



BALLSTAD SERVICEHAVN

DETALJREGULERINGSPLAN

PLANBESKRIVELSE

PLANID	1860-201818
DATO	21.09.2020
REVIDERT	18.09.2021
UTARBEIDET AV	VÅG LOFOTEN AS

Oppdragsgiver:	Godthåp AS
Oppdragsgivers kontaktperson:	Roger Abrahamsen
Rådgiver:	VÅG Lofoten AS
Oppdragsleder:	Tora Arctander
Fagansvarlig:	Tora Arctander
Andre nøkkelpersoner:	Markus Schwarz

3	18.09.2021	Revisjon før 2. gangs behandling	TA	MS	TA
2	18.01.2021	Revisjon før 1. gangs behandling	TA	MS	TA
1	21.09.2020	Planbeskrivelse for detaljregulering Ballstad Servicehavn	TA	MS	TA
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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

Innhold

1	Sammendrag	4
2	Innledning	5
2.1	Bakgrunn	5
2.2	Hensikt med planarbeidet	5
2.3	Forslagsstiller, plankonsulent	5
2.4	Tidligere vedtak i saken	5
2.5	Utbyggingsavtaler.....	5
2.6	Planprogram og konsekvensutredning.....	5
2.6.1	Begrunnelse for utredningsplikt	5
3	Planprosessen.....	7
3.1	Medvirkningsprosess, varsel om oppstart.....	7
3.2	Justert plangrense	8
4	Planstatus og rammebetingelser	8
4.1	Statlige planretningslinjer/ rammer/ føringer.....	8
4.2	Regionale planer og føringer.....	8
4.3	Kommunale planer og føringer	8
4.4	Kommunedelplan for Ballstad.....	9
4.5	Kommuneplanens arealdel	9
4.6	Gjeldende og tilliggende reguleringsplaner	10
4.7	Gjeldende reguleringsplan: Ballstad Servicehavn	10
4.8	Planer under arbeid	11
5	Planområdet – Eksisterende forhold	12
5.1	Beliggenhet	12
5.3	Planavgrensning	14
5.4	Eiendomsforhold	14
5.5	Dagens situasjon - planområdet	15
5.6	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	16
5.7	Stedets karakter	16
5.7.1	Eksisterende bebyggelse – struktur og estetikk	16
5.7.2	Bomiljø og kvalitet	17
5.8	Landskap.....	17
5.8.1	Beskrivelse av landskapsbildet	17
5.8.2	Topografi innenfor planområdet.....	18
5.8.3	Solforhold	18
5.8.4	Lokalklima	18

5.8.5	Estetisk og kulturell verdi	18	6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	29
5.9	Kulturminner og kulturmiljø	19	6.4	Illustrasjoner fra mulighetsstudie.....	30
5.10	Naturverdier.....	19	6.5	Bebyggelsens høyde	30
5.10.1	Arter av nasjonal forvaltningsinteresse	19	6.5.1	Formål BI, bestemmelsesområde #A5 – Ny sliphall.....	31
5.10.2	Vannmiljø	20	6.6	Utnyttelsesgrad.....	32
5.11	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	20	6.7	Parkering	32
5.12	Landbruk	20	6.8	Trafikkløsning.....	32
5.13	Trafikkforhold	20	6.8.1	Kjøreadkomst	32
5.13.1	Dagens vegnett og trafikkmengder.....	20	6.8.2	Utforming av veger	32
5.13.2	Trafikkulykker	21	6.8.3	Varelevering.....	33
5.13.3	Myke trafikanter	21	6.8.4	Tilgjengelighet for gående og syklende	33
5.13.4	Kollektivtilbud.....	21	6.8.5	Byggegrense	33
5.13.5	Trafikk i havna.....	21	6.9	Planlagte offentlige anlegg	34
5.14	Barns interesser	21	6.10	Miljøoppfølging.....	34
5.14.1	Lekeområder.....	21	6.11	Universell utforming.....	34
5.14.2	Barnetråkk	22	6.12	Uteoppholdsareal	34
5.14.3	Industriområde og tilgjengelighet for barn	22	6.13	Kollektivtilbud	35
5.15	Sosial infrastruktur.....	22	6.14	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	35
5.16	Universell tilgjengelighet.....	22	6.15	Plan for avfallshenting/ søppelsug.....	35
5.17	Teknisk infrastruktur	22	6.16	Tiltak/ løsninger ROS	35
5.17.1	Vann og avløp	22	6.17	Rekkefølgebestemmelser	36
5.17.2	Energiforsyning og EL-nett.....	22	7	Konsekvensutredning	37
5.18	Grunnforhold	22	7.1.1	Oppsummerende tabell:.....	37
5.18.1	Stabilitetsforhold.....	22	7.1.2	Oppsummering.....	37
5.18.2	Forurensning i grunn	22	8	Virkninger/ konsekvenser av planforslaget.....	38
5.18.3	Rasfare.....	24	8.1	Overordnede planer	38
5.19	Støyforhold.....	24	8.1.1	Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging	38
5.20	Luftforurensning	24	8.1.2	N-100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen (2014).....	38
5.21	Næring.....	24	8.1.3	Regional planstrategi for Nordland 2016 – 2020, del 1 og 2.....	38
5.22	Analyser/ utredninger	24	8.1.4	Fylkesplan for Nordland 2013–2025, arealpolitiske retningslinjer.....	38
6	Beskrivelse av planforslaget	25	8.1.5	Regional plan – Klimautfordringene i Nordland for 2011 – 2020	38
6.1	Planlagt arealbruk	25	8.1.6	Kommunale planer og føringer.....	38
6.1.1	Reguleringsformål.....	25	8.1.7	Gjeldende/ tilleggende reguleringsplaner	38
6.2	Alternativvurderinger	25	8.2	Stedets karakter	38
6.2.1	Plassering av skipshall – Alternativ A	28	8.3	Landskap.....	38
6.2.2	Plassering av skipshall - Alternativ B.....	28	8.4	Byform og estetikk	39

8.5	Kulturminner	39
8.6	Forhold til krav i kap II i Naturmangfoldloven.....	39
8.7	Rekreasjonsinteresser	40
8.8	Trafikkforhold	40
8.9	Nyskapt trafikk	40
8.9.1	Trafikk i havna.....	41
8.10	Barns interesser	41
8.11	Sosial infrastruktur.....	41
8.12	Universell tilgjengelighet.....	41
8.13	Jordressurser/ landbruk.....	41
8.14	Teknisk infrastruktur	41
8.14.1	Vann og avløp	41
8.14.2	Overvannshåndtering	41
8.14.3	Trafo	42
8.15	ROS.....	42
8.16	Økonomiske konsekvenser for kommunen	42
8.17	Konsekvenser for næringsinteresser	42
8.18	Interessemotsetninger.....	42
8.19	Avveining av virkninger.....	42
9	Rapporter og andre dokumenter	42
10	Innspill og merknadsbehandling	42
11	Avsluttende drøfting og anbefaling.....	43

1 Sammendrag

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning og planprogram for Ballstad Servicehavn er utarbeidet av VÅG Lofoten AS, på vegne av Godthåp AS. En regulering av området skal legge til rette for utvidelse og videre drift av Ballstad Slip, og det er hovedsakelig tenkt tilrettelagt for plasskrevende industri, med nye fyllinger og ny skipshall. Planen vil også inneholde store arealer i sjø, samt næring (ved allmenningen) kai, vei og friområder.

Det er i mai 2019 varslet oppstart av planarbeid med konsekvensutredning. I innledende faser av planarbeidet er det utført en mulighetsstudie hvor det er gjort vurderinger angående behov for areal og bygningsmasser. Studien viser at det er sannsynlig at planområdet vil bli bebyggt med bruksareal (BRA) utover 15 000 kvm. Av disse kommer størstedelen fra en ny skipshall, hvor måleplan for hver 3. høydemeter inngår i målbart BRA.

Plantiltaket kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, da det antas å bli utviklet et næringsområde med BRA utover 15 000 kvm. Derfor er det, i tillegg til tidligere varslet konsekvensutredning, senere varslet oppstart av planarbeid med planprogram som avklarer premissene planarbeidet.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

Dette er en planbeskrivelse for detaljreguleringsplan for Ballstad Servicehavn, fremmet av VÅG Lofoten AS på vegne av Godthåp AS.

Slipen er en viktig næringsaktør på Ballstad og i kommunen for øvrig. Bedriften har eksistert i over 100 år og har de siste 8-10 årene hatt en stabil sysselsetting på 40 personer. Kystflåten er i endring og de siste årene har fiskefartøyene blitt stadig større. For Ballstad slip er det kritisk å kunne tilpasse seg denne utviklingen, slik at de kan fortsette å betjene markedet og beholde sin posisjon. Ballstad slip driver en plasskrevende virksomhet, og har nå behov for å utvide sine arealer.

Bedriften har gjennomført en rekke tiltak tidligere, både i form av fyllinger og bygninger. For å sikre forutsigbarhet og muligheten til å utvikle bedriften videre i møte med fremtidige behov, ser man at det er nødvendig å gjennomføre et planarbeid som gir gode muligheter for utvidelse.

Eksisterende anlegg omgis hovedsakelig av sjø og boligområder, noe som har vært førende for utvikling av reguleringsplanen.

2.2 Hensikt med planarbeidet

Hovedhensikten med planarbeidet er tilrettelegging av nye industriarealer for utvidelse og videre drift av Ballstad Slip. I tillegg til større arealer i form av fyllinger i sjø, vil det også åpnes for en ny skipshall innenfor området.

Vestvågøy kommune har behov for mer offentlig kaiplass på Ballstad, og man har som hensikt å tilrettelegge for dette innenfor planområdet. Kaiplassene vil i hovedsak være for fiskefartøy, med «basefunksjoner», som liggekai og lager for bruk og utstyr.

Det kan være hensiktsmessig å legge opp til en etappesvis utvikling av området, hvor trinn én vil være etablering av slipens funksjoner, og trinn to vil være etablering av offentlige funksjoner.

Lengst sør i planområdet, ved allmenningen, har man som hensikt å tilrettelegge for næring. Her er det tenkt næring i form av utvidet drift av eksisterende kafé, samt tilrettelegging for etablering av overnattingsfunksjoner og eventuelt andre næringsfunksjoner.

Arealformål i planen er hovedsakelig industri, havn, kombinerte formål med næring og tjenesteyting, områder i sjø, og teknisk infrastruktur som vei, fortau og tilhørende, nødvendig grøft- og grøntareal. I forbindelse med utvikling av området vil man se på trafikkløsninger for persontransport, varetransport og for myke trafikanter.

2.3 Forslagsstiller, plankonsulent

Forslagsstiller er Godthåp AS

Plankonsulent er Tora Arctander og Markus Schwarz, VÅG Lofoten AS (tidligere VÅG Arkitektur AS).

2.4 Tidligere vedtak i saken

Planinitiativ er behandlet i forvaltningsutvalget i Vestvågøy kommune den 18.09.2018 i utvalgssak 049/18. Det ble vedtatt at man ønsket oppstart av planarbeid, med følgende føringer:

- Planområdet koordineres med områdereguleringsplan Ballstad havn, igangsatt detaljregulering Hemmingodden og detaljregulering Allmenningen som er i oppstartsfasen, som skissert i saksfremlegget. Eiendom gnr. 10 bnr. 133 skal tilhøre reguleringsplan Allmenningen.
- Behov for oppgradering av teknisk infrastruktur avklares i planprosessen.
- Det skal legges til rette for mulig etablering av ny kommunal kai i planområdet.
- Alle offentlige veier skal utformes i henhold til SVV sine håndbøker og bygges etter kommunal vegnorm.
- Det skal inngås utbyggingsavtale for nødvendig offentlig infrastruktur. Avtalen skal sikre både etablering av nødvendig infrastruktur og en hensiktsmessig og rettferdig kostnadsfordeling.
- Det skal gis rekkefølgebestemmelser som sørger for at nødvendig infrastruktur er på plass før området tas i bruk.
- Det skal gis bestemmelser som sikrer havna mot forurensing fra virksomheten.
- Det må utføres sediment undersøkelser før utfylling kan finne sted.
- Det skal legges vekt på arkitektonisk utforming av bebyggelsen og uteområdene.
- Tiltaket utløser krav til konsekvensutredning. Det må blant annet utredes konsekvensene av utfyllingen for trafikken til og fra indre havna og konsekvensene av planlagt bebyggelse for landskapsbilde og omgivelsene.

Planprogram ble behandlet i forvaltningsutvalget den 11.02.2020 i utvalgssak 006/20 og ble godkjent og fastsatt i kommunestyret den 18.02.2020 i sak 011/20. Punktene over inngår i vedtaket.

2.5 Utbyggingsavtaler

Det skal inngås utbyggingsavtale for nødvendig offentlig infrastruktur. Avtalen skal sikre både etablering av nødvendig infrastruktur og en hensiktsmessig og rettferdig kostnadsfordeling. Det er utarbeidet forslag til avtale ved innsending av reguleringsplan til 1. gangs behandling.

2.6 Planprogram og konsekvensutredning

2.6.1 Begrunnelse for utredningsplikt

VÅG Arkitektur AS vurderer at tiltaket faller inn under krav om konsekvensutredning etter §6 i «Forskrift om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven». Planen er stort sett i tråd med overordnet plan, men utløser krav om konsekvensutredning og planprogram da tiltaket i tidlige vurderinger anslås å få mer enn 15 000 kvm BRA. Av disse kommer størstedelen av arealet fra en ny skipshall, hvor måleplan for hver 3. høydemeter inngår i målbart BRA.

I tillegg til tiltakets omfang virker også fare for forurensning og innsnevring av farleden i havna utløsende for krav om konsekvensutredning.

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

Vurdering:	
§6	Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

	b)	Reguleringsplaner etter tiltak i vedlegg I	Aktuelle punkter: Punkt 24. Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal <u>på mer enn 15 000 m²</u> . BRA estimeres til å bli høyere enn 15 000 m².
--	----	--	---

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart

Oppstartsmøte ble avholdt den 12.02.2019. Plankonsulent var da Lofotr Bygg og anlegg AS.

Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan med konsekvensutredning og utbyggingsavtale ble annonsert på Vestvågøy kommune sine nettsider og i Lofotposten den 10. mai 2019. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter kommunens adresselister den 08.05.2019, med frist for uttalelser 12.06.2019.

I etterkant kom det frem at det var sannsynlig at planen også ville utløse krav om planprogram, og planoppstart ble derfor varslet på nytt.

Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan med konsekvensutredning og planprogram, og utbyggingsavtale ble annonsert på Vestvågøy kommune sine nettsider og i Lofotposten den 22. november 2019. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter kommunens adresselister den 20.11.2019, med frist for uttalelser 06.01.2020. Eiere av to naboeiendommer ble også varslet direkte per brev, ved justering av plangrense, i september 2020. Det er kommet inn ett innspill som følge av dette.

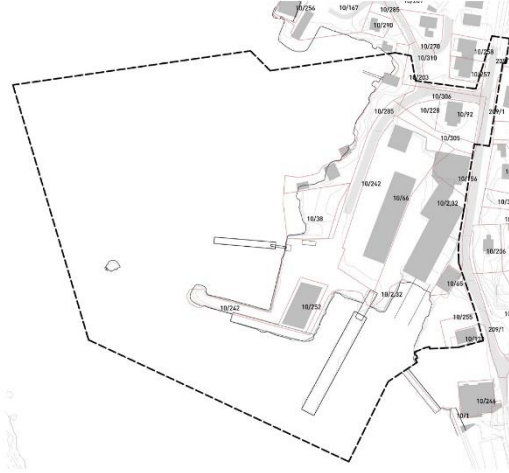
Det er mottatt 21 innspill totalt i de tre varslingsrundene, fra naboer og myndigheter. I tillegg er det kommet nytt innspill fra Nordland Fylkeskommune i mars 2020, etter vedtatt planprogram.

Innspill:

- Fylkesmannen i Nordland
- Trond Kjetil Nilsen for Hemmingodden AS, nabo
- Avinor
- Rolf Jentoft, nabo
- UIT – Norges Arktiske Universitet
- NVE
- Beboere i Værret ved Kristel Pedersen, naboer
- Direktoratet for Mineralforvaltning
- Statens Vegvesen
- Fiskeridirektoratet
- Sametinget
- Kystverket
- NVE (2)
- Avinor (2)
- Sametinget (2)
- Fylkesmannen i Nordland (2)
- Statens Vegvesen (2)
- Direktoratet for Mineralforvaltning (2)
- Nordlands fylkeskommune (2)
- Kystverket (2)
- Nordland Fylkeskommune (3)
- Kristel Pedersen, nabo (2)

VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERING MED KONSEKVENsutredning, OG UTBYGGINGSAVTALE:

BALLSTAD SERVICEHAVN
PLANID: 1860-201818



På vegne av Godthåp AS kunngjøres det med dette oppstart av planarbeid for Ballstad Servicehavn på Ballstad i Vestvågøy kommune, i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8.

Hovedintensjonen i planarbeidet er tilrettelegging av nye industriarealer, for utvidelse og videre drift av Ballstad Slip. Det skal tilrettelegges for båtopptak og for ny skipshall innenfor området. Det er også en målsetting å tilrettelegge for offentlige kaiplasser og funksjoner knyttet til dette innenfor planområdet. Det tas sikte på en trinnvis utbygging av industriområdet.

For den delen av planen som grenser inntil allmenningen har man som hensikt å legge til rette for videreutvikling av eksisterende næringsvirksomhet.

I henhold til Plan- og bygningslovens § 17-4 varsles det samtidig om at det vil inngås dialog om utbyggingsavtale med Vestvågøy kommune. Planarbeidet utløser krav til konsekvensutredning.

Naboer og grunneiere blir varslet med eget brev.

Frist for innspill: **12. juni 2019.**

Eventuelle innspill kan sendes til:
VÅG Arkitektur AS v/ Tora Arctander
Tlf: 97518273
E-post: tora@vaag.net

Mer informasjon finnes på nettsidene til Vestvågøy kommune: <https://www.vestvagoy.kommune.no/>

VÅG VÅG ARKITEKTUR AS
MEIERIVEIEN 8
8370 LEKNES
www.vaag.net

VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERING MED KONSEKVENsutredning OG PLANPROGRAM, OG UTBYGGINGSAVTALE:

BALLSTAD SERVICEHAVN
PLANID: 1860-201818



På vegne av Godthåp AS kunngjøres det med dette oppstart av planarbeid for Ballstad Servicehavn på Ballstad i Vestvågøy kommune, i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8. Oppstart varsles på nytt i forbindelse med at planprogram legges ut til høring.

Hovedintensjonen i planarbeidet er tilrettelegging av nye industriarealer, for utvidelse og videre drift av Ballstad Slip. Det skal tilrettelegges for båtopptak og for ny skipshall innenfor området. Det er også en målsetting å tilrettelegge for offentlige kaiplasser og funksjoner knyttet til dette innenfor planområdet. Det tas sikte på en trinnvis utbygging av industriområdet.

For den delen av planen som grenser inntil allmenningen har man som hensikt å legge til rette for videreutvikling av eksisterende næringsvirksomhet.

I henhold til Plan- og bygningslovens § 17-4 varsles det samtidig om at det vil inngås dialog om utbyggingsavtale med Vestvågøy kommune. Planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning og planprogram.

Naboer og grunneiere blir varslet med eget brev.

Frist for innspill: **06. januar 2020.**

Eventuelle innspill kan sendes til:
VÅG Arkitektur AS v/ Tora Arctander
Tlf: 97518273
E-post: tora@vaag.net

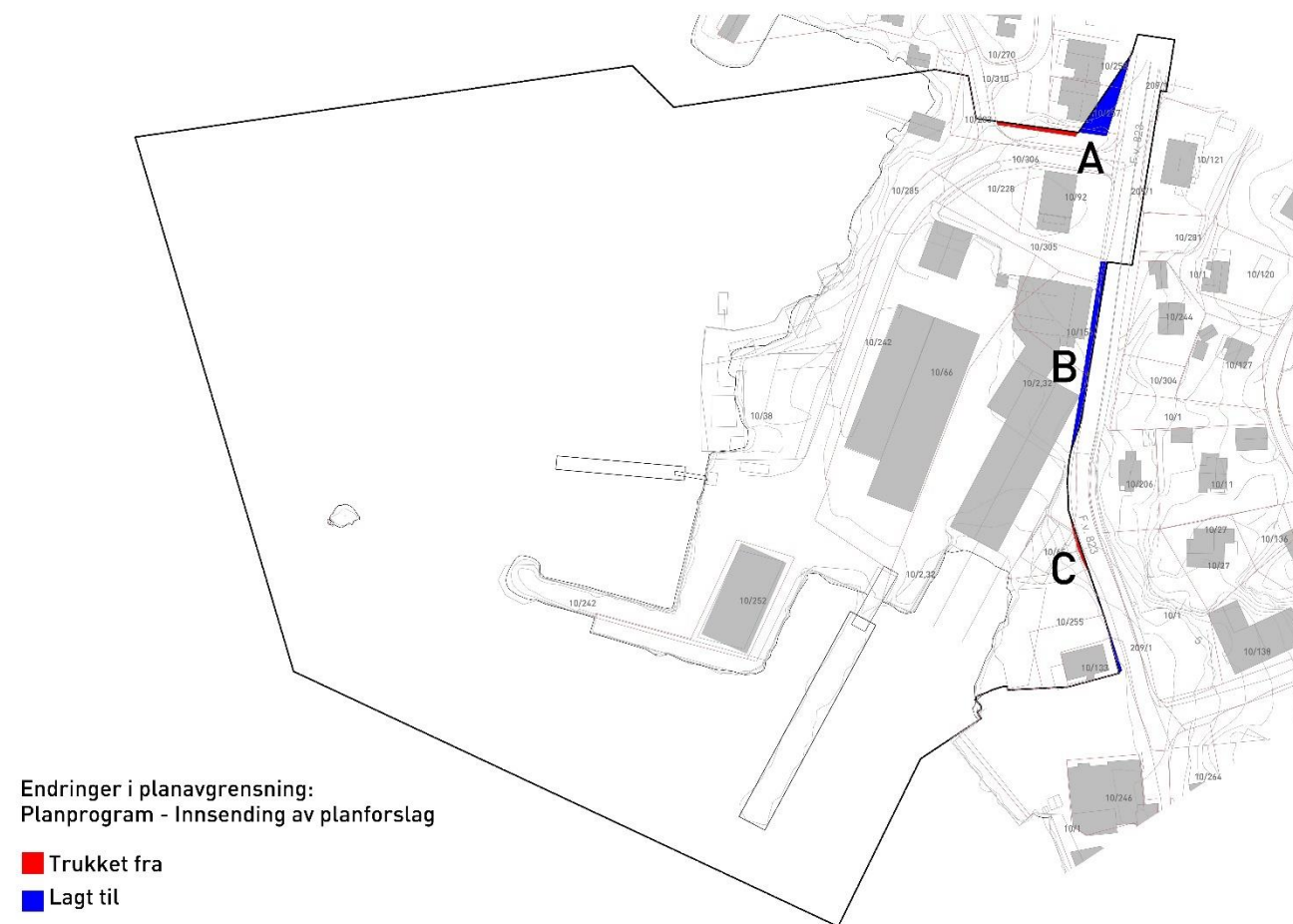
Tidligere innsendte innspill vil behandles og inngå i planarbeidet på vanlig måte.

