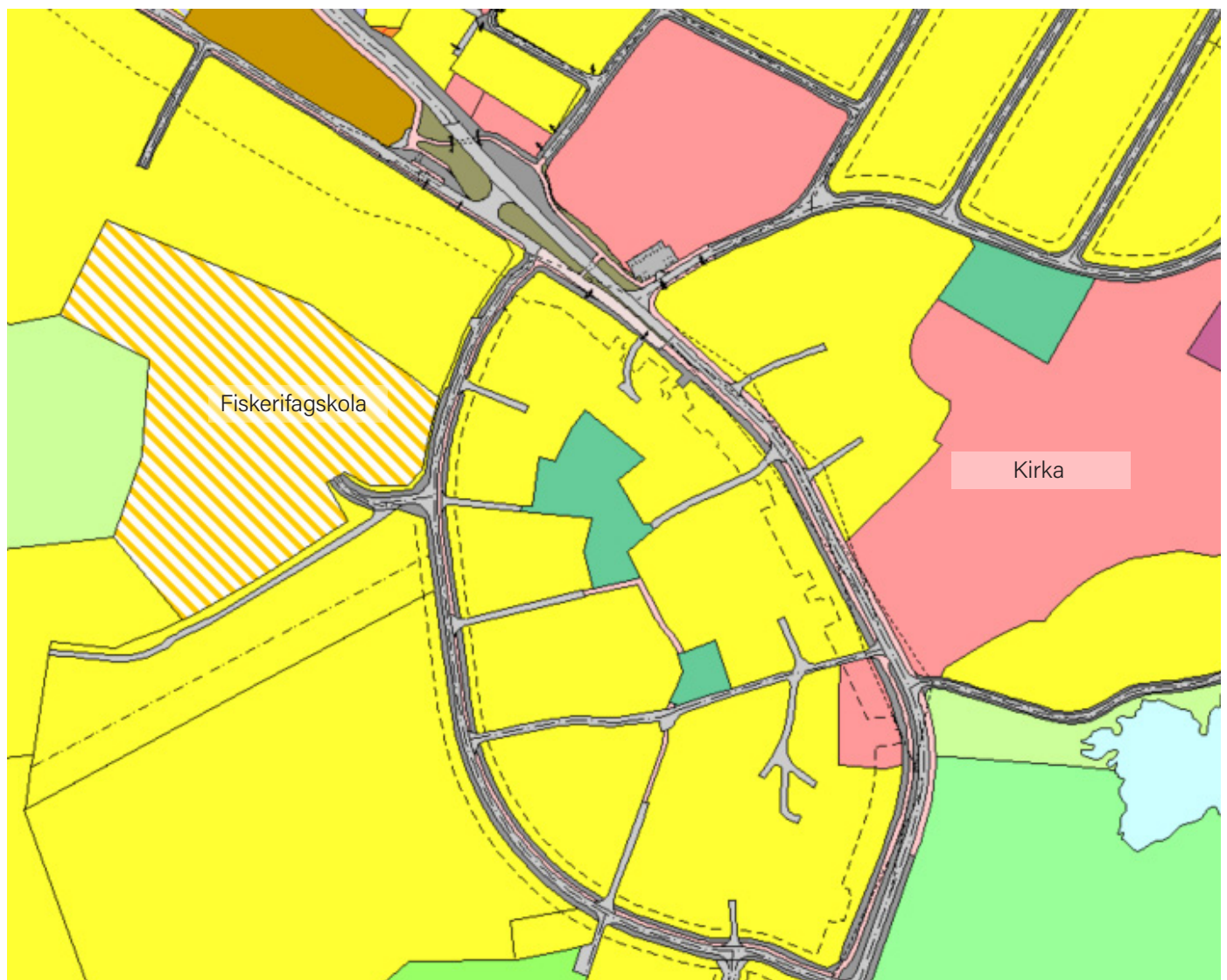
På bakgrunn av flere innspill om utfylling i sjø langs fylkesveien på Gravdal er det lagt ut et område til noe utfylling, samt transformasjon av et område ut mot Gravdalsbukta. Utfyllingen er noe redusert fra hva innspillene beskrev, men sammen med en transformasjon av området vil dette kunne være et attraktivt nytt område på Gravdal. Sammen med den private reguleringsplanen for Finnboholman som er under utarbeidelse vil dette medføre en økt boligreserve langs fjorden på Gravdal. Dette forutsetter at gang-/sykkelveg langs fylkesvei 818 avklares med fylkeskommunen.



