

Beregnet til
Vestvågøy kommune

Dokument type
Planbeskrivelse

Dato
2016-11-10

PLANBESKRIVELSEN **BUKSNES SKOLE**

Revisjon	10.11.2016
Dato	18.05.2016
Utført av	Milan Dunderović
Kontrollert av	Jenny Mikalsen
Godkjent av	Jenny Mikalsen
Beskrivelse	Planbeskrivelse

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	SAMMENDRAG	3
2.	BAKGRUNN	3
2.1	Hensikten med planen	3
2.2	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	3
2.3	Tidligere vedtak i saken	4
2.4	Utbyggingsavtaler	4
2.5	Krav om konsekvensutredning	4
3.	PLANPROSESSEN	5
3.1	Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. planprogram	5
4.	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER (MED VEKT PÅ AVVIK FRA OVERORDNET PLAN)	5
4.1	Overordnede planer	5
4.2	Gjeldende reguleringsplaner	6
5.	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	8
5.1	Beliggenhet og størrelse på planområdet	8
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	8
5.3	Stedets karakter	8
5.4	Struktur og estetikk/ byform	9
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	9
5.6	Naturverdier	9
5.7	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	9
5.8	Landbruk	9
5.9	Trafikkforhold	9
5.9.1	Kjøreatkomst	10
5.9.2	Trafikkmengde	10
5.9.3	Ulykkessituasjon	10
5.9.4	Trafikksikkerhet for myke trafikanter	11
5.9.5	Kollektivtilbud	13
5.9.6	Barns interesser	14
5.9.7	Sosial infrastruktur	14
5.9.8	Universell tilgjengelighet	14
5.9.9	Teknisk infrastruktur	14
5.9.10	Grunnforhold	14
5.9.11	Støyforhold	14
6.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	15
6.1	Planlagt arealbruk	15
6.2	Reguleringsformål	15
6.3	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	15
6.4	Parkering	16
6.5	Kjøreatkomst	16
6.6	Utforming av veger	16
6.7	Tilgjengelighet for gående og syklende	16
6.8	Kollektivtilbud	16
6.9	Kulturminner	17
6.10	Sosial infrastruktur	17
6.11	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	17
6.12	Plan for avfallshenting/ søppelsug	17
6.13	Støy	17
7.	VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	18
8.	INNKOMNE INNSPILL	18
8.1	Merknader	18
9.	AVSLUTTENDE KOMMENTAR	18

1. SAMMENDRAG

Detaljregulering Buksnes skole har som mål å utbedre dagens situasjon for gående og syklende, samt tilrettelegge for trafikksituasjon ved av- og påstigning rundt Buksnes skole. Den eksisterende trafikksituasjon ansees som farlig på grunn av kryssing av Gravdalsgata og Buksnesveien ved umarkerte steder, og av- og påstigning i Kirkeveien, Gravdalsgata og Buksnesveien. Hovedgrunn for kryssing av veiene ved umarkerte steder er at det ikke er regulerte gangfelt over Buksnesveien. Naturlig nok velger skolebarn å gå den korteste vei til skolen i stedet for lang omvei langs Gravdalsgata. Nåværende tiltak med undergang nørdest for skolen er ikke nok. Det bør etableres et gangfelt sørøst for skolen. Flere snarveier indikerer at antall barn som krysser veiene er ganske høy.

Levering av barn til skolen før skolestart er et økende problem. Leveringen foregår i forbindelse med jobbkjøring. Skolebarn blir levert i Kirkeveien, Gravdalsgata og Buksnesveien. Regulering av trafikkareal for av- og påstigning, samt avvikling av dagens arealbruk vil bidra til sikrere trafikkbilde.

2. BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Vestvågøy kommune vil forbedre forholdene knyttet til transport av skolebarn. Dagens forhold er mindre tilfredsstillende og fører til farlige situasjoner i forbindelse med levering av barn og kryssing av fylkesveien i morgentimene. Det er også konflikt mellom private bilister og offentlig transport. I flere tilfeller bruker private bilister areal som er tiltenkt til offentlig transport.

Barn som bor sørøst for skolen krysser fylkesveien på steder som ikke er markert. Dagens situasjon kan føre til alvorlige ulykker. Planforslaget vil forbedre situasjon for gående, syklende, bilister og offentlig transport ved å regulere kryssing av fylkesveien og holdeplass for avlastning av skolebarn.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller:

Vestvågøy kommune
Storgata 37, postboks 203, 8376 Leknes
Tlf: 760 56000
Telefaks: 760 56001

Plankonsulent:

Rambøll Norge AS
Grønnegata 64, postboks 117, 9252 Tromsø
Tlf.: 9866 3381
E-post: milan.dunderovic@ramboll.no

Eierforhold:

Eiendommene eies av både offentlige og private aktører. Eiendommene vil bli listet opp i tilfeldig rekkefølge:

Gnr./Bnr.: 16/1, 16/1/7, 16/1/12, 16/1/15, 16/1/76, 16/1/77, 16/1/105, 16/1/120, 16/1/150, 16/1/278, 16/251, 16/ 291, 16/295, 16/345.



Oversikt over eiendommer.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Saken har ikke vært til behandling.

2.4 Utbyggingsavtaler

Ingen. Dette vil bli gjort internt i Vestvågøy kommune.

2.5 Krav om konsekvensutredning

Planen er vurdert etter Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven (KU) jf. §1, 5. ledd.

Forslagsstiller har vurdert og konkludert at planen ikke faller under forskriftens saklige virkeområde.

Planen er vurdert etter forskriftens §2 punkt d,e,f. og §3 punkt b og c.

De gjeldende formålene videreføres. Trafikkareal vil omdefineres. Selve endringen innenfor trafikkformål vil ikke bidra til økning av trafikk, men vil bidra til sikrere trafikkavvikling for myke trafikanter.

