



Saksgang

Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
Delegerte saker - Plan		061/20

Arkivsak ID 19/1491

Saksbehandler Eva-Mari Rahkola

Vedtatt reguleringsendring - Storgata - Vestvågøy kommune

Saksdokumenter:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
05.11.2020	PlankartStorgata041120_revidert	1524506
05.11.2020	Spring rundkjøring semitrailer 14.05.20	1509265
05.11.2020	Spring rundkjøring buss 14.05.20	1509266
05.11.2020	Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak (L)(197323)	1524512

Saksopplysninger:

I forbindelse med prosjektering av Storgata, i Leknes sentrum, er det behov for å ta inn justeringer og mindre endringer i gateløpet og rundkjøringen, i reguleringsplanen Storgata PID 201603 og PID 201702.

I møte i forvaltningsutvalget 17/9/19 ble det vedtatt at rundkjøringen i reguleringsplanen for Storgata, skal endre rundkjøring til en mindre radius.

Storgata har hatt flere trafikale og sikkerhetsmessige utfordringer i møte mellom biltrafikk og myke trafikanter. I samsvar med nasjonale retningslinjer ønsker kommunen å tilrettelegge for økt bruk av sykkel ved å anlegge sykkelstier. Som ledd i dette vil fortau, gangsoner, fotgjengeroverganger og sykkelsti bli tydelig definert. Fotgjengere skal prioriteres ved å sanere en rekke adkomster langs gata og fysiske tiltak etableres for å redusere farten til biltrafikken i gata.

Storgataplanen er vedtatt i to reguleringsplaner, revidert Storgataplan vedtatt i 2017 og reguleringsplan for Lofotr hotell 2019 som omfatter deler av Storgata og hotellområde.

Mindre reguleringsendring av planene er utløst av prosjektering og utførelse av planen.

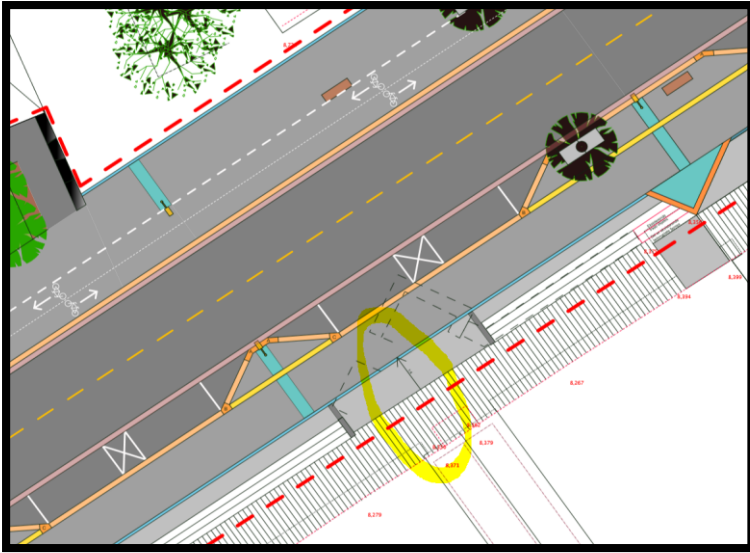


Figur 1. Gjeldende reguleringsplaner som skal endres– Storgata nord, første utsnitt, og storgata sør, andre utsnitt

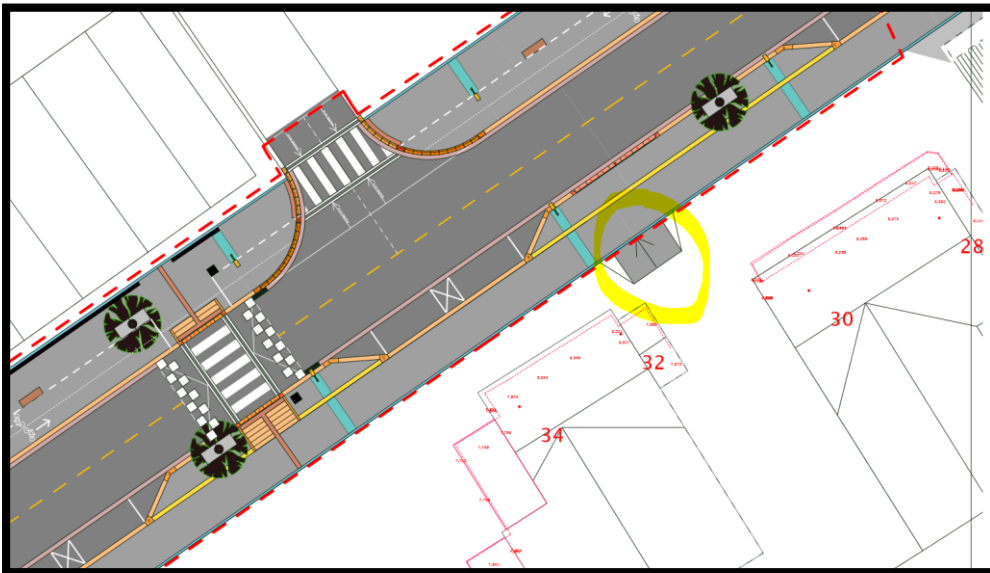
Følgende endringer i reguleringsplan foreslås (markert med gult):

Inn – og utkjøringer:

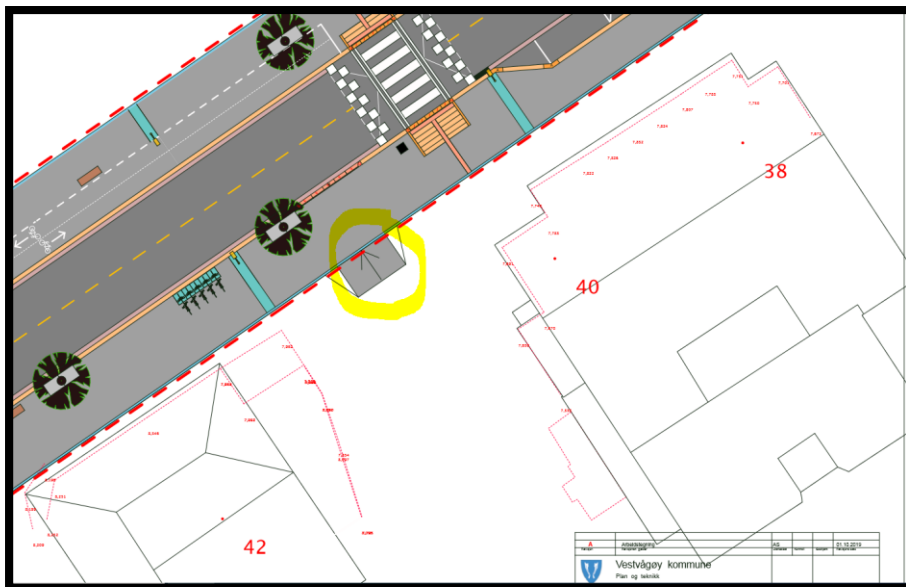
- innkjøring varemottak Vinmonopolet/Lofotsenteret. Se gul markering i tegning under:



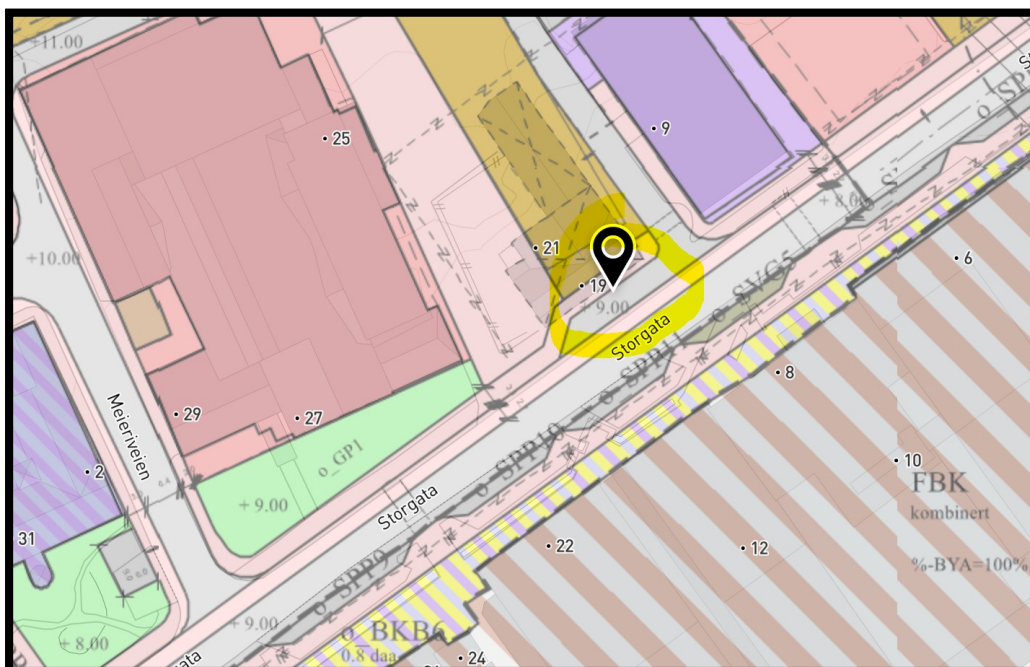
- Utkjøring mellom Fagmøbler og Lofoten Bakeri, se gul markering i tegning under:



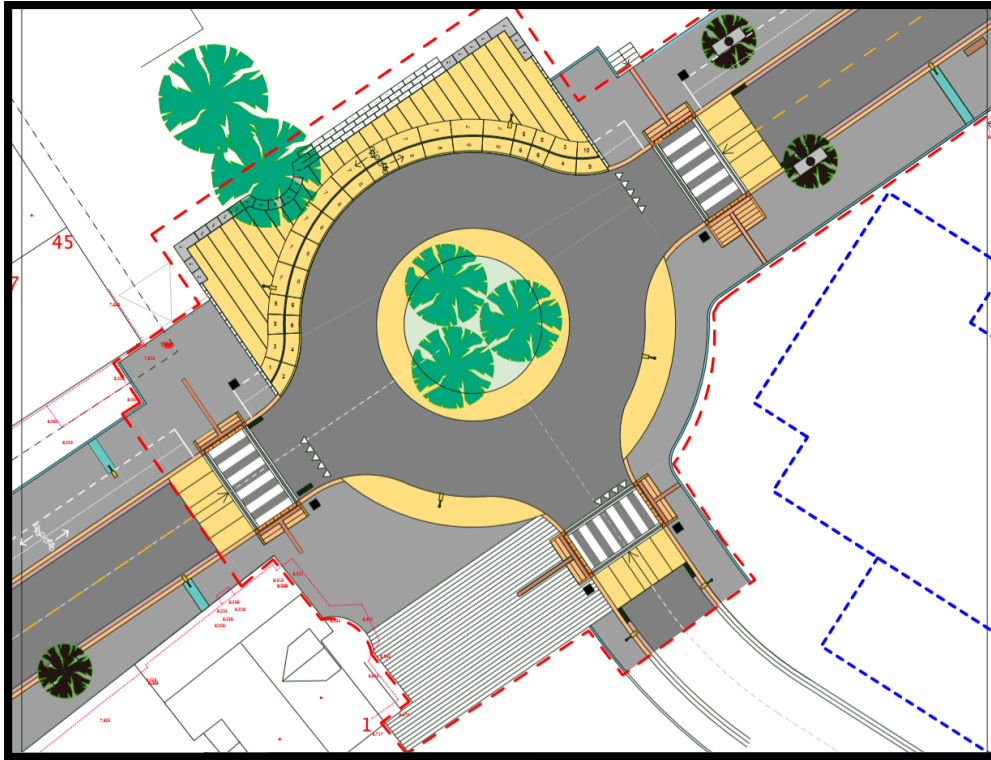
– En utkjøring mellom Lampehuset/Lofoten Gaver og Brukskunst og Sentrumsgården, se gul markering i tegning under:



Vegformål tatt inn i reguleringsplan for reguleringsplan for Lofotr hotell, foreslås tatt ut og tilbakeføres til gangvei, som vist i opprinnelig plan for Reguleringsendring av Storgata vedtatt i 2017



- Rundkjøring, se illustrasjon under:



Figur 2: Forslag til ny og rundkjøring er redusert i omkrets, og utformet for å gi en bedre trafikkavvikling for kjørende, som i større grad hensyntar gående og syklende

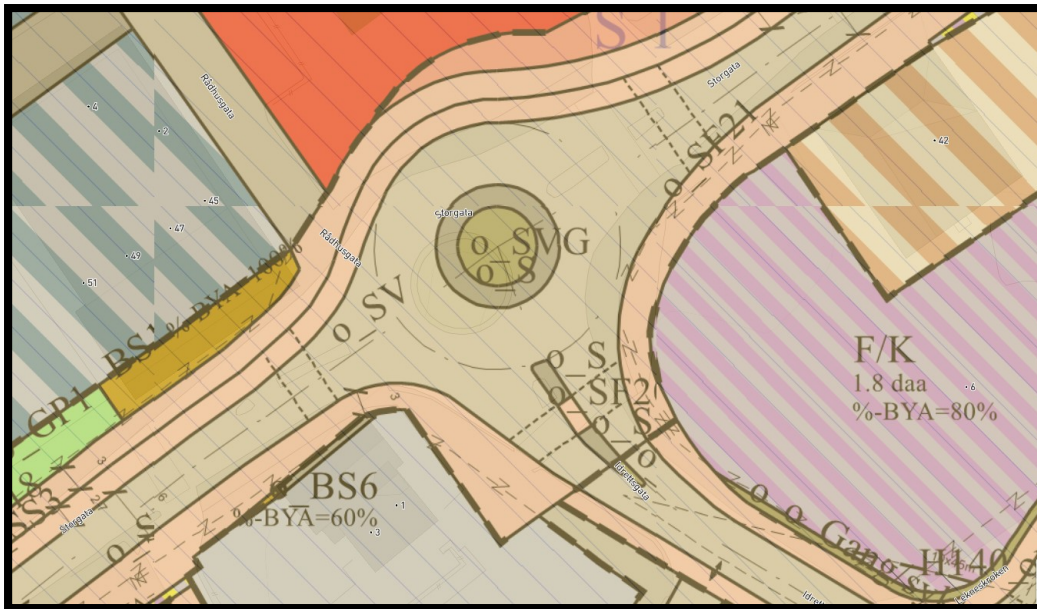
Rundkjøring.

Rundkjøringen i Storgata er midt i Leknes sentrum med tilgrensning til dagens Rådhuspark. Parken har en god størrelse og ligger solrikt til. I dag er Rådhusparken et samlingspunkt som fungerer både som uformell møteplass og til arrangementer hvor mange mennesker kommer til Leknes, som for eksempel 17. mai feiring, tivoli og konserter.

