

Vestvågøy kommune

Detaljregulering for Lofoten handelspark

Plan-ID 1860 2015 001

Planbeskrivelse

HØRINGSFORSLAG

Vestvågøy kommune



Oppdragsnr.: 5157126 Dokumentnr.: 1 Versjon: 04

2017-11-03

Sist revidert 11.1.2018 ihht PU-vedtak 083/17

Oppdragsgiver: Vestvågøy kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Anne Sofie Nilsen, enhetsleder ved Plan og teknikk i Vestvågøy kommune
Rådgiver: Norconsult AS, Konrad Klausens vei 8, NO-8003 Bodø
Oppdragsleder: Gøran Antonsen
Fagansvarlig: Gøran Antonsen
Andre nøkkelpersoner: Geir Arne Kilvik, Line Frantzen

04	2018-1-11	Justert ihht PU-vedtak 083/17	JC		
03	2017-10-03	Mindre justeringer	JC		
02	2017-09-19	Revisjon etter 1.gang høring og offentlig ettersyn	LIFFR/SOFRA	GAN	GAN
01	2016-01-18	Detaljregulering for Lofoten handelspark	LIFFR	GAN	GAN
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Leknes er i vekst og trafikken langs fylkesveien og E10 forventes å økes i årene framover. Like nordøst for planområdet er det planlagt en ny og større videregående skole som vil gi flere skolebarn i området, flere fotgjengere som krysser veien og økt trafikk. Mange avkjørsler langs Idrettsgata, mye trafikk og forventet trafikkvekst skaper behov for å forbedre trafikksikkerhet i området og få til en mer helhetlig trafikkløsning.

Dette ble forsøkt løst i gjeldende plan for Leknessletta, men uten at partene klarte å komme til enighet. Planen ble derfor vedtatt med en rundkjøring som ble unndratt rettsvirkning, noe som også har lagt en stopper for øvrig trafikkutvikling på Leknessletta. Dette har videre medført forsinkelse i planleggingen av skoleområdet, fordi planen for skoleområdet har bestemmelser som krever at rundkjøringen er sikret ferdigstilt, før skolen kan tas i bruk.

Målsettingen med planarbeidet for Lofoten handelspark har derfor vært å få til en trafikksikker, framtidsrettet og helhetlig trafikkløsning for området som forener ulike hensyn og behov, i tråd med meklingsresultatet mellom Vestvågøy kommune, Statens vegvesen og Nordland Fylkeskommune våren 2014.

Dette innebærer blant annet at:

- Den tidligere regulerte rundkjøringen er fjernet og erstattet av en ny og større rundkjøring lenger mot sørvest.
- Den regulerte, østgående vegarmen fra E10 til Mjånesveien og vegkrysset internt i planområdet er flyttet tilsvarende mot sørvest.
- Geometrien for alle veiene internt i feltet er oppdatert (inkludert Mjånesveien) for bedre å tilpasses eksisterende og framtidig vegsituasjon.
- Krysset fra «Remaveien» mot Idrettsgata er rettet ut slik at utkjøringen blir mest mulig vinkelrett på Idrettsgata.
- Tidligere areal for å gi muligheter til at det kan etableres en rundkjøring i Idrettsgata fra Remaveien er fjernet og avkjørselen fra Mjånesveien mot Idrettsgata stenges.
- Området er tilrettelagt med et sammenhengende gang- og sykkelnett gjennom området og kobles på eksisterende forbindelser mot nord via kulvert under E10.
- Det er åpnet for at forlengelsen av Remaveien i framtiden kan fortsette videre vestover slik at den kan kobles sammen med Sjøveien. Dette gir samtidig muligheter for å gjennomføre den planlagte omleggingen av busstraseen slik at bussen i framtiden kan kjøre gjennom Leknessletta i stedet for å gå via E10.
- Avkjørsel fra ESSO til Idrettsgata opprettholdes og det etableres ny avkjørsel for ESSO fra E10.
- Avkjørsel for XL-bygg fra E10 stenges og det etableres ny avkjørsel via venstresvingefelt fra sørgående veiarm i den nye rundkjøringen. Det stilles krav i bestemmelsene om at det anlegges dråpe i sekundærvei.

Planforslaget representerer et resultat av meklingsprosessen etter forrige reguleringsplan for Leknessletta hvor man har hatt som mål å komme fram til en omforent løsning for alle parter.

Samlet sett vurderes planen å danne et godt grunnlag for en mer trafikksikker og helhetlig trafikkløsning på Leknessletta. Etter planleggers vurdering vil gjennomføring av planen også bidra til bedre trafikksikkerhet i området, noe som av hensyn til myke trafikanter og barns interesser vil være viktig.

Innhold

1	Bakgrunn	7
1.1	Hensikten med planen	7
1.2	Forslagstiller, plankonsulent	7
1.3	Eierforhold	7
1.4	Tidligere vedtak i saken	7
1.5	Krav om konsekvensutredninger	8
2	Planprosess	9
2.1	Medvirkningsprosess	9
2.2	Møter og andre deltakere	9
2.3	Innspill til planen	10
3	Planstatus og rammebetingelser	16
3.1	Overordnede planer	16
3.1.1	Fylkesplan for Nordland 2013-2025	16
3.1.2	Kommuneplanens arealdel	16
3.1.3	Kommunedelplan for Leknes-Gravdal	16
3.2	Gjeldende reguleringsplaner og tilgrensende planer	17
3.3	Temaplaner	18
3.4	Statlige og regionale planretningslinjer	19
4	Beskrivelse av planområdet – Eksisterende forhold	20
4.1	Beliggenhet og arealbruk	20
4.2	Stedets karakter	21
4.3	Landskap	21
4.4	Kulturminner og kulturell verdi	21
4.5	Naturverdier	21
4.6	Rekreasjonsverdi/bruk	22
4.7	Landbruk	22
4.8	Trafikale forhold	25
4.9	Kollektivtrafikk	27
4.10	Flyplass	27
4.11	Barns interesser	27
4.12	Sosial infrastruktur	28
4.13	Universell tilgjengelighet	28
4.14	Teknisk infrastruktur	28
4.15	Grunnforhold	28
4.16	Vindforhold	29

4.17	Støy	29
4.18	Luftforurensning	30
5	Beskrivelse av planforslaget	31
5.1	Analyser og utredninger	31
5.2	Planlagt arealbruk	31
5.3	Forholdet til rikspolitisk og regional bestemmelse om etablering av kjøpesentre	31
5.4	Bebyggelsens plassering og utforming	32
5.5	Parkering	32
5.6	Trafikkløsning	32
5.6.1	Hovedgrep	32
5.6.2	Vegklasse og dimensjonering	33
5.6.3	Mjånesveien	34
5.6.4	Atkomster	34
5.6.5	Ny rundkjøring	35
5.6.6	Kollektivtrafikk	35
5.6.7	Frisikt	36
5.6.8	Øvrig	36
5.7	Flyplass	36
5.8	Tilknytning til teknisk infrastruktur	37
5.9	Plan for avfallshåndtering	37
5.10	Planlagte offentlige anlegg	37
5.11	Kulturminner	37
5.12	Universell utforming	38
5.13	Miljøoppfølging	38
5.14	Grunnforhold	38
5.15	Støy	38
5.16	Vindforhold	38
5.17	Risiko- og sårbarhet	38
5.18	Avbøtende tiltak/løsninger ROS	42
5.19	Rekkefølgebestemmelser	42
6	Virkninger/konsekvenser av planforslaget	43
6.1	Overordnede planer	43
6.2	Stedets karakter og landskap	43
6.3	Natur- og kulturverdier	43
6.4	Landbruksfaglige vurderinger	43
6.5	Trafikale forhold	44
6.6	Teknisk infrastruktur	44
6.7	Bomiljø/bokvalitet	44

6.8	Barns interesser	44
6.9	Sosial infrastruktur	45
6.10	Universell tilgjengelighet	45
6.11	ROS	45
6.12	Økonomiske konsekvenser for kommunen	45
6.13	Konsekvenser for næringslivet	45
6.14	Avveininger av virkninger	45

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for en trafikk sikker, framtidsrettet og helhetlig trafikk løsning på Leknessletta. Gjeldende reguleringsplan for Leknessletta ble vedtatt i 2010 med en rundkjøring som var unndratt rettsvirkning fordi partene ikke klarte å komme til en omforent løsning. Etter en meklingsprosess mellom Vestvågøy kommune, Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune ble partene enig om en løsning i mai 2014. Hovedpunktet i meklingen var at den planlagte rundkjøringen på E10 skulle flyttes lenger vest og at denne må være ferdig etablert før nye Vest-Lofoten videregående skole kan tas i bruk (planlagt åpnet 2018). Endringene i planen er av slik karakter og omfang at det ble nødvendig med en ny reguleringsplan for området.

1.2 Forslagstiller, plankonsulent

Forslagstiller:

Vestvågøy kommune
Plan og teknikk
Postboks 203
8376 Leknes

Plankonsulent:

Norconsult AS
Postboks 234
8001 Bodø

1.3 Eierforhold

Planområdet omfatter hele gnr/bnr 18/ 11, 84, 414, 626, 647, 683, 872, 680, 871, 899, 933 og deler av gnr/bnr 144/1, 145/1, 18/ 9, 246, 310, 361, 411, 427, 481, 513, 514, 529, 582, 628, 922 og 934.

Gnr/bnr 144/1 og 145/1 har offentlig eierform, resterende er privat.

1.4 Tidligere vedtak i saken

2010

Reguleringsplan for Leknessletta (plan id 1840 2010 004) ble vedtatt i sak 055/10 den 28.09.2010 av Vestvågøy kommunestyre. Planmyndigheten (Vestvågøy kommune), overordnet fagmyndighet (Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune) og interessenter i området klarte ikke å komme fram til en omforent planløsning for den trafikale situasjonen. Planen ble derfor vedtatt med rundkjøring og tilgrensende arealer som var unndratt rettsvirkning og bestemmelser som begrenset utvikling innenfor planområdet. Plandokumentene og vedtak om godkjenning la til rette for en senere meklingsprosess om utforming av plan. Hovedutfordringen i meklingsprosessen var knyttet til å finne en trafikal løsning som på en tilfredsstillende måte knytter planområdet til FV815 (Idrettsgata) og E10.

2014

Meklingsmøte mellom Vestvågøy kommune, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Nordland og Nordland fylkeskommune ble avholdt i Bodø 16.mai 2014. I meklingsmøtet ble reguleringsplan for skolekvartalet tatt inn som en vesentlig faktor for å se områdene i sammenheng og for å sikre hensynet til myke trafikanter. Det ble påpekt at det må lages gode løsninger for myke trafikanter og trafikksikker kryssing av Idrettsgata til Leknessletta.

I meklingen kom en fram til følgende forslag til omforent løsning:

- Rundkjøring fra E10 flyttes vest for «XL bygg» i retning Gravdal. Vestvågøy kommune tar ansvar for planlegging av nytt rundkjøringsalternativ.
- Ny rundkjøring må være etablert og tatt i bruk før nytt skolebygg til Vest-Lofoten videregående skole åpnes (planlagt åpning 2018).
- Det gis bidrag fra Nordland Fylkeskommune og Statens vegvesen for å finansiere løsningen inkl. rundkjøring med inntil 15 millioner kroner, henholdsvis inntil 5 mill. fra vegvesen og inntil 10 mill. fra fylket.
- Eksisterende T-kryss på E10 åpnes for gjennomkjøring til Leknessletta, gjelder inntil ny rundkjøring på E10 er etablert
- Det gis midlertidig avkjørselstillatelse til etablering av KIWI inntil ny løsning er etablert (ikke lenger aktuelt)
- Rekkefølgebestemmelser knyttet til rundkjøring i fv. 815 (Idrettsgata) faller bort (gjelder reguleringsplanen for Skolekvartalet)
- Det stilles ikke krav om gang- og sykkelvei eller krav om sanering av avkjørsler langs Fv 815 (gjelder reguleringsplanen for Skolekvartalet).
- I forbindelse med regulering av skolekvartalet må det finnes gode løsninger for myke trafikanter (gjelder reguleringsplanen for Skolekvartalet).

2014

Reguleringsplan for skolekvartalet ble vedtatt i sak 007/15 den 12.02.2015 av Vestvågøy kommunestyre. Planens hensikt var å gi grunnlag for utvikling og bygging av en ny og større Vestvågøy videregående skole, samt tilrettelegge for bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for alle brukergrupper som følge av økt trafikk i området. Planen ble vedtatt med fem ekstra punkter, særlig knyttet til trafikk og trafikksikkerhet. Planen inneholder rekkefølgebestemmelser knyttet til gjennomføring av ny rundkjøring før nytt skolebygg kan tas i bruk.

1.5 Krav om konsekvensutredninger

Vestvågøy kommune har vurdert planen opp mot krav til konsekvensutredning jfr. forskriftens §2 og §3 og funnet at den ikke utløser krav til konsekvensutredninger. Planen er i tråd med overordnet plan og gir ingen vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

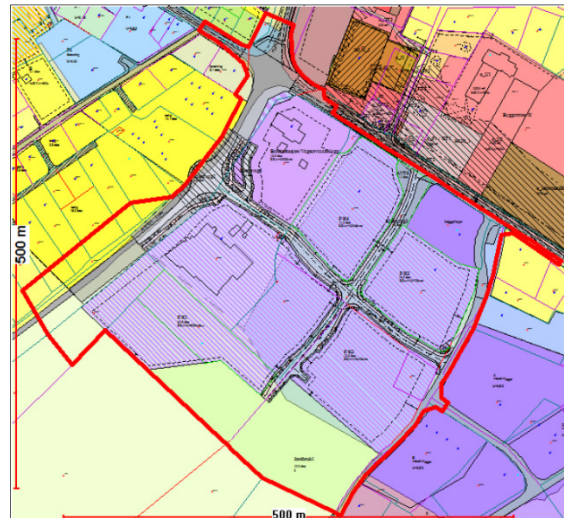
2 Planprosess

2.1 Medvirkningsprosess

Varsling om oppstart av planarbeid ble kunngjort i lokalavisen Lofotposten 08.05.15, Lofot-Tidende 13.05.15, på kommunens hjemmeside og via brev til berørte parter 22.05.15. Fristen for innspill var satt til 3.juli 2015.