3. PLANPROSESSEN

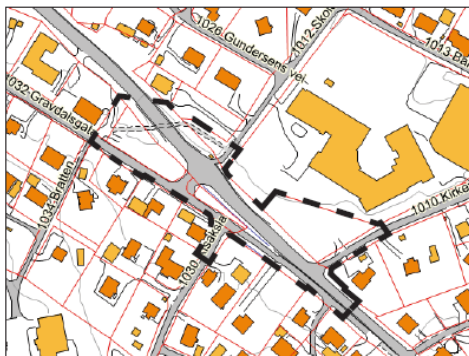
3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. planprogram

Oppstart av planen ble kunngjort på nettsidene til Vestvågøy kommune og Lofotposten i henhold til § 12-8 i Plan- og bygningsloven. Kunngjøringen fant sted 08. oktober 2014, med merknadsfrist 1. desember samme året.

I løpet av planprosessen har det vært flere videomøter med Statens vegvesen. Vestvågøy kommune har hatt en lang prosess med SVV i forkant av og i løpet av reguleringsprosessen. Planforslaget er resultat av dialog med Statens vegvesen.

OPPSTART AV PLANARBEID

I medhold av PBLs § 12-9 varsles med dette oppstart av reguleringsplanarbeid for **BUKSNES SKOLE** i Vestvågøy kommune. På oppdrag fra Vestvågøy kommune skal Rambøll utarbeide detaljregulering for området rundt Buksnes skole.



Planforslagets intensjon er å utbedre dagens situasjon for gående og syklende, samt trafikksituasjon ved av- og påstigning rundt Buksnes skole. Det skal vurderes løsning for veikryss Buksnesveien - Kirkeveien og kryssing av Buksnesveien.

Hovedformål i planen er samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Merknader for planarbeidet kan sendes til:
Rambøll, Postboks 117, 9252 Tromsø
Eller elektronisk til: firmapost.tromso@ramboll.no
For nærmere informasjon kan spørsmål rettes til
Rambøll, mobil 98663381.

RAMBOLL

Frist for merknader er 01. desember 2014.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER (MED VEKT PÅ AVVIK FRA OVERORDNET PLAN)

4.1 Overordnede planer

Kommuneplanens arealdel «Arealplan Vestvågøy» er vedtatt i 2008, planid.: 200807 aktuelle planområdet er det trafikk formål mellom offentlig og bolig formål. Deler av dagens boligområde er satt av til erverv. Bestemmelser til planen er revidert i 2011 og korrigert i 2013, sak KS 076/11. Revideringen omfatter punkt 2.1.

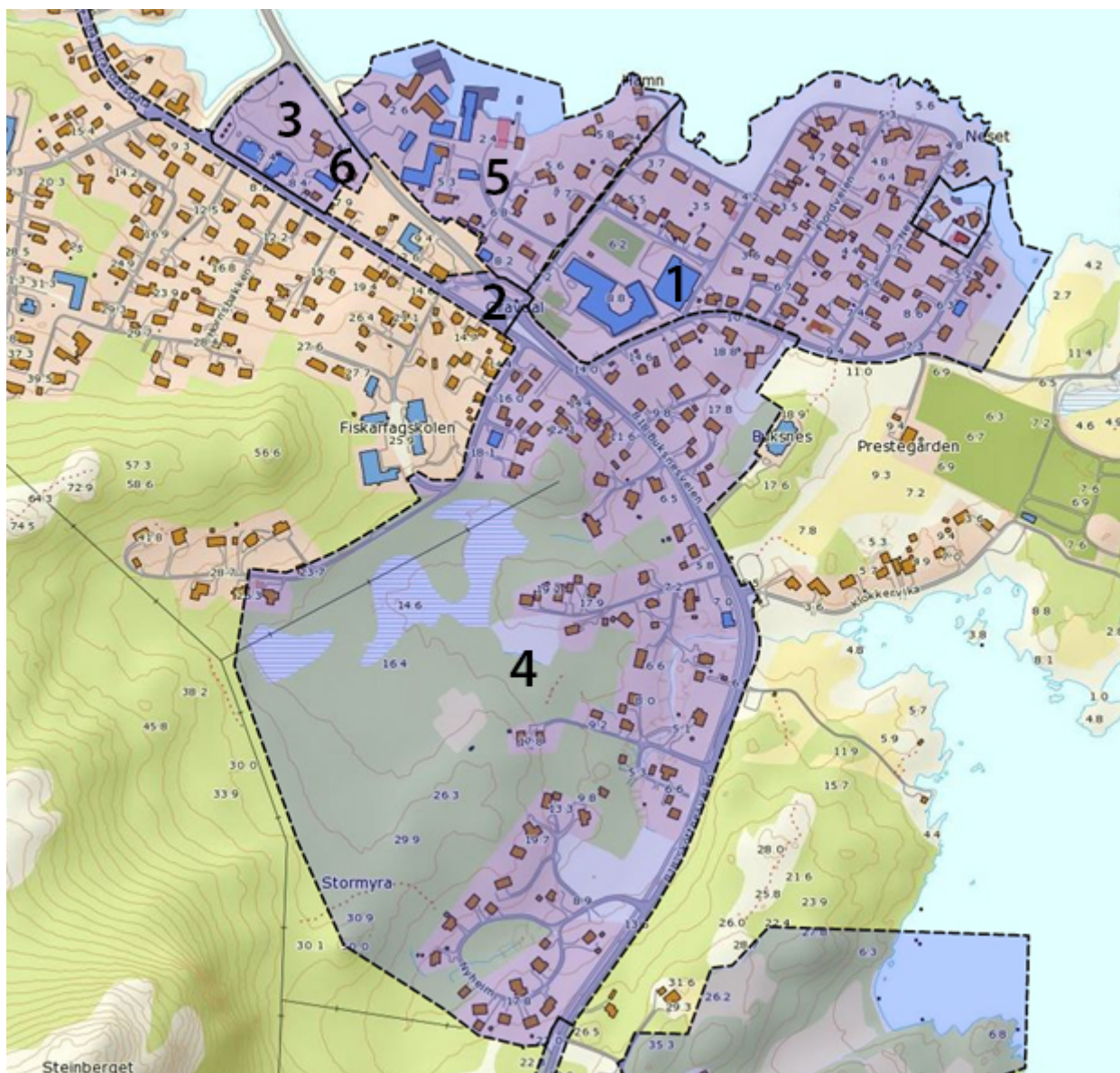
Området som er satt av til erverv, på kart markert som F31, har i bestemmelsene SBF31 følgende ordlyd: «Innenfor det avmerkede området er det tillatt med inntil 4 enheter. Avgrensningen av området mot sør går nord for Nonshaugen.»