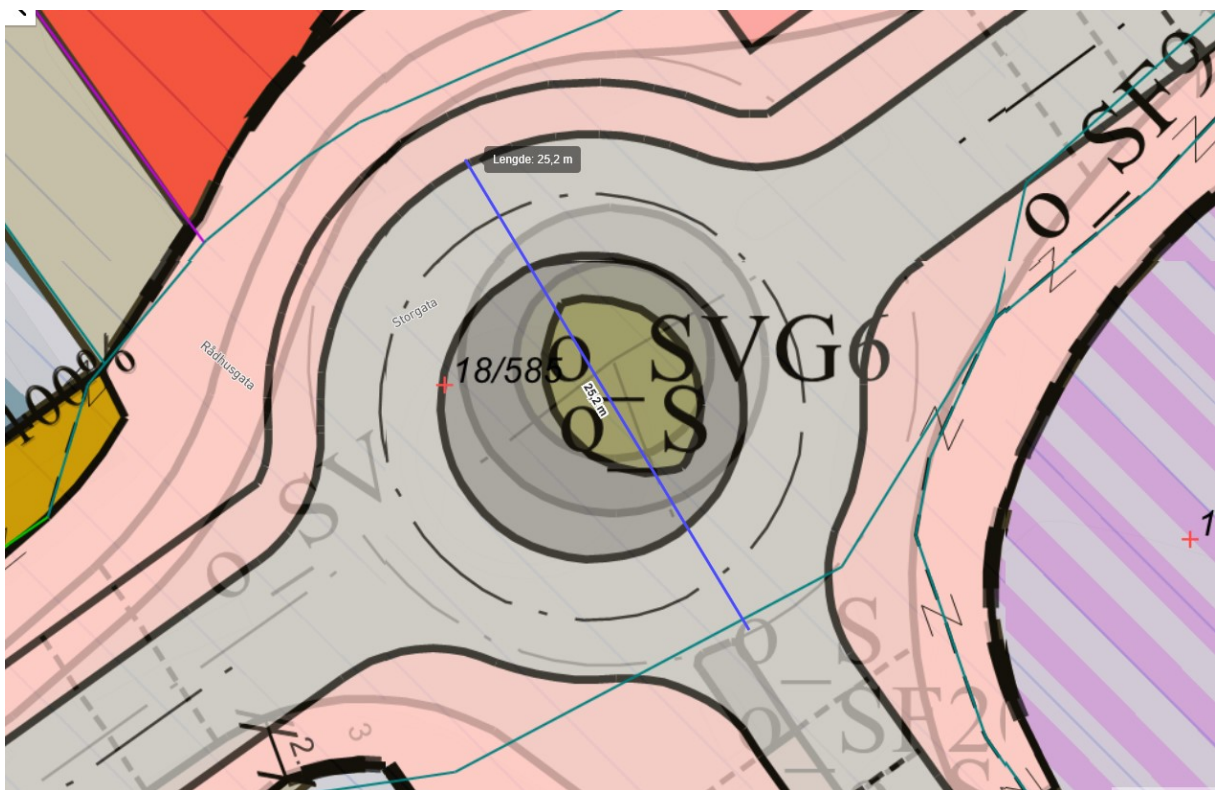
Trafikken fra Storgata og rundkjøringa preger parken noe negativt med trafikkstøy og uro. Reguleringsendringen foreslår derfor en reduksjon i rundkjøringens radius, samt bedre kvalitet på materialet vil bidra til at rundkjøringen kan fremstå som en del av og en forlengelse av Rådhusparken.

Statens Vegvesens Håndbok V121 sier følgende om minirundkjøringer:

Minirundkjøringer er rundkjøringer med en ytre diameter som er mindre enn 25 m.



Figur 3 Vedtatt rundkjøring.

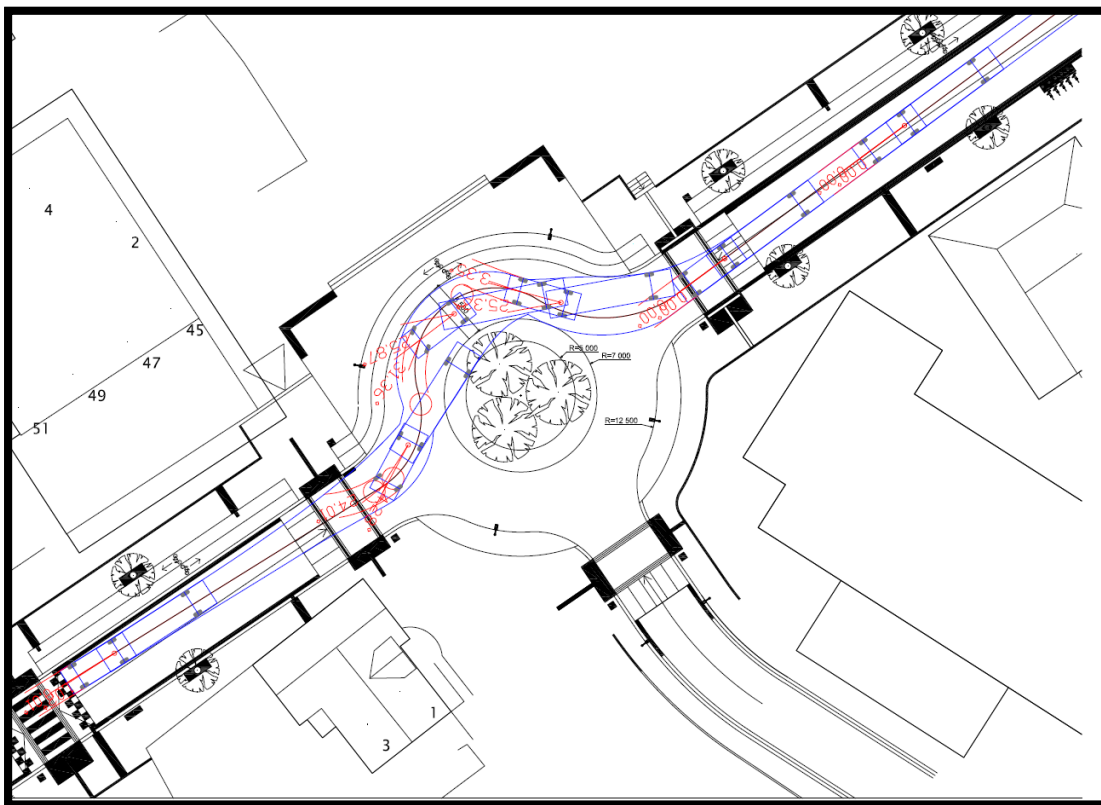
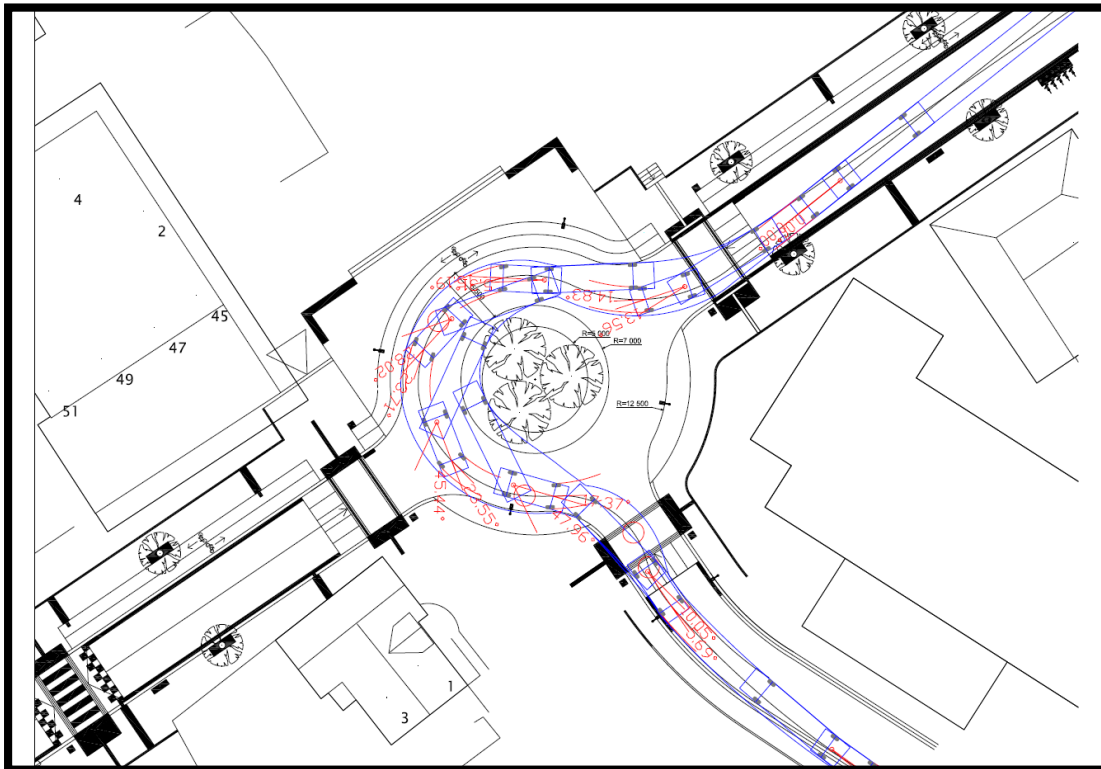