Planområdet er i ettertid mindre justert.

Figur 1. Varslet planområde med forslag til planavgrensning. Kilde: Vestvågøy kommune.



2.2 Møter og andre deltakere

16.05.2014:

Meklingsmøte mellom Vestvågøy kommune, Statens vegvesen, Nordland Fylkeskommune og Fylkesmannen i Nordland (jf. kap. 1.4).

17.03.2015:

Orienteringsmøte med grunneiere og etablerte aktører på Leknessletta. Tema for møtet var gjennomgang av meklingsresultatet, orientering om gjeldende reguleringsplan og kommunedelplan og forslag til planområdeavgrensning.

18.03.2015:

Internt oppstartsmøte i Vestvågøy.

06.11.2015:

Oppstartsmøte med plankonsulent.

2.3 Innspill til planen

Det kom inn 10 innspill til varsel om oppstart av planarbeid innen fristens utløp 3.juli 2015. Disse er oppsummert og merknadsbehandlet i tabellen under.

Person/etat og dato	Innspill	Kommentarer
Avinor, 04.06.15	Planområdet ligger ca. 600-1000 meter sørøst for landingsterskel på bane 03 ved Leknes lufthavn og grenser inntil den skråstilte innflygningen til banen. Hele planområdet ligger innenfor den horisontale flaten, som er en høyderestriksjonsflate for lufthavnen (jf. kap 10-11, BSL E). Horisontalflaten ligger på kote 69,6 moh. Terrenghøydene innenfor planområdet ligger på ca. 3-12 moh. - Planbestemmelsene må angi maksimale byggehøyder (møne) for de enkelte utbyggingsformålene som ikke kommer i konflikt med horisontalflaten på 69,6 moh. Eksisterende, større bygg i området har en mønehøyde på kote 20-21 moh. Horisontal siktvinkel fra flynavigasjonsanlegget LOC03 til planområdet ligger på 28-63 grader. For et 6 element LOC-anlegg med høyde 23,85 moh vil det si at det må settes et felles byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for hele planområdet på kote 25 moh. For bruk av tårnkraner i anleggsperioden gjelder følgende: - Der bommen på tårnkraner overstiger felles BRA-krav for området, stilles det krav til radioteknisk vurdering av kranene. - For bruk av mobilkraner stilles det tilsvarende krav der kranarmen overstiger kote 45. Kostnader knyttet til radioteknisk vurdering av bygg og kraner som bryter BRA-krav må dekkes av utbygger. - Rapportering, registrering og merking av luftfartshinder til Statens kartverk skal gjøres i tråd med kap II i <i>Forskrift for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder</i> (Luftfartstilsynet). Avinor ber om at følgende fellesbestemmelser tas med i planen: <u>Krav til radioteknisk vurdering av bygninger og anlegg:</u> «Alle nye bygg og anlegg, samt påbygg/endring på eksisterende bygg og anlegg, med en maksimal byggehøyde over kote 25 moh, skal sendes Avinor for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden	Kravene ivaretas i planbestemmelsene.

	<i>skal det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. Kommunen kan ikke gi byggetillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for byggene/anleggene».</i> <u>Radioteknisk vurdering av kraner i utbyggingsperioden:</u> «All bruk av tårnkraner der bommen overskrider kote 25 meter over havet, skal sendes Avinor for radioteknisk vurdering og godkjenning. For bruk av kraner settes det krav til radioteknisk vurdering der kranarmen overstiger kote 45 meter over havet. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på tårnkranene/mobilkranene. Det må foreligge en positiv radioteknisk vurdering av byggeprosessen med bruk av kraner, før det gis rammetillatelse.» <u>Farlige eller villende lys:</u> «Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Leknes lufthavn, skal det utarbeides en belysningsplan for utbyggingsområdet som skal oversendes Avinor for vurdering og godkjenning.» Planområdet er ikke berørt av flystøysoner. Avinor ber om at overnevnte forhold ivaretas i planen og varsler om at de vil fremme innsigelse til planen dersom kravene ikke tas til følge.	
Lofotkraft, 12.06.15	Lofotkraft har to nettstasjoner og høy- og lavspenningsanlegg innenfor planområdet. Ber om at deres anlegg i minst mulig grad berøres. Tiltaket kan medføre behov for nye nettstasjoner, men det er vanskelig å si noe sikkert før nærmere opplysninger om tiltaket foreligger. Ved behov for nye nettstasjoner, må det avsettes plass til dette. Nettstasjoner bør plasseres mest mulig i sentrum av lasten og i nærheten av vei. Det kan også bli nødvendig med flytting av eksisterende nett. Kostnader tilknyttet nettendringer dekkes av utbygger. Lofotkraft ber om at tiltakshaver tar kontakt på et tidlig tidspunkt for avklaring av tekniske løsninger, samt økonomiske forhold i forbindelse med utbyggingen.	Ivaretas i planen.
Nordland Fylkeskommune (NFK), 23.06.15	Viser til varsel om oppstart av planarbeid hvor det fremgår at reguleringen skal «legge til rette for utvikling av handels- og næringsområde med tilhørende anlegg knyttet til sentrum av regionsenteret Leknes». NFK påpeker at de i forbindelse med kommunedelplan for Leknes/Gravdal har fremmet innsigelse til nye forretningsarealer utenfor sentrum av Leknes. De ber kommunen avvende konklusjonene i kommunedelplanen før man legger til rette for nye handelsområder utenfor sentrum i nye reguleringsplaner. I gjeldende reguleringsplan for Leknessletta har kommunen fått aksept for etablering av mer enn 3000m2	Areal avsatt til kombinertformålet forretning og kontor er tilnærmet likt med tidligere reguleringsplan. Det legges altså ikke ut ny områder til handelsområder ut over det som allerede er vedtatt.

	forretning innenfor planområdet. En videre utvidelse av forretningsarealet vil kunne komme i konflikt med vesentlige regionale interesser, og vil være i strid med «<i>regional planbestemmelse om etablering av kjøpesentre</i>» i gjeldende Fylkesplan for Nordland (kap 7). Etter Fylkeskommunens vurdering vil dette også utløse krav om konsekvensutredning. Dersom utbyggingen i området kan medføre endring i trafikkmønster, sikkerhet og/eller framkommelighet for kollektivtrafikken, skal dette vurderes i reguleringsarbeidet. Også lokalisering av nye utbyggingsområder i forhold til rutetraseer og transportkorridorer bør ha stort fokus. NFK kan ikke se at området berører verneverdige kulturminner. Viser for øvrig til kapittel 8, Arealpolitikk i Nordland, der det er definert klare mål for arealpolitikken. NFK ber om at disse ihensyntas. Bemerket på generelt grunnlag om hensynet til klimaendringer, reduksjon av energibehov og klimagassutslipp, universell tilgjengelighet, hensynet til barn og unges interesser, estetiske hensyn mellom ny og eksisterende bebyggelse, medvirkning i krav med Plan- og bygningsloven og naturmangfoldloven § 7-12.	
Statens vegvesen (SVV), 26.06.15	Informerer om overordnede føringer/planer, herunder Nasjonal transportplan 2015-2023, Statlige planretningslinjer for SBAT og forslag til kommunedelplan for Leknes og Gravdal. Informerer om pågående konseptvalgutredning (KVU) for E10 Fiskebøl – Å. Utfallet av denne var på innspilltidspunktet ikke klart. SVVs fokus for planen er å opprettholde god framkommelighet og trafiksikkerhet på E10 og fv815, samt ivareta sektoransvaret for kollektivtransport, gående og syklende. Har følgende konkrete innspill til planen: • Gjeldende byggegrenser bør i hovedsak videreføres • Frisiktsoner må vises i plankartet • Tilknytning til vegnettet utføres i tråd med SVVs håndbøker. Obs: Nye føringer for rundkjøringer • Formålsgrenser mellom offentlige vegarealer og øvrige arealer bør som hovedregel følge eksisterende eiendomsgrenser. • Det bør tilrettelegges for bussholdeplasser i handelsparken	Ivaretas i planen.

	- Plan for varetransport bør medtas, enten i plankart eller på temakart - Det må etableres tilstrekkelig parkering - Øvrige punkter: Planen må forankres i overordnet arealplan, hensynet til myke trafikanter må ivaretas, rekkefølgebestemmelser kan bli aktuelt og info om aktuelle arealformål. SVV ser fram til å motta en mer detaljert reguleringsplan og gjør oppmerksom på at det kan komme flere merknader. De stiller seg til disposisjon for nærmere avklaringer og ser fram til samarbeid i planprosessen før politisk behandling.	
CBRE Atrium AS v/Arne Østerman, 01.07.15	CBRE Atrium AS er porteføljeforvalter for Esso Norge AS, som er hjemmelsforvalter til gnr/bnr 18/626. De informerer om at Esso Leknes er et svært viktig utsalgspunkt for drivstoff, varmmat og andre kioskvarer i lokalmiljøet, og at butikken representerer et meget viktig punkt for Essos bensinstasjonsnettverk. Det oppfordres til at dagens trafikkbilde og arealdisponering beholdes, da dette fungerer på en god måte. Videre bes det tatt hensyn til og bevare adkomstene til stasjonen, da dette er en av de viktigste faktorene for den daglige driften og det er strenge interne retningslinjer for levering av drivstoff. Det er viktig å bevare sikten rundt stasjonen. Håper på konstruktiv og god dialog med kommunen at kommunen vil drøfte planer med dem før vedtak.	Dagens atkomster til Esso videreføres i planforslaget, men den vestlige avkjørselen stenges for videre kjøring til XL-bygg. Nødvendige siktkrav ivaretas.
Fløyen Torkildsen Advokatfirma, 17.06.15	Fløyen Torkildsen Advokatfirma bistår Bilbygg AS som er eier av gnr/bnr 18/411. Viser til varslings av oppstart og påpeker ulike frister for innspill til planoppstart. Informerer om at de vil komme med innspill på vegne av deres klient innen 3.juli 2015.	-
Fløyen Torkildsen Advokatfirma, 02.07.15	Innspillet er betydelig nedkortet på grunn av plasshensyn. Innspillet inneholder både merknader for varsel om oppstart av planarbeid for Lofoten handelspark og for tidligere høring av kommunedelplan for Leknes/Gravdal. Det etterlyses også behandling/svar på tidligere merknad og klage i forbindelse med reguleringsplan for Vest-Lofoten vgs. I brevet rettes det kritikk til kommunen for dårlig medvirkningsmulighet i forbindelse med planprosessen for kommunedelplanen for Leknes/Gravdal. Klienten har ikke blitt informert eller varslet om planarbeidet til tross for at sentrale deler av hans eiendom berøres av planlagt veganlegg/rundkjøring og hensynssone. De ber om en utvetydig tilbakemelding fra kommunen om hvilke	Innspill til kommunedelplan og reguleringsplan for Vest-Lofoten videregående skole vil besvares i separat brev av Vestvågøy kommune.

	konsekvenser dette til ha for deres klient. I varsling om oppstart av planarbeid for Lofoten handelspark fremstilles de trafikale løsningene i området som uavklart. Av saksdokumentene gis det imidlertid inntrykk av at resultatet er gitt. Klientens mulighet til å påvirke dette virker derfor å være illusorisk. I brevet bes det om at kommunen avventer regulering av veianlegget fram til kommunedelplanen er endelig vedtatt. Før dette må berørte grunneiere gis tilstrekkelig anledning til å uttale seg til innholdet i kommunedelplanen. Kommunen er også nødt til å være åpne for å vurdere alternative løsninger/traseer slik at deres klients eiendom ikke blir berørt i så stor grad at driften på eiendommen må legges ned. Deres klient ønsker ikke en ny riksvei gjennom eiendommen og ber innstendig om at kommunen revurderer de løpende planprosessene. Det bes også om at reguleringen av Lofoten handelspark settes på vent til overnevnte forhold er avklart. Dersom planarbeidet settes i gang igjen, er det avgjørende at kommunen ser på et større område under ett slik at alle hensyn av betydning for saken kan vurderes i samme plan. Videre må berørte grunneiere også her gis tilstrekkelig informasjon om planen til å ivareta sine interesser.	
Areal Leknes AS v/ Torbjørn H. Pedersen, 03.07.15	Legger ved en situasjonsplan av forestående søknad om rammetillatelse for ny butikk. Denne avviker fra tidl. innvilget rammesøknad, men er tilpasset det de tolker som et resultat av meklingsprosessen mellom Vestvågøy kommune, NFK og SVV, samt signaler fra politisk ledelse. Mener at ny atkomstvei fra E10 til Leknessletta kan legges slik det fremgår av situasjonsplan. Ber om at atkomster til deres anlegg tas med i reguleringsplanen og at det ikke legges inn endring av status for nåværende atkomst. Situasjonsplanen er for øvrig i tråd med gjeldende plan. Anmoder på det sterkeste om at det ikke legges inn formål, utnyttelse, byggelinjer eller begrensninger som forringer området i forhold til framtidig bruk.	Eksisterende atkomst til XL-bygg må legges om ettersom planlagt rundkjøring fjernes og erstattes av en ny lenger mot sørvest. Norconsult anbefaler at det anlegges en ny atkomst på den nye veien og har vist forslag til plassering med pil på plankartet. Den nye atkomsten vil være i overensstemmelse med situasjonsplanen for området av nyere dato. Det vil også være mulig for en ekstra avkjørsel ved tidligere regulerte kryss på Remaveien. Denne er markert med pil på plankartet. Ingen andre restriksjoner vil påvirke Areal Ballstads eiendom. Tilgrensende landbruksareal omreguleres til forretning og kontor.