Planen for avvikling av trafikk ved Buksnes skole er ikke i konflikt med kommuneplanens arealdel. Deler av arealet er satt til formål trafikk eller offentlig areal. Tiltakene som foreslås i denne planen er at avviklingen skal foregå på areal som er avsatt til trafikk. Planen regulerer ikke noen nye boligbygg, og må derfor ikke vurderes i forhold til erverv jf. bestemmelsen for området SBF31.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planene er listet opp i kronologisk rekkefølge.

- Reguleringsplan Gravdal I Nettet endring 1977, planid.: 197701, vedtatt i 1977. (PBL av 1965)
- Reguleringsplan Gravdal fortau, planid.:199102, vedtatt i 1991. (PBL av 1985)
- Reguleringsplan Gravdalstorget, planid.: 199303, vedtatt i 1993 (PBL av 1985)
- Reguleringsplan Klockajorda planid.: 200405, vedtatt i 2004. (PBL av 1985)
- Reguleringsplan Gravdal sikkerhetssenter, planid.: 201212, vedtatt 2012 (PBL av 2008)
- Reguleringsplan Gravdal Torg, planid.: 201302, vedtatt 2014 (PBL av 2008)



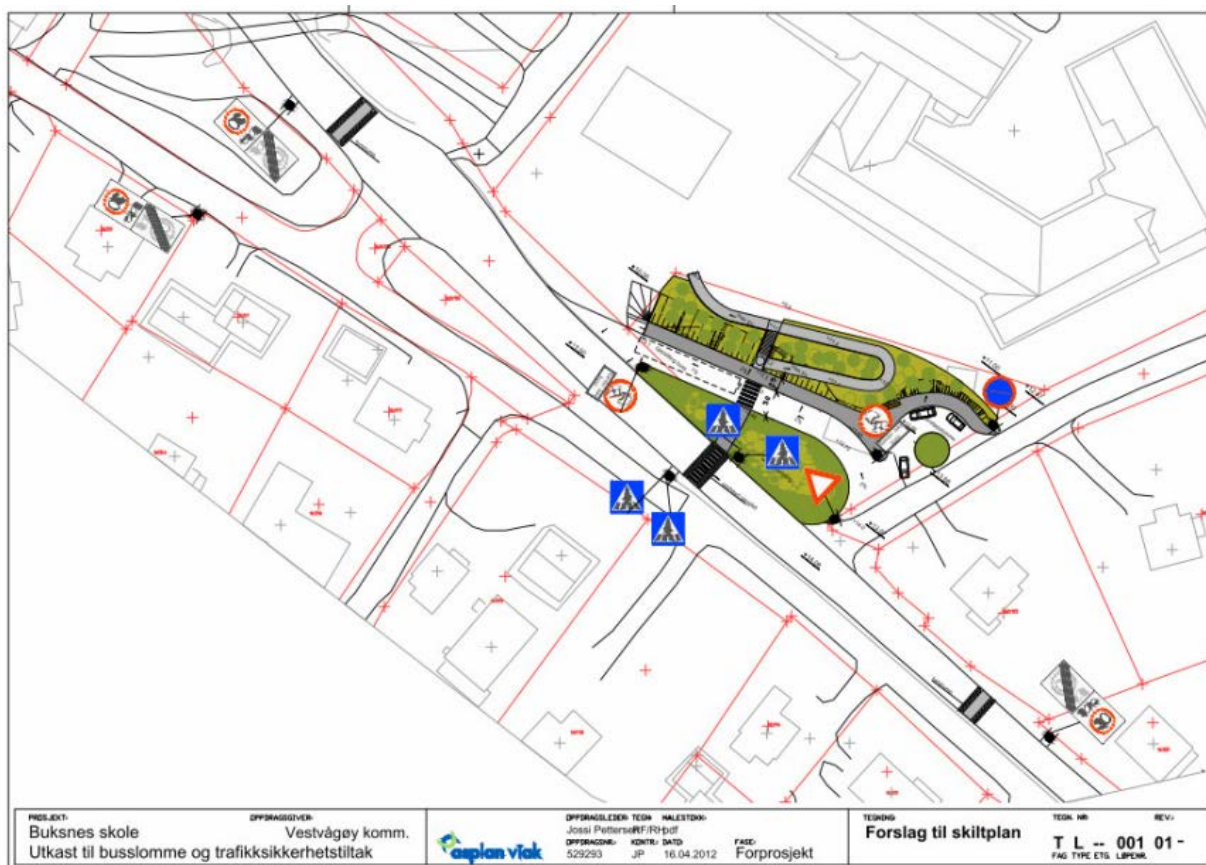
Reguleringsplanene i området: 1. Gravdal I Neset, 2. Gravdal fortau, 3. Gravdalstorget, 4. Klokkajorda, 5. Gravdal sikkerhetssenter, 6. Gravdal Torg.

Reguleringsplan for Gravdal fortau, planid.:199102, som regulerer trafikkareal vil videreføres i denne planen. Det vil gjøres tiltak som er i samsvar med krav til utforming av samferdselsareal.



Utsnitt av reguleringsplan Gravdal fortau.