Figur 4 Revidert rundkjøring, som er tilpasset buss og større kjøretøy. Deler av innerste øya er kjørbær, mørkegrå farge. Diameter rundt 27 meter

Ny rundkjøringen har en dimensjon litt over 25 meter (blå strek).

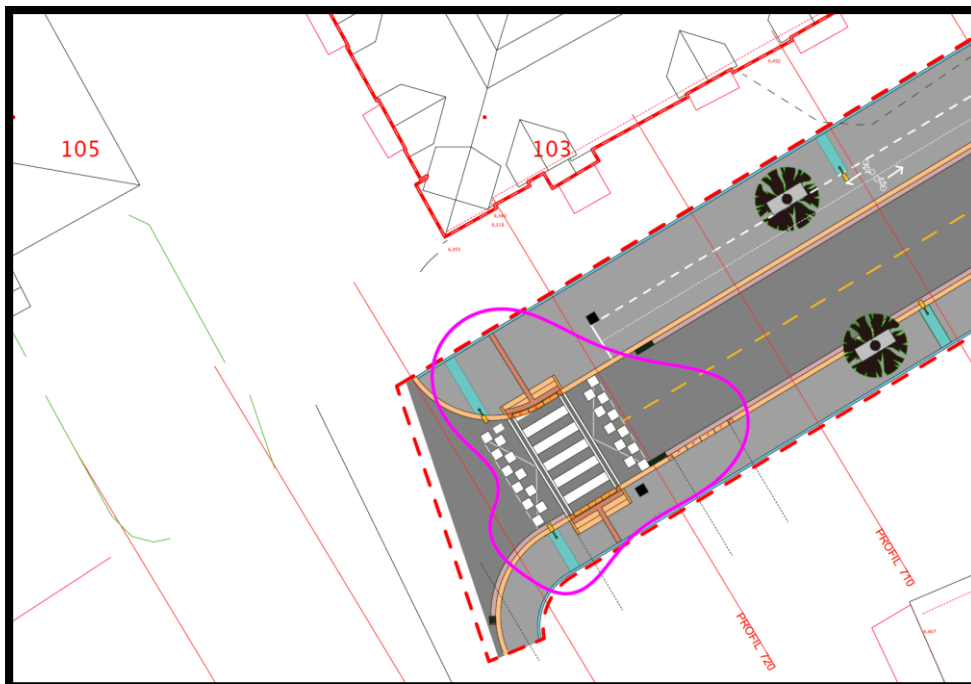
Forslaget om reduksjon av rundkjøringen ble fremmet av prosjektgruppen med arkitekt. Følgen av justeringen er at det blir en skarpere svingradius for større kjøretøy, noe som vil kreve plassering av slikt kjøretøy i motsatt kjørefelt ved inngang til rundkjøring.

Rundkjøringen har i revidert kart, tatt inn kantstein rundt øyen, samt brostein på øya som kan benyttes av buss og trailere for å unngå konflikt med gang og sykkelvei. Reviderte sporingskurver for slepekurve semitrailer og buss, viser hvordan steinbelagt område fungerer som et avlastningsareal, hvor sykkel og gangfelt ikke blir berørt.