BR Leknes AS v/Gunnar Olsen & Bjørn Eiendom AS v/Bjørn Harald Karlsen, 03.07.15	Er positive til den planlagte utbyggingen, samlokalisering av ny videregående skole i Idrettsgata og ekstra tilførselsvei til Leknessletta. Dette var en av forutsetningene for at de etablerte seg på Leknessletta. Har tidligere ment at vegsjefens tidligere anbefalinger om en tverrforbindelse mellom Idrettsgata og Sjøveien, med avkjøring fra E10 i dagens kryss mellom Esso og XL-bygg, ville vært den beste løsningen. Med god tilrettelegging ville dette sikret framtidig utvikling med gjennomførbare løsninger både på nord- og sørsiden av Idrettsgata. I forbindelse med gjeldende reguleringsplan for Leknessletta ble det inngått en avtale mellom Vestvågøy kommune og berørte næringsaktører om et spleiselag for etablering av ny rundkjøring. Dersom rundkjøringen flyttes eller tas ut av eksisterende plankart, kan de ikke se at de lenger forpliktet til denne avtalen.	Økonomisk fordeling avklares i egne avtaler/utbyggingsavtale.
GJE Leknes AS v/Bernt-Charles Hargaut, 03.07.15	GJE Leknes AS forutsetter at planarbeidet ikke berører gjeldende reguleringsplan med hensyn til planstatus og bestemmelser på deres eiendom (gnr 18, bnr 680) slik det er redegjort for i tidligere møter med Vestvågøy kommune.	Planforslaget ivaretar innvilget dispensasjon fra gjeldende plan og legger ingen nye restriksjoner på GJE Leknes' eiendom.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer

3.1.1 Fylkesplan for Nordland 2013-2025

I Fylkesplan for Nordland 2013-2025 er Leknes definert som en Nordlands ti regionssentre. Det vil si et senter som innehar funksjoner med betydning for flere kommuner i regionen, for eksempel når det gjelder handelsomland, kollektivtransport, kulturtilbud og offentlig og privat tjenesteyting.

3.1.1.1 Rikspolitisk og regional planbestemmelse om etablering av kjøpesentre

Forskrift om Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre (2008) fastsetter at kjøpesentre bare kan etableres eller utvides i samsvar med retningslinjer i godkjente regionale planer. I områder som ikke omfattes av slike regionale planer vil kjøpesentre større enn 3000 m² bruksareal ikke være tillatt. For å kunne åpne for kjøpesentre i Nordland på mer enn 3000 m², er det derfor inkludert en juridisk bindende regional planbestemmelse etter pbl § 8-5 i fylkesplanen for Nordland 2013-2025. Planbestemmelsen er gyldig i 10 år.

Bestemmelsen fastsetter i hovedtrekk følgende punkter:

- Kjøpesentre med større bruksareal over 3000 m² eller utvidelse av kjøpesentre med mer enn 3.000 m² tillates kun i sentre med handelsomland ut over egen kommune (herunder Leknes).
- Etableringer skal som hovedregel skje innenfor sentrum av byer og tettsteder. Unntaksvis kan etableringer også skje i områder som er avsatt til handelsområde i kommuneplanen.

3.1.2 Kommuneplanens arealdel

Leknes er ikke tatt med i kommuneplanens arealdel for Vestvågøy kommune (2008) ettersom området omfattes av en egen kommunedelplan.

3.1.3 Kommunedelplan for Leknes-Gravdal

I gjeldende kommunedelplan for Leknes-Gravdal (vedtatt 24.05.16) er området avsatt til nåværende og eksisterende forretning, trafikkareal og eksisterende bolig. I tillegg viser stiplede linje planlagt gang- og sykkelvei.

For området gjelder følgende bestemmelser:

Område F Leknessletta fastsettes som handelsområde (jf. Regional planbestemmelse – Fylkesplan for Nordland, kap. 7).

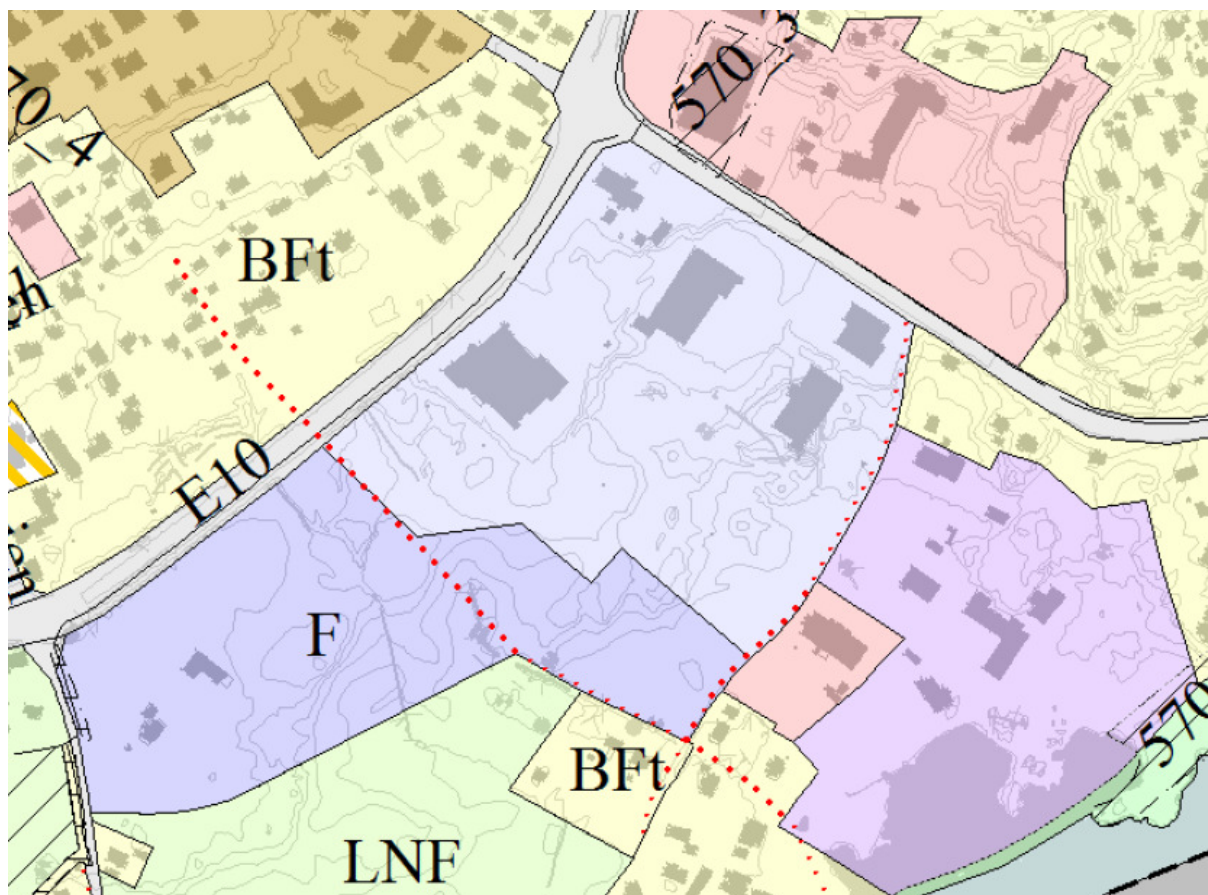
Utnytting: Det tillates grad av utnytting inntil BYA=100%.

Byggehøyde: Det tillates en byggehøyde på opptil 15 m. Tiltak skal ikke komme i konflikt med Byggerestriksjonssone (H190) jf. Kap. 9.

Matjord skal sikres for fremtidig jordbruksproduksjon. For område F gjelder vedtak i K-sak 071/14 Vestvågøy kommune nydyrkningsfond, der det som ledd i å sikre et godt jordvern brukes midler til nydyrkingstiltak for å hindre nedbygging av landbruksarealer.

For området gjelder følgende rekkefølgebestemmelser (§ 11-9 nr. 4):

- Området kan ikke bygges ut før det foreligger en plan for området med avbøtende tiltak i forhold til landbruket.
- Området kan ikke bygges ut før ny gang- og sykkelvei gjennom området er etablert.
- Området kan ikke bygges ut før vei og atkomst er etablert jf. Reguleringsplan Lofoten handelspark.



Figur 2. Utsnitt av gjeldende kommunedelplan for Leknes-Gravdal.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner og tilgrensende planer

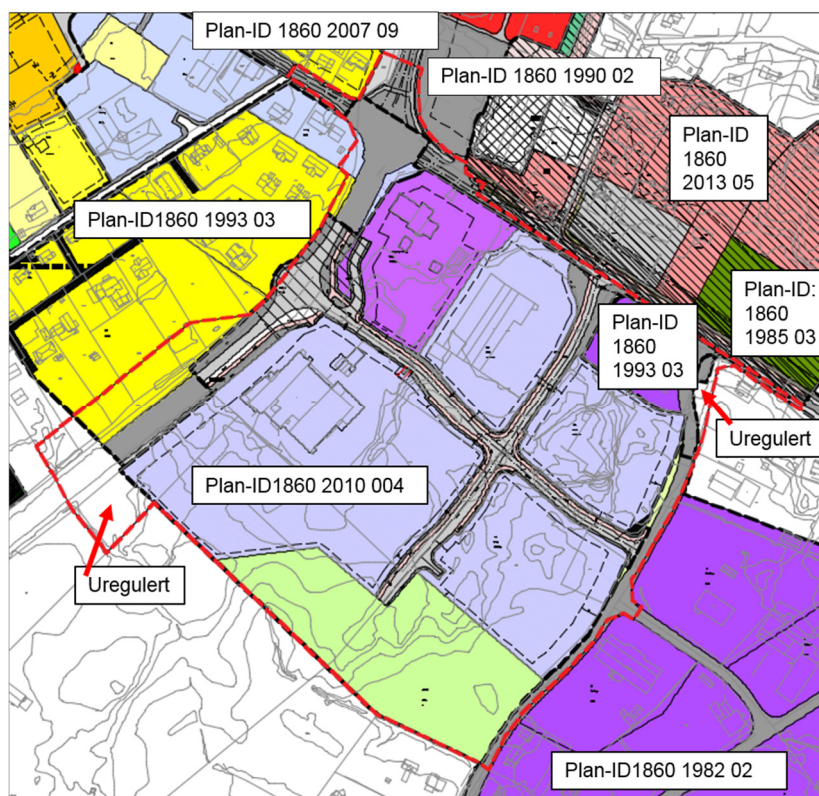
Planområdet omfatter tilnærmet hele detaljreguleringsplan for Leknessletta (plan-id 1860 2010 004) som ble vedtatt i 2010. I tillegg berører planområdet samtlige av de tilgrensende planene i området (se under). I nordvest ved E 10 og ved innkjørselen til Mjånesveien er en liten del uregulert.

Arealene i detaljreguleringsplan for Leknessletta er avsatt til veg- og trafikkformål, industri, forretning/kontor og jordbruk. Et område (rundkjøring på E10) er unndratt rettsvirkning.

Følgende tilgrensende reguleringsplaner berøres av planområdet:

Deler av	Plan- ID	Vedta tt	Arealformål som berøres
Reguleringsplan for skolekvartalet	1860 1990 02	1990	Veg-/trafikkformål
Reguleringsplan for industriområdet Mjåneset	1860 1982 02	1982	Kjøreveg og industriformål
Reguleringsplan for RV 815 Leknes - Fygle	1860 1985 03	1985	Kjøreveg/annen veggrunn
Reguleringsplan for Leknessletta (eldre plan)	1860 1990 03	1990	Veg-/trafikkformål, bolig og forretning i vest og industriformål i øst

I tillegg grenser planområdet i nordøst til nylig vedtatt reguleringsplan for skolekvartalet Leknes (plan-ID 1860 2013 05, vedtatt 2015) og reguleringsplan for Lekneskroken (plan id 1860 2007 09, vedtatt 2007). Disse berøres ikke.



Figur 3. Tilgrensende reguleringsplaner og varslet planområde. NB: Planavgrensningen er i ettertid justert.

3.3 Temaplaner

Statens vegvesens støysonkart for Vestvågøy kommune: se kap 4.17.

3.4 Statlige og regionale planretningslinjer

Det er foretatt en samlet vurdering av tiltaket mot statlige retningslinjer, rammer og føringer og funnet at tiltaket ikke er i strid med disse. Relevante retningslinjer/rammer/føringer i forbindelse med planforslaget er listet opp nedenfor:

- Fylkesplan for Nordland 2013-2025 (herunder § 8-5. Regional planbestemmelse om etablering av kjøpesentre)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2013)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2012)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- Naturmangfoldloven (2012)
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2009)
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming (2008)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barns og unges interesser i planleggingen (1995)

4 Beskrivelse av planområdet – Eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet og arealbruk

Planområdet ligger på Leknessletta, ca. 400 m sørøst for Leknes sentrum (luftlinje). Planområdet er ca. 144,94 daa og består av nærings- og forretningsbygg på sørsiden av E10/Buksnesveien og fv. 815/Idrettsgata. I sørvestlige deler av planområdet er området ubebygd og består av myr- og jordbruksarealer.

På nordøstsiden av planområdet ligger Vestvågøy videregående skole med tilhørende idrettshall, utearealer, Leknes barne- og ungdomsskole og parkering. Områdene nord for E10 består av boligbebyggelse. Området sørøst for planområdet langs Mjånesveien består av industriområder med innslag av boliger.



Figur 4. Flyfoto over Leknessletta med eksisterende og planlagt bebyggelse. Kilde: Vestvågøy kommune, planinnsyn.

4.2 Stedets karakter

Eksisterende bebyggelse på Leknessletta har enkel utførelse og estetikk. Området preges i stor grad av åpenhet mellom bebyggelsen og et varierende bygningsmiljø. Bebyggelsen består av lavere forretnings- og næringsbygg med tilhørende parkeringsarealer, flatt tak og enkel detaljering.



Figur 5. Planområdet sett fra Idrettsgata mot sørøst. Bilde fra befarig i november 2015. Foto: Gøran Antonsen, Norconsult AS.

4.3 Landskap

Planområdet har slakt skrånende terreng mot Buksnesfjorden i sør og øst. Terreng høydene innenfor planområdet ligger ca. mellom kote 3-12 moh (NN1954).

4.4 Kulturminner og kulturell verdi

Ingen kjente kulturminner i området.