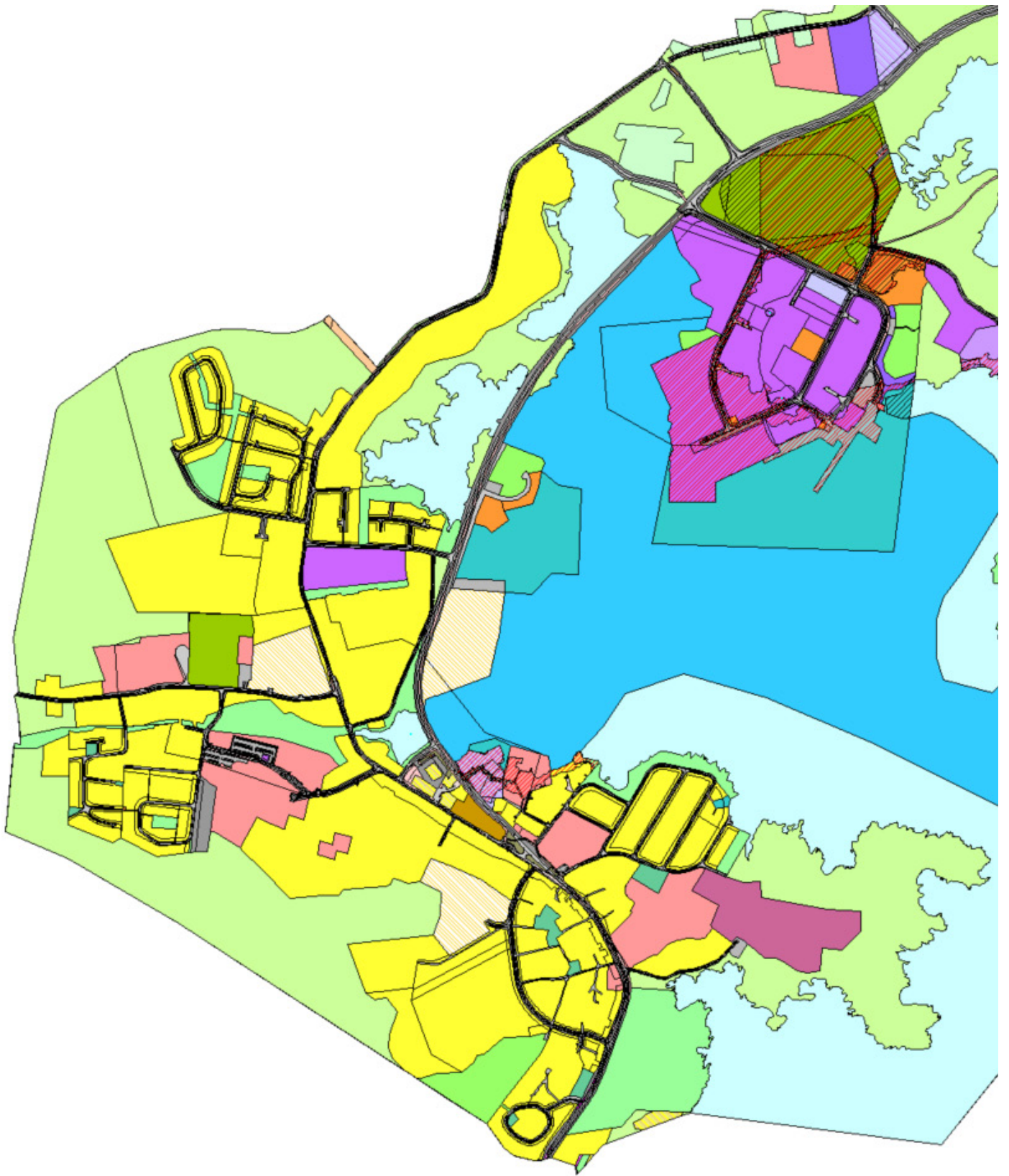
Utfyllings- og transformasjonsområde i Gravdalsbukta har en hvit-gul skravering. Langs fv. 818 er det lagt inn fortau.

Det foreslås at det legges opp til etablering av fortau langs nord-østsiden av fv. 818 fra Kirkeveien ned til Trollskogen. Dette sikrer trygg adkomst mellom skolen og friluftsområdet og til/fra Buksnes kirke.

Det foreslås å endre arealformålet på Fiskerifagskole-tomta til kombinert bebyggelse og anleggsformål. Dette vil medføre en endret bruk av Fiskerifagskola som vil være i tråd med ønsker og behov på Gravdal. Det endelige resultatet av hva bygningsmassen skal inneholde vil bli presentert mot slutten av sommeren 2022, da grunneier er i gang med en større arkitektkonkurranse, hvor befolkningen på Gravdal er involvert.



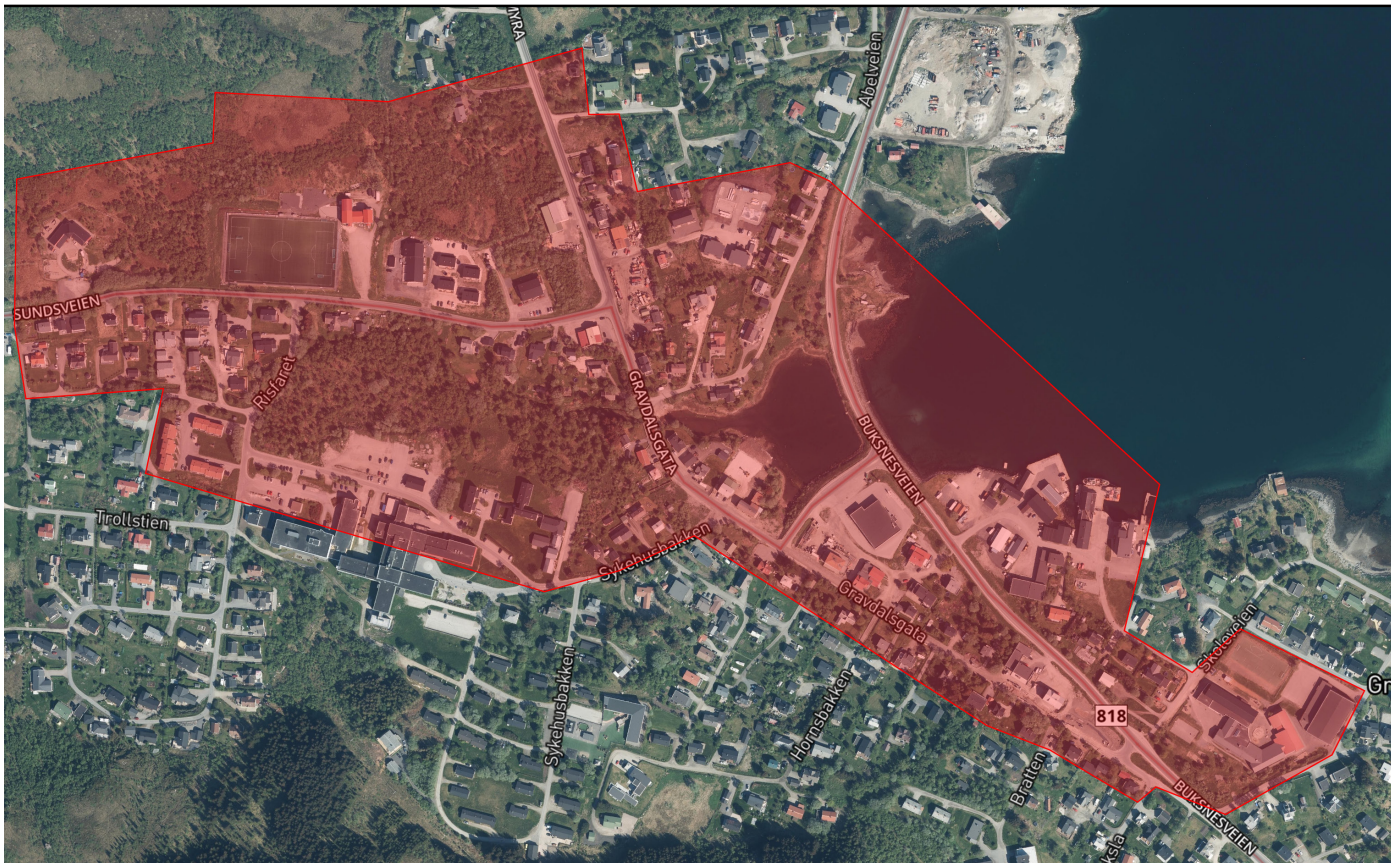
Fiskerifagskola har en hvit-gul skravering. Fortau er lagt inn langs fv. 818



BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET: GRAVDAL SENTRUM

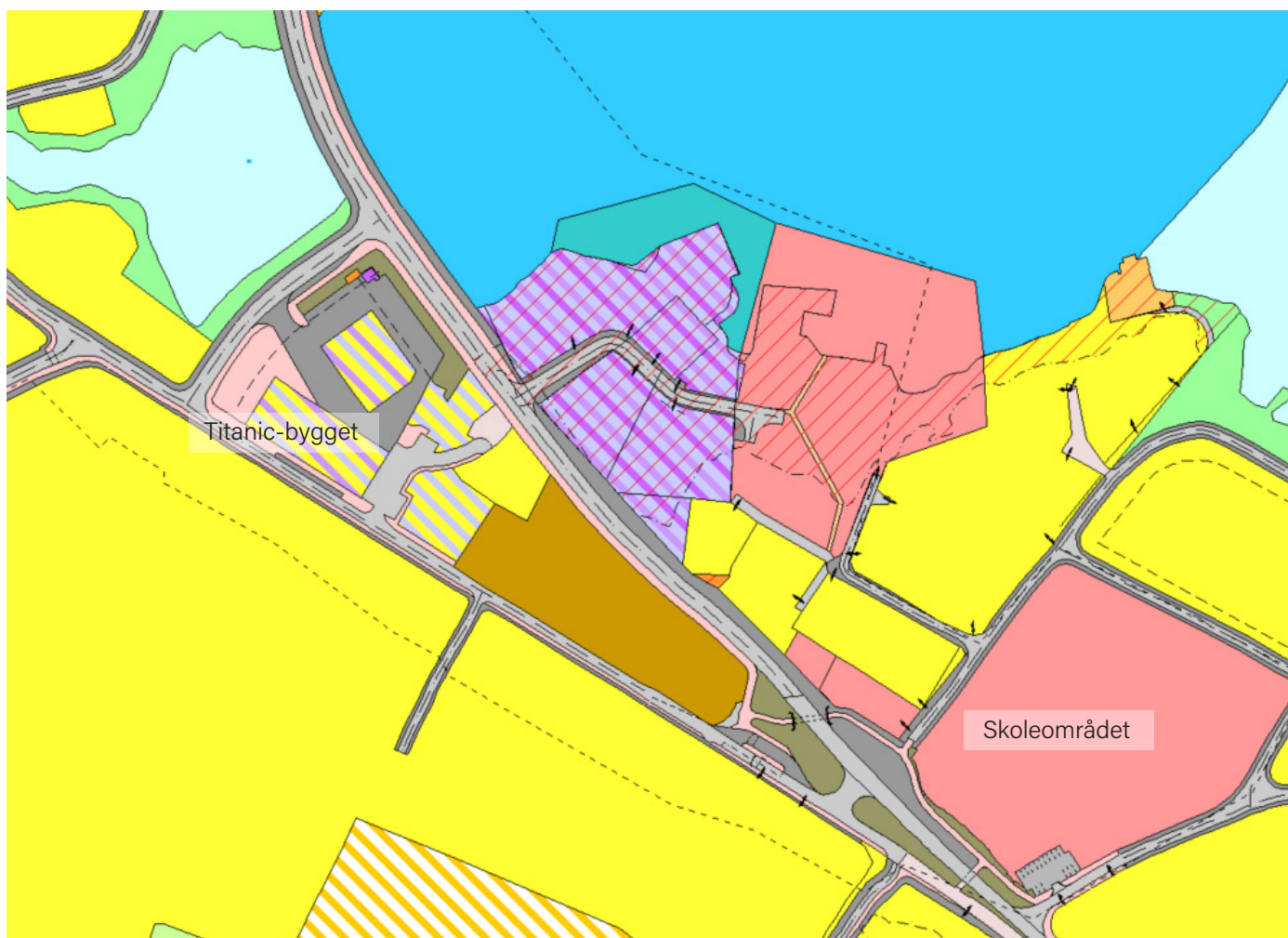
Mye er lagt til rette for at Gravdal skal få et mer attraktivt sentrum. Man definerer en ny sentrumsavgrensing som vil bidra til å gjøre Gravdal til et mer oversiktlig sted, samtidig osm ivaretar de kvalitetene som ligger i både sentrumsområdet og utenfor sentrumsområdet. Dagens reguleringsplaner legger opp til en ordnet utvikling av det sentrale området rundt Bunnpris og Titanic, men denne er ikke fulgt opp. Innspillene for sentrum går hovedsakelig på forkjønning og utbedring av eksisterende bygningsmasse og areal.

Sentrumsavgrensingen for Gravdal går samler de viktige funksjonene skole, idrettsanlegg, handel og sykehus. Dette åpner for flere boliger for innbyggere som ønsker disse funksjonene i gangavstand. Maksimal høyde for bygg innenfor sentrumsavgrensningen vil være 3 etasjer og en maksimal utnyttelse på 70%. Unntaket for etasjebestemmelsene klatrehallen som planlegges ved idrettsanlegget, hvor behovet for høyere klatrevegg gjør at man må bygge et bygg som blir høyere enn 3 etasjer.



Tidligere planer har bl.a. lagt opp til torg mellom Bunnpris og Titanic-bygget, og reguleringsplanen for området tilsier at det skal være et mye mer ryddig område enn det er i dag. Det har kommet inn innspill om å legge et torg "forran" Titanic-bygget. Dagens reguleringsplan legger opp til et torg mellom butikken og Titanic. Dette torget er ikke opparbeidet. Ved å legge det mellom Titanic og vegen vil man få et større areal som ikke føles så innestengt av bygningsmasse rundt. Videre er det et sterkt ønske at arealene rundt butikken på Gravdal opparbeides slik at parkeringsproblematikken løses.