Vestvågøy kommune har vedtatt «Kommunedelplan for trafiksikkerhet 2007 – 2014, Handlingsplan 2012-2015». Vedtatt i kommunestyret den 11.09.12 i Ksak 072/12. Planen laget prioritering av tiltak som bør gjennomføres i kommunen. Et av områdene i planen er Buksnes skole. Det ble laget utkast til busslomme og trafiksikkerhetstiltak. Som en ledd i gjennomføringen krever SVV at tiltaket reguleres gjennom en plan. Det gjøres med dette reguleringsplanforslaget. Planforslaget er noe endret i prosessen grunnet dialog mellom Vestvågøy kommune og SVV.



Utkast til busslomme og trafikksikkerhetstiltak, laget av AsplanViak i 2012.

5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet og størrelse på planområdet

Planområdet i Gravdal. Planen omfatter Buksnesveien (E10) som er forbindelse sammen Leknes og Gravdal og videre mot Skotnes og Ballstad. Planens tyngdepunkt er veikryss mellom Buksnesveien – Gravdalsgata – Skoleveien. Også kryss mellom Buksnesveien og Kirkeveien er viktig i denne planen. Planen omfatter hovedsakelig trafikkareal og deler av ubebygde tilstøtende vei-areal.

Området preges av offentlig formål – barneskole, nærhet til Buksnes kirke og Fiskarfagskolen, samt mange små private eiendommer med bolighus.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Den totale arealstørrelse for planen er 11 daa. Av det er trafikkformål på 9 daa.

Forholdet mellom den totale arealstørrelsen og trafikkformål tilsier at hovedformål i planen er forbeholdt samferdsel.

Det tilstøtende areal er i hovedsak private eiendommer – eneboliger.

Buksnes skole har deler av sitt uteområde langs fylkesveien. Det er en del aktivitet i dette området med lekeapparater og en mindre grusbane.

Delen av skolearealet inntil Kirkevegen brukes i dag som snuplass for biler. Dagens bruk er ikke ønskelig å videreføre på grunn av farlige situasjoner som oppstår ved levering av barn.

5.3 Stedets karakter

Planområdet har en veiforbindelse med fylkesvei som strekker seg gjennom området. Veien deler området i to, og danner en barriere. Det er offentlige bygg og private bolighus på begge siden av

fylkesveien. Sikreste forbindelse mellom de to områdene er undergang som ligger vest for skolen. Undergangen er bygd på 90-tallet. Den er dårlig belyst og trenger oppgradering.

Området er urbanisert og defineres som tettsted. Det er verken jordbruks- eller skogsareal innenfor eller inntil planområdet.

5.4 Struktur og estetikk / byform

Topografi og landskapsform er forholdsvis flatt. Planen omfatter ikke bebyggelse og regulerer ingen ny bebyggelse. Uteareal til Buksnes skole som er innenfor planområdet.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen kulturminner i planområdet. Det er tre nærliggende bolighus som er SEFRAK-registrert: Gundersensvei 1, Gravdalsgata 21 og Marthabakken 4. Buksnes kirke er en fredet bygning. Alle de nevnte bygningene ligger utenfor planområdet.

5.6 Naturverdier

Det er ingen registrert naturverdi i planområdet.

5.7 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder

Det er et større uteområdet knyttet til barneskolen som omfattes av planen. Planen vil i noen grad endre dagens bruk. Uterommet vil fortsatt ha samme funksjon, men vil i større grad brukes av gående og syklende som krysser fylkesveien. Planforslaget legger opp til en gangfelt ved kryss Buksnes- og Kirkeveien.

5.8 Landbruk

Det er ingen landbruksareal registrert i planområdet.

5.9 Trafikkforhold

Det er fire veier som er direkte berørt av planforslaget – Buksnesveien (FV818), Gravdalsgata, Skoleveien og Kirkeveien.

Buksnesveien er hovedvei gjennom området. Buksnesveien er europavei (E10) fra retning Leknes frem til Storied. Videre mot Gravdalen er Buksnesveien en fylkesvei (FV818). Veien forbinder Gravdal og med Skotnes og Ballstad.

Gravdalsgata er boliggate for småhus bebyggelse og noen få offentlige bygg. Gata strekker seg parallelt med Buksnesveien. Den strekker seg fra Sundveien, i retning Leknes, og avsluttes på Gravdal, nærmest som en blindgate. Det er flere mindre boligveier som er knyttet til Gravdalsgata. De veiene er enten ring- eller blindveier. Eiendommene, meste parten bolighus har direkte adkomst fra Gravdalsgata.



Gang og sykkelvei under fylkesveien.

5.9.1 Kjøreatkomst

Gravdalsgata er en boligvei med adkomst til private hus. Gata har den funksjon som samlegate og avlaster hovedveien i området. Gravdalsgata, innenfor planområdet, er en blindgate og antall ÅDT er lav i planområdet.

Buksnesveien har ingen adkomster, kun veikryss med Kirkeveien og Gravdalsgata.

5.9.2 Trafikkmengde

I følge data til Vestvågøy kommune har Buksnesveien ÅDT på 3.000 biler. Det er stor sannsynlighet for at dette tallet er riktig, dersom en sammenlikner trafikkdata fra SVV for E10 ved Storeidet mellom Leknes og veien mot Å. FV 185 er en sidevei som strekker seg litt over 6 kilometer i retning Ballstad. Det er hovedsakelig småhusbebyggelse og fiskeindustri som ferdes på den 6 km lange strekkingen.

5.9.3 Ulykessituasjon

Strekningen langs Buksnesveien er utsatt for ulykker med både alvorlig og lettere skader. Flere av ulykkene inkluderer fotgjenger som krysset kjørebane. Fare for ulykke er økende på grunn av at fotgjengere, særlig skolebarn ved skolestart krysser fylkesveien ved steder som ikke er regulert til slik formål.