Planprogram, planinitiativ og øvrige dokumenter finnes på nettsidene til Vestvågøy kommune: <https://www.vestvagoy.kommune.no/>

VÅG VÅG ARKITEKTUR AS
MEIERIVEIEN 8
8370 LEKNES
www.vaag.net

Til venstre: 1. varsel om planoppstart med konsekvensutredning og utbyggingsavtale. Til høyre: 2. varsel om planoppstart med konsekvensutredning og planprogram, og utbyggingsavtale.

3.2 Justert plangrense



Plangrensen er justert noe etter varslet planprogram. Årsaken til dette er innspill som har kommet inn fra Nordland Fylkeskommune i mars 2020, hvor det ble stilt krav til utforming av avkjørsler og kryss fra FV7604 Øyaveien.

- A. Krav om T-kryss-utforming ved møte mellom Oppsattveien og Øyaveien tilsa større frisisiktsone og dermed utvidelse av planavgrensning og et tillagt areal på 153 m². Rødt areal i dette området er justering av plangrense til formålsgrænse.
- B. Plangrense er justert til regulert vegkant.
- C. Plangrense er justert til regulert vegkant.

Det er lagt til totalt 274 m², og trukket fra totalt 46 m².

Eiere av eiendommene 10/257 og 10/258 (inngår i område A på illustrasjonen over), ble varslet om endringen per brev i september 2020.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Statlige planretningslinjer/ rammer/ føringer

- Plan- og bygningsloven
- Vegloven
- Naturmangfoldloven (2009)
- Forskrift om begrensnig av forurensning (forurensningsforskriften)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for klima og energiomlegging i kommunene (2009)
- T-1513 Barn og unge og planlegging etter PBL (under oppdatering våren 2018) (2012)
- T-2/08 Om barn og planlegging (2008)
- RPR Barn og planlegging (2016)
- T-1179 Estetikk i plan- og byggesaker (1997)
- BGF Blå-grønn faktor (Framtidens byer) (2014)
- NVE 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- Havnivåstigning og stormflo, DSB (2016)
- T-1442/2016 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2016)
- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- N-100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen (2014)
- V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss, Statens Vegvesen (2014)
- Regjeringens handlingsplan for universell utforming (2015-2019)
- Veileder til helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyser i kommunen, DSB (2014)
- Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, DSB (2017)

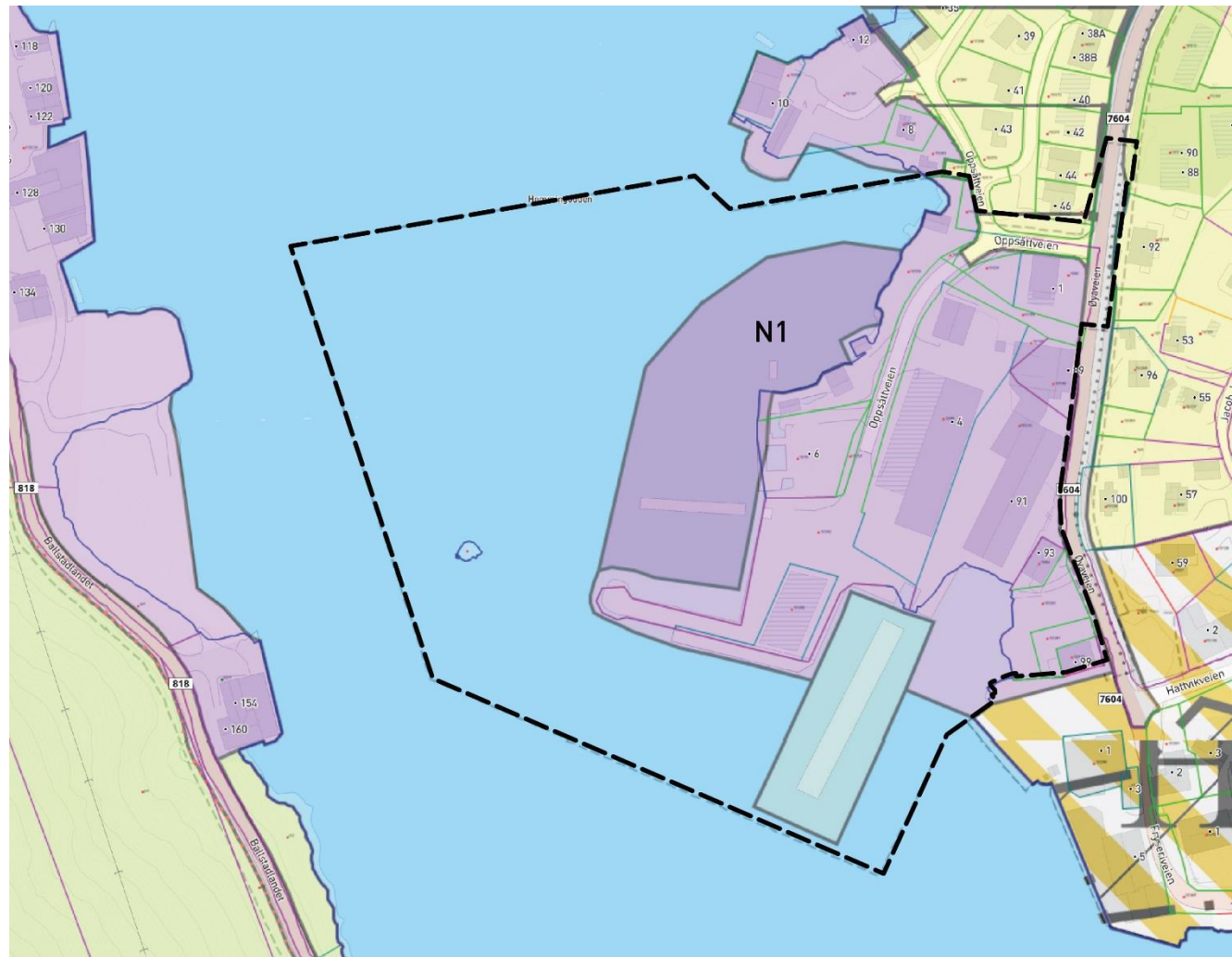
4.2 Regionale planer og føringer

- Regional planstrategi for Nordland 2016-2020
- Fylkesplan for Nordland 2013-2025
- Regional transportplan for Nordland 2018-2029
- "Regional plan – Klimautfordringer i Nordland» er under revisjon. Gjeldende plan er «Regional plan – Klimautfordringene i Nordland for 2011-2020».
- Kulturminneplan for Lofoten, Nordland Fylkeskommune (2007)

4.3 Kommunale planer og føringer

- Vestvågøy kommunes arealplan 2019-2031
- Vestvågøy kommune: Kommuneplanens samfunnsdel 2017-2029.
- Kommunedelplan for Ballstad, 04.07.2016 (utgått)
- VVA-norm Vestvågøy kommune.

4.4 Kommunedelplan for Ballstad – Gjeldende ved planoppstart i 2019

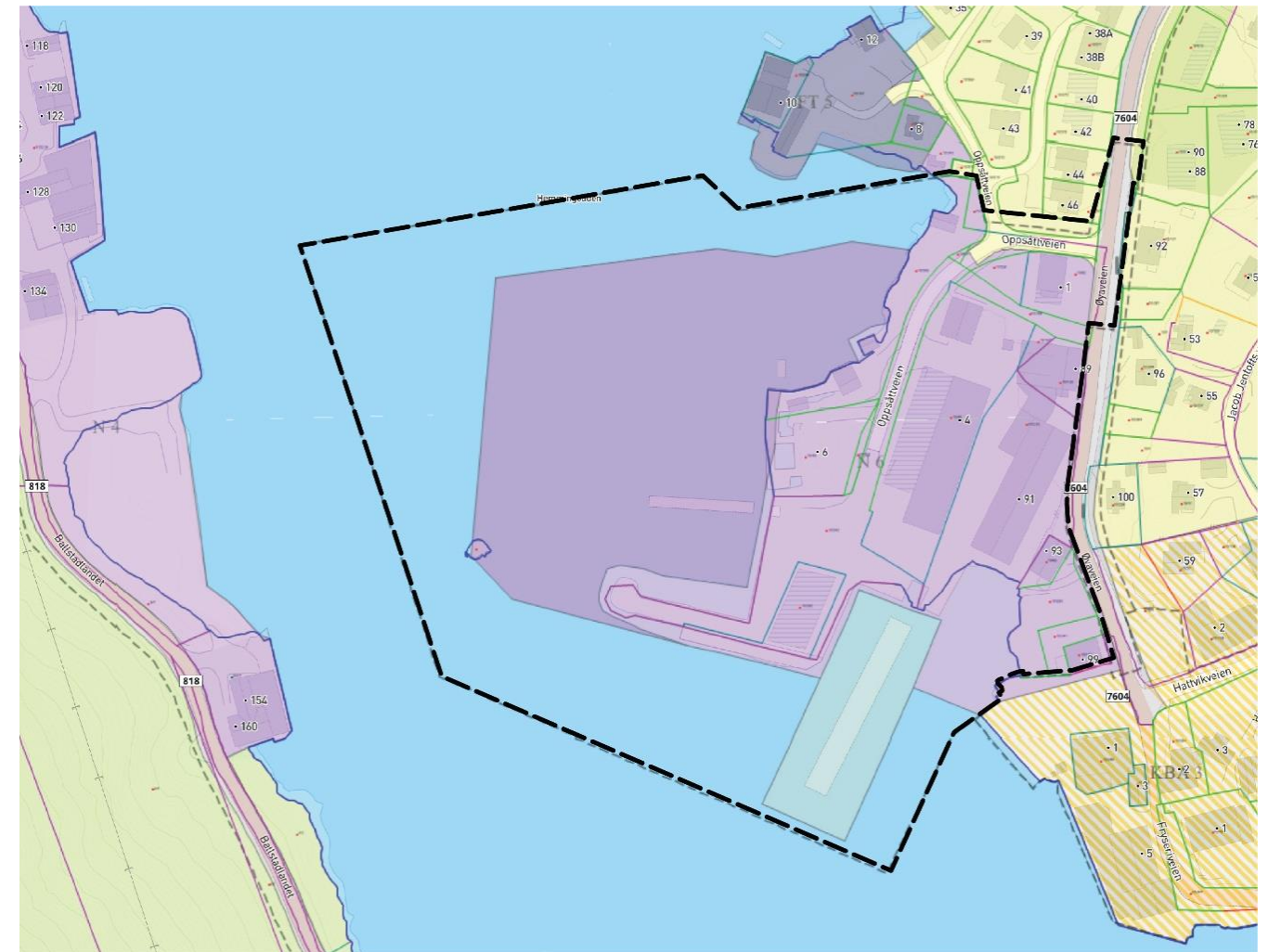


Figur 1: Utsnitt hentet fra plankart i kommunedelplan for Ballstad. Planområdet er markert med stiplet linje (ikke justert ved Oppsattveien).

Kommunedelplan for Ballstad, planID 201203. Vedtatt 04.07.2016.

I kommunedelplanen som var gjeldende ved planoppstart, var planområdet hovedsakelig satt av til eksisterende næringsområde, fremtidig næringsområde (N1) og ferdsel i sjø. Området N1 hadde avsatt arealer til fremtidig næring i eksisterende havområder. Disse arealene er baserte på gamle skisser for utvikling av industriområdet og er ikke i lenger i samsvar med dagens plassbehov.

4.5 Kommuneplanens arealdel – Vedtatt juni 2020

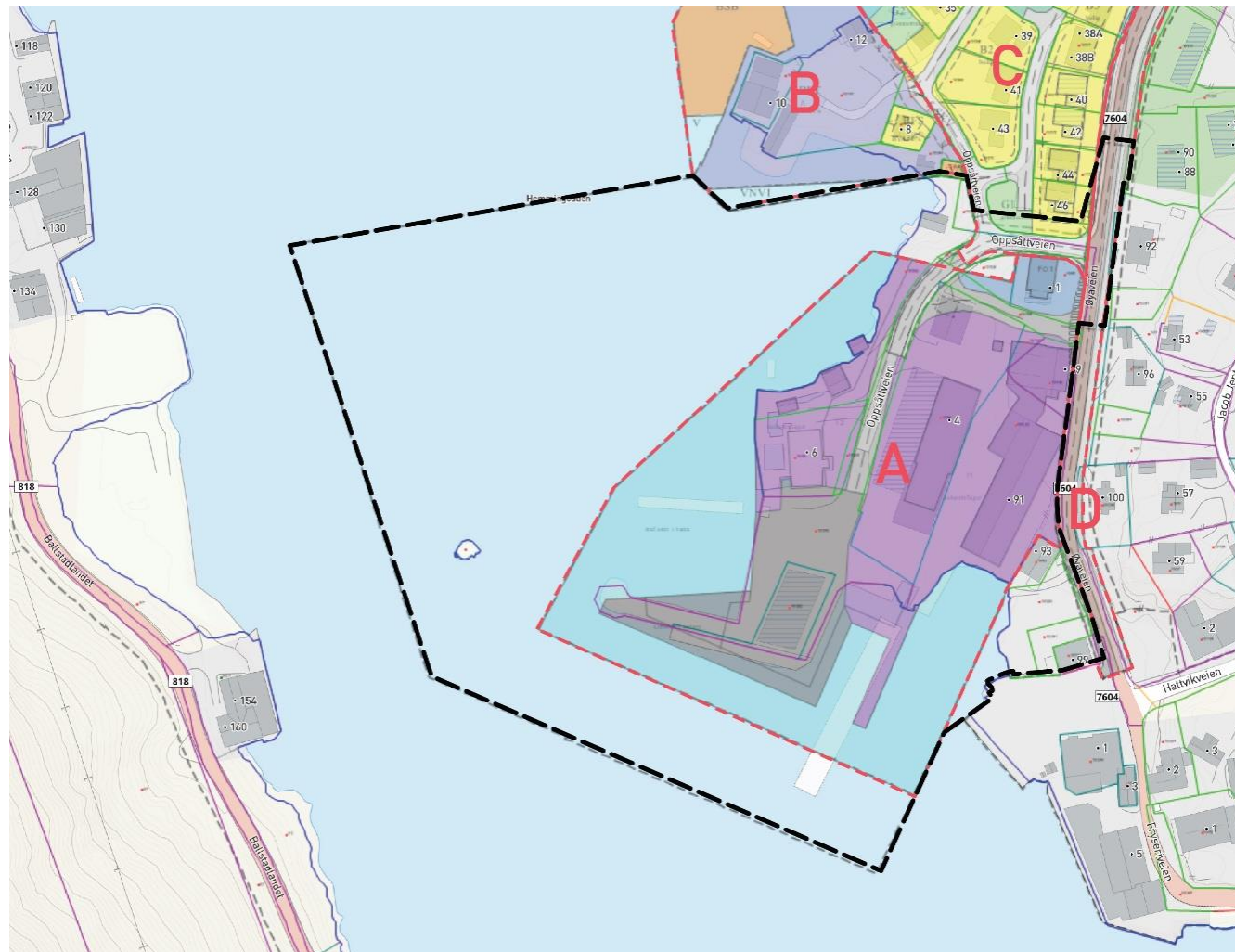


Figur 2: Utsnitt hentet fra kommuneplanens arealdel. Planområdet er markert med stiplet linje (ikke justert ved Oppsattveien).

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt den 20.05.2020, etter varslet planoppstart for denne reguleringsplanen.

I den nye kommuneplanen er et større område enn i KDP satt av til fremtidig næringsvirksomhet.

4.6 Gjeldende og tilliggende reguleringsplaner



Figur 3: Gjeldende reguleringsplaner i området. Foreløpig planområde markert med stiplet, sort linje. Eksisterende reguleringsplaner er markerte med røde, stiplede linjer og nummererte med A-D.

Gjeldende reguleringsplaner

- A. «Ballstad Servicehavn» – PlanID 199902, vedtatt 15.02.2000.
Erstattes i sin helhet.
- B. «Hemmingodden» - PlanID 201813, vedtatt 22.10.2019.
Nylig vedtatt, tilgrensende plan, som tilrettelegger for fritids og turistformål.
Hemmingodden har adkomst via Oppsattveien.
- C. «Værret» - PlanID 199401, vedtatt 20.09.1994
Planområdet for Ballstad Servicehavn overlapper med planområdet for «Værret» og inneholder Oppsattveien med tilgrensende områder satt av til grøntområde og bolig.
Disse er tatt med for å gi rom til å utvikle en trafikksikker adkomst til planområdet og til områdene som ligger innenfor «Værret» og «Hemmingodden».
- D. «GS Veg Ballstadøya» - PlanID 200201, vedtatt 24.09.2002.
Planområdet for «Ballstad Servicehavn» overlapper med planområdet for «GS Veg Ballstadøya», av samme årsak som oppgitt i punktet over.

4.7 Gjeldende reguleringsplan: Ballstad Servicehavn

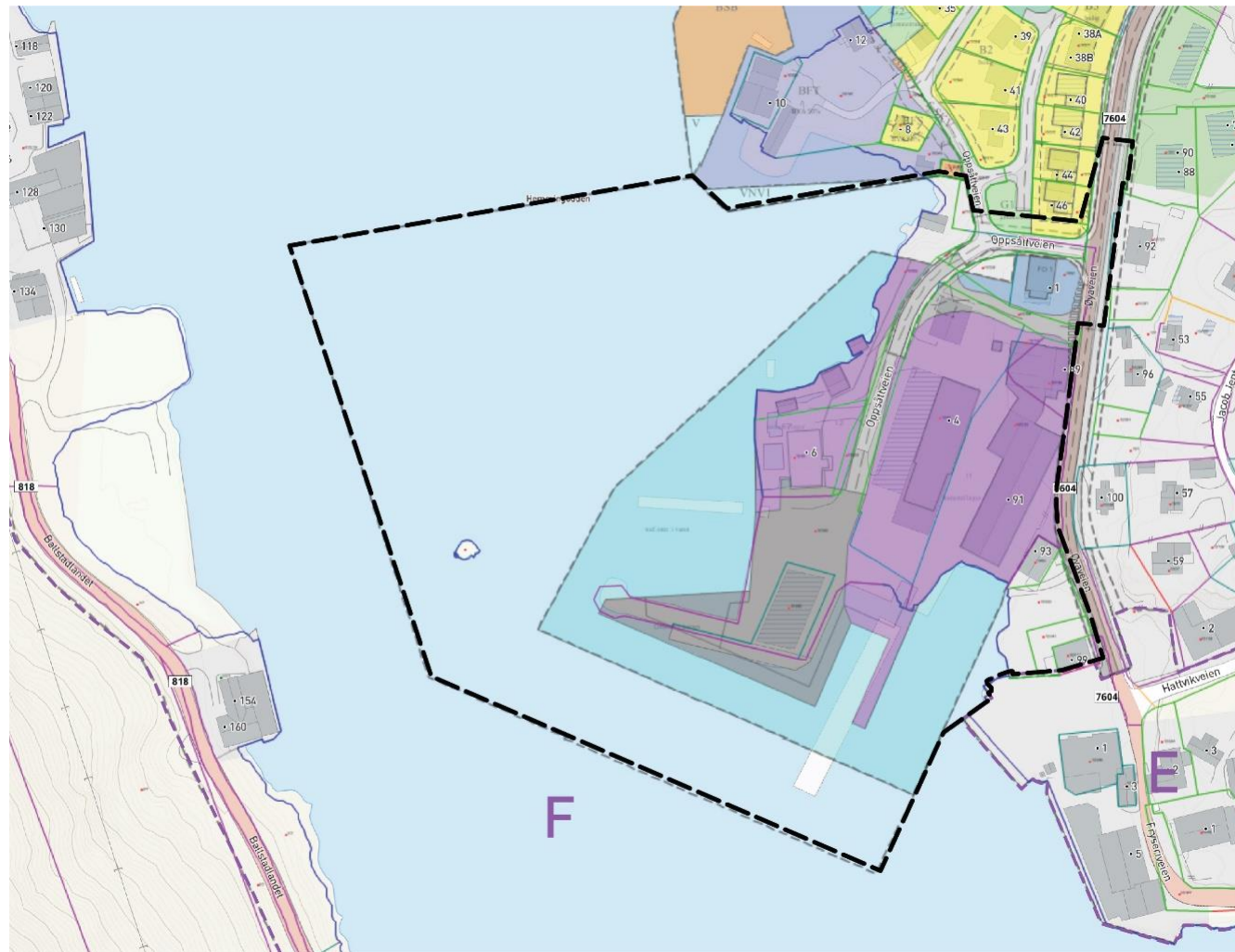


Figur 4: Plankart fra gjeldende reguleringsplan for Ballstad Servicehavn.