Fv. 818 gjennom Gravdal foreslås lagt som en «halv miljøgate». Topografien i området gjør det vanskelig å etablere enn fullstendig miljøgate gjennom Gravdal sentrum. Det foreslås å anlegge et bredt fortau på sør-vestsiden av fylkesveien og beholde grøntarealet langs nord-østsiden, samtidig som en reduserer fartsgrensen og øker antall forgjengeroverganger langs veien. Dette vil skape et triveligere og tryggere Gravdal sentrum, med flere koblinger mellom bebyggelsen på sør-vestsiden av veien og sjøarealene nord-øst for veien. Forslaget er en nedskalert versjon av det Stein Hamre Arkitekter har presentert som en mulig løsning i gatebruksplanen for Gravdal.

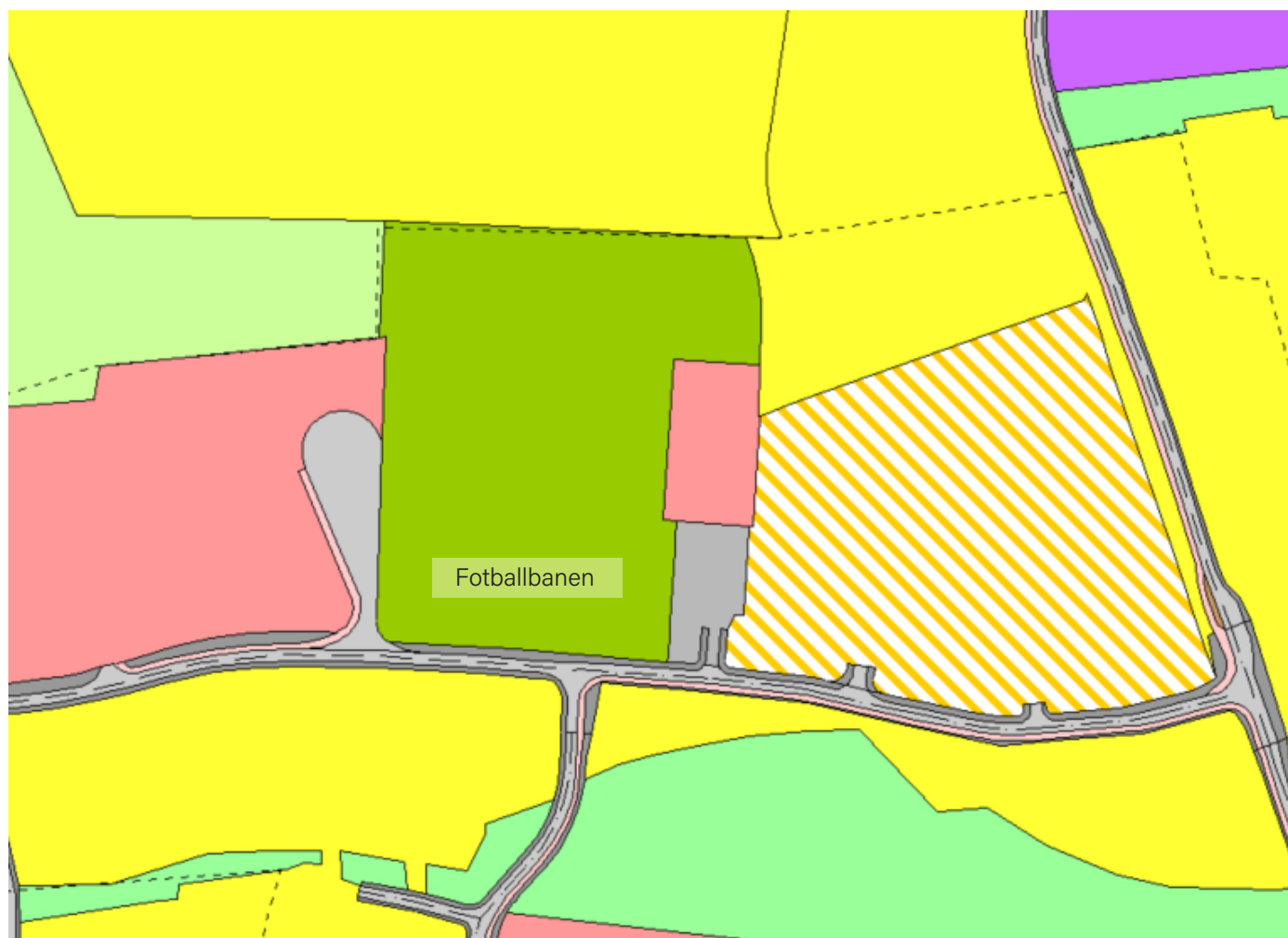


Torget utenfor Titanic-bygget er farget rosa.

Det foreslås å oppheve reguleringsplan «Gravdal sentrumsområde» fra 1980 og erstatte den med en mer fleksibel løsning. Denne planen la opp til en større utvikling av kontor/næringsaktivitet, men har aldri blitt realisert. Området er i dag lagt ut til kombinert bebyggelse og anleggsformål i kommuneplanens arealdel, og dette foreslås videreført. Området ligger nært sentrum, sykehus, barnehage og idrettsanlegg. Området egner seg godt for boligutvikling, men andre formål kan benyttes for å skape en dynamikk i området. Området bør detaljreguleres før en større utvikling kan starte, men noen mindre tiltak kan nok gjennomføres.

Det foreslås å legge til rette for utvikling av idrettsanlegget på Gravdal. Det gjøres ingen endringer i arealformål i plankartet, men det åpnes opp i bestemmelsene for å etablere en klatrehall på ca. 20 meter. Klatrehallen bør plasseres ved det nord-vestlige hjørnet av fotballbanen for å unngå at bygget kaster skygge og stjeler utsikt fra naboer.

Innspill om sti langs Leirelva er ivarettatt gjennom at området videreføres som grønnstruktur, hvor sti kan etableres.