I tillegg er det rapportert inn til Buksnes skole, Vestvågøy kommune og Nordland fylkestrafikk om konflikt mellom offentlig transport og private bilister ved levering av barn til skolen. Konflikten oppstår når bilister bruker busstopp som lomme for avstigning. Dessverre er noen av de innrapporterte situasjonen er så alvorlige at fare for ulykke øker betraktelig.

Busstopp ved Buksnes skole brukes som avlastningsplass for private bilister. Trafikkobservasjon som ble gjennomført den 16.11.2014 registrerer 14 biler som stopper på busstoppen ved fylkesveien. Bilister bruker også busstopp i Gravdalsgata til å slippe av skolebarn. Det ble registrert 5 biler som gjorde det den 16.11.2014. Areal som ikke er tilrettelagt og regulert til slik bruk er ofte smalere og mindre enn det er behov for. Det kan føre til uhell og uoversiktlige situasjoner.



Ulykkesdata til SVV. Det er 21 registrerte trafikkuulykker i radius på ca. 1 km fra Buksnes skole. Ulykker er i tidsperioden fra 1980 til 2015.

5.9.4 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Mellom Gravdalsgata og Skolegata er det en undergang som går under Buksnesveien. Undergangen ble regulert i 1991 og realisert i perioden etter. Det er den sikreste måte å komme seg fra den ene til den andre siden av fylkesveien på. Undergangen bærer preg av tiden som har gått siden da den ble bygd og har noe svak belysning i forhold til dagens tekniske muligheter. Et av forbedringstiltak kan være å oppgradere undergangen med bedre belysning, lyse vegger og tak eller kunst på veggene i stedet for tilfeldige grafitt.

På tre år har 11 biler krasjet ved busstoppet til Saga (8)

Av OLA SOLVANG

06. november 2013, kl. 22:43

Sjekk farens skremmende kart. I dag smalt det igjen.

DEL Ambulansesjåfer Jan Netzie (43) ble livredd da han systematiserte alle trafikkuulykkene ved datterens skolevei.

Kartet kan skremme vannet av noen. Bare siden 2010 har det skjedd 11 ulykker ved krysset der 8 år gamle Saga må stå og vente på skolebussen. Fartsgrensa på veistrekningen ved Offersøya i Lofoten er 80 kilometer i timen i alle retninger.

- Jeg visste jo at det hadde vært en del ulykker. Jeg har selv rykket ut til flere av dem, både som ambulansesjåfer og privatperson, sier Netzie.



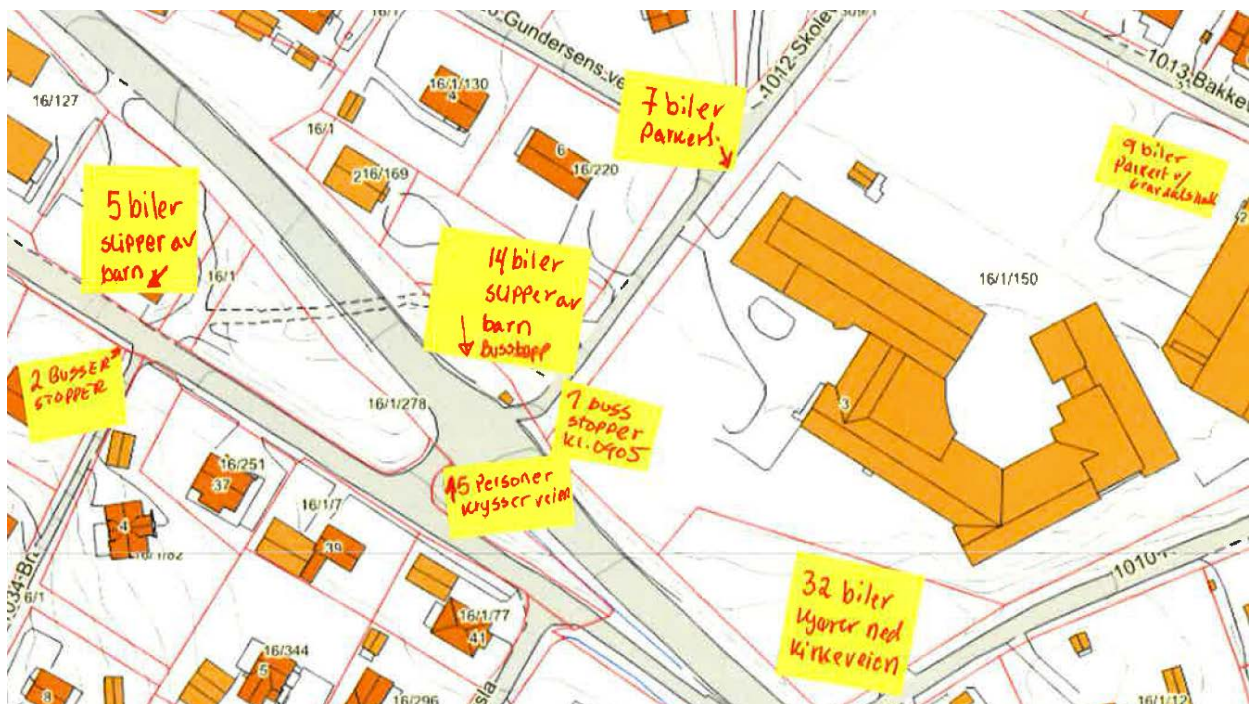
SKREMMENDE FUNN: Siden 2011 har det skjedd 11 ulykker i umiddelbar nærhet til busstoppet der Saga (8) venter på bussen hver dag. Til slutt satte pappa Jan Netzie seg ned og laget dette kartet. (Foto: Jan Netzie)

Avisartikkel av 6. november 2013 i Lofotposten. Datteren Saga (8) går i 3 klasse på Buksnes skole, 7 kilometer unna. Gravdal kommune* og fylkeskommunen mener hun skal stå midt i det farlige krysset og vente på skolebussen.



Undergangen med dårlig belysning er mørk og lite trivelig.