4.5 Naturverdier

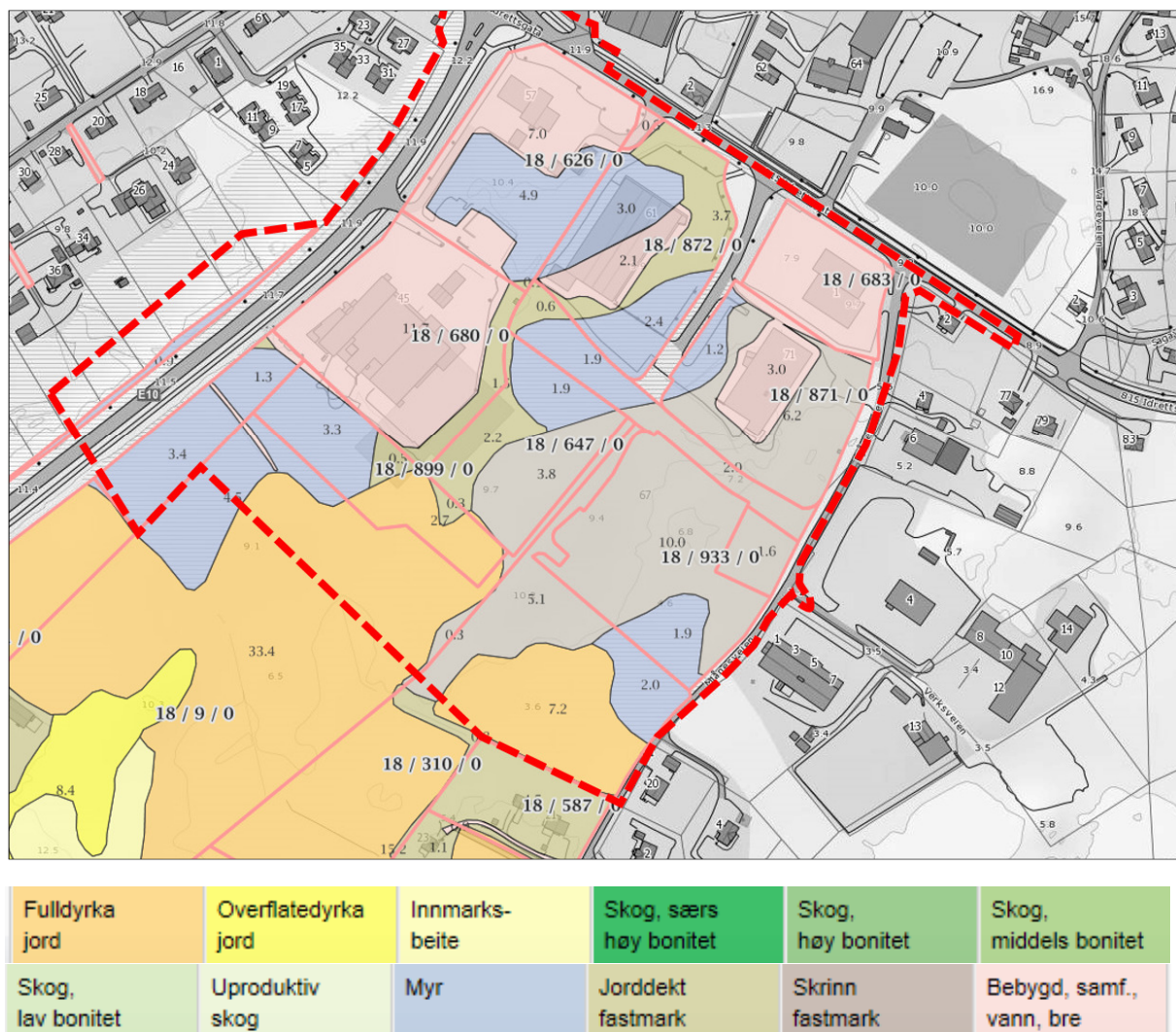
Ingen kjente naturverdier i området.

4.6 Rekreasjonsverdi/bruk

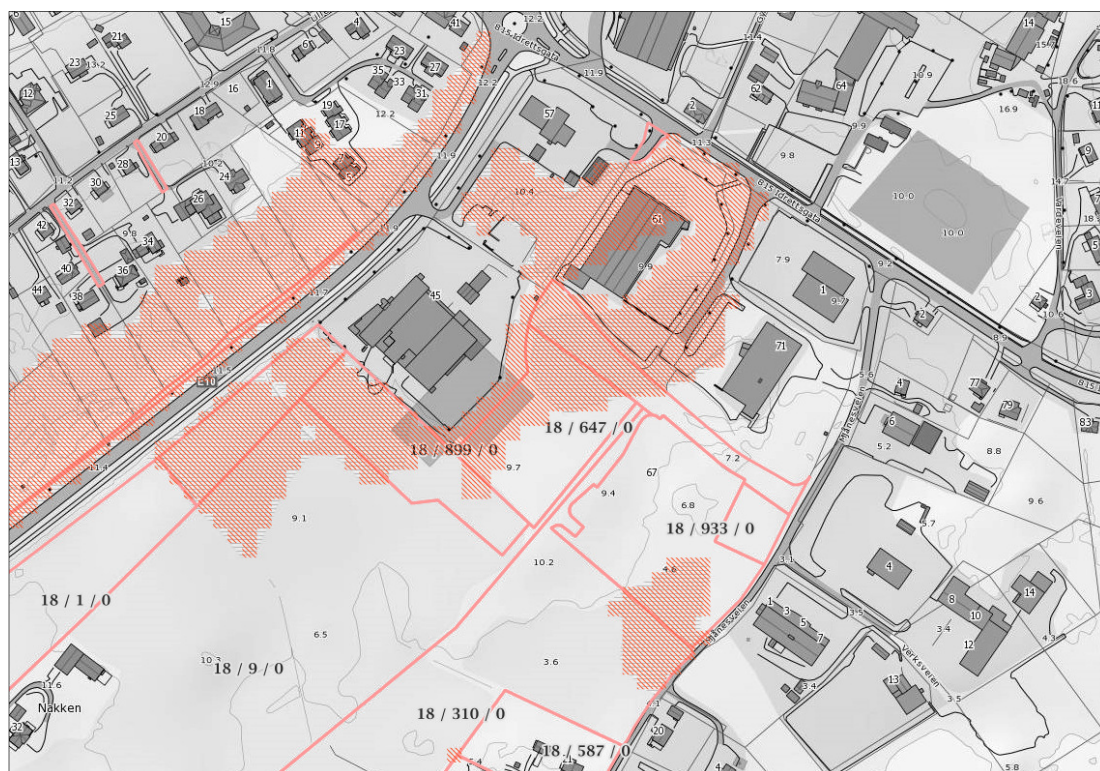
Området bærer ikke preg av å være i bruk til rekreasjon eller lek, og er lite egnet som rekreasjonsområde.

4.7 Landbruk

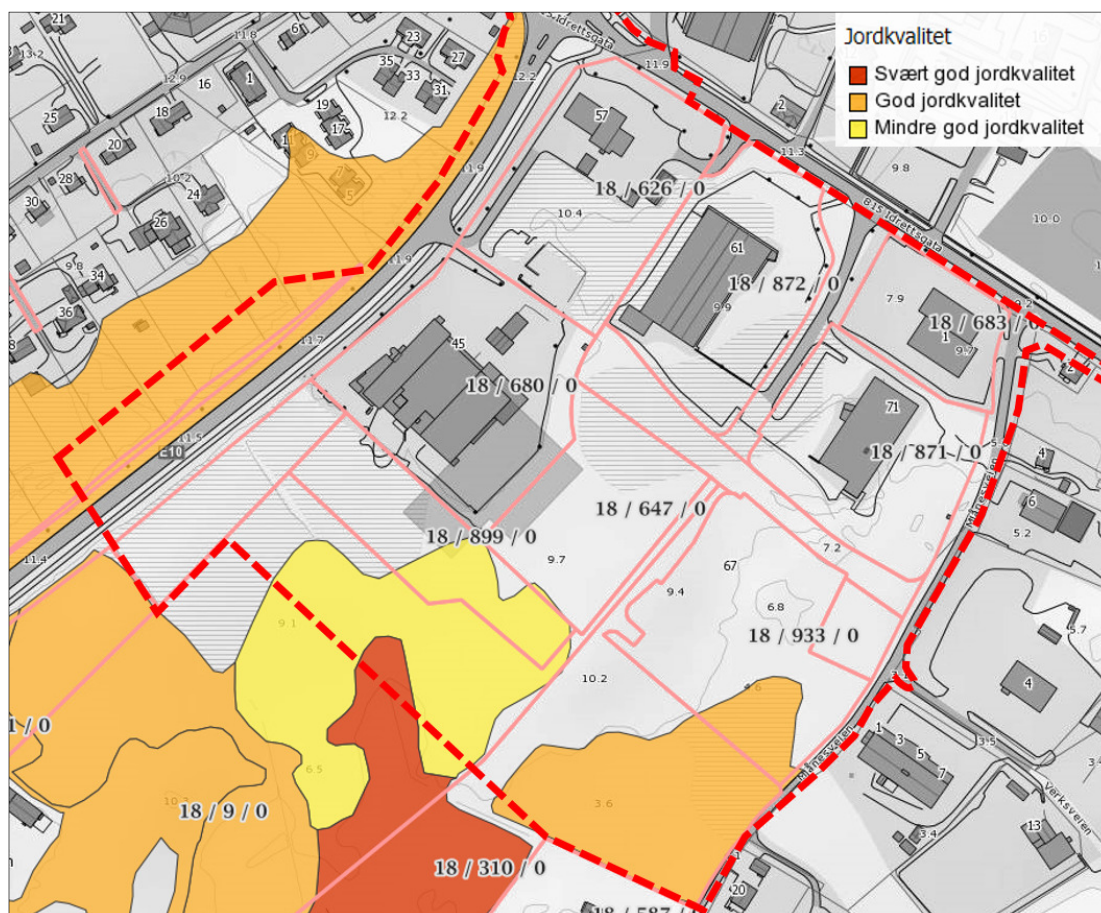
Områdene sør og øst i planområdet består delvis av fulldyrket jordbruksarealer og delvis av myr og fastmark. Jordbruksområdene inngår som en del av et stort og sammenhengende jordbruksområde som strekker seg sørvestover mot Breidablikk. Myrområdene langs Mjånesveien og de ubebygde arealene rundt eksisterende bebyggelse innenfor og nordvest for planområdet er registrert som arealer som egner seg til oppdyrking til fulldyrket jord. Erosjonsrisiko i forbindelse med jordsmonnet er ikke registrert.



Figur 6. Markslagskart. Kilde: NIBIO gårdskart. Planavgrensningen (rød stiplet linje) er i ettertid justert.



Figur 7. Arealer som egnes til oppdyrking til fulldyrket jord. Kilde: NIBIO gårdskart.



Figur 8. Jordkvalitet. Figur 5. Jordkvalitet. Kilde: NIBIO gårdskart. Planavgrensningen er i ettertid justert.

Noe av jordbruksarealene som beslaglegges i planen er registrert som områder med god, svært god eller mindre god jordkvalitet. Øvrige jordbruksarealer er ikke klassifisert.

Svært god kvalitet vil si arealer som er lettdrevet og som normalt gir gode og årvisse avlinger. Området det gjelder er kategorisert som område uten begrensninger som jordressurs og med få eller ingen produksjonsbegrensninger (drenering, grøfthing etc). Kun en mindre del av dette området blir berørt av planområdet (ca. 0,3 daa, grovt målt).

God jordkvalitet vil si arealer med egenskaper som kan begrense vekstvalg og påvirke den agronomiske praksisen. Det kan dreie seg om jordegenskaper som er ugunstige for enkelte kulturvekster, eller areal med hellingsgrad mellom 20 og 33 prosent. Områdene det gjelder er registrert som områder med moderate begrensninger som jordressurs og begrensninger knyttet til grunnvannspåvirket organisk jord som gir dårlig drenering. Planområdet beslaglegger ca. 10,8 daa av dette arealet (grovt målt).

Mindre god jordkvalitet vil si arealer med store begrensninger som jordressurs, enten i form av jordegenskaper som påvirker valg av vekster og agronomisk praksis, eller grunnet bratt terreng (over 33 prosent helling). Området begrenses ellers av liten dybde til fast fjell. Planområdet beslaglegger ca. 8,4 daa av dette arealet (grovt målt).



Figur 9. Myr og jordbruksområdene som inngår i planområdet sett mot øst fra Mjånesveien. XL-bygg vises til venstre på bildet. Bilde fra befaring i november 2015. Foto: Gøran Antonsen, Norconsult AS.

I forbindelse med rulleringen av kommunedelplanen for Leknes/Gravdal har Norsk Landbruksrådgivning Lofoten utarbeidet en temautredning for landskap (2011). Her er Leknessletta vurdert som et område med svært høy landbruksverdi og ett av områdene i Vestvågøy som vil være vanskeligst å erstatte. Hovedkonklusjonen i vurderingen av utbygging av jordbruksområdene på Leknessletta (og videre mot sørvest) er sammenfattet under:

«Leknessletta er et stort sammenhengende jordbrukslandskap [...]. I Buksnesfjordområdet er de få eller ingen flater med så store sammenhengende oppdyrkede arealer som på Leknessletta. [...] Arealene har varierende kvalitet, men det er mulig å forbedre både produktiviteten og arronderingen gjennom målrettede tiltak.

Ut fra et landbruksperspektiv vil det være uheldig å trekke [bebyggelsen] ytterligere inn på Leknessletta. Området [...] bør opprettholde status som LNF- område.

En planmessig bruk av arealene som bygger på at dette er en begrenset ressurs uansett bruk, vil muliggjøre en utnyttelse som både ivaretar landbrukets interesser og behov for større anlegg. Derfor bør det utarbeides en egen utnyttelsesplan for Leknessletta som sikrer at man ikke sløser med en så viktig ressurs»

Utdrag fra landbruksfaglig rapport s.22-23

4.8 Trafikale forhold

Planområdet har i dag en atkomst fra E10 og fire atkomster langs fylkesvei 815/Idrettsgata. Trafikktellinger for fylkesveien i 2011 viser at Idrettsgata har ÅDT¹ = 7367. E10 er registrert med ÅDT mellom 6386, 6773 og 7527 (tellepunkt Leknes midt, vest og øst) i 2011. Fartsgrensen langs Idrettsgata forbi planområdet er 50 km/t og 60 km/t langs E10. Begge er forkjørsvier.