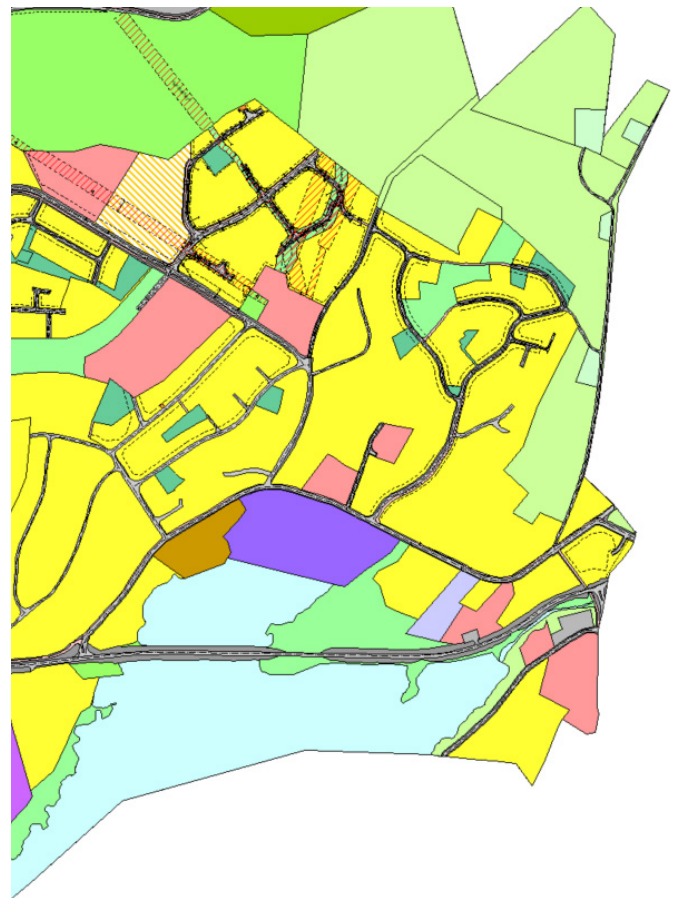
Idrettsanlegget på Gravdal i mørk grønn. Nytt område med kombinert formål i hvit-gul skravering på siden. Grønt-området langs Leirelva ligger mellom Sundsveien og sykehuset.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET: FYGLE

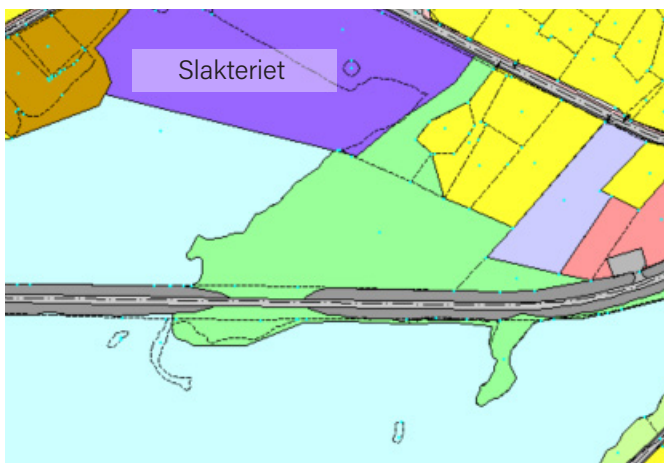
På Fygle er det mottatt få innspill. Et større innspill som kom inn til kommuneplanens arealdel gikk ut på å fylle ut i Fyglefjæra og Fyglesjøen for å etablere boliger i området. Andre innspill går hovedsaklig ut på å utvide Fygle opp mot Fyglsåsen, noe som ikke samsvarer med å utvikle regionsenteret mot fjorden.

Innspillet som gjelder utfylling i Fyglefjæra og Fyglesjøen er ikke inkludert i dette planforslaget. Dette innspillet vurderes til å kunne delvis bli gjennomført i tråd med utviklingsretning som er valgt, men det må gjøres flere vurderinger for å fylle ut, og dermed sannsynligvis fylle igjen Fyglefjæra. Dette vil ha stor påvirkning på Fygle, og man flytter sjøen lengre unna eksisterende boligområder. I tillegg må det gjøres et større arbeid med utslippsrørene som i dag går i Fyglefjæra. En slik utfylling kan dermed også bidra til at man får bukt med problemene som kan oppstå i Fyglefjæra.

Fra krysset mellom Tore Hjorts vei og mot Horns slakteri er bebyggelsen ned mot Fyglefjæra lagt ut til sentrumsformål. I kommuneplanen er dette lagt ut til kombinert formål, men i byplanen endres dette til sentrumsformål for å signalisere at de sentrumsfunksjonene som skal ligge i Fygle skal ligge i dette området.



Fygle. Sentrumsområdet i brunt, Horns slakteri i lilla.



Området hvor det kan vurderes noe utfylling. Grøntområdet bør i størst mulig grad ivaretas.

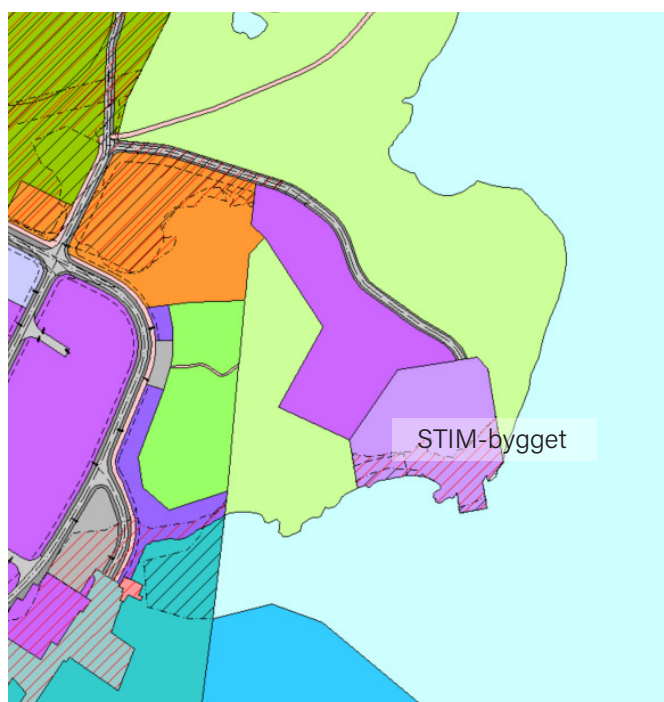
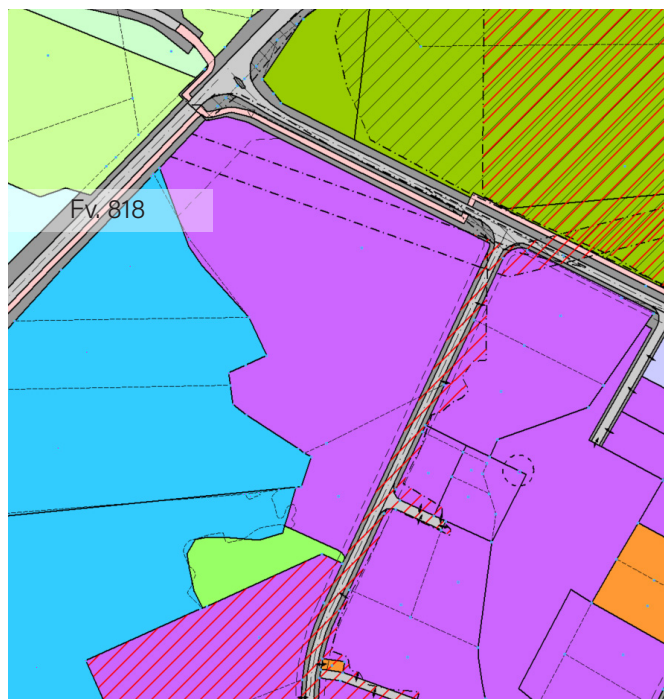
BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET: STOREIDET OG STOREIDØYA