Skolebarn krysser fylkesveien daglig og utsetter seg for farlige situasjoner. Flere synlige snarveier som krysser Buksnesvegen i området rundt skolen vitner om dette. Fylkesveien har fartsgrense på 50 km/t. Høy fart og ingen gangfelt skaper farlige situasjoner med svært alvorlig utfall. Planen foreslår regulering av opphøyd gangfelt over fylkesveien.



Registrering gjennomført 19.11.2014, kl. 08:30 – 09:05 ved Buksnes skole.

I løpet av høst 2016 er det samlet ny data for å kartlegge hvor elever kommer fra.

Elever som kommer fra Tussan:	7 stk
Elever som kommer fra Sund:	2 stk
Elever som kommer fra Skottnes:	1 stk
Elever som kommer fra Haug:	3 stk
Elever som kommer fra Gjerstad:	2 stk

I radius på noen få hundre meter fra Buksnes skole er det registrerte flere ulykkene som inkluderer fotgjenger som krysset kjørebane. Registrering som ble gjort i forbindelse med start av skoledag 19.11.2014, kl. 08:30 – 09:05 viser ganske høy antall personer, 45, som krysser fylkesveien på områder som ikke er merket som gangfelt.



Snarvei som skolebarn bruker til daglig er markert med hvit ring.



Skolebarn krysser fylkesveien fra Gravdalsgata til skoleområdet. Fartsgrense på fylkesveien er 50 km / t. Planen foreslår en opphøyd gangfelt i dette området. Farten bør senkes ved til 30 km / t.

5.9.5 Kollektivtilbud

Ansvar for lokal kollektivtransport er delt mellom stat, fylkeskommune og kommune. Staten har det overordnede ansvaret for den samlede transportpolitikken, og skal utvikle og fastsette rammevilkårene for kollektivtransporten.

Kollektivtransporten bruker busstoppen ved Buksnesvegen 14 ganger daglig i arbeidsuka og 10 ganger i helgen. I løpet av arbeidsdag er det fire ganger før kl. 09:00 (data for 2015).

Det er egen skolebuss som har stoppested i Gravdalsgata og 12 barn som benytter seg av tilbudet. I følge skolen er det sammenblanding av busstilbudet og private bilister på et lite areal som er den største utfordringen for trafiksikkerheten.

5.9.6 Barns interesser

Reguleringsplanen ble utløst som behov for å sikre barnas atferd i trafikk. Planene vil tilpasse trafikkarealet for barnas behov enn det har vært tidligere. I dag krysser barn fylkesvegen på plasser som ikke er markert eller skiltet. Barn krysser vei der det er naturlig for deres bevegelsesmønster – krysset Buksnesveien-Kirkeveien.

5.9.7 Sosial infrastruktur

Planen endrer ikke på struktur i området. Reguleringen forbedrer de eksisterende formålene, først og fremst trafikk areal.

5.9.8 Universell tilgjengelighet

Landskapet er flatt. Undergang under fylkesvegen er bygd på 1990-tallet. Datidens krav er ikke i samsvar med dagens krav til universell utforming. Nedstigning til undergangen kan virke noe bratt. Belysningen er dårlig og er ikke i samsvar med dagens krav.

5.9.9 Teknisk infrastruktur

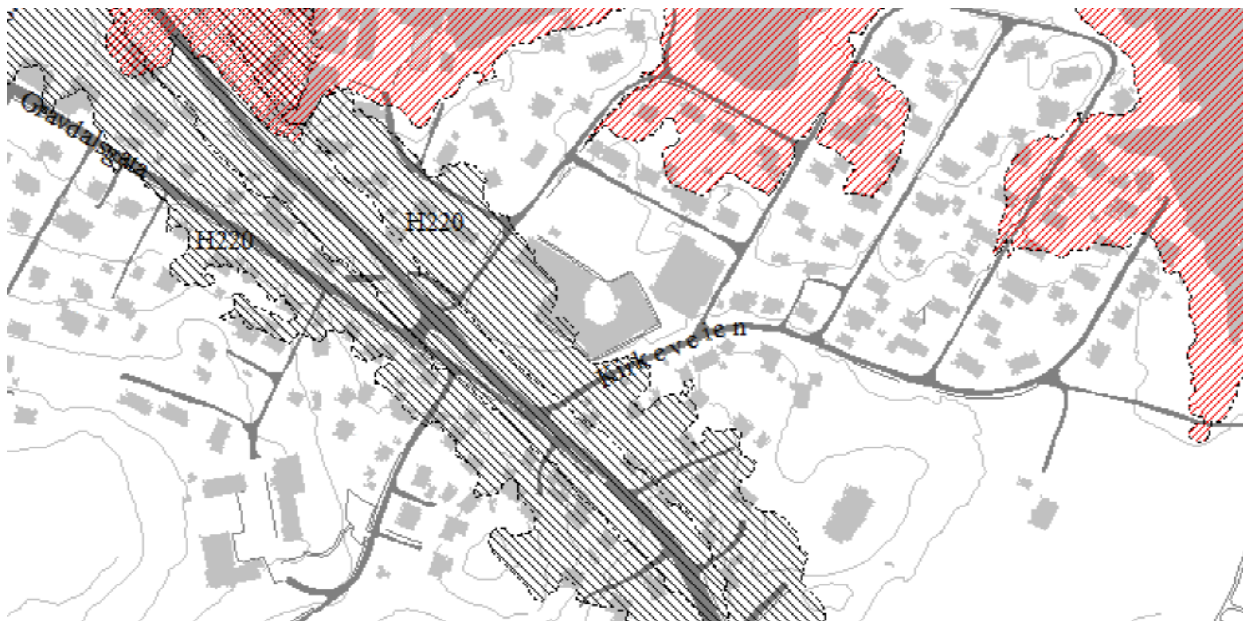
Eksisterende forhold er gode innenfor planområdet. Planen omfatter i hovedsak trafikkareal. Kapasitet til strøm og vann er god.