Store deler av planområdet inngår i dag i reguleringsplanen «Ballstad Servicehavn», som ble vedtatt i 2000. Den nye planen vil videreføre hovedtrekkene i den eldre planen, og tilrettelegge for en utvidelse av området. Offentlig kaiareal vil få en annen plassering enn i gjeldende plan.

Hovedadkomst i den nye planen vil være Oppsattveien, i tråd med eksisterende situasjon, men ulikt eldre reguleringsplan.

4.8 Planer under arbeid



Figur 5: Reguleringsplaner under arbeid. Foreløpig planområde markert med stiplet, sort linje.

Det pågår flere parallelle planprosesser i dette området. I kartet over er planarbeider som er igangsatt markert med lilla linje og nummerering E-F.

PLANER UNDER ARBEID

E. «Detaljreguleringsplan for Allmenningen» - PlanID 201811

Sør for planområdet utarbeides det for tiden en ny detaljreguleringsplan. Formål og bestemmelser for allmenningen vil ha betydning for «Ballstad Servicehavn» og vice versa. Planarbeidene bør sees i sammenheng.

F. «Områderegulering Ballstad Havn» - PlanID 201802

Vestvågøy kommune jobber med en ny områderegulering for Ballstad Havn. Denne grenser inntil og overlapper ikke med dette planforslaget. Områdereguleringen skal tilrettelegge for mudringer og fyllinger i havna, og planarbeidene bør derfor sees i sammenheng.

Det har vært dialog med plankonsulenter for begge disse planene, i løpet av arbeidet med denne detaljreguleringsplanen.

5 Planområdet – Eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet



Lofoten, ved Storeide og har sitt endepunkt på Ballstadlandet. Ca. midtveis på fylkesveien ligger Gravdal, hvor Nordlandssykehuset avdeling Lofoten ligger.

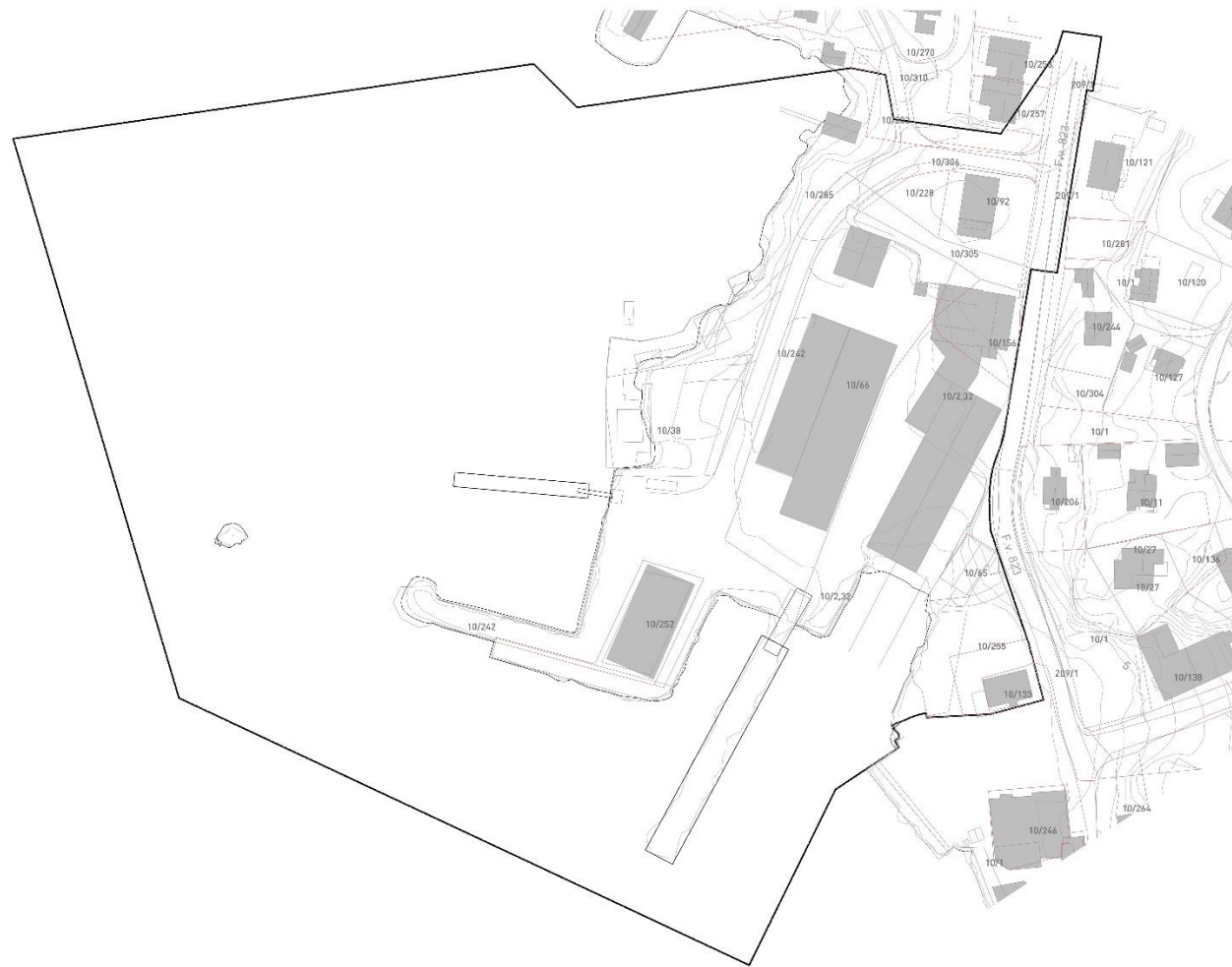
Figur 6: Ballstad ligger lengst sør i Vestvågøy kommune. Ca. 11 km sør for kommunesenteret Leknes.

Ballstad er fiskevær som ligger midt i Lofoten, og lengst sør i Vestvågøy Kommune, ca. 11 km sør for kommunesenteret Leknes. Fylkesvei 818 kobler seg på E10, som er hovedfartsåren gjennom



Figur 7: Planområdet ligger midt i Ballstad havn.

5.3 Planavgrensning



Figur 8: Planavgrensning.

Planavgrensningen viser i kartet over. Planområdet areal er ca. 59 daa, hvorav ca. 26 daa er vannarealer.

5.4 Eiendomsforhold



Figur 9: Eiendomsforhold. OBS! Planavgrensningen i denne illustrasjonen er utdatert.

Illustrasjonen over viser gjeldende eiendomsforhold innenfor planområdet. Tiltakshaver, Godthåp AS, eier store deler av arealet, markert med grønt. Vestvågøy kommune eier adkomstveien og kaiarealer. Nic. Haug AS eier eiendom 10/252, markert med blått.

5.5 Dagens situasjon - planområdet

Ballstad slip ble etablert i 1918, og har i løpet av de siste 100 årene utviklet seg i takt med fiskerinæringen og teknologien. Området er bygget ut i flere etapper, og inneholder i dag skipsverft, skipshandel og flåteservice. Den eksisterende skipshallen, som ble bygget i 1991, har blitt et landemerke på Ballstad, med sine karakteristiske veggmalerier. Hallen er omkranset av flere mindre bygninger som inneholder verksteder, butikk, personalrom osv. Det er nylig gitt tillatelse til tilbygg på eksisterende verkstedbygning. Tilbygget skal inneholde lager-, verksted, kontor- og personalfunksjoner.



Figur 10: Satelittfoto som viser dagens situasjon. Adkomst via Oppsättveien markert med rosa pil. Nummerering: 1) Café 8373 2) Slipstua 3) Park 4) Allmenning 5) Skipshall 6) Verksted og personal 7) Butikk 8) Flåteservice 9) Lager 10) Nic. Haug 11) Tilbygg med verksted og kontorlokaler.

Anlegget har kaier, flytekaier og båtutsett. Utearealene er oppstykkede og lite manøvrerbare, og brukes i dag til oppstilling av båter, lagring og til parkering. Anlegget er i dag ikke sikret med gjerder og porter, noe som gjør det mulig for barn å ta seg inn.



Figur 11: Foto fra 2013. Burekkene til høyre i bildet er fjernet i ettertid.

Mot nord grenser planområdet mot turistanlegget Hemmingodden og mot boligområdet «Værret». Det er nylig vedtatt reguleringsplan for Hemmingodden, og turistanlegget planlegger flere nye tiltak, blant annet overnattingsenheter langs Oppsättet.

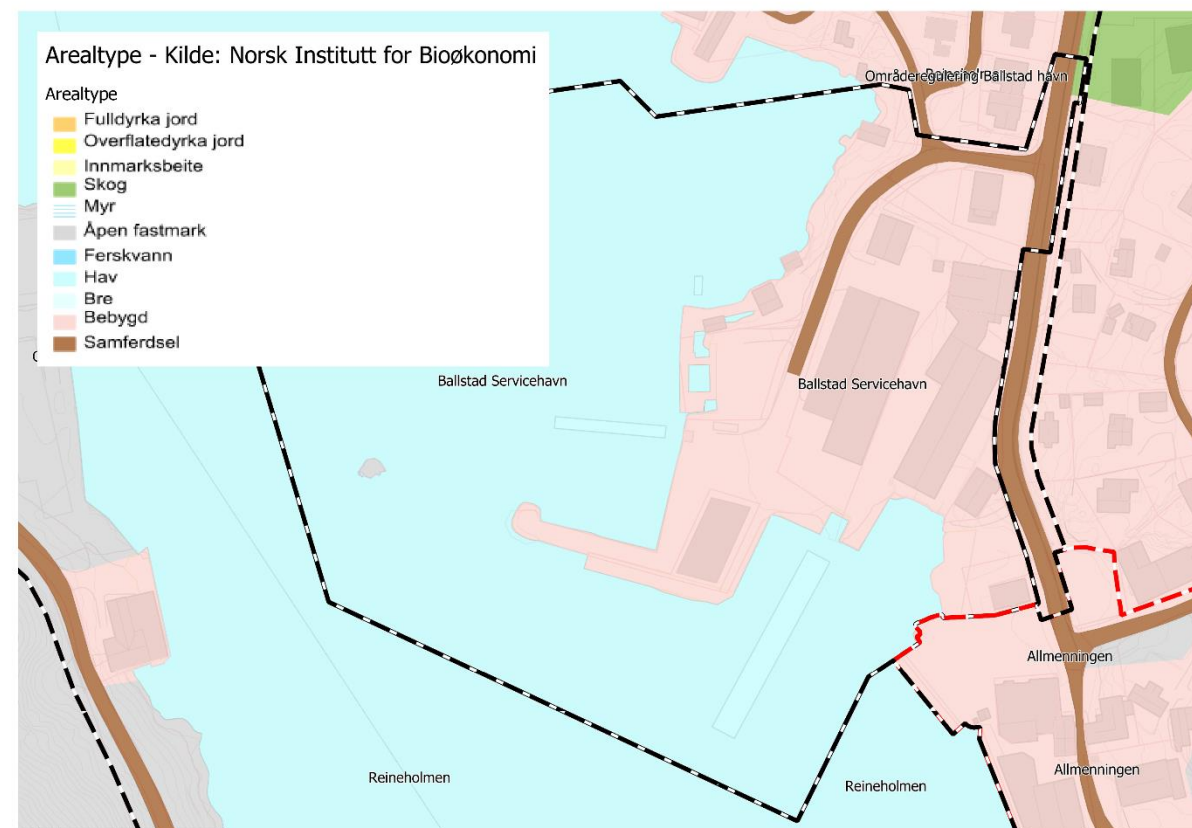
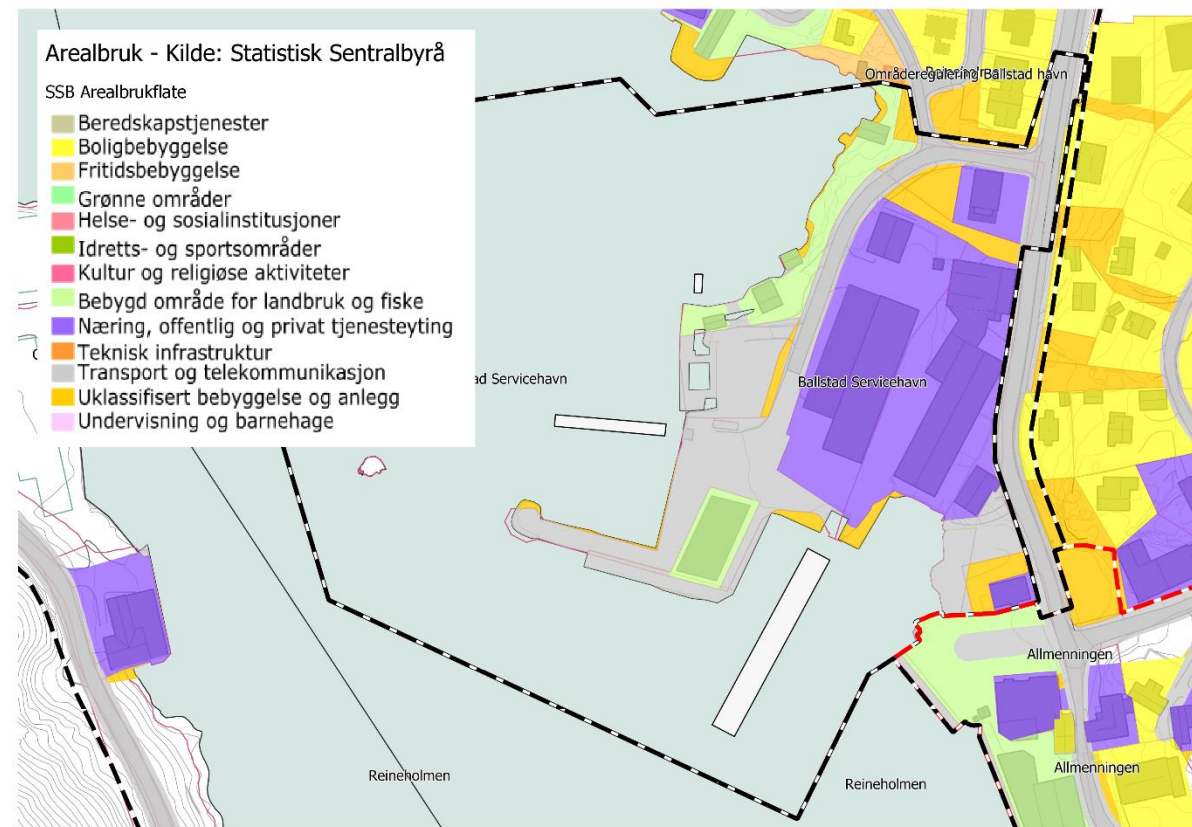
Oppsättveien er felles adkomst for Hemmingodden, Værret og for Ballstad slip. Oppsättet ligger mellom de tre områdene og inneholder et bygningsmiljø med naust og en eldre bolig, og har en kort, uberørt strandlinje. Dette området brukes av beboere i Værret og av besøkende ved turistanlegget og er spesielt viktig for barn og unge. I innkomne innspill har naboer bedt om at den historiske verdien av området, og forhold tilknyttet mulig vern, skal medtas i videre betraktninger.

På motsatt side av fylkesvegen, mot øst, ligger det også et bolig-område. Her er det en stigning i terrenget, som sørger for at de fleste boligene ligger på et høyere nivå enn industriområdet.

Mot sør grenser planen mot allmenningen, som fungerer som et torg og en møteplass for stedets innbyggere. Her finnes matbutikk, café, post, offentlige toaletter og sittebenker. Like ved ligger det også en park. Disse arealene brukes til arrangementer som Ballstaddagene og julegrantenning, og både parken og allmenningen inngår i kommende detaljregulering for «Allmenningen».

Ved allmenningen, og innenfor planavgrensningen til Ballstad Servicehavn, ligger Café 8373, som er en viktig og populær møteplass. I satelittfotoet til venstre og i bildet over vises den sammen med to bu-rekker, men disse er nå revet. Caféen og slipstua brukes både til offentlige og private arrangementer. Parkering i tilknytning til disse skjer i dag stort sett på allmenningen.

5.6 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk



Arealbruk

Uklassifisert bebyggelse og anlegg innenfor planområdet brukes til parkering og som del av kaianlegg. Den grønne stripen langs vannet, angitt som «Bebygd anlegg for landbruk og fiske», består for det meste av fyllingskant og som utvidelse av slipområdet, og ikke til fiskerinæring.

Arealtype

Foruten sjøarealer er hele planområdet bebygd. Det samme gjelder tilgrensende arealer. Området markert med grønt, «skog», er i senere tid bebygd med boliger.

5.7 Stedets karakter

Ballstad er et levende og tradisjonsrikt fiskevær med ca. 1200 innbyggere. Den gode og rommelige havnen har gjort stedet til et yndet sted å drive fiske fra, og man tror det har bodd folk her i minst 1000 år. Den fordelaktige plasseringen, like ved munningen av Nappstraumen, gir nærhet til fiskefeltene både i Vestfjorden og på yttersida. Fiskerinæringen, med støttefunksjoner som slip, oljesenter, butikk osv. lever i beste velgående og sørger for mange arbeidsplasser. Det planlegges utdypning av havna og områderegulering for tilrettelegging av dette er under arbeid.

Turistnæringen er også i vekst, og under paraplyorganisasjonen «Destinasjon Ballstad» har næringen de siste årene blitt modernisert og hatt en sterk utvikling.



Bilde 1: Ballstad sett fra Ballstadheia. Juni 2014.

5.7.1 Eksisterende bebyggelse – struktur og estetikk

Langs sjøkanten ligger det bygninger, kaier og anlegg knyttet til fiskerinæringen. Størrelsen og utformingen på disse anleggene er tydelig industriell, men har også en stor variasjon i alder og stilart. Fylkesveiene, som strekker seg langs vannet på begge sidene av havna, skaper et grovt skille mellom bolig og industri/ næring.

Boligområdene strekker seg langs fylkesveiene, med tyngdepunkt på Ballstadøya, Skottnessjyen, Gjerneshaugan og Ballstadlandet. Områdene består for det meste av frittliggende eneboliger, på store eiendommer. Det er stor variasjon i stilart og alder, men spesielt karakteristisk er de eldste, store væreierboligene og mindre eneboliger i sveitserstil, i tillegg til en mengde boliger fra etterkrigstiden.

5.7.2 Bomiljø og kvalitet

Ballstad er et av få tettsteder i Vestvågøy kommune med vekst i antall innbyggere. Det skyldes at stedet har kort avstand til mange arbeidsplasser og flere kvaliteter som gjør det attraktivt å bo her: Det finnes barnehager, skole (1.-10. klasse), butikker, kaféer, restaurant, sportsklubb og et levende og engasjert lokalmiljø. Den flotte naturen, fiskeværs-atmosfæren og tilgang til flotte, varierte og godt tilrettelagte turområder er også attraktive kvaliteter.

5.8 Landskap

5.8.1 Beskrivelse av landskapsbildet

Ballstad er et fiskevær på sørsiden av Vestvågøy, med et tydelig definert landskapsrom avgrenset av de omkringliggende fjell mot vest og nordvest og av Ballstad Øya og Gjermesøya mot øst og sør. Fjellsidene er bratte mot vest med et stort, skrånende platå over (Ballstadheia). Skottinden er den mest markante fjellformasjonen og er synlig fra nesten hele tettstedet. Fjellsidene har en del løsmasser og synlig berg, men er ellers grasdekte. Fjellområdet har i lang tid vært brukt som utmarksbeite, men noe mindre de senere år. Det finnes områder med skog, som plantefeltene med gran under Skottinden, og noen få områder lengst nord på Ballstad Øya. Ellers er det få trær i området.

Ballstad Øya er for det meste flat, med noen kuperte områder, og danner en naturlig, skjermet havn mellom seg og fjellområdene.

Stedet er preget av store inngrep i landskapet, mest synlig i form av moloer og en mengde små og store fyllinger langs sjøkanten.



Figur 12: Bildet viser de steile fjellene med en smal stripe bebyggelse foran, for det meste fiskeindustri, med kaier, fyllinger og flytebrygger.



Figur 13: Landskapsrommet defineres av fjellene på den ene siden og Ballstad Øya på den andre. (Bygningene på holmen i forgrunnen er revet etter at bildet ble tatt).

Fylkesvei 818 er den eneste veiforbindelsen mellom Ballstad og E10, og har sitt endepunkt på Ballstadlandet. Ved Skottneskrysset får den en forgreining ned mot Ballstad Øya, med fylkesvei 7604 Ballstad Øya. De to veiene ligger tett inntil vannkanten og følger havnebassenget på hver sin side.

Bebyggelsen er for det meste konsentrert langs indre havn, og består hovedsakelig av en blanding av boliger og fiskerinæring. På Ballstad Øya sprer boligbebyggelsen seg utover mesteparten av øya. Veier og plassering av bygninger har en organisk karakter og er et resultat av lokal topografi. Bygingstettheten er størst langs indre havn. Kystlinjen i indre havn er i stor grad preget av industrielle innslag fra fiskerinæringen, med sine fyllinger, bygninger og kaier. Fiskehjeller er også et synlig og karakteristisk innslag, som man finner igjen sporadisk langs vannkanten, men med høyest konsentrasjon på Gjermesøya, i Kræmmervika og i Hattvika.