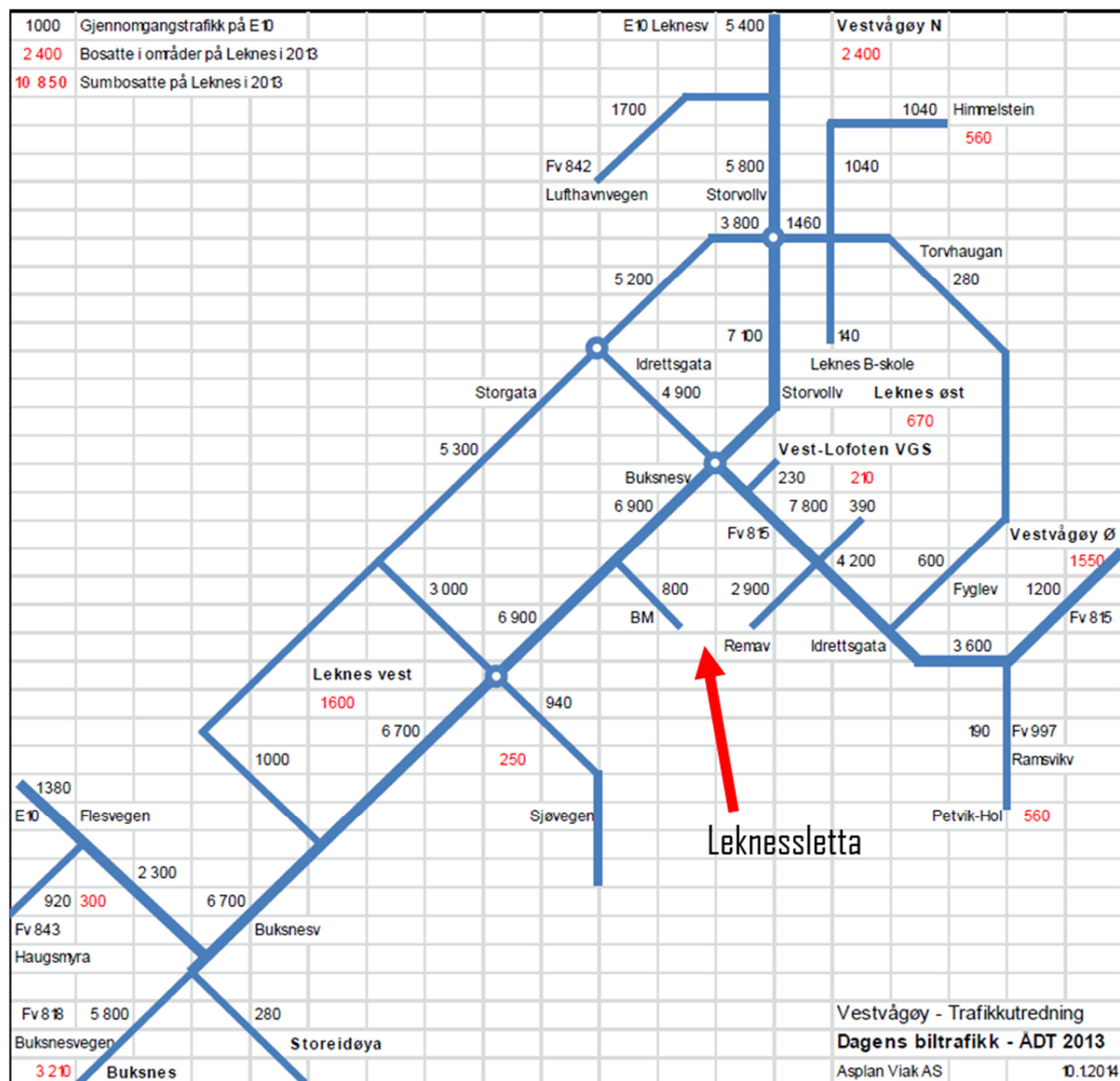
På nordsiden av fylkesveien er det fortau fra avkjørselen til Fygleveien øst for planområdet. Fortauet fortsetter nordvestover forbi planområdet og Vestvågøy videregående skole og forbindes videre mot nordvest til sentrum langs Idrettsgata, nordover langs Storrøllveien og sørvestover på gang- og sykkelvei mot Gravdal. Det er mange avkjørsler langs fylkesveien, noe som innebærer at kjørende må krysse fortauet for å komme ut på veien. Ingen av fotgjengerovergangene over fylkesveien eller E10 er lysregulert. I følge statens vegvesens vegkart er det registrert 24 trafikkulykker på fylkesveien på strekningen mellom avkjørselen til Fygleveien til rundkjøringen nord i planområdet, 15 i perioden 1974 – 1999 og 9 ulykker etter år 2000. Flere av ulykkene skal ha hatt fotgjengere og syklende involvert. Mellom rundkjøringene på E10 er det registrert til sammen 9 trafikkulykker etter år 2000, hvor to av dem omhandlet kryssende fotgjengere. Bedre løsninger for kryssing av veien for fotgjengere (spesielt i Idrettsgata) og stenging av avkjørsler i Idrettsgata er viktige tiltak for å gi bedre trafiksikkerhet. Det diskuteres blant annet muligheten for lyskryss, overgang eller undergang for gående.

I forbindelse med rulleringen av kommunedelplanen for Leknes/Gravdal har Asplan Viak gjort en trafikkanalyse med beregning av framtidig trafikk og mulig framtidig trafikkavvikling. I perioden 2013-2030 antas trafikken over Leknessletta mot E10 å øke til ÅDT 11 000. Trafikken i Vestvågøy forventes totalt å øke med 8%. For å bedre kunne avvikle den vestgående trafikken foreslo Asplan Viak en omlegging av fylkesveien gjennom Leknessletta. Forslaget er i ettertid lagt vekk, noe som betyr at Idrettsgata i framtiden vil få økt trafikkbelastning. Dette gjør det spesielt viktig å sikre bedre løsninger for gående og syklende og gjøre tiltak for å bedre trafiksikkerheten. En gjennomgående vei gjennom

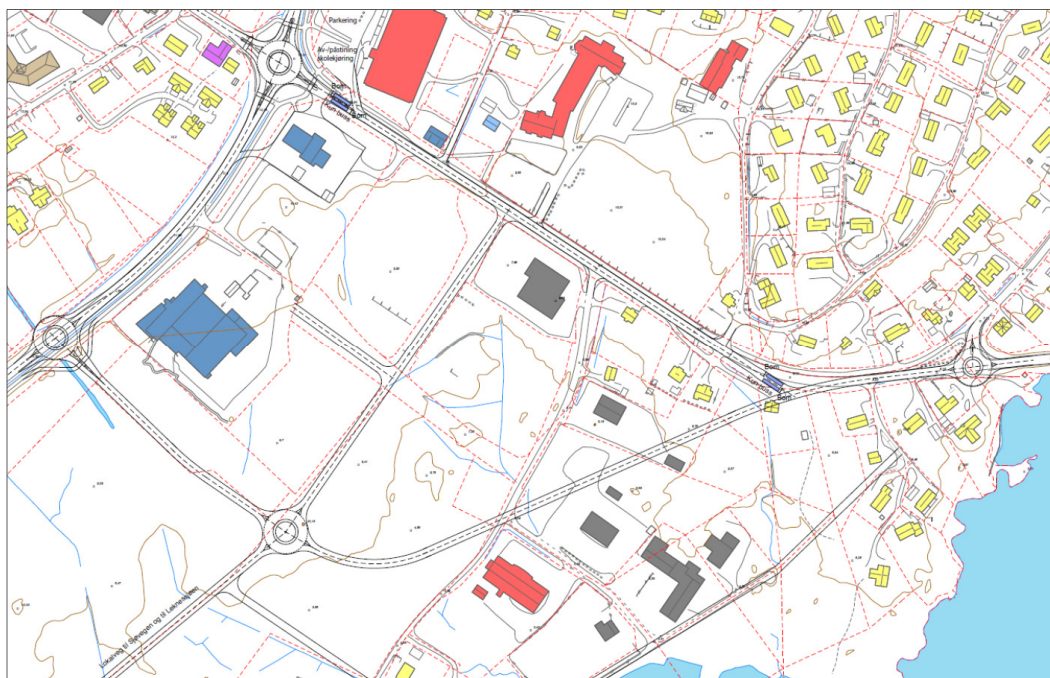
¹ ÅDT: Årsdøgntrafikk. Den gjennomsnittlige døgntrafikk i et gitt kalenderår, dvs. summen av alle kjøretøy som passerer et tellepunkt i løpet av et år, delt på antall dager i året.

Leknessletta som forbinder Idrettsgata med E10 og Mjånesveien, og senere også Sjøveien vil bidra til å lette belastningen på trafikken i Idrettsgata.

I trafikkanalysen anbefales avkjørselen ved Remaveien beholdt som framtidig trase sørover for å avvike trafikken på Leknessletta. I krysset mellom Remaveien og fylkesveien anbefales det etter hvert å gjøre krysset om til en rundkjøring på grunn av høy trafikkbetlastning.



Figur 10. Dagens biltrafikk i veinettet på Leknes med ÅDT 2013. Kilde: Handels- og trafikkanalyse, Asplan Viak 2014. ÅDT-tall for E10, Idrettsgata, Storgata nord, og Remaveien er fremskaffet fra Vestvågøy kommune. Øvrige ÅDT-tall er beregnet.



Figur 11. Foreslått langsiktig trafikkløsning på Leknessletta med Remaveien som framtidig trase sørover og rundkjøring i møtet mellom framtidig vei til Sjøveien (sørvest) og ny rundkjøring på E10. Kilde: Handels- og trafikkanalyse, Asplan Viak 2014.

4.9 Kollektivtrafikk

Det er bussholdeplass i Idrettsgata ved Vest-Lofoten videregående skole. Denne betjenes av daglige rutebusser.

4.10 Flyplass

Planområdet ligger ca. 600-1000 meter sørøst for landingsterskel på bane 03 ved Leknes lufthavn og grenser inntil den skråstilte innflygningen til banen. Hele planområdet ligger innenfor flyplassens horisontalflate, som er en høyderestriksjonsflate for lufthavnen (jf. kap 10-11, BSL E). Horisontalflaten ligger i dette området på kote 69,6 moh.

Avinor stiller en rekke krav til utbygging i området (jf. kap. 2.3, kap. 5.9 og 5.22).

4.11 Barns interesser

Selve planområdet er lite egnet til barns bruk og er ikke tilrettelagt for lek eller opphold. Like nordøst for planområdet ligger det barne- og ungdomsskole og Vestvågøy videregående skole. Området har tilhørende leke- og uteoppholdsarealer og innvendig og utvendig idrettsanlegg. Dette gjør området mye brukt av barn og ungdom både i skoletiden og på fritiden.

Kryssingen av Idrettsgata til blant annet Rema 1000 eller Esso innenfor planområdet brukes mye av skolebarn i friminuttene. Dette kan gi utrygge situasjoner ettersom Idrettsgata er sterkt trafikkert.

Kryssing over Idrettsgata til/fra planområdet og skoleområdet skjer i dag via tre fotgjengerfelt på strekningen mellom rundkjøringen og innkjøringen til Buksnesveien.

4.12 Sosial infrastruktur

Skolekapasitet og barnehagedekning er ikke relevant for planarbeidet ettersom planen ikke tilrettelegger for utbygging av nye boliger.

Det forventes for øvrig en befolkningsøkning på omtrent 750 personer i Leknes i perioden fram mot 2030. Den nylig vedtatte reguleringsplanen for skolekvartalet legger opp til en økning på ca. 200 elever ved ferdigstillelse av skolen.

4.13 Universell tilgjengelighet

Området er relativt flatt og ligger godt til rette for å gjøres universelt tilgjengelig.

4.14 Teknisk infrastruktur

Energiforsyning

Lofotkraft opplyser om at de har to nettstasjoner og høy- og lavspenningsanlegg innenfor planområdet. Området har til dels eldre ledningsnett med begrenset kapasitet. Eksisterende virksomheter i området forsynes av privat ledning som det ikke er mulig for Vestvågøy kommune å bygge videre på.

Tiltaket kan medføre behov for nye nettstasjoner, men dette må avklares nærmere når det foreligger mer detaljerte opplysninger om utbyggingen. Ved behov for nye nettstasjoner skal det avsettes plass til dette. Nettstasjoner bør plasseres mest mulig i sentrum av lasten og i nærheten av vei.

Det kan bli nødvendig med flytting av eksisterende nett. Kostnader tilknyttet nettendringer dekkes av utbygger. Endelig løsning skal avklares med Lofotkraft.

Vann og avløp

Det er ikke planlagte offentlige tiltak i området knyttet til hovedplaner for vann og avløp. Gjeldende kommunedelplan eller reguleringsplan for området har ikke rekkefølgebestemmelser som sikrer gjennomføring av tekniske anlegg. Det er heller ingen avklaringer for hvem som har ansvar eller hvordan kostnader skal fordeles. Dette må avklares.

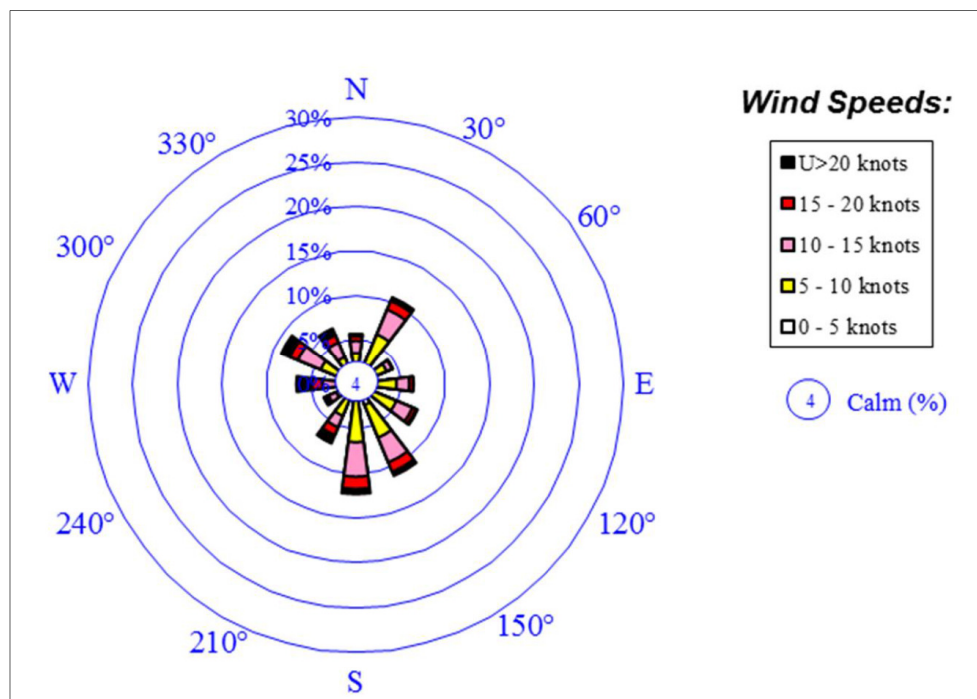
4.15 Grunnforhold

Områdets grunnforhold og stabilitet er ikke kartlagt. Planområdet ligger under marin grense, noe som kan bety at grunnen har marin leire. Løsmassene består av forvittringsmaterialer. Området ligger på en slette og er ikke rasutsatt.