På Storeidet er det gjort få endringer fra kommuneplanen, og det er heller ikke mottatt noen innspill i forbindelse med byplanen her. På Storeidøya planlegger man noe utvidelse av areal avsatt til næring/industri. Trase for ny gang- og sykkelveg mellom Leknes og Gravdal er lagt til Storeidet og Storeidøya.

På Storeidøya er det kommet inn flere innspill om videre utbygging av nærings- og industriareal, men også kontor, hotell og bolig. Det er luftet behov for en større havn og en større utfylling i fjorden for å få på plass denne. Den er til mellomhøringen ikke inkludert i plankartet, da behovet kom sent inn i prosessen og det ikke er fremskaffet noen forslag på plassering.

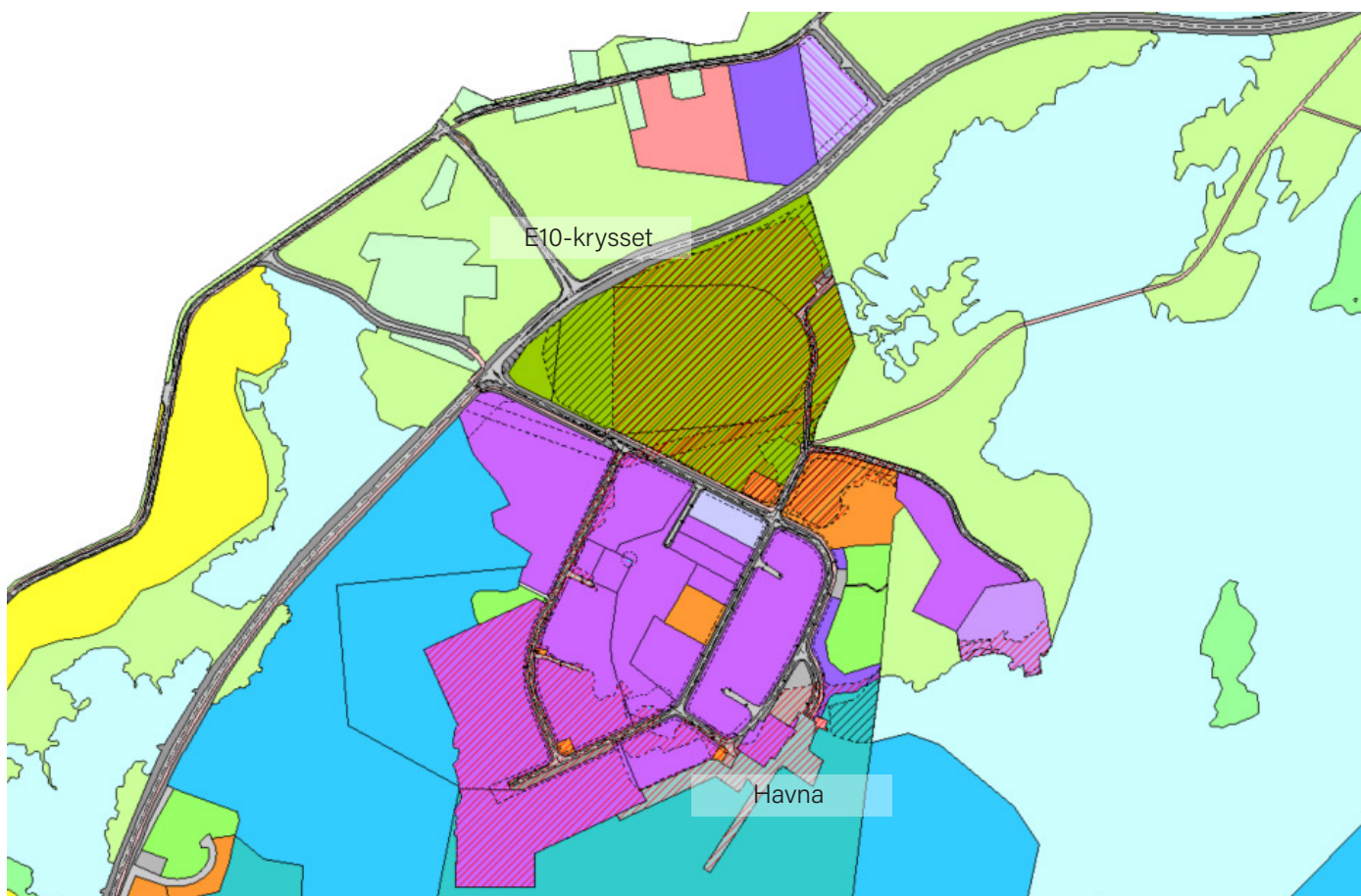
Arealet nærmest krysset mellom veien ut til Storeidøya og fv. 818 er i kommuneplanen lagt ut til næringsvirksomhet og dette videreføres i byplanen med underformålet industri. I tillegg legges det ut ekstra områder på sørsiden av veien som i dag går til STIMs anlegg. Det er viktig å tilrettelegge for nok areal for videre nærings- og industriutvikling på Vestvågøy. Storeidøya er kommunens største industriområde og er en motor for næringsutvikling i hele regionen.