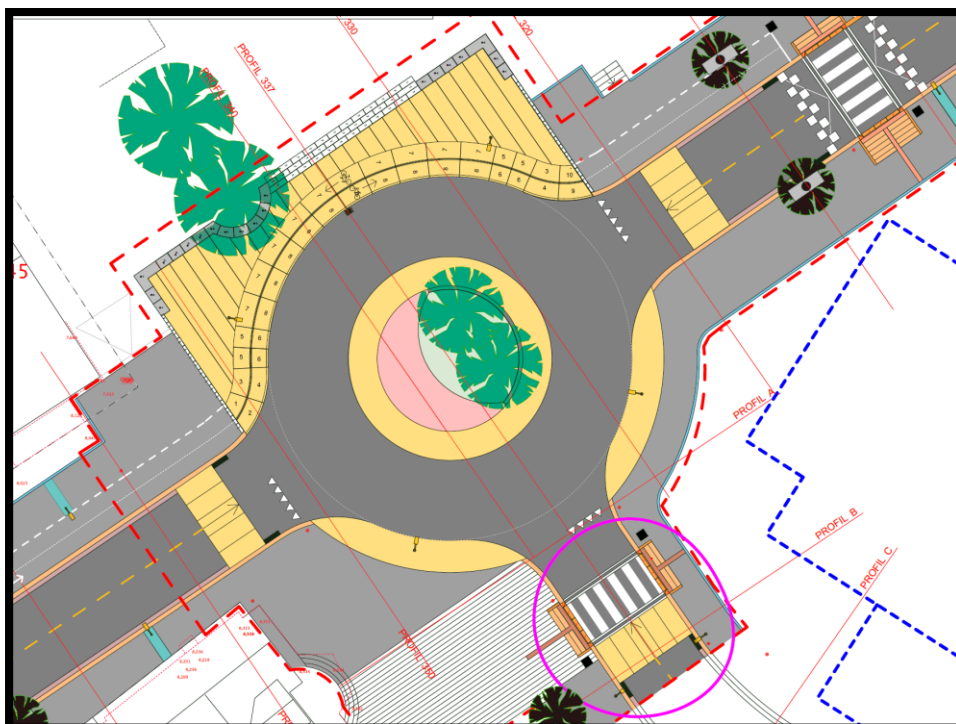


Figur 5. Sporingskurver utarbeidet mars/april 2020

Storgata Sør:



Gangfeltet flyttes lenger sør mot krysset Storgata og Sjøveien, innkjøring til eiendommen 18/50 legges nord for gangfeltet.



Justere gangvei mot rundkjøringen i idrettsgata.

Øvrige endringer Storgata _ PID 201603 er:

- Formålsgrenser for veg/trafikkareal og fotgjengeroverganger er tilpasset ny situasjonsplan for arbeider med Storgata. Tilhørende breddemål og betegnelser er justert.
- Endringer i avkjørsler/kryss tilpasset ny situasjonsplan
- Areal til parkering var regulert til annen veggrunn (o_SVG5), omgjort til parkeringsplass (o_SPP12). Denne har opprinnelig bestemmelse om varelevering, men siden det formålet skulle endres på den (og pil) må planbestemmelser oppdateres til nytt nummer på det punktet. (§4 i bestemmelsene). Om ikke kun tillagt regulert avkjørselspil er tilfredsstillende.
- Justert o_BAD til å omfatte et større område, etter endringer i rundkjøring har frigjort arealer.
- Mellom Storgata 87 og 91 er det ikke tegnet gjennomgående sykkelfelt lenger grunnet

bussholdeplass (oppdelingen ga formålsnavn på sykkelfeltene (o_SS1-1 og o_SS1-2.)

- Ellers: Gangfelt ved krysset Sjøveien/Storgata er ivaretatt i tilstøtende plan (men der er det endringer fra siste oppdatering LARK, slik at det må vurderes planendring der og som beskrevet i mail tirsdag 30.06).
- Formålene med mange nummer er re-nummerert til denne gjeldende planavgrensningen etter andre planer har erstattet deler av den. Det var ikke fullstendig samsvar i nummereringen i utgangspunktet, muligens grunnet oppdeling av separat planbehandling for området ved rundkjøringen.

Endringer i Storgataplan i P ID 201702 (Reguleringsplan som omfatter Lofotr Hotell, og deler av Storgata) er:

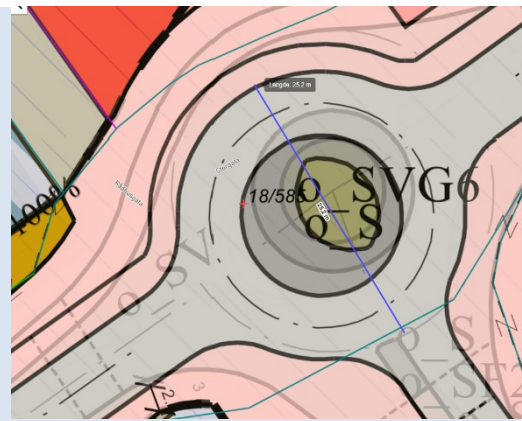
- Justert feilaktig bussholdeplass/areal fra veg til fortau.
- Formålsgrenser for veg/trafikkareal og fotgjengeroverganger er tilpasset ny situasjonsplan for arbeider med Storgata. Tilhørende breddemål og betegnelser er justert.
- Endringer i avkjørsler/kryss tilpasset ny situasjonsplan.
- Parkeringsplasser o_PA2 justert i henhold til situasjonsplan.
- BS5 er redusert som følge av inntegnet avkjørsel. Juridisk linje (1213, planlagt bebyggelse) måtte flyttes tilsvarende som følge av justering av formålsgrense. Vegbredde (f_KV1) er nå 6 meter i det området.