Det er ikke undersøkt forurensning i grunnen. Området kan ha forurenset grunn som følge av landbruksdrift eller eksisterende virksomheter.

4.16 Vindforhold

Nærmeste målestasjon for vind er Leknes lufthavn. Vindrose fra målestasjonen viser at vind fra sør/sørøst og nordøst er den dominerende vindretningen i Leknes.



Figur 12. Vindrose for Leknes Lufthavn, januar - desember 1996-2000. Kilde: DBC AS

4.17 Støy

Avinor opplyser om at planområdet ikke berøres av flystøysonene fra Leknes lufthavn. Ettersom planområdet ligger i innflygningssonen til flyplassen er det likevel sannsynlig at området påvirkes av noe flystøy.

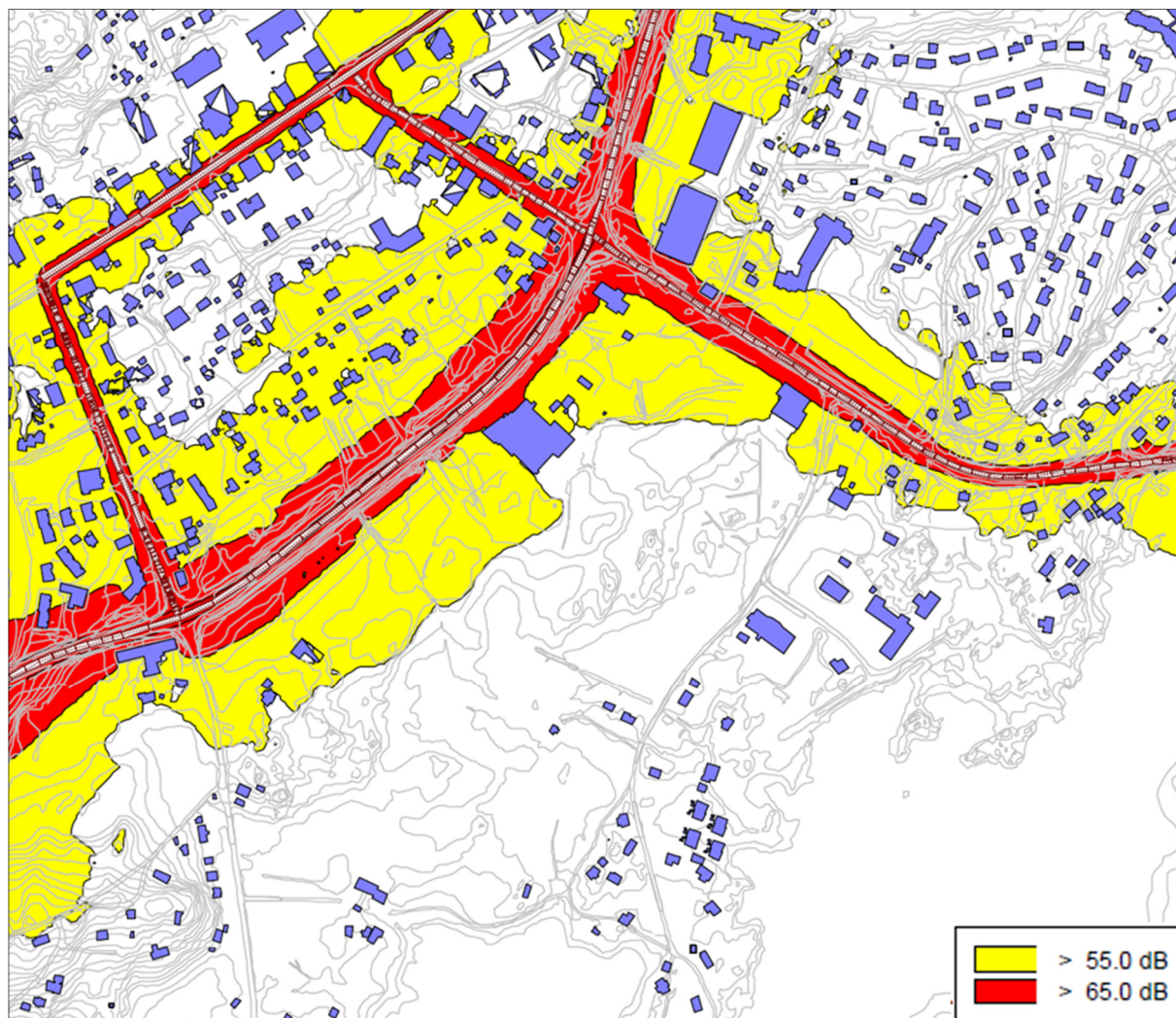
Det foreligger støykartlegging av veistøy fra både Statens Vegvesen² og Sweco³. Resultatet fra kartleggingen viser i hovedtrekk det samme, men kartleggingen fra Sweco er mer detaljert og er derfor brukt som grunnlag her.

Støykartet er basert på trafikkprognoser for år 2031 og viser støy i fire meters høyde. Kartet viser at planområdet ligger innenfor gul og rød støysone fra E10/Buksnesveien og fv. 815/Idrettsgata. Rød støysone gjelder kun tett inntil veien. Gul sone er aktsomhetssone hvor det bør vises varsomhet for etablering av nye virksomheter. Støykartet utløser i seg selv ingen tiltaksplikt.

Planforslaget legger for øvrig ikke til rette for støyfølsomme virksomheter.

² Statens vegvesen (2012) Støyvarselskart i henhold til T-1442, Vestvågøy kommune.

³ Sweco (2011) Vegtrafikkstøy i Leknes. Støysonekart etter T-1442. Rapport 97839040.



Figur 13. Figur 10. Støysonekart for E10 og fv. 815. Kilde: Støysonekart utarbeidet av Sweco.

4.18 Luftforurensning

Luftforurensningen i planområdet er hovedsakelig knyttet til trafikk E10 og fv. 815. Det foreligger ikke informasjon som tilsier at området har luftforurensning som overstiger grenseverdiene for konsentrasjoner av tillatt luftforurensning (jf. Forurensningsforskriften § 7).

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Analyser og utredninger

Kunnskapsgrunnlaget som foreligger fra gjeldende reguleringsplan for Leknessletta, samt nylige utredninger i forbindelse med rulleringen av kommunedelplanen danner et godt grunnlag for planforslaget. På nåværende tidspunkt er det derfor vurdert at ytterligere utredninger ikke er nødvendig for det planlagte tiltaket.

5.2 Planlagt arealbruk

Hensikten med planforslaget er å få til en trafiksikker, framtidsrettet og helhetlig trafikk-løsning på Leknessletta i tråd med meklingsresultatet mellom Statens Vegvesen, Vestvågøy kommune og Nordland fylkeskommune. Målet med planarbeidet er å legge til rette for en nødvendig framtidig trafiksikker løsning i forhold til den forventede trafikkbelastningen i og rundt planområdet. Dette innebærer blant annet at rundkjøringen som ble unndratt rettsvirkning i gjeldende plan for Leknessletta fjernes og erstattes av en ny rundkjøring lenger sørvest på E10. Det interne vegsystemet i planområdet legges om og flere avkjørsler stenges.

Planforslagets arealformål innebærer i hovedsak en videreføring av gjeldende reguleringsplan (forretning, kontor, bensinstasjon), med en omregulering av et lite område fra landbruk til forretning/kontor og et område fra næring til forretning/kontor. Planområdet er utvidet i forhold til tidligere plan for Leknessletta. Dette for å rydde opp i gamle planer i området og for å sikre en helhetlig løsning i forhold til trafikk og arealutvikling.

5.3 Forholdet til rikspolitisk og regional bestemmelse om etablering av kjøpesentre

I gjeldende reguleringsplan for Leknessletta er det åpnet for etablering av i underkant 73000 m² bruksareal (BRA) forretning, kontor og næring. Maks tillatt bruksareal for hvert enkelt felt er fastsatt på plankartet, med en øvre grense på inntil 3000 m² detaljhandel for hvert felt. Dette utgjør til sammen tillatelse for å etablere inntil 12 000 m² detaljhandel i planområdet. Etablering av forretning utover dette omfatter kun salg av plasskrevende varer innenfor varegruppene bil/motorkjøretøy/bilrekvisita, landbruksmaskiner, trelast/andre større byggevarer, salg fra plante/hagesenter, elektrovarer, møbler og engrosvarer.

Forskrift om Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre (2008) fastsetter at kjøpesentre bare kan etableres eller utvides i samsvar med retningslinjene i godkjente regionale planer. For områder som ikke omfattes av en slik plan tillates det ikke å etablere eller utvide kjøpesentre med et samlet bruksareal på mer enn 3000 m².

I handels-/trafikkanalysen for Vestvågøy kommune beregnes behovet for handel å være 16700 m² fram mot 2030. Av dette beregnes behovet for plasskrevende varer å være 4300 m². Nordland

Fylkeskommune rettet innsigelse til kommunedelplan for Leknes-Gravdal i 2015 og ved 1.gangs høring av denne plan i 2016 av hensyn til handel. For kommunedelplanen ble det stilt krav om at følgende bestemmelse skulle innarbeides:

«Tillatt utnyttelse til forretningsformål innenfor Leknessletta skal ikke overskride 4300 m² BRA. Vareutvalget for området begrenses til å omfatte plasskrevende varer. Med plasskrevende varer menes biler/motorkjøretøyer/bilrekvisita, landbruksmaskiner, trelast/andre større byggevarer, salg fra planteskoler/hagesentre og engrosvarer og elektro og møbler. Oppstillingen anses som uttømmende.»

Bestemmelsen ble innarbeidet i kommunedelplanen før sluttbehandling, men ble senere tatt ut ved votering i Kommunestyret. Av hensyn til innsigelsen fra Fylkeskommunen har man derfor valgt å innarbeide bestemmelsen i denne planen.

5.4 Bebyggelsens plassering og utforming

Plassering av bygg skal skje innenfor de fastsatte byggegrenser. Der ikke annet er vist, gjelder minimum 4 meter til nabogrense eller halve byggets høyde (jf. PBL § 29-4).

På grunn av hensynet til Leknes flyplass gjelder kote 25 som maksimal mønehøyde (NN1954) for ny bebyggelse innenfor planområdet. Trappehus, ventilasjonsanlegg og heissjakt kan stikke inntil 3 meter over denne høyden, forutsatt at det foreligger godkjenning fra Avinor.

5.5 Parkering

Dagens parkeringsløsninger på Leknessletta videreføres. For videre utvikling på området gjelder 2 parkeringsplasser per 100 m² butikkareal. Av disse skal minimum 5% være dimensjonert for bevegelsehemmede. Parkering skal løses på egen tomt og skal dokumenteres i utendørsplan som vedlegges søknad om rammetillatelse. Opparbeidelse av parkering skal dokumenteres før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for tiltaket.

5.6 Trafikkløsning

5.6.1 Hovedgrep

Planforslaget legger opp til en omlegging av trafikken slik at det blir muligheter for gjennomgående kjøring fra fylkesveien/Idrettsgata til E10 via Leknessletta. Gjeldende reguleringsplan for Leknes ble vedtatt med en rundkjøring som var unndratt rettsvirkning fordi partene ikke ble enige. Denne fjernes og erstattes av en ny og større rundkjøring lenger mot sørvest, i tråd med meklingsresultatet mellom Vestvågøy kommune, Statens vegvesen og Nordland Fylkeskommune.

Den regulerte, sørøstgående vegarmen fra E10 til Mjånesveien og veikrysset internt i planområdet til «Remaveien» flyttes tilsvarende mot sørvest.

Krysset fra «Remaveien» mot Idrettsgata er rettet ut slik at utkjøringen blir mest mulig vinkelrett på Idrettsgata. Tidligere areal for å gi muligheter til at det kan etableres en rundkjøring i Idrettsgata fra «Remaveien» er fjernet. Geometrien for Mjånesveien er oppdatert og gitt en ny avkjørsel mot Idrettsgata. Veien stenges for gjennomkjøring. Som følge av dette er det regulert inn en ny snuhammer på østsiden av Mjånesveien (mot Idrettsgata).

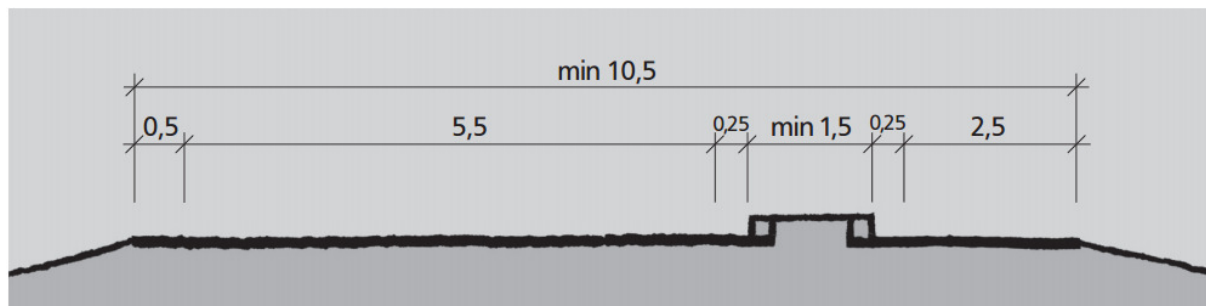
Området skal tilrettelegges med et sammenhengende gang- og sykkelveinett for kombinert gang- og sykkeltrafikk gjennom planområdet som også kobles på eksisterende gang- og sykkelforbindelser nordover via kulvert under E10. Det er åpnet for at forlengelsen av «Remaveien» kan fortsette videre vestover slik at den kan kobles sammen med Sjøveien i framtiden. Dette gir samtidig muligheter for å gjennomføre den planlagte omleggingen av busstraseen slik at bussen i framtiden kan kjøre gjennom Leknessletta i stedet for å gå via E10.