I rapporten «Sjeldne og typiske landskap i Nordland»¹ har Ballstad ID: LO 137, og er angitt med klasse 3: «Vanlig utforming av landskapstypen i regional sammenheng». Under følger utdrag fra rapporten (s. 173):

Landskapskarakter

Landskapstypen utgjør de mellomstore tettsteder og småbyer langs kysten som tradisjonelt har vært og fremdeles er de sentrale og aktive fiskevær langs kysten. I dag har de fleste stedene en større variasjon i næringsaktivitet, men fremdeles i hovedsak knyttet til fiskeri og kystrelaterte næringer. Landskapsområdene ligger for det meste på flatt terreng og preges av tettbebyggelse og nærings-områder og ofte er alle nyttbare arealer tatt i bruk. Kystlynghei, strandenger og grasmarker. Stedvis er småvokst lauvskog. Områdene ligger på den ytre strandflata og gjerne i overgang mellom kystheier, små øyer og holmer og med en fastland/stor øy-del, hvor steile fjellvegger danner en veldefinert og tydelig ramme. Kombinasjon av bypreg og kontakt mot åpent hav, skaper særpregende tettsteds- og bymiljø, enkelte med stor kontraster og særpreg.

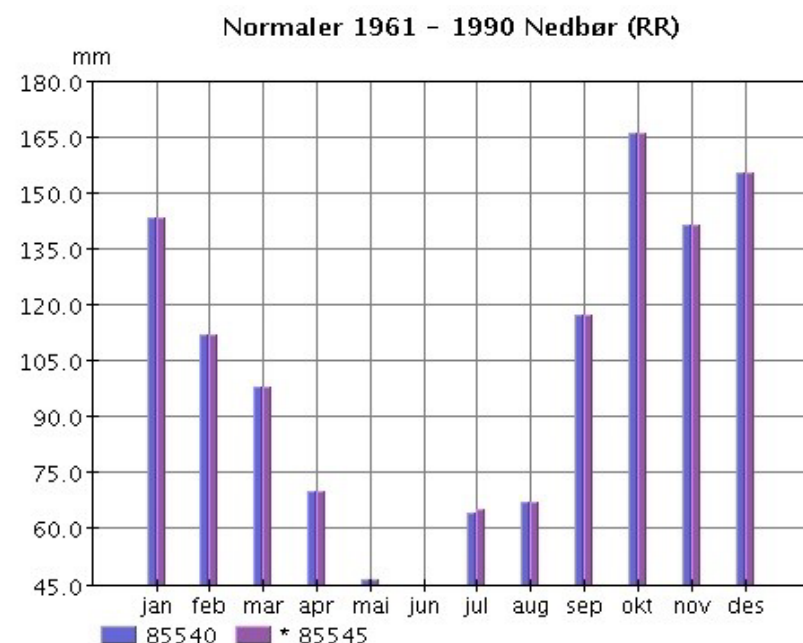
5.8.2 Topografi innenfor planområdet

Planområdet ligger på kote 0 til kote 7, og består for det meste av sjøarealer og fyllinger. Kun i den nordligste delen av planen finnes en uberørt del av sjøkanten. Det laveste, flate nivået ved kaiene ligger på kote 2.55-3. Området ved Butikken og flåteservice ligger på kote 7. Store deler av uterommene er enten asfalterte eller har betongoverflate.

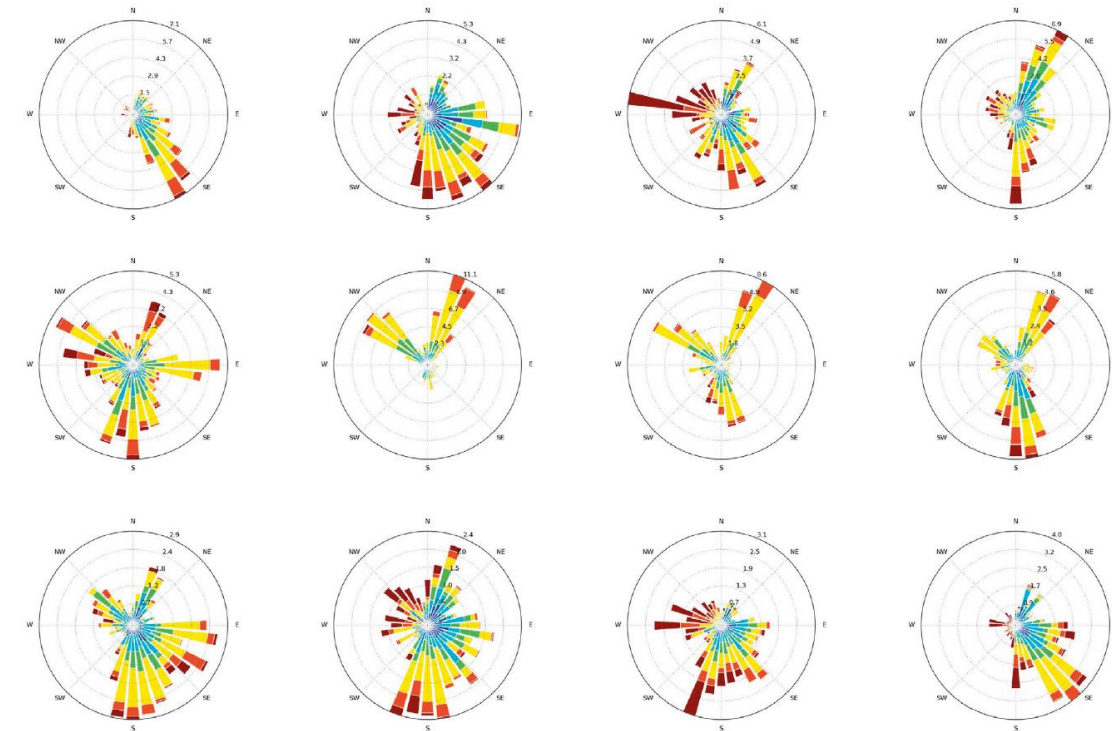
5.8.3 Solforhold

Området har gode solforhold. Ved sommersolverv har det sol hele døgnet, og ved vårjevndøgn går solen ned bak Ballstadheia kl 15.00.

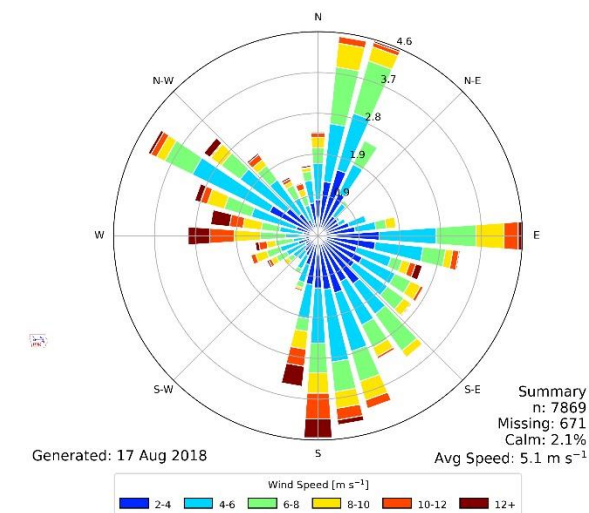
5.8.4 Lokalklima



Figur 14 Normaler 1961-1990. Nedbør. Kilde: seklima.met.no



Figur 15: Vindroser gjennom årets måneder. Januar øverst til venstre. Diagrammet leses mot venstre. Kilde: Leknes lufthavn værstasjon.



Figur 16: Akkumulativ vindrose.

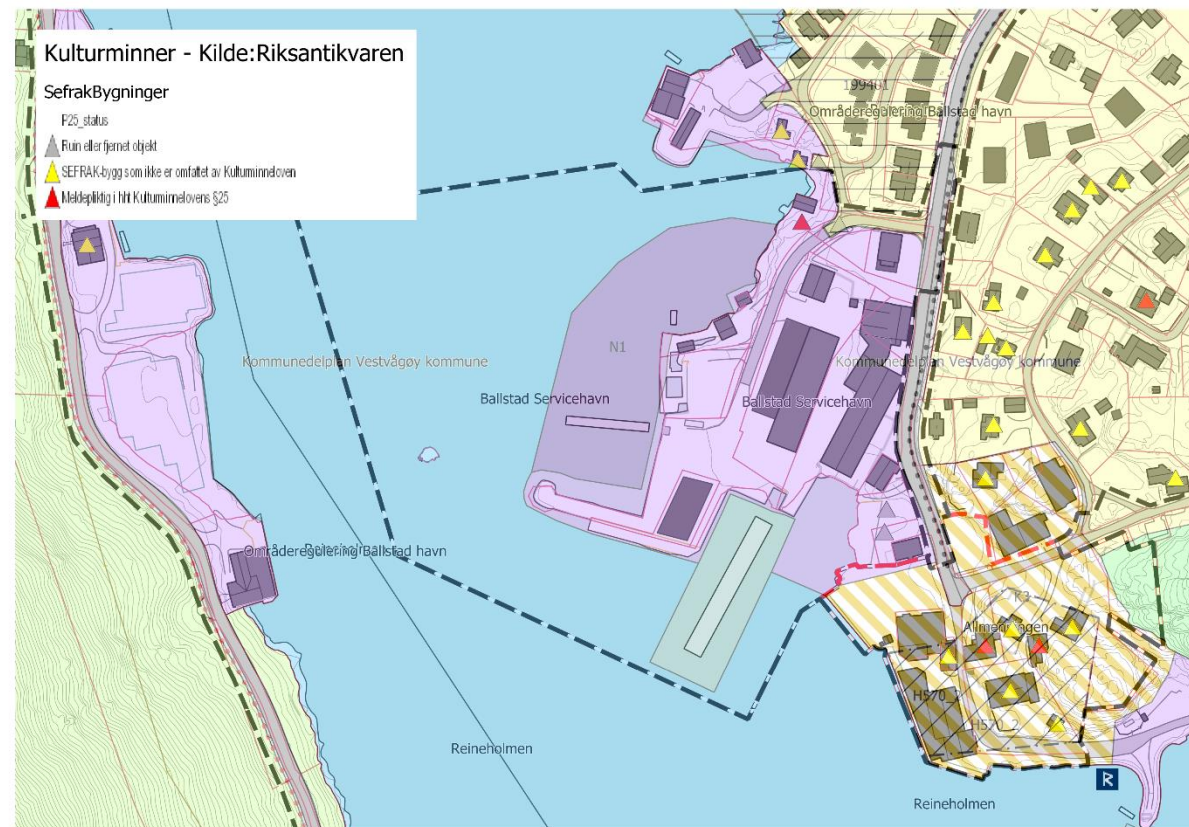
De fremherskende vindretningene endrer seg i løpet av året. Lokalt på Ballstad er vind fra sørvest spesielt merkbar, på grunn av fjellformasjonene. Kaier som er nordvendte og uten le har dårlige vindforhold.

5.8.5 Estetisk og kulturell verdi

Industriområdet har lav estetisk verdi. Kulturelt sett har slipen hatt en sentral funksjon og vært viktig i utviklingen av tettstedet. De landskapsmessige tilpasninger er et resultat av dette.

¹ Nordland Fylkeskommune og Aurland Naturverkstad (2014, revidert 2017), *Sjeldne og typiske landskap i Nordland*

5.9 Kulturminner og kulturmiljø



Figur 17: Oversikt over registrerte kulturminner og kulturmiljø i området.

Reguleringsplanen ligger ca. 30 meter fra et regionalt utvalgt viktig kulturmiljø i Lofoten, id 84 Ballstadøy, Væreiergård, i kulturminneplan for Lofoten (2008). Bygningene inngår i hensynssone for kulturmiljø H_570_2 i gjeldende kommuneplan.

Utdrag fra bestemmelser i gjeldende kommuneplan:

H570_2	Væreiergård, Ballstad	Bygningsmiljø knyttet til væreiergården. Sammensatt miljø og godt samspill mellom bygninger fra 1800-tallet og bygninger fra vår nær historie.
--------	-----------------------	--

Væreiergården, med våningshus, fjøs og uthus inngår i hensynssonen. I tillegg inngår det gamle posthuset, bakeri, kontorlokaler for Rolf Jentoft AS og den røde «Heimbrygga» med sløyeskur. Per tidspunkt foregår en omfattende restaurering av våningshuset og øvrige bygninger som tilhører væreiergården.

Innenfor reguleringsplanen, lengst nord, ligger et naust som er registrert i SEFRAK-registeret, og dette er meldepliktig ved riving eller ombygging. Naustet har ikke vært vedlikeholdt på lang tid og er i dårlig stand.

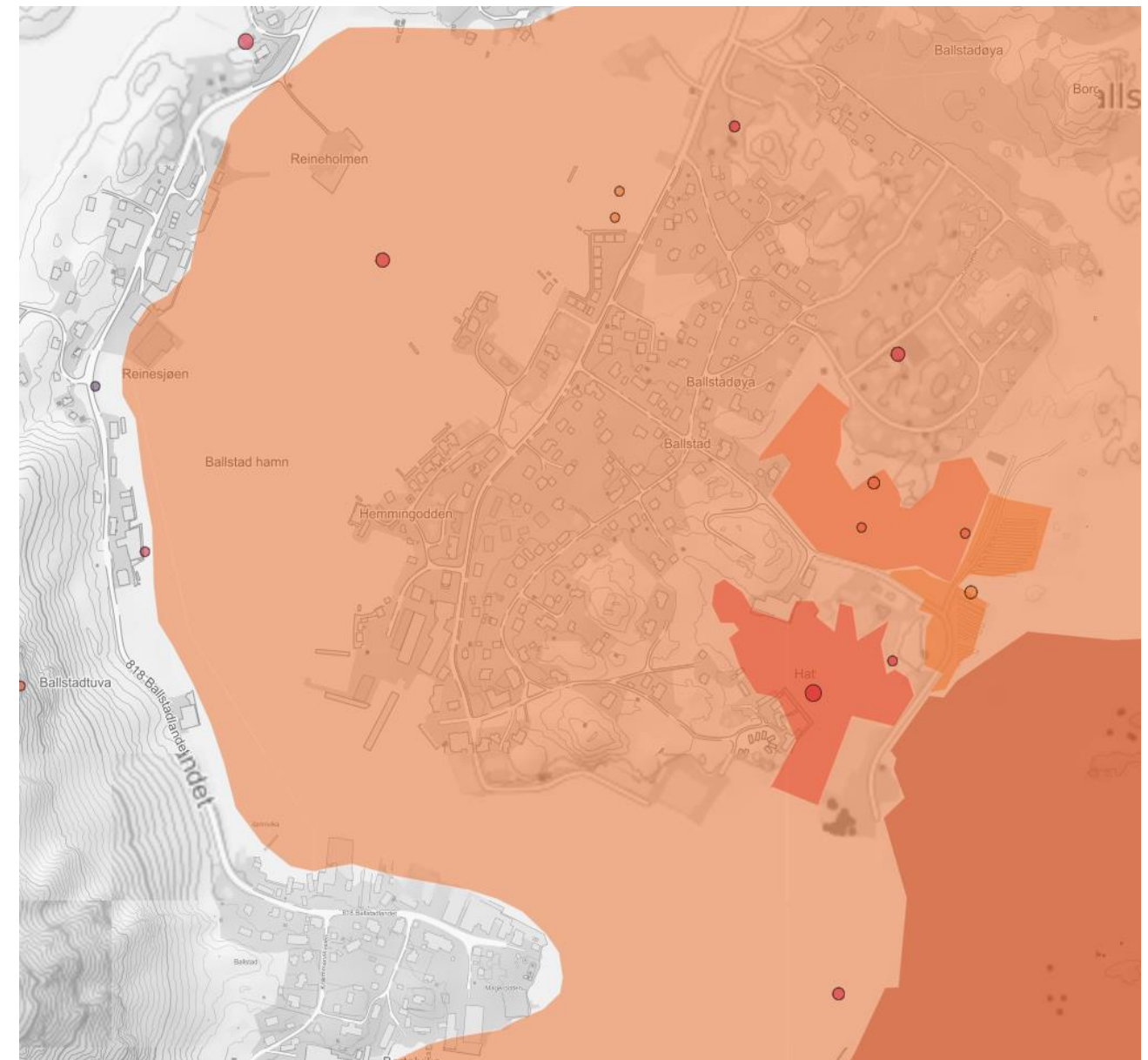
Det er registrert et kulturminne i sjøen, ca. 100 m øst for planområdet.

5.10 Naturverdier

5.10.1 Arter av nasjonal forvaltningsinteresse

I 1987 ble det registrert forekomst av ærfugl over et stort areal, som omfatter hele Ballstad havn og deler av buksnesfjorden helt opp til Gravdal. Ærfugl er rødlistet som nær truet art og er av stor forvaltningsinteresse. Utover dette er det observert fuglearter av særlig stor forvaltningsinteresse i nærheten av planområdet:

Havørn, toppskarv, krykkje og svartbak, fjellvåk, bergirisk.



Figur 18: Artskart - GBIF Artsdatabanken - Ballstad havn. Det største oransje området er gjeldende registrert forekomst av ærfugl. Prikker indikerer enkeltobservasjoner.

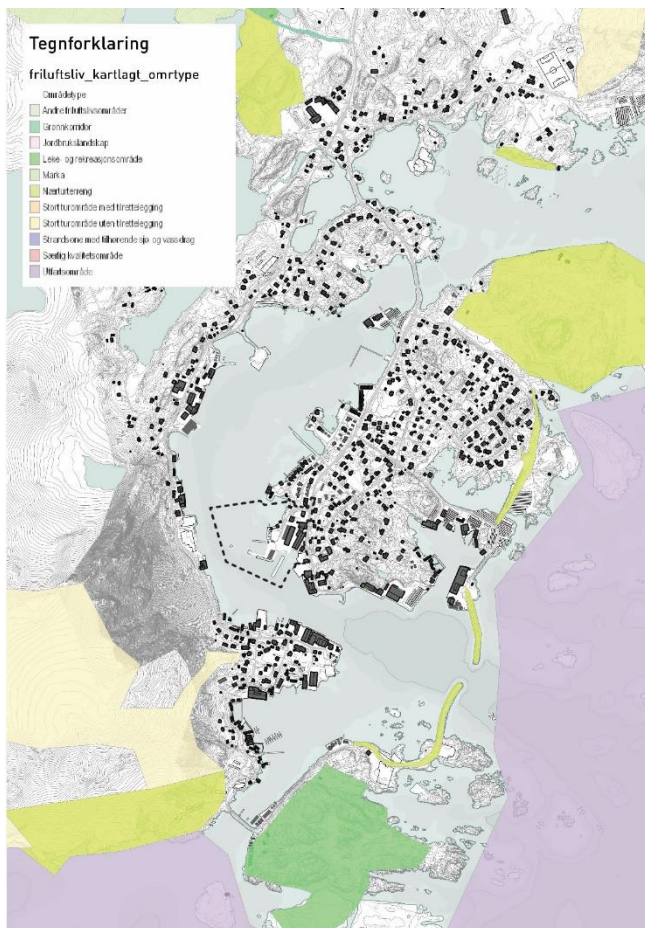
I gjeldende kommuneplanens arealdel for Vestvågøy kommune er det gitt hensynssoner for IBA-soner, «Important Bird and Biodiversity Area». Det ligger ingen slike soner i eller i nærheten av planområdet.

5.10.2 Vannmiljø

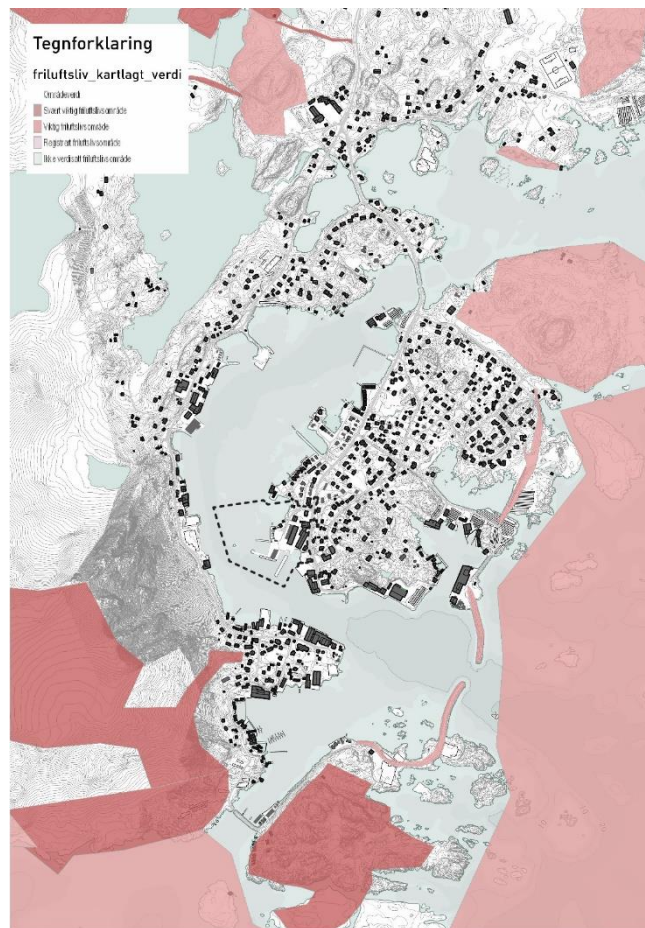
Området ligger i Ballstad, Vestvågøy kommune og planlagte tiltak i sjø vil foregå i vannforekomsten «Ballstad» (vannforekomst id: 0363000030-3-C). Vannforekomsten er klassifisert som SMVF (sterk modifisert vannforekomst) og ifølge vann-nett er økologisk potensial definert som «moderat» og kjemisk tilstand klassifisert som «dårlig»².

Ifølge vann-nett har store deler av Ballstad havn dårlig eller svært dårlig miljøtilstand med hensyn til miljøgifter i sjøbunnen. Det vil si tilstandsklasse IV og V definert av Klima- og forurensningsdirektoratet (TA 2229/2007). Havna er spesielt forurenset med Tributyltinn (TBT), polyklorerte bifenylter (PCB), kobber og polyaromatiske hydrokarboner (PAH). Muligheten for å oppnå miljømålene er mht. forurensingssituasjonen avhengig av at havneanlegget legges ned og ryddes opp. Ballstad havn er blitt identifisert på nasjonalt nivå som en av ca. 100 lokaliteter prioritert for særlig oppfølging. En nedlegging av havna er imidlertid ikke ansett å være gjennomførbar i overskuelig fremtid.