På og rundt Storeidøya er det et rikt fugleliv. For å ivareta hensynene til disse er det nye området til industri lagt slik at man unngår de største konsekvensene for fuglelivet. Området er også avgrenset mot terrengformasjon mellom cruisehavna og STIM-bygget.



Det viktigste grepet som gjøres for området Storeidet/Storeidøya er to ulike forslag til ny forbindelse av områdene til Leknes og Gravdal. På Storeidet vil ny gang-/sykkelveg gå langs "gammelveien". Det er vurdert et alternativ hvor veibanen gjøres til en sykkelprioritert veg. Dette forslaget er basert på en løsning som finnes i andre europeiske land, men er lite brukt i Norge. Denne løsningen vil kunne gjøre "gammelveien" til en hurtigtrase for syklende mellom Leknes og Gravdal, mens gående kan ta ruten langs fjorden. Det er i plankartet lagt inn separat gang-/sykkelveg i tillegg, slik at man ikke stenger for muligheten til å etablere dette langs "gammelveien".

Gang-/sykkelvegen langs fjorden vil knytte flere store arbeidsplasser på Storeidøya tettere til boligområdene på Leknes og Gravdal. Denne løsningen vil også gjøre det tryggere for cruiseturistene som kommer til Storeidøya og vil gå til Leknes/Gravdal. Cruiseturistene vil også få kortere vei til Leknes/Gravdal og kan benytte seg av servicetilbudene som er der. Kystruten vil fungere både som mobilitetsåre, men også som friluftstiltak da den tidvis kommer nært naturen i bl.a. Haldsvågen. Denne nærheten til naturen vil også påvirke det rike fuglelivet i området. Det er derfor viktig å presisere at dette er et forslag til hvordan man kan legge gang-/sykkelveg, og endelig plassering må avklares nærmere for å unngå unødvendig skade på natur og dyreliv.



Gang- og sykkelveg er foreslått langs både "gammelveien" og langs fv. 818, via Storeidøya og videre til Leknes.

KONSEKVENsutREDNING

Planavdelingen har gjort en grundig konsekvensutredning av de innspillene som har kommet inn til planarbeidet. Innspillene som er konsekvensutredet er innspill som enten medfører en arealendring eller hvor det tydelig vil være konsekvenser som må beskrives nærmere. Konsekvensutredningene ligger vedlagt mellomhøringen som et eget dokument. En kort oppsummering og oversikt følger under.

Konsekvens	Liten/ingen	Middels/usikkert	Negativ
Antall	17	21	21

En rask oppsummering av KUene som er gjort viser at de fleste innspillene har middels til stor negativ konsekvens.

KU nr	Konsekvens	Kort fortalt	Konklusjon (JA/NEI/DE LVIS)	Begrunnelse
KU 1		LNF til bolig, utvidelse av Valsetfeltet	NEI	Byen skal utvikle seg mot fjorden
KU 2		Utfylling Fyglesjøen	NEI	Negative konsekvenser
KU 3		Grønnstruktur til bolig, Furubakken	NEI	Man ønsker å anlegge gangveg til flyplassen i samme område
KU 4		Grønnstruktur til bolig, Furubakken	NEI	Store deler av innspillet er allerede lagt ut til boligformål. Utvidelse inn i grønnstruktur tas ikke med. Byen skal utvikles mot fjorden.
KU 5		LNF til bolig Leknessjyen	DELVIS	Innspill er i tråd med utvikling mot fjorden. Noe usikkerhet for ønsket om kaianlegg på Mjåneset.
KU 6		Friluftsmål/flyplass til bolig, Furubakken Leknes	NEI	Negative konsekvenser. Byen skal utvikles mot fjorden.
KU 7		Lekeplass til bolig, Myrtraket Leknes	NEI	Det er ikke ønskelig å omregulere lekeplasser i dette forslaget.
KU 8		Friområde til bolig, Stakkstuberget	DELVIS	Deler av hagen til søker er satt av til friområde. Gjøres om til bolig for "eplehagefortetting".
KU 9		Flytte bussterminal, Leknes	NEI	Mest hensiktsmessig å beholde dagen plassering.
KU 10		Parkeringshus Leknes sentrum	JA	Som bestemmelse for parkeringsformål.
KU 11		Utvide parkering Buksnes kirke	NEI	Må komme med et konkret arealforslag
KU 12		Lokk over E10 mellom Leknes sentrum og skolen	NEI	Vurderes at andre tiltak vil være mer hensiktsmessig

KU 13		G/S-veg langs Sjøveien	JA	Tilrettelegger for trygg ferdsel langs veg
KU 14		G/S-veg langs fv. 818 på Gravdal	JA	Tilrettelegger for trygg ferdsel langs veg. Noen justering er gjort.
KU 15		LNF til bolig, Himmelstein	NEI	Negative konsekvenser. Byen skal utvikles mot fjorden.
KU 16		Justeringer for strandsonen Mjåneset	JA	Justeringer er gjort for å tilpasse dagens situasjon. Fortsatt sikre strandsonen.
KU 17		LNF til bolig Fyglsåsen	NEI	Negative konsekvenser. Byen skal utvikles mot fjorden.
KU 18		LNF + strandsone til bolig langs E10 mellom Leknes og Storeidøya	NEI	Negative konsekvenser. Deler av forslaget kan vurderes ettersom man skal utvikle byen mot fjorden.
KU 19		"Eplehagefortetting" Mjåneset	JA	Antall boenheter bør justeres. I tråd med utviklingsretning.
KU 20		LNF til bolig, Himmelstein	NEI	Negative konsekvenser. Byen skal utvikles mot fjorden.
KU 21		LNF til bolig, Fyglsåsen	NEI	Negative konsekvenser. Byen skal utvikles mot fjorden.
KU 22		G/S-veg langs "gammelveien"	JA	Bedre kobling mellom Leknes og Gravdal
KU 23		LNF til industri/næring Storeidøya	DELVIS	Behov for industri- og næringsareal. Justeres for å avbøte de største negative konsekvensene og formet etter terrengformasjon.
KU 24		Utfylling i sjø på Gravdal	DELVIS	Sentrumsnært. I tråd med utviklingsretning.
KU 25		Større utvikling langs Fv. 818 til sjø mellom Storeidøya og Gravdal	DELVIS	Samme område som KU25 og KU24 tas med. Ellers negative konsekvenser.
KU 26		Utfylling i sjø på Fygle	NEI	I tråd med utviklingsretning., men vil ha negative konsekvenser og vil kreve ytterligere avklaringer om GS-veg før den kan tas med som forslag
KU 27		LNF til bolig Fygle	JA	Få konsekvenser. Videreutvikling av eksisterende boligområder på Fygle
KU 28		Grønnstruktur til bolig, Stakkstuberget	NEI	Byen skal utvikle seg mot fjorden
KU 29		LNF til bolig Breidablikk-Nord	NEI	Se KU 19. Store konsekvenser, ingen direkte henvendelse til fjorden
KU 30		LNF til naust i Klokkarvika	NEI	Store konsekvenser.
KU 31		Bro Mjåneset-Holsmoa	DELVIS	Lagt til rette med grøntareal for plassering av bro. Bro bør ikke reguleres inn i byplanen, da plangrensa går tvers gjennom midten av brystykket.