5.6.2 Vegklasse og dimensjonering

Geometrien for de interne vegene i planområdet er utført med samme dimensjonering som i gjeldende reguleringsplan. Dvs. kjørefeltbredde: 3 m fra senterlinje, skulderbredde: 0,5 m fra vegkant eller 0,25 m fra vegkant mot fortau uten veiskille. I Statens vegvesens håndbok N100 «veg- og gateutforming» (2014) tilsvarende dette vegklasse Sa2 med kjørefeltbredder iht. atkomstveg A2. Samleveg Sa2 er tilpasset interne vegforbindelser i byer og tettbygde områder. Vegen utformes for fartsgrense på 50 km/t. Dimensjoneringsklassen brukes når ÅDT er >1500.

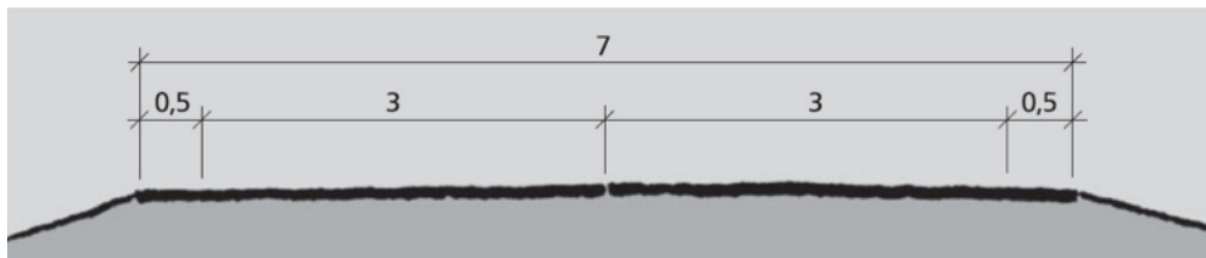
Det er lagt inn 3 meter veiskille (annen veggrunn - grøntareal) mellom kjørebane og gang- og sykkelveiene langs den planlagte tverrarmen fra rundkjøringen til Mjånesveien. Langs «Remaveien» og Mjånesveien legges annen veggrunn på utsiden av gang- og sykkelveien. Total vegbredde er 6,75-7,0m. Bredder på gang-/sykkelveiene er 3,5 m der det er veiskille og 3,25m der gang- og sykkelveien kun skilles med kantstein.

Atkomstene til industriområdet på Mjåneset og avkjørslene til Esso er dimensjonert som kryss for atkomstveg A2.



Figur 14. Tverrprofil for samleveg Sa2 med gang- og sykkelvei. Kilde: Håndbok N100 side 66

Atkomstveg A2 gjelder for industriområder og utformes for en fartsgrense på 50 km/t.



Figur 15. Tverrprofil for A2 med 7 meters vegbredde. Kilde: Håndbok N100, side 74

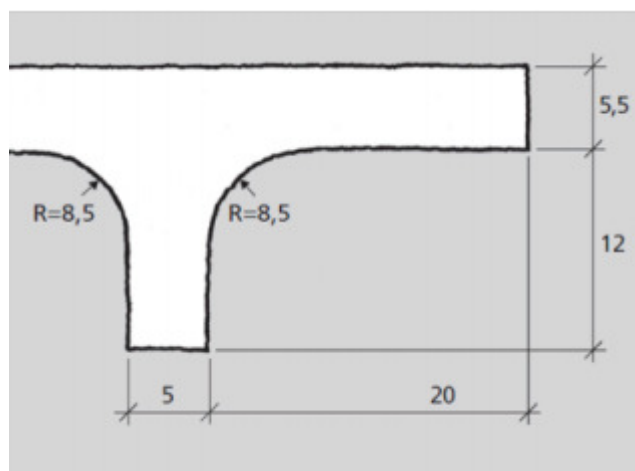
I henhold til vegnormalene (N100) skal vurdering av kryssutforming gjøres for et større område samlet og ikke for enkeltkryss. I områder med tett bebyggelse bør T- og X kryss utformes med stram utforming med knappe kantsteinsradier og smale kjørefelt. Valg av dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte er derfor viktig. I dette området vil det være en del tungtrafikk og kryssene bør derfor dimensjoneres for vogntog. Vi tror kjøremåte B/C for større kjøretøy og kjøremåte A for mindre

kjøretøy bør være akseptabelt på dette sekundærveinettet. Der det blir mye venstresving kryss må venstresvingefelt vurderes.

5.6.3 Mjånesveien

Geometrien for Mjånesveien er oppdatert for bedre å tilpasses eksisterende og framtidig vegsituasjon. Mjånesveien er tidligere regulert i en eldre reguleringsplan for Mjåneset industriområde fra 1985. I nord er deler av veien uregulert. Eksisterende vei har varierende bredde mellom 4-6 meter og stemmer ikke overens med den regulerte veien. Den «nye» Mjånesveien er lagt slik at den østlige skulderkanten omtrent følger eksisterende vegkant. All utvidelse av kjørebane og fortau er tatt nordvestover. Det er brukt de samme vegbreddene som for de andre, dvs. 3 meter kjørefeltsbredde og skulderbredde 0,25m mot gang- og sykkelvei. Mot øst vil det være igjen litt areal mellom vegen og formålsgrensen til grøft. Det vil ikke være plass til stor og dyp grøft langs hele østsiden av veien.

Lenger nordover mot Idrettsgata går Mjånesveien over til å bli smalere (5,5m). Bredden på veien er bestemt ut i fra at den skal være bred nok til at en lastebil kan snu (se illustrasjon). Fram mot gang- og sykkelveien vil veien ha blandet funksjon og brukes av både kjørende, gående og syklende. Veien vil være atkomstvei for to boliger (18/691 og 18/89).



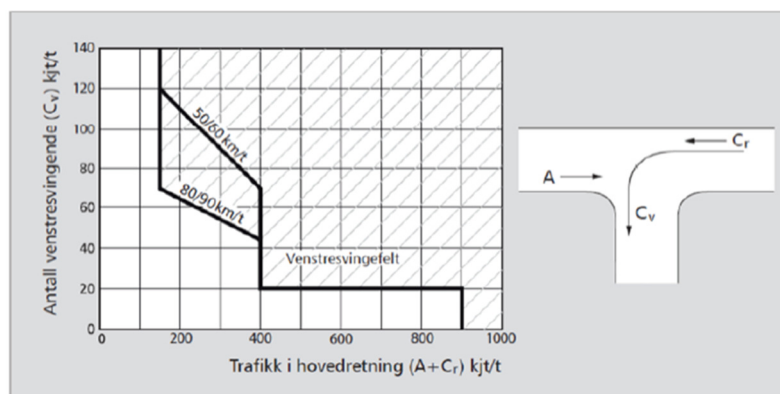
Figur 16. Prinsipp for dimensjonering av vendehammer for lastebil. Kilde: Håndbok N100 side 146

5.6.4 Atkomst

- Internt i feltet endres atkomsten for Byggmakker slik at den blir direkte ut mot «Remaveien». Byggmakker har i tillegg fått tillatelse til å benytte tidligere regulert snuhammer til atkomst.
- Avkjørselen fra Idrettsgata til Mjånesveien stenges for gjennomkjøring og vil kun betjene inn- og utkjøring for Vest-Lofoten bil AS (18/683) og en bolig (18/934). En gruset sidelomme foran samme bolig stenges også da denne brukes som avkjørsel i Idrettsgata. Boligene på gnr/bnr 18/89 og 18/691 som i dag benytter Mjånesveien for utkjøring til Idrettsgata vil i framtiden måtte kjøre en omvei via Remaveien eller den nye veien til E10.
- Esso vil få ny atkomst fra E10 og avkjørsel til Idrettsgata opprettholdes. Avkjørselen er regulert i planen og er tilpasset vogntog.
- Atkomst for XL-bygg til E10 stenges og erstattes av ny avkjørsel via «Remaveien» og fra venstresvingefelt på den sørgående veiarmen fra den nye rundkjøringen (se eget punkt).

5.6.4.1 Venstresvingefelt

I planforslaget er det tatt med en kryssløsning i form av venstresvingefelt fra sørgående veiarm fra den nye rundkjøringen. Dette er vedtatt innarbeidet i planforslaget fra planutvalget.



Figur 17: Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time. Kilde: Håndbok N100.

Venstresvingefelt vurderes basert på trafikk i dimensjonerende time. For å kunne anslå trafikkmengde i dimensjonerende time for de ulike veiene bør det ha vært utført en trafikkanalyse for hele området. Det er ikke utført en slik trafikkanalyse ifm. planarbeidet. Derfor er det vanskelig å vurdere behov for venstresvingefelt iht. figur vist ovenfor.

Vegnormalene åpner også opp for at passeringsslomme kan benyttes som et alternativ til venstresvingefelt hvis andel venstresvingene ikke er stor nok, men da kun for utbedring av eksisterende vei. Passeringsslomme er mindre arealkrevende og medfører ingen oppbygging av rabatter og er derfor kostnadsmessig mer gunstig. Løsningen har vært vurdert, men ble valgt bort til fordel for venstresvingefelt.

5.6.5 Ny rundkjøring

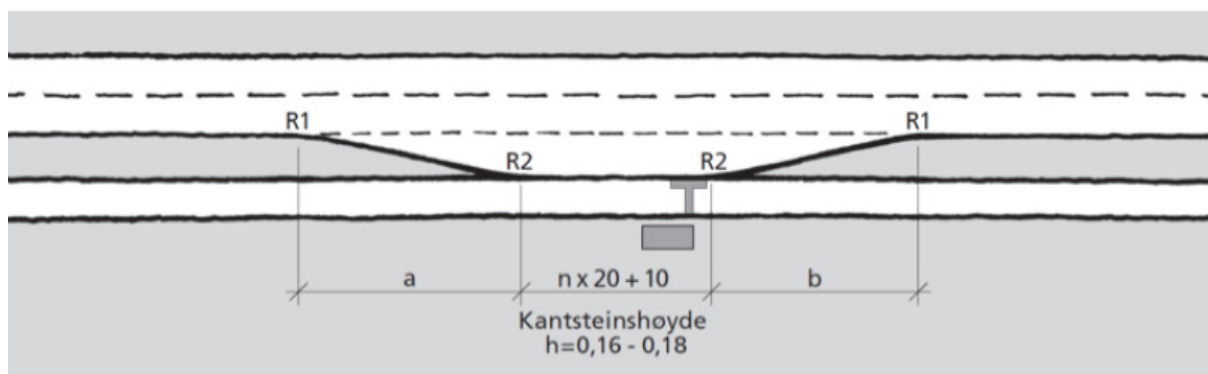
Den nye rundkjøringen er dimensjonert for 2-feltveg iht. håndbok med 40 meter i diameter. Rundkjøringen i gjeldende reguleringsplan var dimensjonert med 35 meter i diameter.

5.6.6 Kollektivtrafikk

Det planlegges framtidig omlegging av busstraseen slik at bussen kan kjøre gjennom Leknessletta og ut på Idrettsgata i stedet for på E10. I trafikkanalysen fra Asplan Viak anbefales det at disse plasseres langs den framtidige forlengelsen av Remaveien. Anbefalingen er videreført i planforslaget.

Busslommene er dimensjonert ut i fra at det kun vil være en buss samtidig i busslommen og at veien får en øvre fartsgrense på 60 km/t. Selve busslommen er 20 meter, med inn- og utkjøringsbane på 2x20 m (totalt 70 meter lengde).

Plasseringen av busslommene er noe forskjøvet i forhold til gjeldende plan for å tilpasses avkjørslene til de tilgrensende eiendommene. Det er åpnet for etablering av leskur i tilknytning til holdeplassene i planbestemmelsene.



Figur 18. Utforming av busslomme med leskur (kilde: N100, side 131)

5.6.7 Frisikt

Frisiktlinjer med hensynssone H140_ er påtegnet i plankartet iht. håndbok N100 for alle kryss. Frisiktslinjer internt i området er utført iht. siktkrav for uregulerte T og X-kryss. Frisikt i avkjørslene mot E10 og fylkesveien er dimensjonert som forkjørsregulerte T-kryss for hhv. H1 -og Sa1-vei.

5.6.8 Øvrig

Overgang for fotgjengere i kryss (fotgjengerfelt) er regulert 5 meter fra enden på tilhørende vei. Bredden på fotgjengerfeltet er satt til 3 meter (jf. håndbok V121). Avstanden mellom overgangene fra krysset gir kortest mulig omvei for gående når de skal krysse veien, slik at man kan forhindre at det oppstår villkryssing av fotgjengere over krysset. Eksisterende fotgjengerfelt utenfor feltet er tegnet etter linjer i grunnkartet og gitt bredde 4 m.

Internt i feltet er annen veggrunn satt til en fast bredde på 3 meter. Langs E10 og fylkesveien er annen veggrunn tilpasset nærmeste eiendomsgrenser.

Byggegrenser i plankartet følger som hovedprinsipp 30 meter fra senterlinje E10 og fylkesveien og 12,5 meter fra senterlinje på kommunal vei. Der byggegrensen pga. bredt veianlegg havner nærmere enn 3 meter fra ytre formålsgrænse veiformål, er byggegrensen justert til 3 meter.

Det er regulert inn en gang- og sykkelvei kulvert vest for den vestligste kulverten for forbindelse mot sentrum.