5.11 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder



Figur 20: Friluftsliv kartlagt områdtype. Kilde: Miljødirektoratet.



Figur 19: Friluftsliv kartlagt verdi. Kilde: Miljødirektoratet.

Det er ikke registrert kartlagte friluftsområder i umiddelbar nærhet til, eller innenfor planområdet. Havna brukes mye av innbyggere og besøkende på stedet, til fritidsbåter, kajaker,

² www.vann-nett.no

SUP og lignende. Vannet har en rekreasjonsverdi i seg selv. Naboer i Værret har kommet med innspill om at fjæra som ligger i den nordligste delen av planen har verdi som friluftsområde for beboere og spesielt for barn i området. Foruten den nevnte fjæra har landområdene innenfor planområdet ingen rekreasjonsverdi.

5.12 Landbruk

Det er ikke registrert jordbruksareal innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet.

5.13 Trafikkforhold

Trafikk inngår i konsekvensutredningen, og i den er det redegjort nærmere for beregninger.

5.13.1 Dagens vegnett og trafikkmengder

Planområdet inneholder deler av fylkesvei 7604 Øyaveien, Oppsattveien (kommunal), samt interne veier. Industriområdet har sin hovedadkomst fra Øyaveien, via Oppsattveien. Skipshandelen har avkjørsel fra Øyaveien til sin varelevering. Denne benyttes av lastebiler og varebiler, og er ikke regulert inn i gjeldende reguleringsplan for Øyaveien, «GS Veg Ballstadøya» eller gjeldende plan for slipområdet, «Ballstad Servicehavn» (2001). Sør for slipstua ligger det også en mindre avkjørsel, som i liten grad blir brukt, og som heller ikke er regulert inn i noen av de to planene.

Trafikkmengde FV7604 Øyaveien

Veien er registrert med ÅDT=710, ved både start og slutt, hos Statens vegvesen³. Grunnlag for ÅDT er skjønn, og strekningen, som begynner ved Skottneskrysset og ender ved allmenningen, har avkjørsel til flere biveier, hvorav de fire største har ÅDT=402 til sammen.

Turproduksjon biler Oppsattveien - Eksisterende

Nr.	Funksjon	Antall	KVM	Personer pr antall/kvm	Andel som medregnes	Faktor/tur pr dag	Alle turer	Bilandel	Bilturer
1	Boliger	11	-	2,1	100%	1,3	-	-	30
2	Overnatting (Hemmingodden)	10	-	5,2	60%	3	93,6	60%	56,2
3	Hybler (Flåteservice)	4	-	1		1,3		-	5,2
4	Handel – per areal (Ballstad slip, skipshandel og Flåteservice)	-	387	15/100 kvm	100%	-	58	80%	46,5
5	Industri (per ansatt)	40			71%*	2,2	62,48	80%	50
6	Renovasjon	1			14%	2	2	100%	0,29
7	Varelevering/eksterne	20			71%*	2	28,4	100%	28,4
								Totalt:	216,6

³ [Vegkart.atlas.vegvesen.no](http://vegkart.atlas.vegvesen.no)

Turproduksjon biler BKB1 – Eksisterende situasjon

Nr.	Funksjon	Antall	KVM	Personer pr antall/ kvm	Andel som medregnes	Faktor/ tur pr dag	Alle turer	Bilandel	Bilturer
1	8373 Kafé		75	45/100 kvm	100%		33,8	-	33,8
2	Slipstua		150	1/2	80%	0,14*		80%	6,7
								Totalt:	40,5

5.13.2 Trafikkulykker

Ifølge Statens vegvesens vegkart er det registrert en trafikkulykke med personskade, i nærheten av planområdet. På FV7604, Øyaveien, ca. 240 m nord for planavgrensningen. Ulykken involverte en bil som kjørte av veien på rett vegstrekning, og førte til at en person ble lettere skadet. Ulykkestallene viser ingen klare trafikksikkerhetsutfordringer i dagens veinett.

5.13.3 Myke trafikanter

Det er gang-/ sykkelvei/ fortau langs hele den østlige siden av Øyaveien, fra Skottneskrysset til allmenningen. Oppsattveien brukes som hoved-adkomst til industriområde, med en andel større kjøretøy, i tillegg til at den er adkomstveg til boligområde og turistanlegg. Det finnes ikke gangfelt over Øyaveien. Beboere i «Værret» har kommet med innspill om at «enhver regulering som medfører like høy eller høyere trafikkmengde i Oppsattveien som i dag må kompletteres med gode tiltak for å øke sikkerheten».

5.13.4 Kollektivtilbud

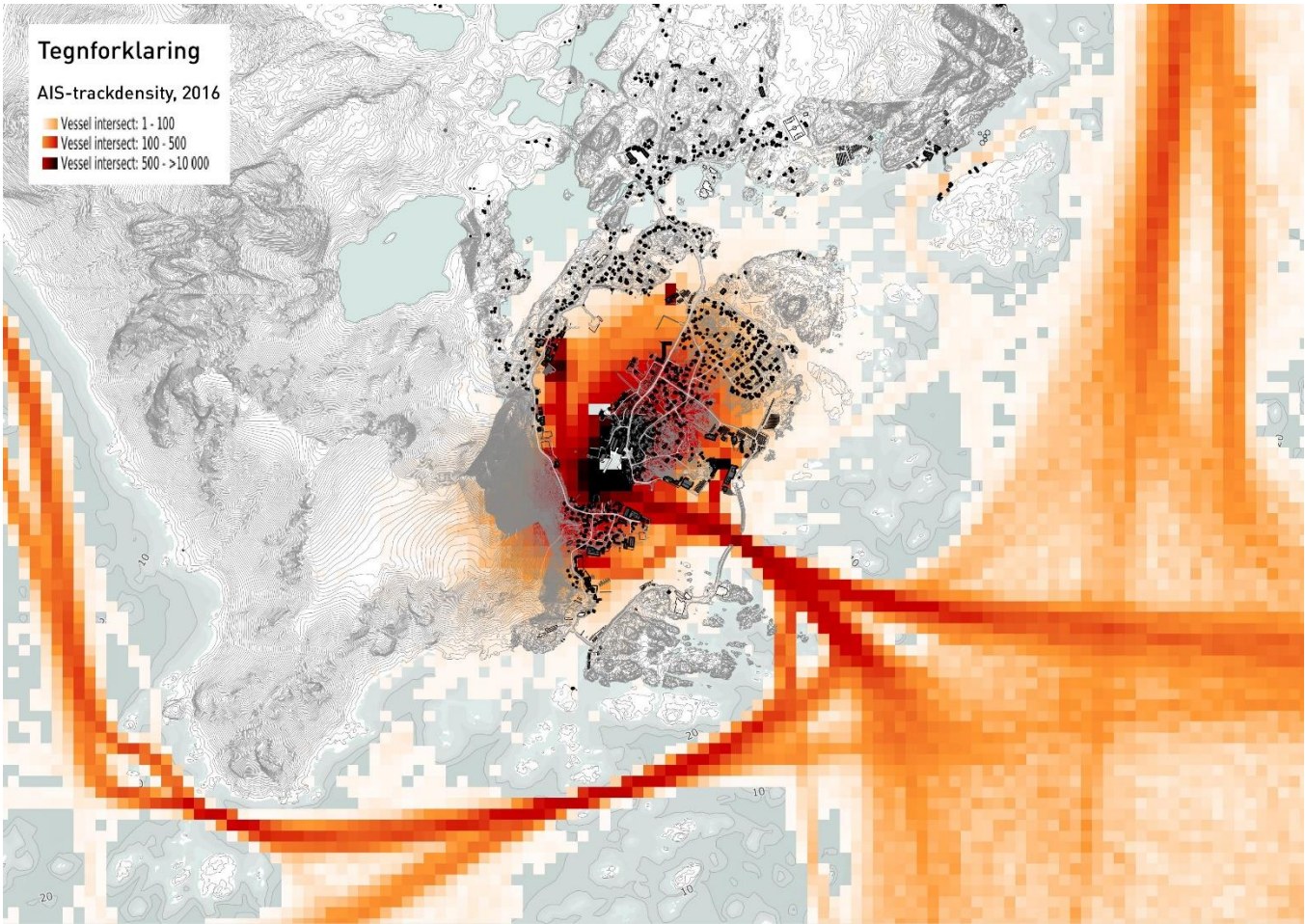
Det finnes bussholdeplass på allmenningen, som grenser inntil planområdet.

5.13.5 Trafikk i havna

Følgende statistikk er mottatt fra Vestvågøy kommune i januar 2020:

Trafikk i Ballstad havn gjelder klart mest fiskebåter, noen arbeidsbåter, noen fritidsbåter. Statistikk er kun basert på båter som har AIS, og de mindre båtene uten AIS inngår ikke i tallene. Det vil si at tabellen ikke viser hele trafikkbildet i havna.

Anløpsområdet Ballstad havn 2019	
Totalt antall anløp:	4250
Totalt antall forskjellige båter:	372
Totalt antall båter fordelt på størrelse:	
0-15m	214
15-21m	85
21- m	73



Figur 21: AIS Tetthetsplott. Kilde: Kystverket.

AIS tetthetsplott, som utarbeides av Kystverket, viser data over skipstrafikken i perioden 1. juli 2016 til 30. juni 2017, fordelt i rutenett på 250x250 m. Dataene viser alle skip med klasse A AIS transponder. Jo sterkere farge, jo flere passeringer av ruten i perioden.

Tetthetsploten har en grov oppløsning, men viser fordeling av skipstrafikk i havna og fremhever visse «hotspots». Fra moloene forgreiner trafikken seg til Kræmmervika og Hattvika, som ligger på hver side av innseilingen. Området ved slipen ligger innenfor den største, mørkeste markeringen midt i havna, hvor også allmenningen inngår. I indre havn tegnes farleden tydelig nordover mot Nic. Haugs fiskemottak.

Tetthetsploten viser at det sannsynligvis er en mindre del av de totale antall anløp som gjøres i indre havn (nord for Ballstad slip).

5.14 Barns interesser

5.14.1 Lekeområder

Naboer har kommet med innspill om at fjæra i Oppsattet er en viktig lekeplass for barn som bor i området. Dette arealet inngår ikke i en reguleringsplan, men er satt av til næringsvirksomhet (nåværende) i gjeldende kommuneplanens arealdel for Vestvågøy, planID: 201810.

I reguleringsplan for boligområdet «Værret» er det satt av et område til lekeplass, men denne er ikke opparbeidet.

5.14.2 Barnetråkk

Ingen registreringer i kommunen.

5.14.3 Industriområde og tilgjengelighet for barn

Det finnes i dag ingen perimetersikring av industriområdet, og det er mulig at barn oppholder seg her. Det er ikke kommet frem opplysninger om at det har oppstått uheldige situasjoner som følge av dette.

5.15 Sosial infrastruktur

Skole- og barnehagekapasiteten på Ballstad er tilfredsstillende. Det finnes to barnehager på Ballstadøya, og barne- og ungdomsskole på Skottnes.

5.16 Universell tilgjengelighet

Topografien innenfor området er relativt flat og lett å ta seg fram i. Størstedelen av arealet har hardt dekke i betong eller asfalt. Kaien ved Nic. Haugs lager ligger på ca. 2.6 moh. Området ved skipshandelen ligger ca. 7 moh.

5.17 Teknisk infrastruktur

5.17.1 Vann og avløp

Det er tilstrekkelig vannforsyning i området, også til å dekke et evt. behov for slakkevann. Det ligger en pumpestasjon like nord for planområdet, i Oppsattet, med rørføringer fra motsatt side av havna.

5.17.2 Energiforsyning og EL-nett

Det finnes en nettstasjon innenfor planområdet i dag, men denne er ikke dimensjonert for dagens drift, og Lofotkraft planlegger derfor å skifte den ut i løpet av høsten 2020. Ved utskifting planlegger man også å endre plasseringen av den.

Det finnes i dag ikke tilgang på fjernvarme eller andre alternative energikilder i området.

5.18 Grunnforhold

5.18.1 Stabilitetsforhold

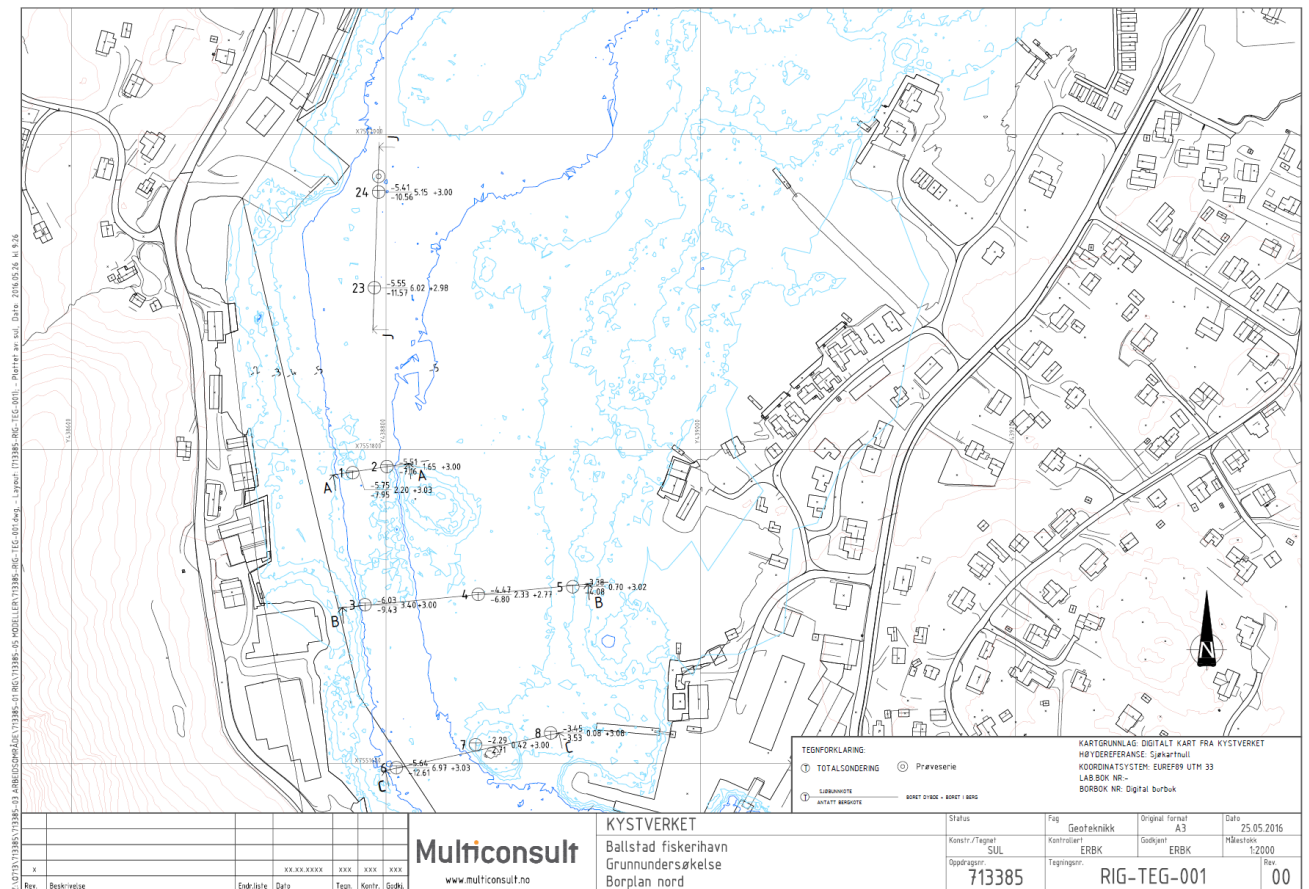
Multiconsult har utført en grunnundersøkelse i 2016, en orienterende geoteknisk vurdering, på vegne av kystverket i forbindelse med deres planer om mudring av farleden i Ballstad havn. Man ønsker å utdype farleden til kote minus 8 i indre og midtre del av havna, i ytre del av Hattvika samt muligens Kræmmarvika.

Lokalstabilitet, mudring midtre havn (utdrag fra rapportens kap. 5.2.1):

I totalspenningsanalysen har eksisterende fylling fra land en stabilitet på $F=1,17$. For at mudring ned til kote minus 8 ikke skal redusere stabiliteten ytterligere bør mudring til kote minus 8 ikke komme nærmere 25 m unna kaifront/molofront.

Dersom nærmere mudring skal vurderes må det enten gjennomføres stabiliserende tiltak eller gjøres supplerende grunnundersøkelse tett inn mot aktuelle konstruksjoner for å påvise at grunnforholdene her er bedre enn det en kan anta ut fra foreliggende grunnundersøkelser.

Generelt i indre og midtre del av havna viser sonderingene en svært variert sjøbunn. Der det er påvist harde masser kan mudringsutbyttet økes ved at de faste massene løsgjøres med sprengning.



Figur 22: Borplan Nord, fra geoteknisk undersøkelse i 2016. Snitt C ligger delvis i foreslått utfyllingsområde.

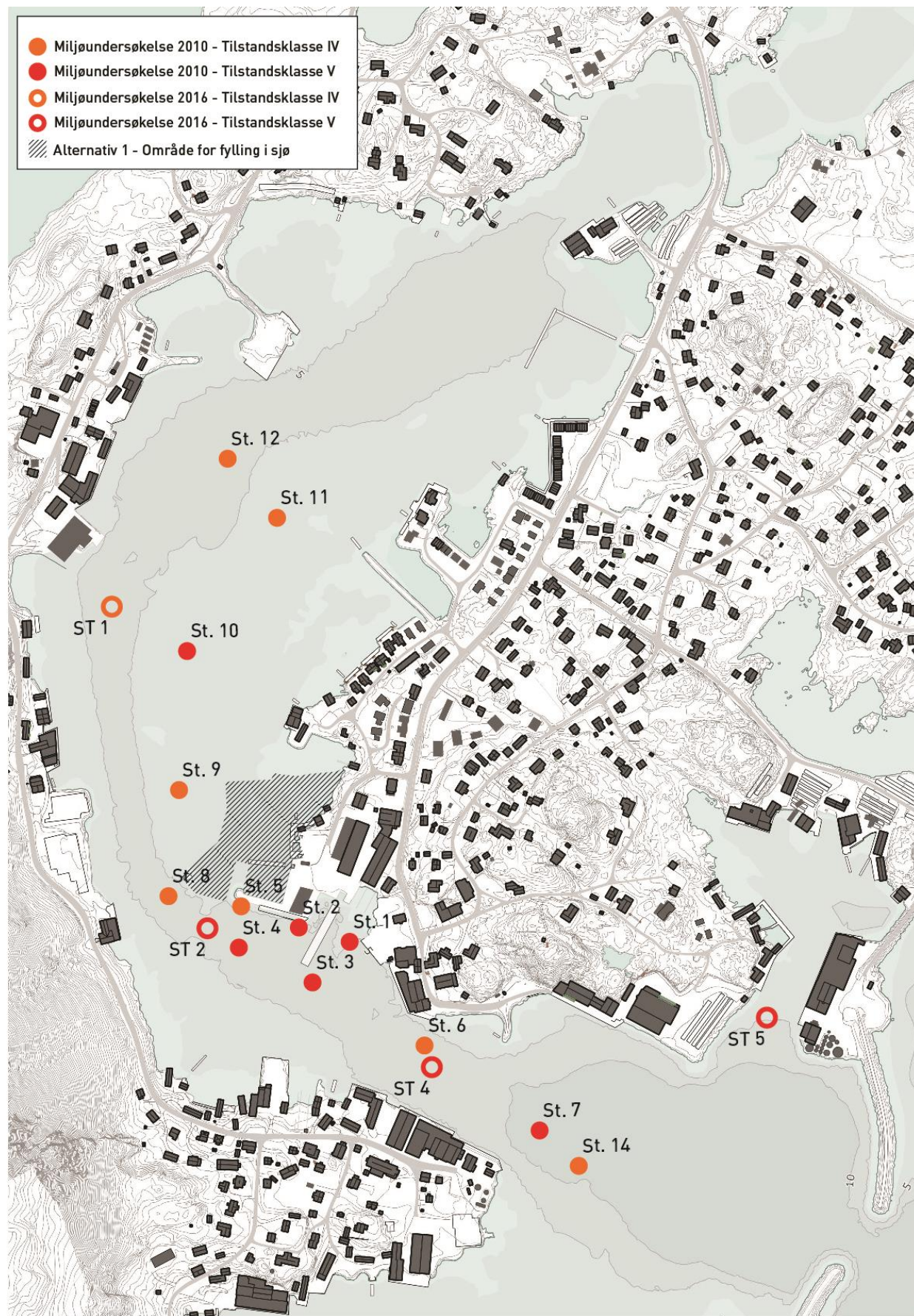
5.18.2 Forurensning i grunn

Ballstad havn består av flere kaianlegg, har stor trafikk av både fiskebåter og annen båttrafikk. Det er en servicehavn med blant annet verksteder, elektronikk, tankanlegg og flere fiskebruk. Frem mot 1990-tallet var det en meget stor aktivitet med fiskebåter, kjøpefartøy, flytende trandamperi mm. Dette var også en tid hvor mye av avfallet ble kastet på sjøen. Båttrafikken har trolig tilført havna stoffer brukt i bunnstoff, oljer o.l. I tillegg til Ballstad slip har det tidligere vært en annen slip, «LM Jakobsen Mek. Verksted» i havna. Det finnes i dag en mindre slip, Patentslipen Slip og Mek. Verksted, på Ballstadlandet.

Det er gjennomført grunnundersøkelser (2010 og 2016) som påviser forurenset grunn i tilstandsklasse IV og V i og i nærheten av planområdet. Store deler av Ballstad havn er registrert som «ikke akseptabel forurensning og behov for tiltak» hos vann-nett.no.

Det er ikke tatt prøver i området som foreslås utfyllt i reguleringsplanen, men tre punkter, nr. 5, nr. 8 og nr. 9, i undersøkelsen fra 2010, ligger nære fyllingen. Disse tre har tilstandsklasse IV «Dårlig», og en må anta at tilstanden også er dårlig for deler eller hele utfyllingsområdet.