5.9.10 Grunnforhold

Det er ikke behov for å undersøke grunnforhold. Planen regulerer et eksisterende formål i godt utbygd området med bolighus og offentlige bygg. Kommunedelplan areal for Leknes- planid. 2012 01, kommunedelplan areal for Gravdal – planid. 2012 02 i Vestvågøy kommune, dato 11.8.2014. Temakart «Ras- og skredfare, Havnivåstigning og stormflo, Høyspenningsanlegg, Veistøy» viser forhold i planområdet. Det er ingen indikasjon på at det må tas hensyn til grunnforhold.

5.9.11 Støyforhold

For å avdekke støy i planområdet vises til karleggingen som er gjort i forbindelse med kommunedelplan areal for Leknes- planid. 2012 01, kommunedelplan areal for Gravdal – planid. 2012 02 i Vestvågøy kommune, dato 11.8.2014. Temakart «Ras- og skredfare, Havnivåstigning og stormflo, Høyspenningsanlegg, Veistøy» viser forhold i planområdet. Veistøy i området er markert som gul støysone (H220). For de mest støyutsatte områder, rød støysone, er det nødvendig med tiltak. I denne plan er det ingen rød støysone, slik at nye tiltak ikke er nødvendig. I kontakt med Vestvågøy kommune har ikke kommet frem noen negative bemerkninger angående trafikkstøy.



Temakart «Ras- og skredfare, Havnivåstigning og stormflo, Høyspenningsanlegg, Veistøy».

6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 Planlagt arealbruk

Planforslaget regulerer trafikkareal. Total størrelse på planområde er 11 daa. Kun en mindre del er regulert til bebyggelse og anlegg (undervisning) 2 daa.

6.2 Reguleringsformål

Det er to hovedgrupper av formål:

- bebyggelse og anlegg
- samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Bebyggelse og anlegg gjelder området som hører til Buksnes skole. Planen regulerer kun skolens uteområde som grenser direkte til trafikkarealet.

I samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur inngår flere formål – veg, fortau, gang/sykkelveg; kollektivholdeplass, parkeringsplasser, gangfelt og annen veggrunn – teknisk og grøntareal. Planforslaget regulerer også den eksisterende undergang med tunnel under Buksnesveien.

6.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Formål med planen er å regulere følgende tiltak:

- parkering i tilknytting til skolen med adkomst fra Kirkeveien
- Kantstopp for buss i Gravdalsgata.
- Fortau, gang- og sykkelvei samt trygg kryssing for gående og syklende på begge sidene av Buksnesveien.

Formålene er omtalt i hver sitt punkt nedenfor.

Nåværende situasjon krever regulering av forhold knyttet til levering av barn til skolen. Planforslaget medfører endringer i dagens situasjon og vil redusere trafikkfarlige situasjoner.

Kollektivholdeplass langs Buksnesveien er ikke videreført. Hovedgrunn til det er farlige situasjoner som oppstår i morgentimene hvor private bilister bruker bussholdeplass som avstigningsareal for skoleelever. Kollektivtransporten vil få kantstopp i Gravdalsgata. Av- og påstigningsareal for private bilister utformes med en bredde på 6 meter. En slik løsning er valgt for å gi mulighet for avvikling av trafikk i begge retninger. Av og påstigningsareal skal utformes etter håndboka til Statens vegvesen.

All utforming av fortau og gang- og sykkelvei er i henhold til krav om universell utforming. Unntaket er den eksisterende kulvert som ikke er i henhold til krav om universell utforming. Gangfelt over Buksnesveien kompenserer for denne mangelen.

6.4 Parkering

Reguleringsplanen har eget formål for parkering, som er offentlig og knyttet til langtidsparkering og skolens behov. Deler av skolens uteområdet som i dag brukes som ulovlig snuplass vil reguleres til parkering. Lokalisering er i periferi av skolens område og i nærheten krysset Buksnesveien – Kirkeveien. Det totale antall parkeringsplasser er 17. I prinsippet vil ikke skolens område bli mindre enn i dag. Derimot vil trafikkavviklingen være mer sikker og foregå i ordnete form.

6.5 Kjøreatkomst

Eiendommene knyttet til planområdet vil beholde den eksisterende situasjonen. I noen tilfeller hvor adkomst er via gang- og sykkelvei må det utarbeides egen skiltplan. Dette kravet gjentas i planbestemmelsene.

6.6 Utforming av veger

Landskapet i planområdet er flatt og gir ikke vanskeligheter i forhold til stigningsforhold. Dagens veistruktur videreføres i planforslaget. Krysset Buksnesveien-Kirkeveien strammes på iht. normer til SVV. Hovedendringer i veistruktur kommer i form av fortau og gangfelt over Buksnesveien – omtalt under neste punkt.