Offentlig ettersyn:

Varsel om reguleringsendring av Storgata ble sendt til offentlig ettersyn 24.09.2020 til grunneiere, og regionale myndigheter. Det er mottatt tre innspill fra Nordland Fylkeskommune og Statens vegvesen.

Dato	Innspill	Kommentar
01.10.20 KH TJØNNDAL HOLDING AS	Viser til brev, datert 23.09.2020, med div. vedlegg. På vegne av seksjonseierne av gnr. 18, bnr. 231 med adresse Storgata 72, har jeg tidligere kommunisert med Eivind Edvardsen, senest ved brev datert 16. juni 2020. Dette brev er ikke besvart, og kopi vedlegges. Eierne av seksjoner av gnr. 18, bnr. 231 ønsker prinsipalt at eksisterende avkjørsel fra Storgata må opprettholdes. Denne adkomstløsning har vært i bruk i flere tiår, og frem til i dag har det ikke vært noen konflikt i tilknytning til trafiksikkerhet, særlig i forhold til myke trafikanter. Kartskisse, vedlagt brev datert 23.09, er i sort/hvitt og ikke lesbar målestokk. Hva som er lagt opp til av fremtidig adkomstløsning til Storgata 72, er det ikke mulig for meg å finne ut av fra de mottatte dokument.	Utkjøring for storgata 72 ble allerede i vedtatt plan fra 2016 tatt ut. Dette er for å redusere utkjøring direkte i gateløpet, og se på alternativer, med adkomst som flere kan dele. Eksisterende sanering som i vedtatt i plan videreføres, med en konkret adkomstløsning til Storgata 72 via Solhøgdeveien, med gjennomkjøring på den gamle barnehagetomten.
01.10.20 Statens Vegvesen	Vurdering av planforslaget Reguleringsendringene er ikke vurdert på detaljnivå, men vi forutsetter at føringer og krav i vegnormalen og statlige retningslinjer blir ivaretatt i planprosessen.	Dimensjonen på rundkjøringen er etter veinormalen, ikke en minirundkjøring. Diameter er akkurat over 25 m i diameter, som inkluderer kjørevei og øy.

Eventuelle avvik fra krav i vegnormaler må være omtalt i plan og nødvendig godkjenning for valgt løsning må innhentes.



Deler av øya avsettes til kjøring, grått, med brostein, og det grønne feltet kan da beplantes.

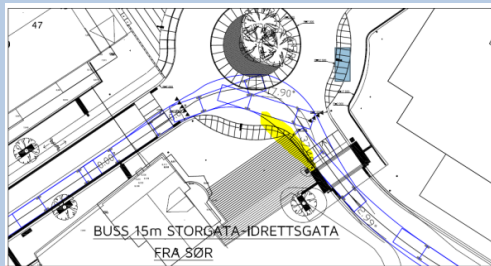
Nordland
Fylkes-
kommune

28.10.20

Utdrag

Vi viser til brev fra Nordland fylkeskommune, av 21.02.2020, vår ref. 17/4616-13, med veg- og samferdselsfaglig uttalelse til varsel om reguleringsendring for Storgata. Vi er positiv til at Storgata bygges om for å gjøre den mer attraktiv og trafikksikker for fotgjengere og syklist. Smalere kjørebane er med på å holde farta nede og gir kortere kryssing for fotgjengere når de må krysse bilvegen. Egne felt for syklist er med på å fremme mer sykling.

Samtidig er vi bekymret for at rundkjøringen som skal lages mindre, blir så innsnevret at blant annet busser får problemer med å kjøre gjennom den. Kjørekomforten for sjåfør og passasjerer blir dårligere, hvis bussen må kjøre inn på opphøyet sentraløy og svinge-mønsteret blir slik at bussen må snike seg fram gjennom krysset. Dersom det legges opp til at det skal kjøres over sentraløya, må den være flat.



Vi ser av oversendt sporingskurve på utsnittet nedenfor, at bakhjulet på bussen må inn over kantstein/fotgjengerareal for at bussen skal komme seg gjennom, se gul markering.

Situasjonen mht. buss som kommer i Storgata fra sør og svinger inn i Idrettsgata, er en situasjon som er uaktuell. Derfor er ikke dette tilfellet behandlet nærmere av oss.

Med bussholdeplassen ved Circle K, vil alle bussene enten komme inn i Idrettsgata eller fra sør i Storgata, kjøre gjennom rundkjøringen og videre nordover i Storgata. Eller motsatt veg.

Rundkjøringens midtøy lages slik at den kan kjøres over på den søndre halvdel. Her legges storgatestein slik at større kjøretøy kan benytte deler av øya ved sving tre kvart rundt når de kommer i Storgata fra nord og skal ut i Idrettsgata.

Høyden på kantsteinene som markerer midtøya, er av en slik art at større kjøretøy kan kjøre over disse.

Derfor mener jeg at den prosjekterte løsningen kan beholdes. Men Arne Sælen må gjerne kommentere dette.

Brøyting og lagring av snø blir spesielt behandlet av Drift veg i oppfølgingen av kontrakt for vintervedlikehold. Jeg vet at dette temaet allerede er under behandling – og altså blir ivaretatt.