Prøvestasjon nr. 2 fra undersøkelse i 2016, viser at sedimentlaget i dette området er ca. 10 cm.



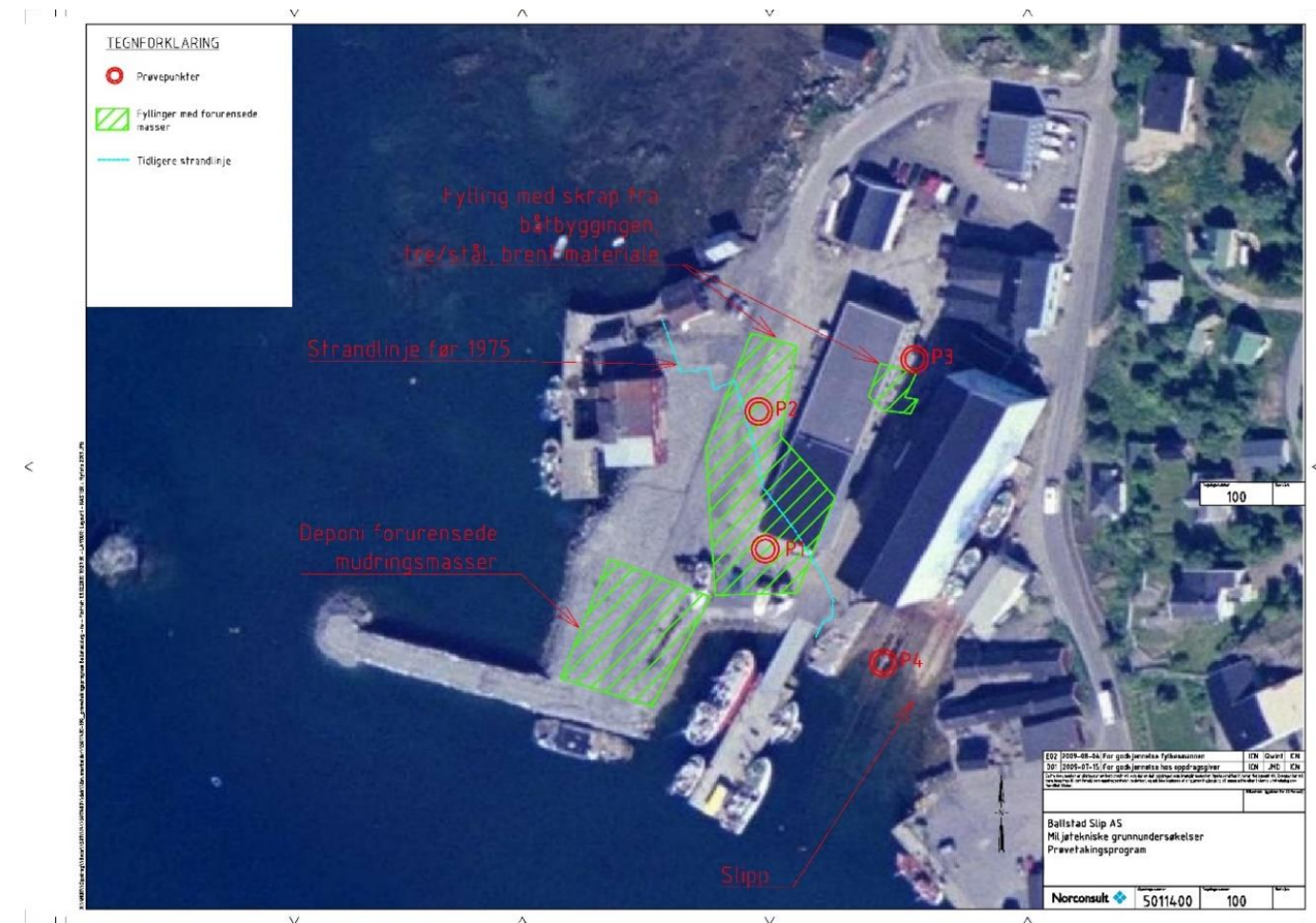
Figur 23 Viser høyeste påviste tilstandsklasse i de aktuelle prøvestasjonene (St.1-St.5).

Strandkantdeponi innenfor planområdet – «deponi øst»

Frem til 2002 er det gjort flere mindre fyllinger i sjø innenfor planområdet. I 2002/ 2003 ble det gjennomført mudring av Ballstad havn, i regi av Kystverket, og overskuddsmassene fra dette ble plassert i to strandkantdeponier (SKD), deponi vest og deponi øst. Deponi Øst ligger innenfor området til Ballstad slip og er en del av den største, enkeltstående utvidelsen av industriområdet som er gjennomført.

Utdrag fra SALTs rapport «Strandkantdeponi Ballstad. Status og prosessevaluering» (2013):

Deponi øst på Ballstadøysiden er et relativt lite deponi og det er fylt ut på alle sider av deponiet med rene sprengmasser. Ved deponietablering ble det lagt ned en beskyttende SINTEF-godkjent fiberduk, over oppmurte barrierer mot havna. Over duken ble det lagt forurensede masser iblandet rene masser. På toppen ble det lagt rene sprengmasser og grus. Kai og molo ble satt opp på deler av de utfylte områdene utenfor deponiområdet. Området er asfaltert og ikke avgrenset. Deponiet er anlagt over flomål og er ikke i direkte kontakt med sjø. Det er ikke kjente vannkilder i nærheten av deponiet som kan forårsake gjennomstrømming og utlekking. Hvorvidt flo sjø kan komme i kontakt med deponi vites ikke. Deponi øst er ifølge Hovedplan for Ballstad (Kystverket 4. distrikt) regulert til offentlig kai areal og benyttes i dag som trafikk- og industriareal av Ballstad Slip AS; én kai og én bygning på dette arealet tilhører fiskeribedriften Nic. Haug AS.



Figur 24: Oversikt over områder som er fylt ut med forurensede masser (grønn skravur). Strandlinje før 1975 er markert med blå linje. Kilde Norconsult, Miljøundersøkelse ved Ballstadslip AS (2010).

5.18.3 Rasfare

Planområdet ligger ikke i kartlagte skredfaresoner.

5.19 Støyforhold

Dagens situasjon består hovedsakelig av drift innendørs, samt noen båter ved havn. I tillegg foregår det noe arbeid utendørs, som høytrykksspyling, sveising ol.

Arbeidstid på anlegget er kl. 07.00 til kl. 15.00. Det kan forekomme at det foregår noen arbeider utenom den vanlige arbeidstiden, men da utføres mindre støyende arbeid og støyende mekanisk arbeid begrenses til innendørs arealer.

Utenom arbeider innenfor industriområdet og båter er vegtrafikk den viktigste støykilden.

5.20 Luftforurensning

Planområdet er ikke eksponert for noen spesiell luftforurensning. Det er lav trafikkforurensning i området.

5.21 Næring

Deler av planområdet brukes til næring, delvis som del av Ballstad slip, ved skipshandelen og flåteservice, og delvis i form av kafé i tilknytning til allmenningen. Førstnevnte inngår i gjeldende reguleringsplan for Ballstad Servicehavn og er satt av til Forretning og Industri/ lager. Området med kaféen inngår i gjeldende kommunedelplan og er satt av til «Næringsvirksomhet – Nåværende».

Tilgrensende område ved allmenningen er satt av til «kombinert bebyggelse og anleggsformål», område KBA3, i gjeldende kommuneplan. Her ligger tettstedets dagligvareforretning, og følgende bestemmelse gjelder for området: «Forretning, fritids – og turistformål, bolig, tjenesteyting. 1 etasje skal forbeholdes forretninger, kontor, tjenesteyting, håndverk.»

5.22 Analyser/ utredninger

Det er utført to analyser/ utredninger som del av konsekvensutredningen/ planarbeidet:

- Rambøll (2020) *Ballstad Servicehavn Støyutredning*
- Asplan Viak (2020) *Utredning havneforhold ved utfylling og eventuelt mudring i Ballstad Havn*

Det er referert til dokumentene i denne planbeskrivelsen og i konsekvensutredningen. Begge er vedlagt i sin helhet.

Kystverket og Vestvågøy kommune har over flere år jobbet med et overordnet prosjekt for ytterligere mudring av Ballstad havn, og det er i denne forbindelse gjennomført flere miljøtekniske undersøkelser i Ballstad havn. I disse undersøkelsene er det gjort prøvetakinger i og i tilgrensning til foreslått utfyllingsområde.

Det er referert til dokumentene i denne planbeskrivelsen og i konsekvensutredningen. Alle er vedlagt i sin helhet.

- Norconsult (2009) *Miljøteknisk rapport og risikovurdering*
- Norconsult (2010) *Miljøundersøkelse ved Ballstad Slip AS – Risikovurdering trinn 1 og 2 i sjø*

- SALT (2013) *Strandkantdeponi Ballstad. Status og prosessevaluering.*
- Golder Associates (2013) *Risikovurdering og tiltaksplan for forurenset grunn ved Ballstad Slip AS*
- Golder Associates (2017) *Sluttrapport forurenset grunn – Ballstad Slip AS*
- Multiconsult (2016) *Miljøgeologisk undersøkelse av sjøbunnsedimenter*

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Hovedhensikten med planen er detaljregulere nye industriarealer for utvidelse og videre drift av Ballstad Slip, i tråd med arealformål i overordnet plan. Reguleringsplanen skal legge til rette for industri med stort plassbehov.

Det er satt av areal til offentlig småbåthavn og offentlig havneområde i planen. Hensikten er å tilrettelegge for et kommunalt kaianlegg som kan benyttes av fiskeflåten og fritidsfartøy. Store deler av kaiplassene skal utføres som flytebrygger innenfor område for småbåthavn.

Eksisterende næringsvirksomhet i tilknytning til Ballstad Slip, Skipshandelen og Flåteservice, inngår i eget område satt av til kombinert formål forretning/ næring/ overnatting. Området ved allmenningen, hvor Kafé 8373 inngår, er satt av til tilsvarende formål.

Det er satt av areal til friområde og det er knyttet rekkefølgebestemmelser til dette.

Det er knyttet rekkefølgebestemmelser til utbedring av kryss mellom Oppsattveien og Øyaveien, samt etablering av fortau langs Oppsattveien.

På grunn av frisisiktone ved kryss mellom Oppsattveien og Øyaveien inngår det boligformål i reguleringsplanen. Dette området overlapper med gjeldende reguleringsplan for boligområdet «Værret», og alle bestemmelser knyttet til boligformål i denne planen er identisk med plan for «Værret».

6.1.1 Reguleringsformål

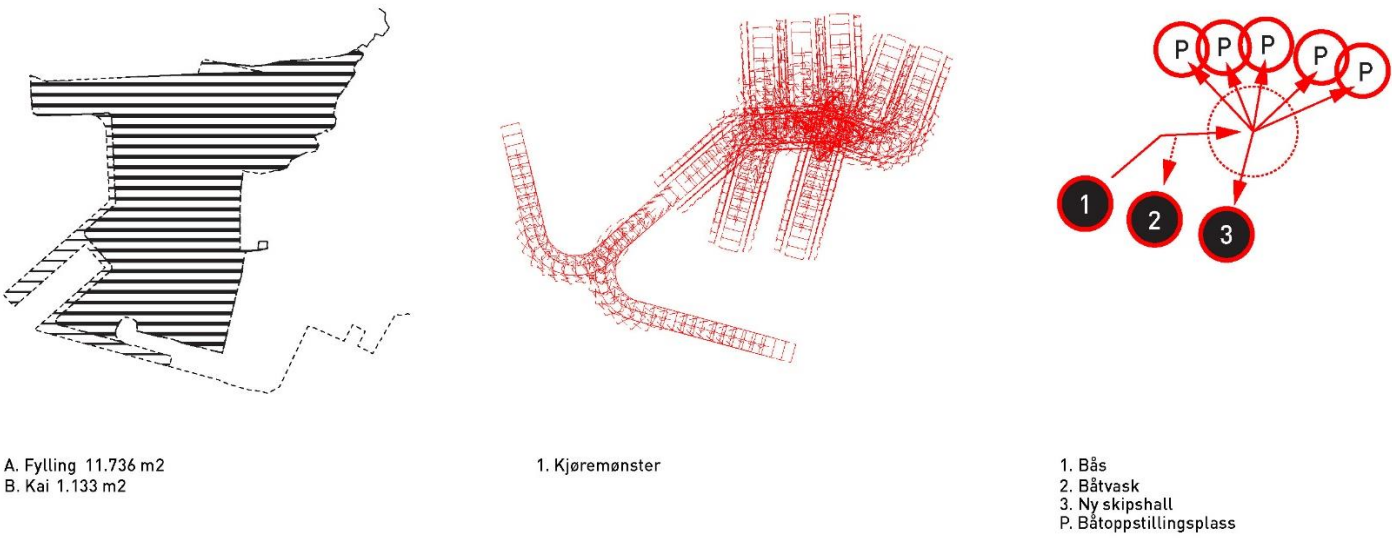
Formål		Areal (daa)
§12-5 Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg		
1110	Boligbebyggelse	0,1
1340	Industri	21,1
1510	Energianlegg (2)	0,1
1824	Næring/ tjenesteyting (2)	3,6
Sum areal denne kategori		24,9
§12-5 Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
2010	Veg (5)	2,2
2012	Fortau (3)	0,4
2018	Annen veggrunn – Tekniske anlegg (5)	0,3
2019	Annen veggrunn - grøntareal	0,0
2040	Havn	2,6
Sum areal denne kategori		5,6

Formål		Areal (daa)
§12-5 Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone		
6200	Farled	6,2
6220	Havneområde i sjø	13,9
6230	Småbåthavn	5,8
Sum areal denne kategori		26,0
Sum areal alle kategorier		59,0

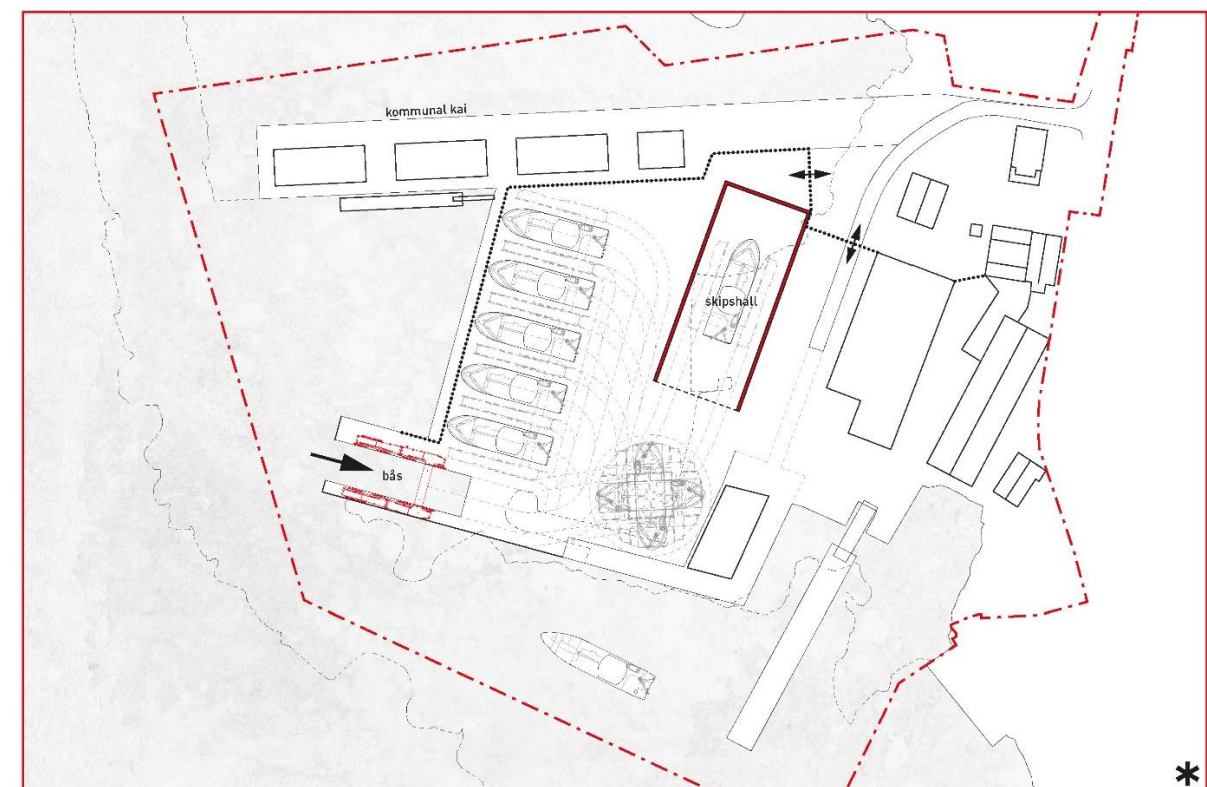
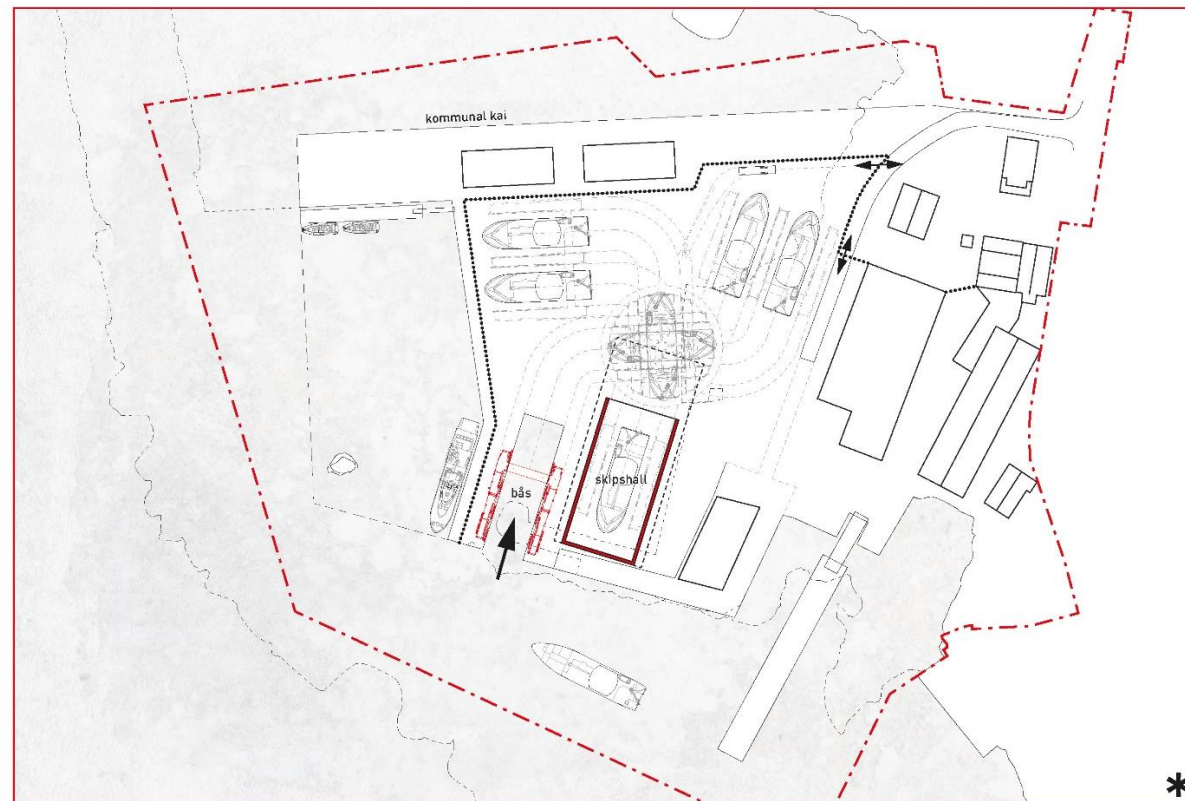
6.2 Alternativvurderinger

Det er i løpet av planprosessen gjort studier av flere ulike konsepter for fremtidig utvikling av Ballstad Servicehavn. Endelig løsning er basert på disse vurderingene. I arbeidet er det fire hensyn som har vært spesielt førende:

- Begrensning for fylling:
 - Plangrense og hensyn til fjæra i Oppsattet mot nord
 - Farled mot vest
 - Kai og farled mot sør
- Plassering av ny skipshall og konsekvenser av dette
- Tilrettelegging for båtheis, med bås og manøvreringsareal
- Tilrettelegging for gode kaiplasser



Figur 25: Illustrasjon fra mulighetsstudien (2019). Diagrammene viser sammenhengen mellom fylling, båtheisens manøvreringsbehov og plassering av viktige funksjoner.