KU 32		Gågate Lekneskroken	NEI	Krever trafikkanalyse og avklaringer mtp varetansport før forslaget kan innstilles. Vil bli vurdert videre i prosessen, og vil i utgangspunktet være et positivt tiltak for området.
KU 33		Flytte fv. 815 bort fra skoleområdet	NEI	Negative konsekvenser.
KU 34		Park i Leirelvosen, Gravdal	NEI	Utvikling mot fjorden betyr også at man bør trekke fjorden inn i byen hvor mulig. Det foreslås derfor å ikke fylle igjen Leirelvosen
KU 35		Park Essotomta	DELVIS	Dette innspillet er noe redusert, slik at det blir rom til å etablere bygningsmasse på tomte. Endret fra park til torg. Bygningsmasse vil tilføre torget og sentrum mer aktivitet og samtidig være skjermede mot vind.
KU 36		Friluftsområde Borrivatnet	DELVIS	Borrivatnet forblir grøntområde hvor friluftslivstiltak kan gjennomføres. Reguleres ikke inn egen sti eller badestrand.
KU 37		LNF til bolig Dønnvold	NEI	Negative konsekvenser. Byen skal utvikles mot fjorden.
KU 38		LNF til bolig Dønnvold	NEI	Negative konsekvenser. Byen skal utvikles mot fjorden.
KU 39		LNF til bolig Torvhaugen	NEI	Negative konsekvenser. Byen skal utvikles mot fjorden.
KU 40		Myr/markagrense Leknes og Gravdal	JA	Innarbeidet i form av avsatte LNF-formål. Byen skal utvikles mot fjorden.
KU 41		Hotell på 4. armen	NEI	Ikke tatt inn på dette stadiet grunnet usikkerheter til grunnforhold. Vurderes videre i prosessen.
KU 42		Sentrumsdefinisjon Gravdal	JA	Noen justeringer er gjort. Byen skal fortettes i sentrumsområdene.
KU 43		Boligutvikling Finnboholman	NEI	I tråd med utviklingsretning. Avventer egen reguleringsplan før den omreguleres i byplan.
KU 44		Sti langs Haldsvågen - Storgata Rønsvold	JA	Friluftstiltak som tilrettelegger for opplevelse av natur- og dyreliv. Er ikke regulert inn som egen gangveg, men det kan tillates stibygging. LNF-formålet i området er utvidet.
KU 45		Torg mellom Skullbrugården og NB	JA	Et torg i området vil være godt skjermet for vind. Kan ses i sammenheng med serveringstilbud i nærheten. Bidrar til flere møteplasser i sentrum.

KU 46		Park på gamle VGS-brakketomta	NEI	Det vurderes at området vil være mer egnet til bebyggelse enn park.
KU 47		Industri til bolig i Industriveien, Gravdal	NEI	Det er i utgangspunktet ønsket å transformere ubebygde industriarealer som ligger mellom boligfelt til bolig. Derimot er ikke dette innspillet tatt med til mellomhøringen fordi man ønsker å se på mulighetene for å inkludere flere arealer langs industriveien for transformasjon.
KU 48		Campingplass mellom Lofthallen og Borrvatnet	NEI	Vurderes til å ha noen negative konsekvenser for både trafikk, friluftsliv og naturmangfold.
KU 49		Masseuttak i sjø til industri, Storeidøya	NEI	Noe utvidelse kan vurderes, men må ses sammen med det totale behovet for industriareal.
KU 50		Bolig til LNF - Rønsvold, Halsvågen.	DELVIS	De sørligste delene av boligområdet er tatt ut. Resterende er beholdt fra KPA som gul, da området ligger nært eksisterende infrastruktur og Leknes sentrum.
KU 51		LNF til bolig, Rønsvold	NEI	Ikke i tråd med utviklingsretning
KU 52		Kyststi / GS-veg Gravdal-Leknes	JA	Tegnet inn foreslått trase, men noe justeringer må gjøres. Mye dyreliv i området som må hensynstas og videre avklaringer må til. Knytter Gravdal, Storeidøya og Leknes sammen.
KU 53		LNF til bolig - Leknessjyen	JA	Noen negative konsekvenser for dyrka mark. Et hovedelement i å utvikle byen mot fjorden.
KU 54		Boligfortetting - Leknessjyen	JA	En forlengelse av KU 54.
KU 55		Torg v/ Titanic på Gravdal	JA	Viktig møtepunkt på Gravdal
KU 56		Miljøgate fv. 818 Gravdal	DELVIS	Viktig for å sikre trygg trafikk og et attraktivt sentrum.
KU 57		Transformasjon industri til bolig på Mjåneset	NEI	Ikke tatt inn på dette stadiet grunnet usikkerheter til erstatningsareal. Vurderes videre i prosessen.
KU 58		Flere tema, Mjåneset	NEI	Man ønsker ikke fritidsbebyggelse i boligområder. Man ønsker ikke å fjerne muligheten helt for å bygge tettere på Mjåneset.



Vestvågøy kommune
– Stolt lofoting!

Takk for at du har tatt deg tid til å lese gjennom beskrivelsen av mellomhøringen. Vi håper du har flere gode innspill for utviklingen av regionsenteret vårt!

Innspill kan sendes til
E-post: Postmottak@vestvagoy.kommune.no
Brev: Postboks 203, 8376 Leknes

Merk innsending med saksnr. 20/1209.