6.7 Tilgjengelighet for gående og syklende

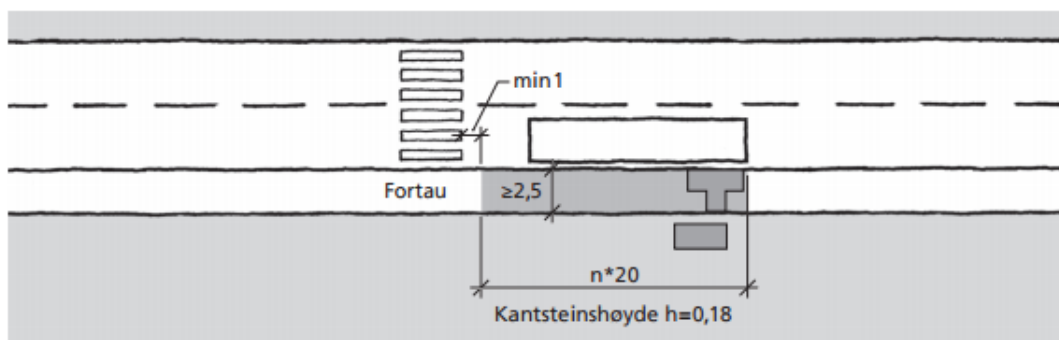
Hovedmålet med planen er å tilrettelegge for sikker trafikkavvikling med hensyn til gående og syklende. Planen tilrettelegger for gang- og sykkelvei i Gravdalsgata og fortau langs Buksnesveien. Et nytt gangfelt over Buksnesveien er en av de viktigste endringene for å øke sikkerheten. På andre siden av veien foreslås det å regulere et fortau som vil være forbindelse mellom det foreslåtte gangfeltet og dagens undergang og videre til det nye av- og påstigningsarealet. Fortau er foreslått slik at adkomsten for gående og syklende til skolens område blir enklere enn i dag. Forslag til plassering av fortau krever en mindre terrengtilpasning, noe som er prosjektert i forbindelse med valg av trasen. Fortauet og resten av arealet for gående og syklende er i henhold til kravene om universell utforming. Veibredde er i henhold til håndboka til Statens vegvesen. Gang- og sykkelveien til undergangen tilfredsstiller ikke krav til universellutforming grunnet bratt terreng. Det foreslåtte gangfelt kompasser mangelen.

6.8 Kollektivtilbud

Planen foreslår av dagens bussholdeplass ved Buksnesveien fjernes grunnet konflikt og farlige trafikksituasjoner. I stedet foreslås kantstopp buss i tilknytting til Gravdalsgata. Det er nok veibredde for avvikling av både kollektivtilbud i kommunen og skolebussen. Private bilister kan bruke området for å laste av skolebarn.

E.3.2 Kantstopp

Kantstopp for buss med venteareal bør utformes slik det framgår av figur E.35. Dersom bussen stopper i kjørefeltet, anlegges venteareal slik at passasjerene kan vente utenfor kjørebanelen.



Figur E.35: Kantstopp for buss, n angir antall busser som forventes å stoppe samtidig (mål i m)

Kantsteinhøyde ved området for på- og avstigning bør være 18 cm.

Kantstopp for buss er regulert i henhold til SVVs Håndbok 100.

6.9 Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner i planområdet.

6.10 Sosial infrastruktur

Planen påvirker ikke dette temaet.

6.11 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Planen påvirker ikke dette temaet.

6.12 Plan for avfallshenting/ søppelsug

Planen påvirker ikke dette temaet.

6.13 Støy

Kartlegging av støy i planområdet baserer seg på tidligere utredninger:

- kommunedelplan areal for Leknes- planid. 2012 01,
- kommunedelplan areal for Gravdal – planid. 2012 02 i Vestvågøy kommune, dato 11.8.2014.
- Temakart «Ras- og skredfare, Havnivåstigning og stormflo, Høyspenningsanlegg, Veistøy» viser forhold i planområdet. Veistøy i området er markert som gul støysone (H220).

Innenfor planområdet er det ingen rød støysone, slik at nye tiltak ikke er nødvendig.

Endringene foreslått i planen vil ikke øke trafikk, men endre trafikal adferdsmønstre.

På bakgrunn av denne informasjon velger Vestvågøy kommune å videreføre den eksisterende situasjon i planområdet. Det vil si ingen støyskjerming.

7. VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Planforslaget vil bedre trafikkbildet, skape sikrere avvikling for alle deltakere i trafikken, særlig myke trafikanter. Den viktigste konsekvens av planforslaget er regulering av nytt regulert gangfelt over Buksnesveien. Det gir sikrere trafikksituasjon rundt skolen, samt bidrar til kryssing av veien i henhold til prinsippene til universell utforming.

Den andre store konsekvensen av planforslaget er avvikling av busstopp langs Buksnesveien. Området brukes av private biler til av- og påstigning. Dagens busstopp langs Buskenesveien fjernes. «Snuplassen» som bilister selv har etablert i Kirkeveien gjøres om til parkeringsplass for skolen. Planforslaget regulerer et nytt avstigningsområde i Gravdalsgata. Det nye avstigningsområdet har veibredde på 6 meter. Det gir stort areal for avvikling av trafikken, samt sikrere situasjon for barn som stiger av. Forslaget regulerer gang- og sykkel felt på begge sidene av Buskenesveien. Dette er en plan som tilrettelegger for sikrere trafikkavvikling.

8. INNKOMNE INNSPILL

8.1 Merknader

Innspill knyttet til planens oppstart vedleggs til planbeskrivelsen. Det er kommet to innspill til planen. Merknadene gjengis i kort tekst og kommenteres.

Innspill fra Statens vegvesen (SVV)

Trafikkareal er dimensjonert etter SVVs veinormal.

Trafikkøy anlegges i Gravdalsgata. I nærheten av krysset til Kirkeveien foreslås det parkeringsplan. Planforslaget tilfredsstiller krav om universell utforming.

Skiltplan bør utarbeides for å få realisert tiltak vedtatt i planen.

Kommentar: Det har vært flere møter med Statens vegvesen for å avklare trafikkløsninger. Planforslaget er resultat av enighet mellom Statens vegvesen, Vestvågøy kommune og Rambøll.

Innspill knyttet til Buksnens prestegard

Planforslaget erverver ikke grunn.

Kommentar: Planforslaget legger opp til videreføring av dagens formål på eiendommen.

9. AVSLUTTENDE KOMMENTAR

Planforslaget omfatter trafikkareal inntil barneskole på Gravdal. Store utfordringer er knyttet til trafikkavviklingen i morgentimene. I tillegg er det flere kryssinger av fylkesveien på umarkerte steder der veien har tillatt trafikkhastighet på 50 km/t. Med bakgrunn i det komplekse trafikkbildet valgte Vestvågøy kommune å regulere trafikkareal inntil barneskolen.

Planforslaget legger til rette for tryggere trafikkavvikling og situasjon for syklende og gående. Det er særlig skolebarn som vil få et tryggere trafikksituasjon i forbindelse med aktivitet til og fra skolen.