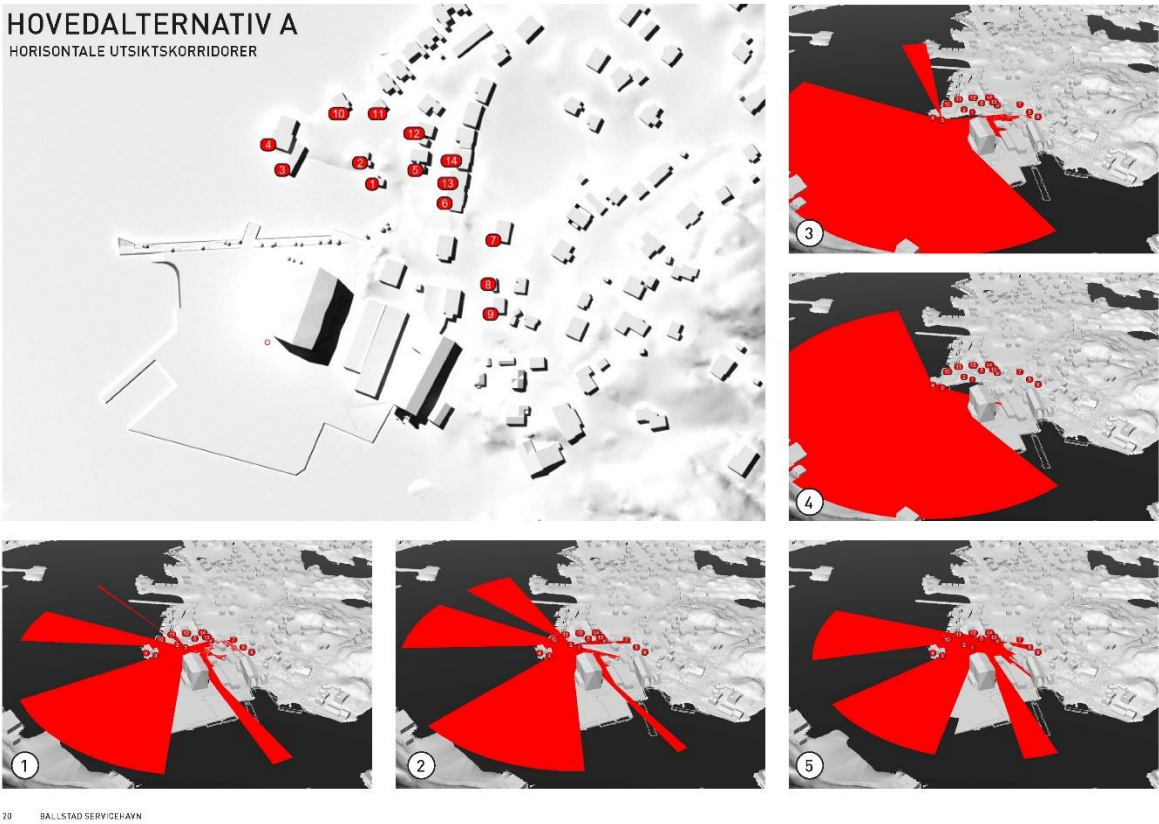
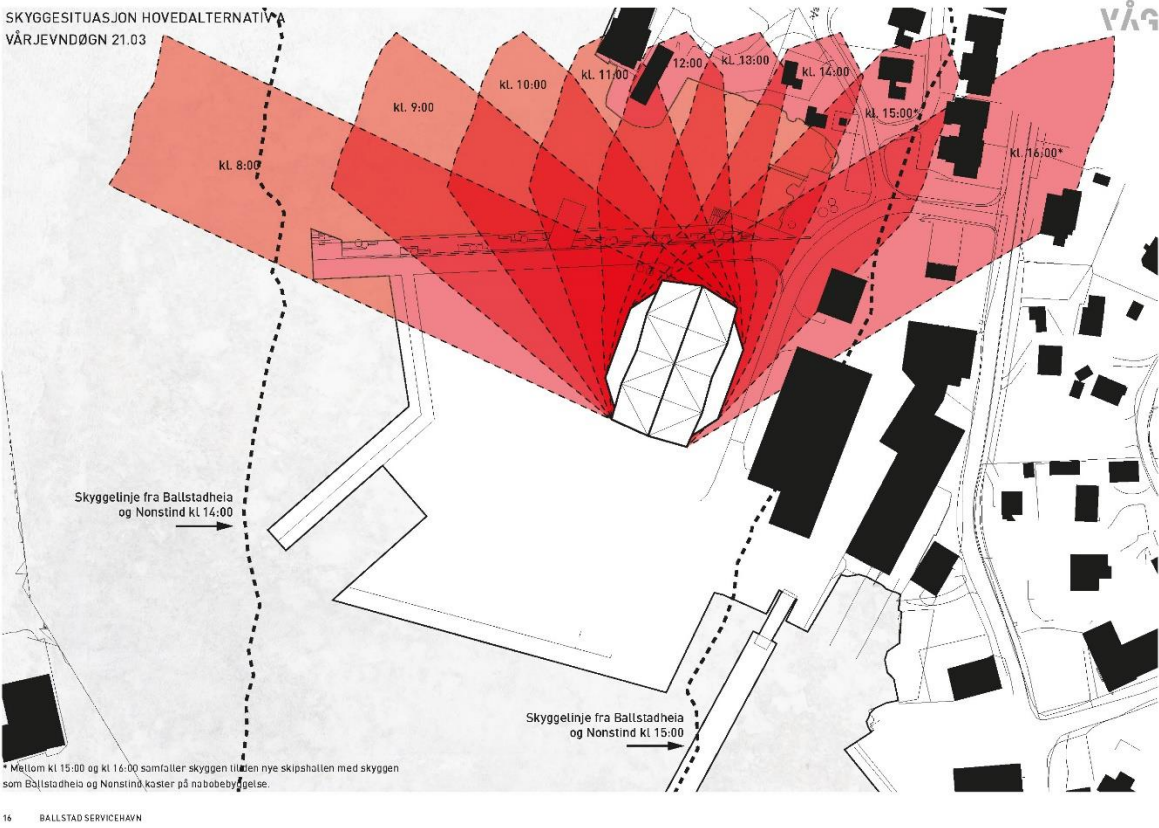


Figur 26: Fra mulighetsstudien. Diagrammene viser ulike alternativer for utforming av fylling og plassering av funksjoner. Skipshall er markert med tykkere linjer. Bås for opptak av båter har ulike plasseringer i forhold til farleden.

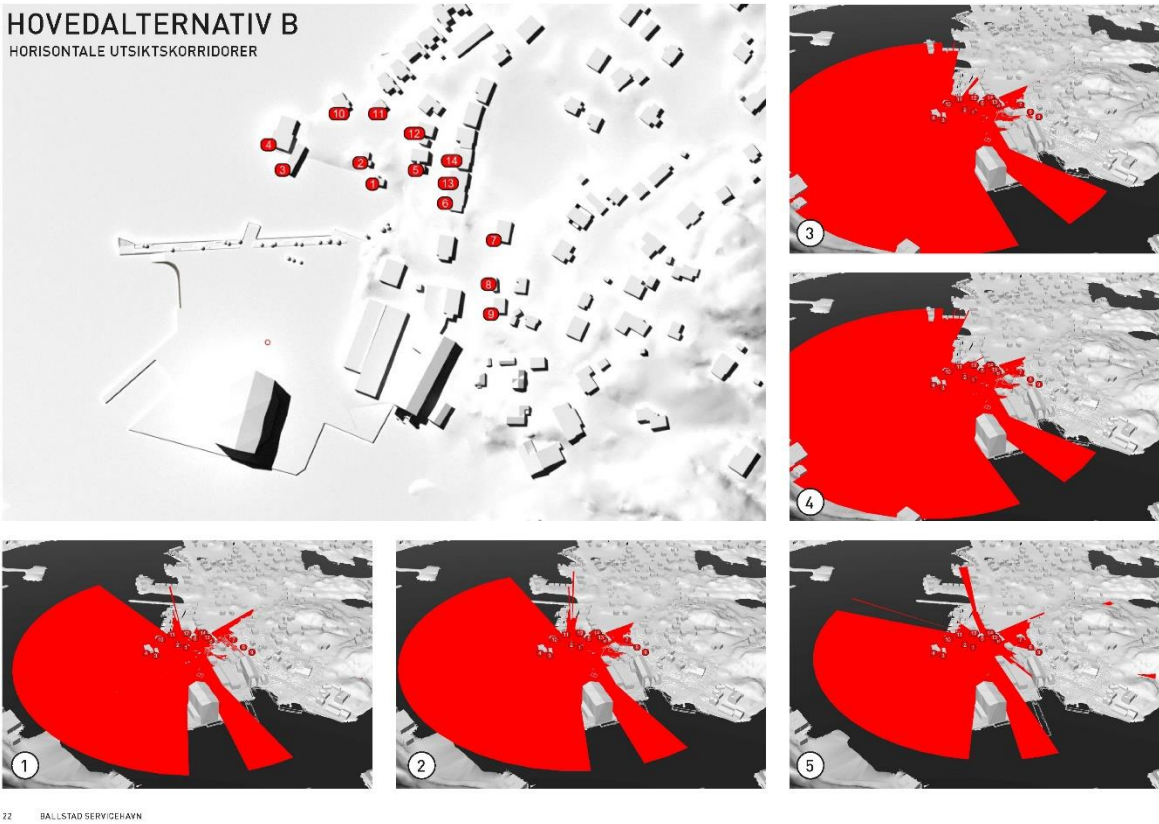
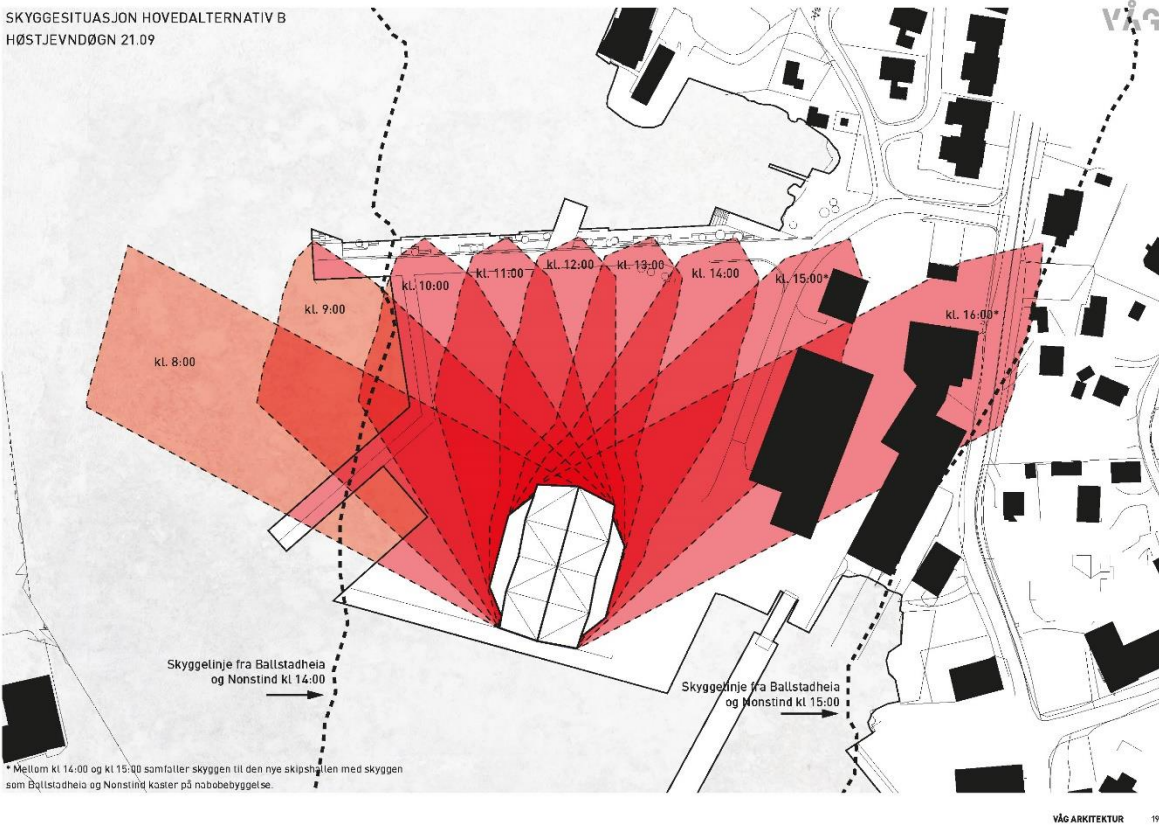
De to diagrammene med stjernemarkeringer har mest sammenhengende, og derfor mest fleksibelt areal, og man gikk derfor videre med disse. Nærmere studier av plassering av skipshall (se neste punkt) viste at diagrammet øverst til venstre fungerer best, og man gikk derfor videre med denne. Her har også båtheis en tilnærmet optimal plassering med hensyn til farled og manøvreringsareal i havna. Alle

alternativene viser kommunale kaier mot nord, noe som ikke er gunstig mtp. lokale værforhol. De stjernemarkerte løsningene viser fast molo/ fylling mot nord. Denne er erstattet med flytemolo i planforslaget.

6.2.1 Plassering av skipshall – Alternativ A



6.2.2 Plassering av skipshall - Alternativ B



Diagrammene på forrige side viser studier av to ulike plasseringer av ny sliphall. Den nordligste plasseringen hadde vesentlig større konsekvenser for de nærmeste naboene til industriområdet, beboere i boligområdet Værret, og turistanlegg på Hemmingodden. En slik plassering ville gi en skyggevirksomhet i visse tidsrom, i tillegg til at plasseringen ville få større negative konsekvenser for utsiktsforholdene. I diagrammene har man kun vurdert selve skipshallen. Andre bygninger og en eventuell støyskjerm kan også påvirke utsikten.

Den nordlige plasseringen førte også til at hallen virket mer dominerende i boligsituasjonen. En plassering som vist i alternativ B flytter hallen vekk fra de mindre boligene, og knytter den visuelt sett tettere sammen med de større industribygningene og med landskapet for øvrig.

Detaljplanen er utviklet med utgangspunkt i en plassering av ny skipshall som vist i alternativ B, på forrige side.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Slipen ligger midt i Ballstad havn, i et område hvor det er en tett funksjonsblanding, og kort avstand mellom industri og bolig, næring og turisme.

Slipen er en plasskrevende bedrift, og har behov for et stort, sammenhengende og fleksibelt uterom for drift, lagring og manøvrering av båtheis. For å ivareta hensyn til slipen og til tilgrensende funksjoner har man utviklet et konsept hvor man aktiviserer randsonene til industriområdet. Hensikten med dette grepet er å få mykere overganger mellom industriområdet og øvrig bebyggelse i havnen, både visuelt og funksjonelt.

- Mot øst legges det til rette for å videreutvikle næringsvirksomhetene langs Øyaveien, og skape grunnlag for etablering av nye.
- Mot nord skal det etableres et nytt friområde, en havnepromenade med potensiale for opphold, utsikt og formidling. Friområdet skal danne en visuell buffer mellom bolig/turistanlegg og industriområde/ havneområde.
- Mot vest etableres et nytt, kommunalt havneområde med småbåthavn.
- Mot sør videreføres sjøfronten som allerede «tilhører» slipen, med det det innebærer av aktiviteter. Ny sliphall plasseres i denne sonen, ved siden av eksisterende lagerbygning (Nic. Haug).

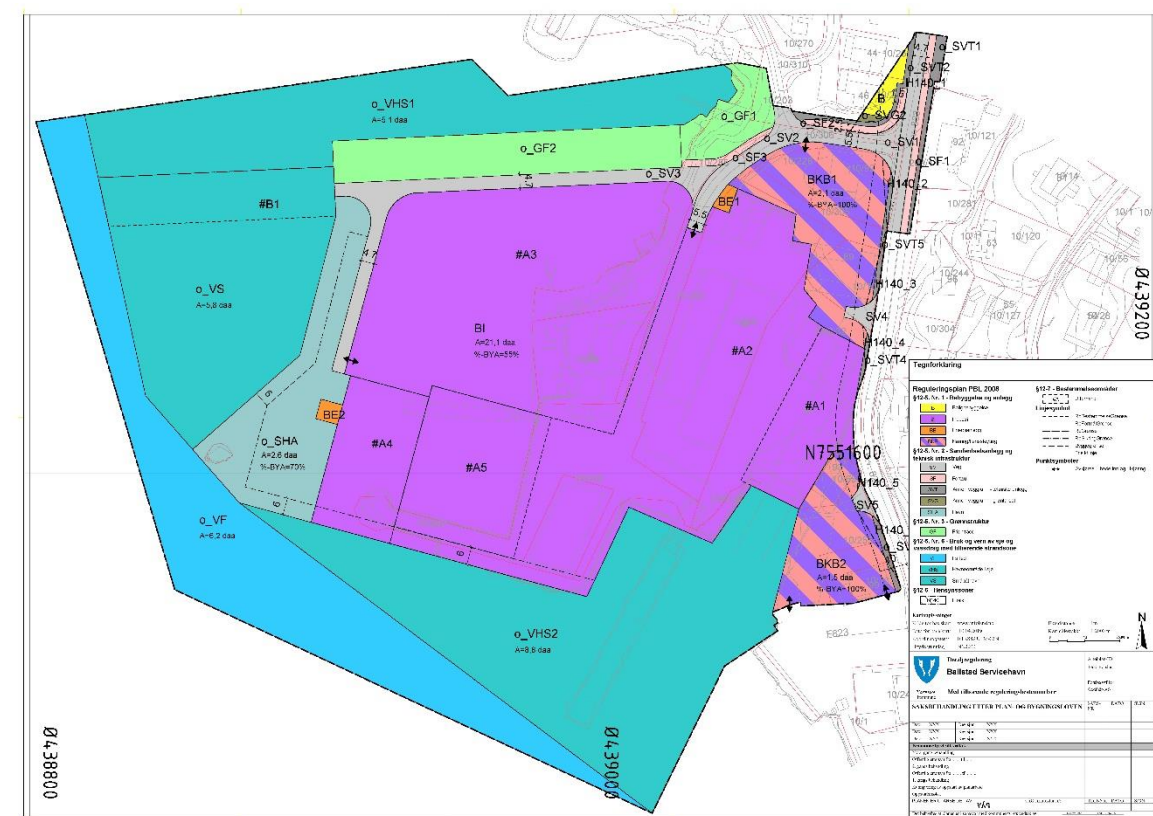
Hovedadkomst vil fortsatt være via Oppsattveien, og vei til det offentlige havneområdet følger industriområdets nordlige og vestlige grense.

Planområdet er svært synlig, og det er av stor betydning at ny bebyggelse og uterom gis en utforming av høy arkitektonisk kvalitet, og er tilpasset eksisterende bygningsmiljø og landskap. Det stilles krav om bruk av foretak med arkitektfaglig kompetanse, tiltaksklasse to for ny sliphall innenfor eget bestemmelsesområde i formål BI, og for bebyggelse og uterom innen havneområde og kombinert formål ved allmenningen.

Endelig planforslag sikrer de ovennevnte kvalitetene i plankart og bestemmelser. Det er stilt krav til utforming, blant annet av synlige fyllingskanter mot sjø, og det er stilt rekkefølgekrav til etablering av og opparbeiding av friområdet. Illustrasjonsplanen (øverst til høyre) viser reguleringsplanens mulighetssrom.



Figur 27: Illustrasjonsplan. Ikke i skala.



Figur 28: Plankart. Ikke i skala.

6.4 Illustrasjoner fra mulighetsstudie

Illustrasjonene under er hentet fra mulighetsstudien (juni 2019). Løsningene har endret seg siden; bås (med båtheis) ligger nå parallelt med, og inntill sliphall, promenade er forkortet og offentlig kaiareal er endret. Plasseringen av ny sliphall, promenade og kai mot sør er lik i illustrasjonene og i illustrasjonsplanen som inngår i reguleringsplanen. I mulighetsstudien ble sliphallen foreslått utført delvis i transparente eller semitransparente materialer, noe som gjenspeiler seg i illustrasjonene. Det er ikke stilt krav om dette i reguleringsplanen.



Figur 29: Illustrasjon fra mulighetsstudien (juni 2019). Industriområdet sett fra motsatt side av sundet/ Ballstadura.



Figur 30: Illustrasjon fra mulighetsstudien (juni 2019). Sett fra Naustplassen rorbuer på Ballstadlandet.



Figur 31: Illustrasjon fra mulighetsstudien (2019). Sett fra Sjøstrand rorbuer og fisk på Rekstrand.

6.5 Bebyggelsens høyde

Planen inneholder noen områder med eksisterende bebyggelse, og skal tilrettelegge for ny bebyggelse med ulike funksjonskrav. Tillatt byggehøyde varierer derfor etter formålsområde og bestemmelsesområder. Dersom det ikke er oppgitt bestemmelser om høyde til et formål er det plan- og bygningsloven som gjelder.