Når bussen kjører inn i rundkjøringen, kan kjørefeltet være smalt, men når den skal ut av rundkjøringen, må det gis mer bredde for å unngå det som er beskrevet ovenfor. Armen mot sørøst bør lages like bred som de 2 andre armene. Vi gjør oppmerksom på at dimensjonerende kjøretøy skal være 15 meter lange busser. Smale gater med mye kantstein, gir utfordringer vinterstid med brøytingen og kan gjøre det vanskelig å fjerne snø.

Opplagring av snø der folk skal gå og sykle, og lagring av snø i frisisiktsoner er uheldig med tanke på framkommelighet og trafiksikkerhet.

Vi oppfordrer kommunen til å bygge om rundkjøringen slik at framkommelighet og trafiksikkerhet blir ivaretatt for alle trafikanter og kjøretøy.

Stedsutvikling

Nordland fylkeskommune har i to omganger (fase 1 og fase 2), innvilget tilskudd til oppgradering av Storgata gjennom tilskuddsordningen for stedsutvikling. Ingen av disse fasene er gjennomført. Vi ber Vestvågøy kommune vurdere om endringene som foreslås kan ha betydning for gjennomføringen og kostnadsbildet knyttet til de to stedsutviklingsprosjektene. Dersom reguleringsendringen kan medføre endringer knyttet til planlagte tiltak og budsjett, ber vi om at kommunen tar kontakt med oss for å gjennomgå dette.

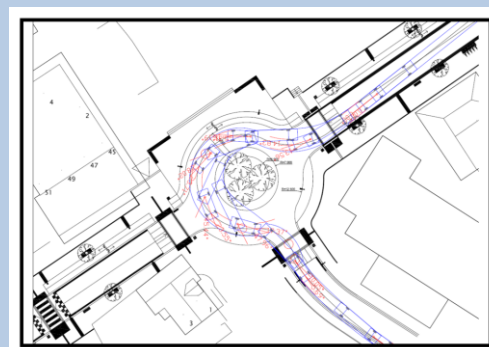
Reguleringsendringen slik den er forutsatt, vil ikke medføre noen endringer knyttet til planlagte tiltak og budsjett.

Etappe 1 er gjennomført, og etappe 2 pågår. Vil på det nærmeste være fullført når 2021 går mot slutten.

Dette er Nfk orientert om – pr telefon i dag.

Ang. kulturminner: Nå er det foretatt større masseutskifting under rundkjøringen uten at det er funnet rester etter kulturminner. I resten av arbeidet, altså i etappe 3, er det ikke forutsatt noen dypere graving, kun masseutskifting for bære- og forsterkningslag. Men dersom det skulle avdekkes noe som kan være kulturminner, vil dette bli varslet.

Vi kan ikke se at det er noe i Nfks uttalelse som hindrer gjennomføringen av foreliggende planer.



Endringer etter offentlig ettersyn:

- ny avkjørsel inn og ut mellom Storgata 60 og 62 - nedsenket kantstein
- avkjørsel mellom Storgata 64 og 74 tas ut
- avkjørsel mellom Storgata 78 og 80 opprettholdes
- ny avkjørsel inn og ut mellom Storgata 81 og 87 - nedsenket kantstein
- ved Storgata 96 bytter adkomst og gangfelt plass

Endringene er etter dialog meg grunneiere langs Storgata og sikret i plankartet med inn og/ eller utkjøringspil i plankartet.

Barn og unges interesser

Tiltaket påvirker barn og unges interesser positivt ved at hastigheten i krysset reduseres.

Konklusjon

Opprusting og forskjønning av Storgata, er et bidrag til å gi et etterlengtet løft til Leknes sentrum, til et mer levende og attraktivt sentrumsmiljø. Den mindre reguleringsendringen behandles ikke politisk, når endringene og justeringene ikke gir vesentlige endringer i prosjektet.

En mindre rundkjøring vil også forkorte avstander mellom fotgjengeroverganger og øke tilgjengeligheten til alle sider i krysset for myke trafikanter. Rundkjøringen er i revidert forslag gitt en dimensjon på litt over 25 meter. Det er utarbeidet nye sporingskurver viser at øya på rundkjøringen hensyntar arealbehovet til buss og trailer, så større kjøretøy kan passere, ved å benytte granitt og brosteinarealet indre del av øya.

Hovedintensjonen med reguleringsplanen videreføres, hvor ny gatestruktur vil redusere hastighet, og prioritere fotgjengere og syklister. Rundkjøringens utforming er foreslått å reduseres ytterligere i diameter, for å forsterke prioriterte trafikantergrupper, samt koblingen av rundkjøringen opp mot Rådhusparken og til fremtidig torgområde. I dag oppleves parkområdet som lite attraktivt på grunn av støy og uro blant annet fra gjennomgangstrafikk.

Vedtak:

I henhold til Vestvågøy kommunes delegasjonsreglement er det fattet følgende:

1. Vestvågøy kommune viser til søknad om endring av reguleringsplanene reguleringsplanen Storgata PID 201603 og PID 201702.
2. Begrunnelsen for vedtaket er at endringen vurderes til å være av mindre karakter. Hensikten med planen endres ikke, og endringen kan ikke ses å ha nevneverdig negativ konsekvens for omgivelsene.
3. Dette vedtaket har hjemmel etter plan- og bygningsloven § 12-14.

I hht. plan- og bygningsloven § 1-9, jfr. forvaltningsloven kap. VI kan dette vedtaket påklages innen 3 uker etter mottatt melding om vedtaket.

Leknes, 11.11.2020

Karl Erik Nystad
Enhetsleder
Næring Plan og Utvikling

Eva-Mari Rahkola
Arealplanlegger