5.7 Flyplass

Avinor har bedt om at det knyttes bestemmelser til planen for å ivareta hensynet til flytekniske anlegg på Leknes lufthavn. Alle Avinors forslag til bestemmelser ivaretas. Bestemmelsene gjelder i korte trekk:

- **Byggehøyde:**
 - Bebyggelse skal ikke komme i konflikt med horisontalflaten (kt. 69,6) eller flynavigasjonsanlegget LOC03 (23,85). Det settes derfor et felles byggestriksjonskrav (BRA-krav) for hele planområdet på kote 25 moh. Eksisterende, større bygg i området har en mønehøyde på kote 20-21 moh.

- **Radioteknisk vurdering**

- Alle nybygg eller påbygg av eksisterende bygg med høyde over kt 25 moh, skal sendes Avinor for radioteknisk vurdering og godkjenning.
- Bruk av tårnkraner der bommen overstiger felles BRA-krav for området skal sendes Avinor for radioteknisk vurdering og godkjenning. For bruk av mobilkraner stilles tilsvarende krav dersom kranarmen overstiger kote 45.

- **Luftfartshindre:**

- Rapportering, registrering og merking av luftfartshinder til Statens kartverk skal gjøres i tråd med kap II i *Forskrift for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder* (Luftfartstilsynet).
- For å ivareta sikkerheten for lufttrafikken ved Leknes lufthavn, skal det utarbeides en belyningsplan for utbyggingsområdet som skal oversendes Avinor for vurdering og godkjenning.

5.8 Tilknytning til teknisk infrastruktur

Tiltaket kan medføre behov for nye nettstasjoner, men dette må avklares nærmere når det foreligger mer detaljerte opplysninger om utbyggingen. Ved behov for nye nettstasjoner skal det avsettes plass til dette. Nettstasjoner bør plasseres mest mulig i sentrum av lasten og i nærheten av vei.

Det kan bli nødvendig med flytting av eksisterende nett. Kostnader tilknyttet nettendringer dekkes av utbygger. Endelig løsning skal avklares med Lofotkraft.

5.9 Plan for avfallshåndtering

Renovasjon løses på egen tomt. Opplegg og utforming av renovasjonsanlegg skal dokumenteres i utomhusplan for de enkelte tiltakene.

5.10 Planlagte offentlige anlegg

Vegene internt i planområdene vil være kommunale. Dersom det blir behov for flytting eller oppgradering av eksisterende nett, må kommunen stå for kostnadene av dette. Løsningen må avklares med nettleverandøren (Lofotkraft).

5.11 Kulturminner

Det er ingen kjente kulturminner i området. Eventuelle funn ivaretas i planbestemmelsene:

«Dersom funn, gjenstander eller konstruksjoner blir oppdaget i forbindelse med gravearbeid, skal arbeidet stoppes straks og fylkeskonservator informeres, jf. Lov om kulturminner § 8, 2. ledd.»

5.12 Universell utforming

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

5.13 Miljøoppfølging

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

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

5.14 Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense og kan ha marin leire. Området er ellers ikke ras- eller skredutsatt. Det skal dokumenteres at grunnen har tilstrekkelig stabilitet før rammetillatelse gis for omsøkt utbygging.

5.15 Støy

Støykartleggingen for området viser at store deler av planområdet ligger i gul støysone fra E10 og fylkesveien. Nærmest veien ligger planområdet i rød støysone.

Støykartleggingen utløser i seg selv ingen tiltakskrav ettersom planforslaget ikke legger til rette for støyfølsomme eller støyutløsende virksomheter.

5.16 Vindforhold

Tiltaket legger ikke opp til nye etableringer som tilsier at det er nødvendig å gjøre tiltak for å skjerme for vind i planområdet. Vindforhold er i denne sammenheng ikke videre vurdert utover beskrivelsen i kapittel 4.16.

5.17 Risiko- og sårbarhet

Emne	Forhold eller uønsket hendelse	Vurdering	
		Nei	Merknad
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	x	
	Er området geoteknisk ustabilt/er det fare for utglidning?	x	
	Er området utsatt for springflo/flom i	x	

	sjø/vann?		
	Er området utsatt for flom i elv eller bekk/ lukket bekk?	x	
	Er det radon i grunnen?		Det er ikke gjennomført målinger. Fra 1.7.2010 er det lovpålagt krav om radonsperre i alle nye bygninger hvor det oppholder seg mennesker.
	Annet (spesifiser)?		Planområdet ligger under marin grense og kan ha marin leire.
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en risiko for området?		Ingen spesielle ulemper.
	• Hendelser på veg	x	
	• Hendelser på jernbane	x	
	• Hendelser på sjø/vann/elv	x	
	• Hendelser i luften	x	
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak etc.) utgjøre en risiko for området?		Lav risiko.
	• Utslipp av giftige gasser/væsker	x	
	• Utslipp av eksplosjonsfarlig/brennbare væsker/gasser	x	
	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området?		Ingen spesielle ulemper.
	• Elektrisitet	x	
	• Teletjenester	x	
	• Vannforsyning	x	
	• Renovasjon/spillvann	x	
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:		Ingen kraftlinjer i luftspenn nært planområdet, men nedgravde kabler i planområdet.
	• Påvirkes området av magnetiske	x	

	felt fra kraftlinjer?		
	Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?	x	
	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området?		
	Til skole/barnehage		Atkomst til skole og idrettsanlegg fra planområdet skjer via kryssing av fv.815/Idrettsgata. Veien er svært trafikkert og kan gi trafikkfarlige situasjoner.
	Til nærmiljøanlegg (idrett etc.)		
	Til forretning	x	
	Til busstopp	x	
	Brannberedskap		
	Omfatter området spesielt farlige anlegg?		Bensinstasjonen i planområdet utgjør en risiko for brann- og eksplosjonsfare. Anlegget har særskilt aktsomhetsplikt og krav til drift og kontroll av virksomheten (jf. Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern - Forskrift om anlegg som leverer motordrivstoff)
	Har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?		Godkjent VA-plan skal foreligge før rammetillatelse gis. Brannvannsdekning skal beregnes og eventuelle tiltak ivaretas før igangsettelsestillatelsen gis.
	Har området bare en mulig adkomstrute for brannbil?	x	
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurensset fra tidligere virksomhet?		Ingen kjente miljøforurensninger.
	Gruver: åpne sjakter, steintipper etc.	x	
	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringer etc.	x	
	Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering	x	
	Annet (spesifiser)		

Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	x	
	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?	x	
	Annet (spesifiser)	x	
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger		
	Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	x	
	Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	x	

5.18 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Ingen spesielle hensyn. Tilstrekkelig brannvannstilførsel og grunnforhold må dokumenteres. Stenging av avkjørsler langs Idrettsgata vil gi bedre trafiksikkerhet langs veien. Kulvert reguleres inn under E10 ved den nye rundkjøringen. Trafiksikkerhet langs Idrettsgata er også vurdert i nylig vedtatt plan for skolekvartalet og ivaretas gjennom planlagte tiltak.

5.19 Rekkefølgebestemmelser

- Før rammetillatelse gis skal følgende foreligge:
 - Utendørsplan i målestokk 1:200
 - Rammeplan for VA
 - Godkjenninger fra Avinor for bygg og anlegg og over kote 25, samt bruk av mobilkraner der kranarmen overskrider kote 45.
 - Dokumentasjon på tilstrekkelig brannvannstilførsel
 - Dokumentasjon på at grunnen har tilstrekkelig stabilitet i forhold til omsøkt tiltak.
- Før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis skal følgende ferdigstilles:
 - Ferdig opparbeidet teknisk infrastruktur (vann og avløp, vei, fortau, parkering) relatert til omsøkt utbygging.

6 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

6.1 Overordnede planer

I forhold til gjeldende kommunedelplan åpner planen for etablering av kontor og bensinstasjon i tillegg til forretning. Arealformålene er en videreføring av gjeldende reguleringsplan for Leknessletta og medfører kun mindre endringer i arealbruk.

6.2 Stedets karakter og landskap

Planområdet er stort sett ferdig utbygget, men planforslaget innebærer omfattende trafikal omlegging innenfor planområdet og noen muligheter for utbygging på jordbruksområder. Dette vil ha påvirkning for stedets karakter, både i forhold til hvordan området brukes og opplevelsen av stedet.

6.3 Natur- og kulturverdier

Det er gjort en samlet vurdering opp mot Naturmangfoldloven kap II § 4 - § 14 og funnet at tiltaket ikke er i strid med Naturmangfoldlovens bestemmelser. Vi har sjekket tiltaksområdet mot tilgjengelige naturdatabaser og ikke funnet forekomster som kan trues/ødelegges av tiltaket. Det er ikke registrert utvalgte naturtyper i forbindelse med myr- eller jordbruksområdene.

Tiltaksområdet ligger ellers i et område som er sterkt preget av menneskelig virksomhet, infrastruktur og generelt høy aktivitet. Oppføringen av bygninger og infrastruktur må følge de til enhver tid gjeldende lover og forskrifter, og vurderes å ivareta hensynet til naturmiljøet.

Det er ingen kjente kulturminner innenfor planområdet. Skulle det under arbeid i marken framkomme gjenstander eller levninger som antyder spor fra eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses og melding sendes til kulturminnemyndighetene omgående, jf. Kulturminneloven § 8, 2. ledd

6.4 Landbruksfaglige vurderinger

Planområdet innebærer omdisponering av et mindre jordbruksareal til framtidig utvikling av forretning, kontor, veg og trafikkarealer. Kun deler av arealene som inngår i planområdet er i dag i bruk som fulldyrket jord, men store deler regnes å ha potensial for framtidig oppdyrking. Området er i sin helhet avsatt til forretning i kommuneplanen for Leknes-Gravdal.

For å sikre kvalitetsjord skal det utarbeides en plan med avbøtende tiltak i forhold til landbruket. Dette innebærer blant annet at dyrkbar matjord skal stilles til disposisjon for videre dyrking til aktive gårdbrukere.

6.5 Trafikale forhold

Leknes er i vekst og trafikken langs fylkesveien og E10 forventes å økes i årene framover. I trafikkanalysen fra Asplan Viak i forbindelse med rullering av kommunedelplanen for Leknes/Gravdal vurderes den framtidige trafikkbelastningen å ha negative konsekvenser dersom den forventede trafikkveksten kun kan avvikles i Idrettsgata. Ved å åpne for gjennomkjøring over Leknessletta via «Remaveien» vil man i stedet få fordelt trafikkbelastningen slik at mye trafikk vestover kan gå via Leknessletta. Dette vil videre bety at det vil bli mindre trafikk forbi skoleområdet like nord for planområdet.

Geometrien for alle de interne veiene i planområdet er oppdatert for å være bedre tilpasset den framtidige veisituasjon. I krysset mot Remaveien har man gått bort i fra en løsning med rundkjøring og i stedet rettet opp krysset slik at utkjøringen mot Idrettsgata blir mest mulig vinkelrett. Stenging av avkjørselen fra Mjånesveien til Idrettsgata har også vært ønskelig for å bedre trafiksikkerheten. For boligene som i dag benytter avkjørselen medfører dette en omvei som kan oppleves som en ulempe. For å sikre at renovasjon/brøytebil fortsatt kan betjene boligene er det avsatt plass til snuhammer på vestsiden av Mjånesveien.

Planforslaget legger opp til et sammenhengende veinett for gående og syklende med forbindelser til eksisterende gang- og sykkelveinett langs E10 og Idrettsgata. For boligområdene lenger sør for planområdet gir dette muligheten for trafiksikker skolevei for barn gjennom Leknessletta.

6.6 Teknisk infrastruktur

Delvis gammelt VA-anlegg med behov for oppgradering. Mulig nødvendig med nye nettstasjoner og omlegging av eksisterende nett. Eksisterende aktører på Leknessletta har privat energiforsyning.

6.7 Bomiljø/bokvalitet

Nærliggende boliger vurderes i liten grad å påvirkes negativt av tiltaket. Omlegging av trafikk situasjonen medfører stenging av tre avkjørsler langs Idrettsgata ved Mjånesveien for å bedre trafiksikkerheten. Dette medfører samtidig en omvei for noen av boligene som bruker avkjørslene i dag.

Nedbygging av ubebygde mark og jordbruksarealer kan for noen forbindes med dårligere bokvalitet, mens det for andre vil være positivt at nærområdet utvikles og får flere funksjoner og arbeidsplasser.

6.8 Barns interesser

Tiltaket er vurdert imot Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og vurderes samlet sett å gi positive konsekvenser for barn og unge. Dette med tanke på å ha fokus på trafiksikkerhet internt i planområdet og langs E10 og Idrettsgata, samt tilrettelegge for at det kan etableres et sammenhengende gang- og sykkelnett gjennom planområdet.

Planområdet vurderes for øvrig å ha liten/ingen verdi som rekreasjonsområde og bærer ikke preg av å være i bruk av barn utover besøk til forretningene.

6.9 Sosial infrastruktur

Ikke aktuelt/ingen påvirkning.

6.10 Universell tilgjengelighet

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

6.11 ROS

Det er ikke avdekket noen spesielle hensyn i forhold til risiko og sikkerhetsvurderinger. Tilstrekkelig brannvannstilførsel og grunnforhold skal dokumenteres før rammetillatelse gis. Stenging av avkjørsler langs Idrettsgata og E10 vil gi bedre trafiksikkerhet.

6.12 Økonomiske konsekvenser for kommunen

De planlagte veiene internt i planområdet vil være kommunale. Det vil også bli nødvendig å tilrettelegge for kommunal energitilknytning i området. Kommunen må videre erverve areal til veg og tekniske infrastruktur. Noe kommunal grunn sentralt i planområdet vil kunne frigjøres for salg til aktørene på Leknessletta.

6.13 Konsekvenser for næringslivet

Tiltaket anses å gi positiv konsekvens for næringsutvikling ved at det åpnes for muligheter til nyetableringer på Leknessletta.

6.14 Avveininger av virkninger

Planforslaget representerer et resultat av meklingsprosessen etter forrige reguleringsplan for Leknessletta hvor man har hatt som mål å komme fram til en omforent løsning for alle parter.

Samlet sett vurderes planen å danne et godt grunnlag for en mer trafiksikker og helhetlig trafikkløsning på Leknessletta. Etter planleggers vurdering vil gjennomføring av planen også bidra til bedre trafiksikkerhet i området, noe som av hensyn til myke trafikanter og barns interesser vil være viktig.