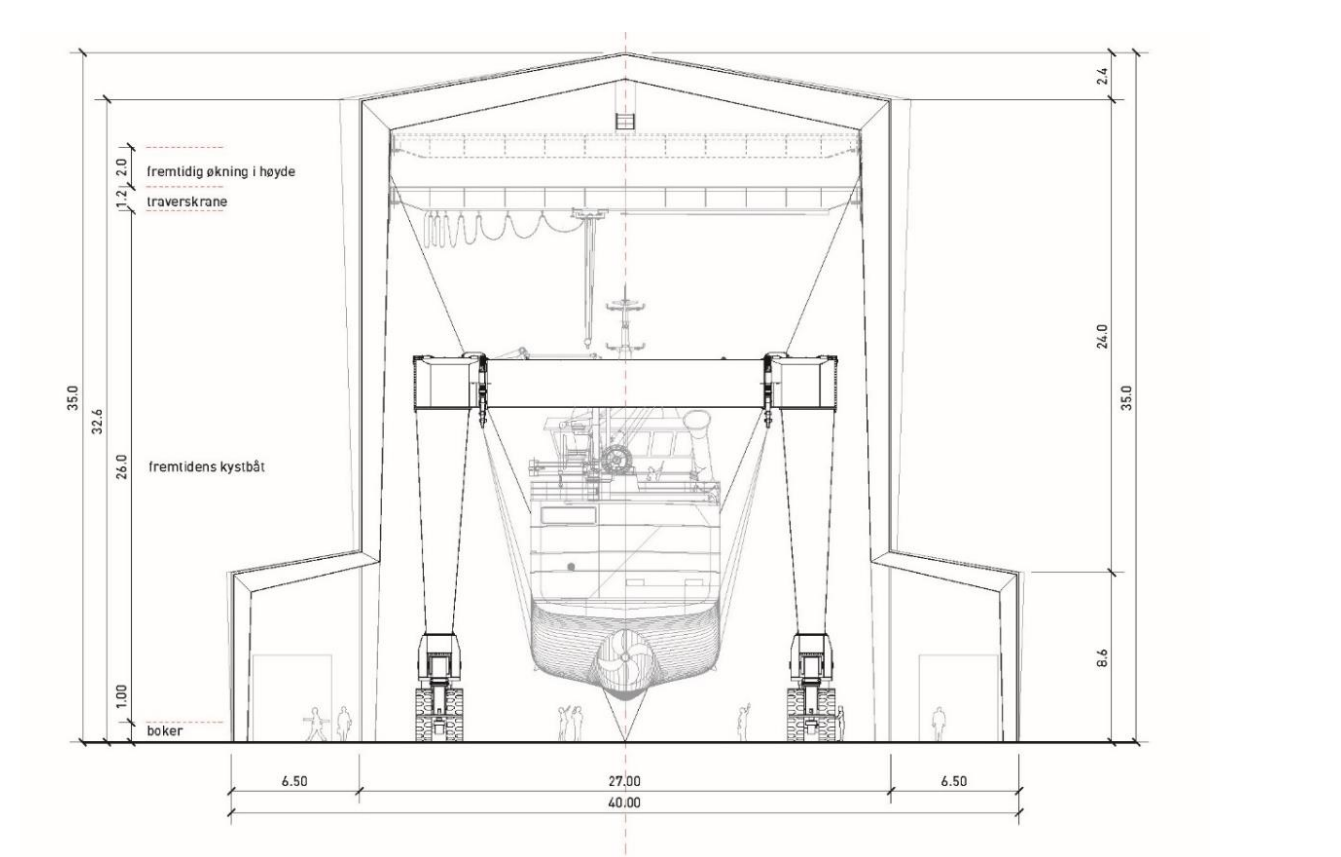
Navn	Formål	Bestemmelses-område	Høyde	Kommentar
B	Bolig		Maksimal mønehøyde bolig: 8 m Maksimal mønehøyde garasje: 4,5 m	Som i reg.plan for «Værret»
BI	Industri	#A1	Maksimal byggehøyde: 25 m	Eksisterende sliphall
		#A2	Maksimal byggehøyde: 10 m	Eksisterende industriområde med administrasjonsbygg
		#A3	Maksimal byggehøyde: 10 m	Utvidet industriområde.
		#A4	Maksimal byggehøyde: 10 m	Utvidet industriområde, vist med bås for båtopptak i illustrasjonsplan

Navn	Formål	Bestemmelses- område	Høyde	Kommentar
		#A5	Maksimal byggehøyde: 37 m	Ny sliphall, se eget punkt under
BKB1	Kombinert formål – Forretning/ næring/ overnatting		Maksimal mønehøyde: 9 m Maksimal gesimshøyde: 8 m	Område med eksisterende bebyggelse, skipshandel
BKB2	Kombinert formål – Forretning/ næring/ overnatting		Maksimal mønehøyde: kote +14 m Maksimal gesimshøyde: kote +12 m	Område med eksisterende Café 8373. Høyder er satt 1 meter høyere enn nabobygningen Slipstua, og åpner for tre etasjer.

Alle høyder måles fra gjennomsnittlig, ferdig planert/ bearbeidet terreng.

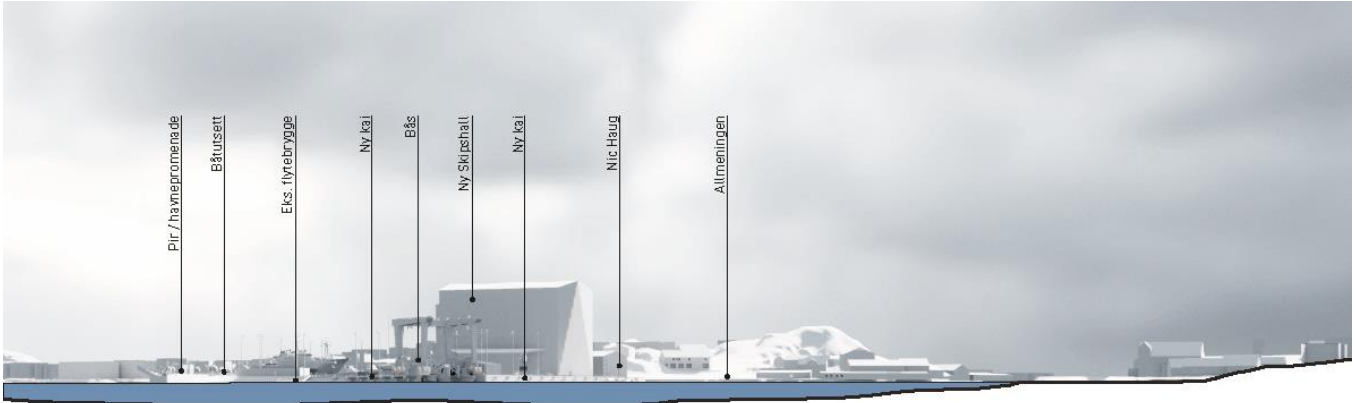
6.5.1 Formål BI, bestemmelsesområde #A5 – Ny sliphall

Den nye sliphallen er dimensjonert for å kunne romme båtheisen. Båtheisen har en høyde på 20 meter, og det skal være plass til traverskran og takkonstruksjon over denne, inne i hallen. Man har også hensyntatt at fiskefartøyene kan øke ytterligere i høyde i årene som kommer, med en tillagt buffer på 2 meter innvendig. I sum gir dette en hall med utvendig høyde, 35 m, målt fra

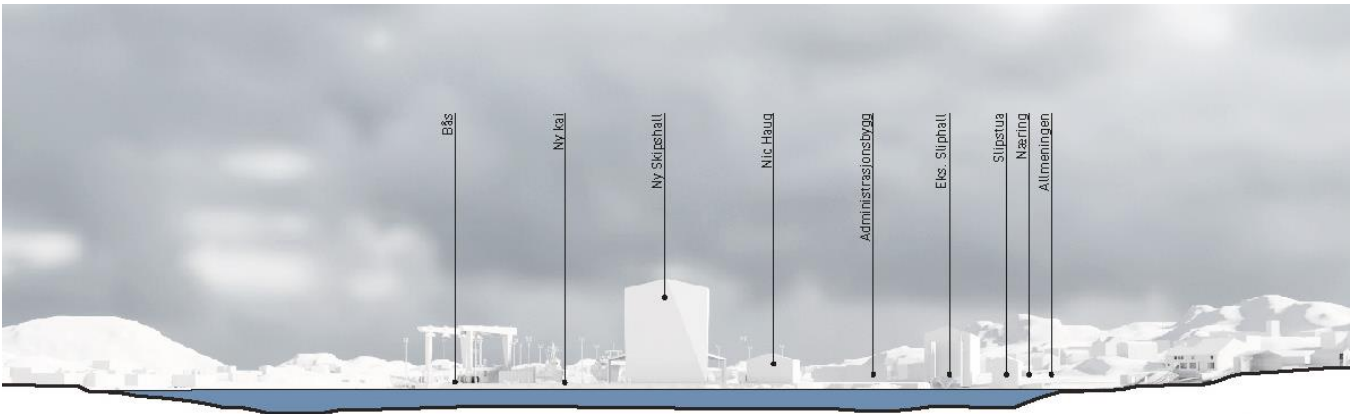


terreng. Det er lagt til 2 meter ekstra i bestemmelsene, som ytterligere buffer til videre prosjektering.

Figur 32: Skjemasnitt av sliphallen fra mulighetsstudien. Ikke i skala.



Figur 33: Situasjonssnitt/ oppriss fra mulighetsstudien. Nord-Sør. Ikke i skala.



Figur 34: Situasjonsnitt/ oppriss fra mulighetsstudien. Øst-Vest. Ikke i skala.

6.6 Utnyttelsesgrad

Utnyttelsesgrad varierer for de ulike områdene. BYA er satt i forhold til område avsatt i plan.

Følgende BYA er gjeldende:

Navn	Formål	Utnyttelsesgrad	Kommentar
B	Bolig	Maksimal tillat BYA, bebygd areal inklusiv garasje, skal ikke overstige 50%	Som i reg.plan for «Værret»
BI	Industri	Tillatt bebygd areal (BYA) er 55% av nettoarealet for området.	
BE1	Energianlegg	Maksimal tillat BYA = 70%	
BE2	Energianlegg	Maksimal tillat BYA = 55%	
BKB1	Kombinert formål – Forretning/ næring/ overnatting	Tillatt bebygd areal (BYA) er 90% av nettoarealet området	Er tett bebygd og inneholder store parkeringsarealer.
BKB2	Kombinert formål – Forretning/ næring/ overnatting	Tillatt bebygd areal (BYA) er 90% av nettoarealet området	Knyttet til område med tett bebyggelse og kan inneholde parkeringsarealer.
O_SHA	Havn	Tillatt bebygd areal (BYA) er 70% av nettoarealet for området.	

6.7 Parkering

Det åpnes for parkering innenfor områdene o_SHA, BI, BKB1 og BKB2. Etablering av parkeringsplasser skal skje i samsvar med gjeldende kommuneplan/ kommunedelplan. Utfylling

av områdene BI vil gi gode muligheter for å etablere parkeringsplasser knyttet til industriområdet og til butikken i BKB1.

6.8 Trafikkløsning

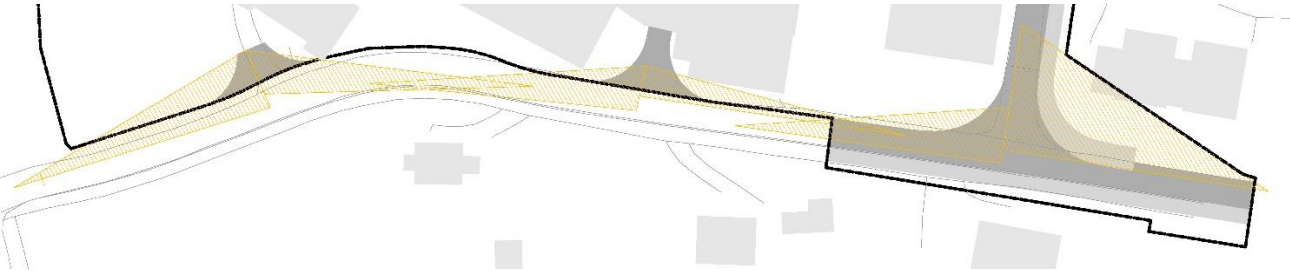
6.8.1 Kjøreadkomst

Planområdet skal fortsatt ha hovedadkomst via Oppsåttveien. Møtet mellom Oppsåttveien og Øyaveien reguleres som T-kryss, etter innspill fra Nordland Fylkeskommune.

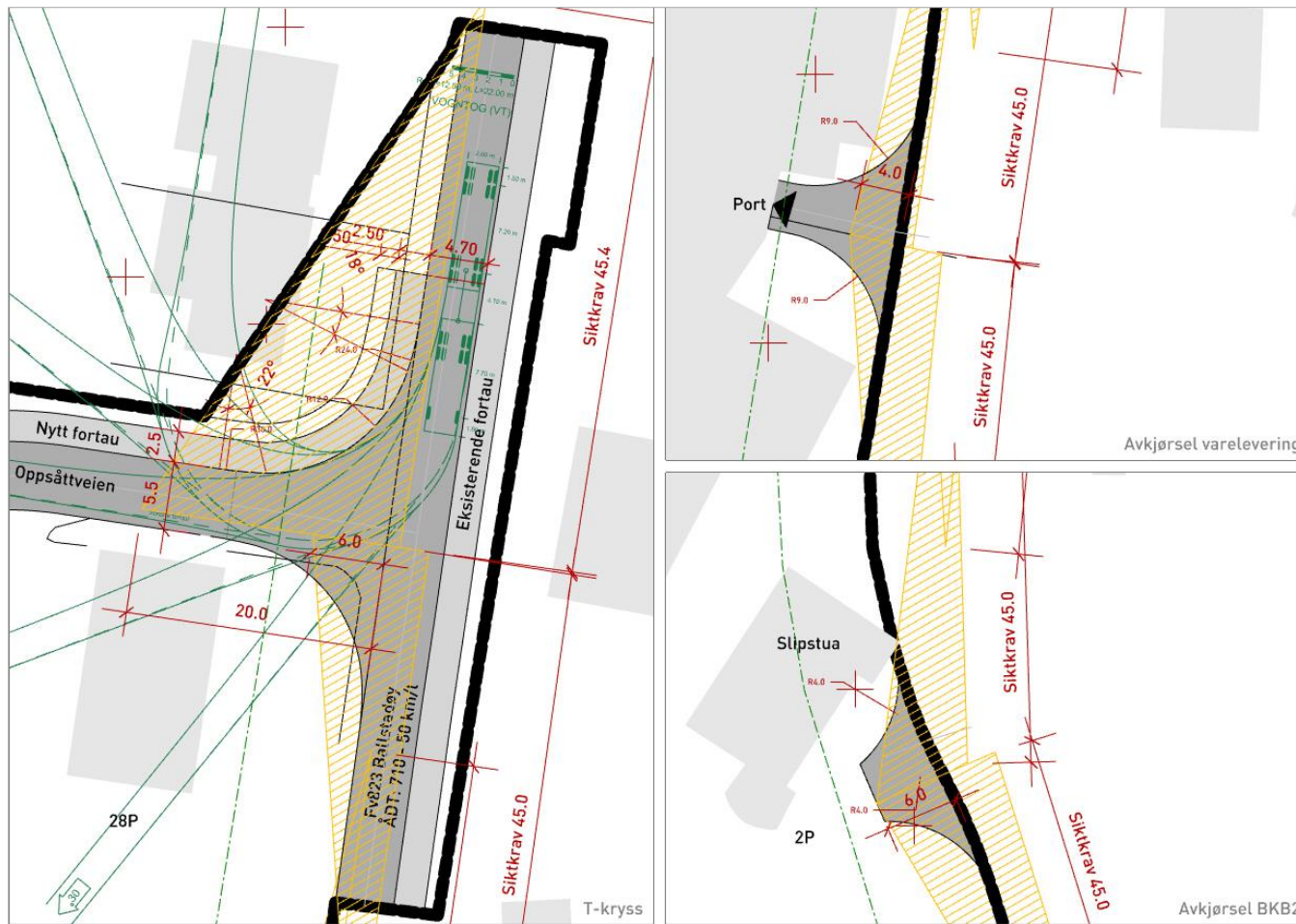
6.8.2 Utforming av veger

FV 7604 Øyaveien har bredde 4,7m, som i gjeldende reguleringsplan for veien, «GS Veg Ballstad Øya» plan ID: 200201. Det er lagt til formål «annen veggrunn» med bredde 1,5m langs fylkesvegen, der denne inngår i reguleringsplanen.

Kommunal vei Oppsåttveien har prosjektert bredde 5,5 meter, dette for å få tilstrekkelig plass for sporingskurven til vogntog. Den offentlige veien som strekker seg på nord- og vestsiden av industriområdet har bredde 4,7m.



Figur 35: Oversikt over kryss og avkjørsler, med frisiktsoner. Kartet er rotert 90° med klokken, og nordpilen peker mot høyre.



Figur 36: Krysset og avkjørsler med frisisiktsoner, svingradius og sporingskurve. 1:500

Vegkryss

Vegkryss mellom FV 7604 Øyaveien og Oppsattveien er utformet som T-kryss og dimensjonert for vogntog. Primærveg har bredde 4,7 m og sekundærveg har 5,5 m. Hjørneavrunding er prosjektert som $R=12(2R-R-3R)$, noe som gir mulig kjøremåte for vogntog type C, med de forutsetninger det innebærer. Sporingskurve for vogntog er vist i tegningen over.

Det oppnås ikke tilstrekkelige frisisiktsoner for krysset. Mot nord ligger eksisterende bolig på eiendom gnr/bnr 10/257 med ca. 13 kvm innenfor sonen. Boligen ligger 3,1 m inn i sonen, og denne delen av bygningen har en høyde ca. 1,5m over Oppsattveien. Mot sør ligger ca. 20 kvm av parkeringsplassen til flåteservice innenfor frisisiktsonen. Parkeringsplassen ligger 70-80cm høyere enn veibanen på Øyaveien.

Krysset har sannsynligvis vært definert som avkjørsel og dimensjonert for lastebil tidligere, og det har derfor vært tillatt tiltak nærmere krysset enn hva frisisiktsonen i dette planforslaget tilsier. Avvikene fra kravene til frisisiktzone er relativt små, i utstrekning mot nord, og i høyde mot sør. Reguleringsplanen åpner for mer trafikk på begge veiene enn før, men innebærer ellers ingen endring fra dagens siktsituasjon. Det er ikke registrert trafikkulykker i krysset. Dersom det viser seg at løsningen ikke er akseptabel, finnes det tre mulige avbøtende tiltak som kan redusere frisisiktsonen:

1. Vedtak om stoppskiltregulering
2. Vedtak om forkjøringsregulering

3. Senking av fartsgrensen på FV823 Ballstadøy

Avkjørsel 1 – Varelevering til butikk innenfor BKB1

Det finnes to eksisterende avkjørsler fra Øyaveien. Den nordligste brukes til varelevering for skipshandelen. Varelevering her foregår ca. en gang per ukedag og benyttes av varebiler og lastebiler. Hjørneavrunding utføres med radius 9 m. Avkjørselen er dimensjonert for en ÅDT på <50.

Avstand fra port til vegkant er 10 m, og lastebiler står derfor 1-2 meter ut i veibanen ved varelevering. Siden trafikkmengden er lav og trafikksituasjonen oversiktlig, er dette en løsning som har fungert over tid. På grunn av høydeforskjeller er det ikke mulig å flytte varemottak til sjøsiden av bygget.

Det kreves ikke ombygging av eksisterende avkjørsel for å etablere løsningen som inngår i reguleringsplanen.

Frisisiktzone er nesten ivaretatt, Skipshandelen stikker 14 cm inn i frisisiktsonen.

Avkjørsel 2 – til BKB2

Denne avkjørselen skal sikre adkomst til formålsområdet, til bruk for ansatte, kunder og til varelevering. Hovedadkomst til området skal fortsatt være via allmenningen.

Avkjørselen har hjørneavrunding med radius 9m. Avkjørselen er dimensjonert for en ÅDT på >50.

Frisisiktzone er ivaretatt.

6.8.3 Varelevering

Varelevering til industriområdet foregår via Oppsattveien.

Varelevering til skipshandelen foregår via egen avkjørsel, som i dag.

Varelevering til næring innenfor BKB1 foregår enten via allmenningen eller via egen avkjørsel fra Øyaveien.

6.8.4 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det skal etableres fortau langs Oppsattveien og trygt krysningspunkt over Øyaveien. Kryss mellom Øyaveien og Oppsattveien skal utbedres, slik at frisisiktsoner bedre ivaretas. Det er knyttet rekkefølgebestemmelser til dette.

6.8.5 Byggegrense

Ifølge veglovens §29 skal byggegrensene gå i en avstand på 50 meter fra riksveg og fylkesveg og 15 meter fra kommunal veg. Innenfor planområdet ligger det eksisterende bygninger tett inntil vegkanten langs hele strekningen, helt ned i 1 meters avstand. De siste årene er det gitt tillatelse til flere nye bygninger inntil 10 m fra midtlinjen på Øyaveien, eksempelvis boliger på eiendom 10/331, 10/332 og 10/322. De eksisterende boligene på eiendommene lengst nord i planområdet, på eiendom 10/257 og 10/258 ligger ca. 10 meter unna midtlinje vei. Det angis byggegrense på 10 m fra midtlinje veg i reguleringsplanen.

Det er angitt byggegrense 6 m nord for formålsgrense på område BI, for å sikre kaiarealer.

Det er angitt byggegrense på område o_SHA for å ivareta sikt for fartøy i havna.

6.9 Planlagte offentlige anlegg

Det planlegges flere offentlige anlegg innenfor planområdet. Dette gjelder:

- Alle formålsområder i sjø
- Havneområde
- To friområder
- Alle veger, utenom SV4 og SV5, som er avkjørsler.
- Alle «annen veggrunn»-formål, både tekniske anlegg og grøntareal
- Alle fortau

6.10 Miljøoppfølging

Det er gjennomført grunnundersøkelser (2010 og 2016) som påviser forurenset grunn i tilstandsklasse IV og V i og i nærheten av planområdet. Store deler av Ballstad havn er registrert som «ikke akseptabel forurensning og behov for tiltak» hos vann-nett.no. Man antar at hele eller deler av utfyllingsområdet har forurenset grunn.

Utfylling og mudring både fra skip og land eller andre tiltak som medfører risiko for spredning av forurenset sediment krever egen tillatelse etter forurensningsloven. I henhold til kapittel 22, mudring og dumping i sjø og vassdrag, i forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) (Klima- og Miljødepartementet, 1.7.2007) skal Fylkesmannen gi tillatelse til mudring og utfylling før arbeidene kan igangsettes. I forbindelse med søknad om utfylling og/eller mudring skal det gjennomføres miljøtekniske undersøkelser og utarbeides plan for håndtering av forurensete masser og gjennomføring av arbeidet.

Miljødirektoratets veileder M-409/2015 Risikovurdering av forurenset sediment, setter krav til prøvetaking fra tre sedimentstasjoner når tiltaksarealet er mindre enn 30 000 m² (M-409, Miljødirektoratet, 2015). Alternativ 1 tilrettelegger for en utfylling med areal ca. 13 600 m².

Utfylling i et område med areal på 13 600 m² defineres som et mellomstort tiltak (> 1 000 m² og < 30 000 m²) i henhold til Miljødirektoratets veileder M-350/2015 Håndtering av sedimenter (M350, Miljødirektoratet, 2015).

6.11 Universell utforming

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

6.12 Uteoppholdsareal

Planen inneholder to friområder, et som inneholder deler av fjæra i Oppsåttet, og en som inneholder kaipromenade.

Friområde i Oppsåttet

Det tillates ikke oppfylling av terreng innenfor formålsområdet, og hensikten med dette er at fjæra skal ivaretas så uberørt som mulig. Naustet som står innenfor området kan fortsatt brukes som naust, og/eller inneholde nye funksjoner. Eksempler på dette kan være grillhytte, oppbevaring av kaiaker eller lignende.

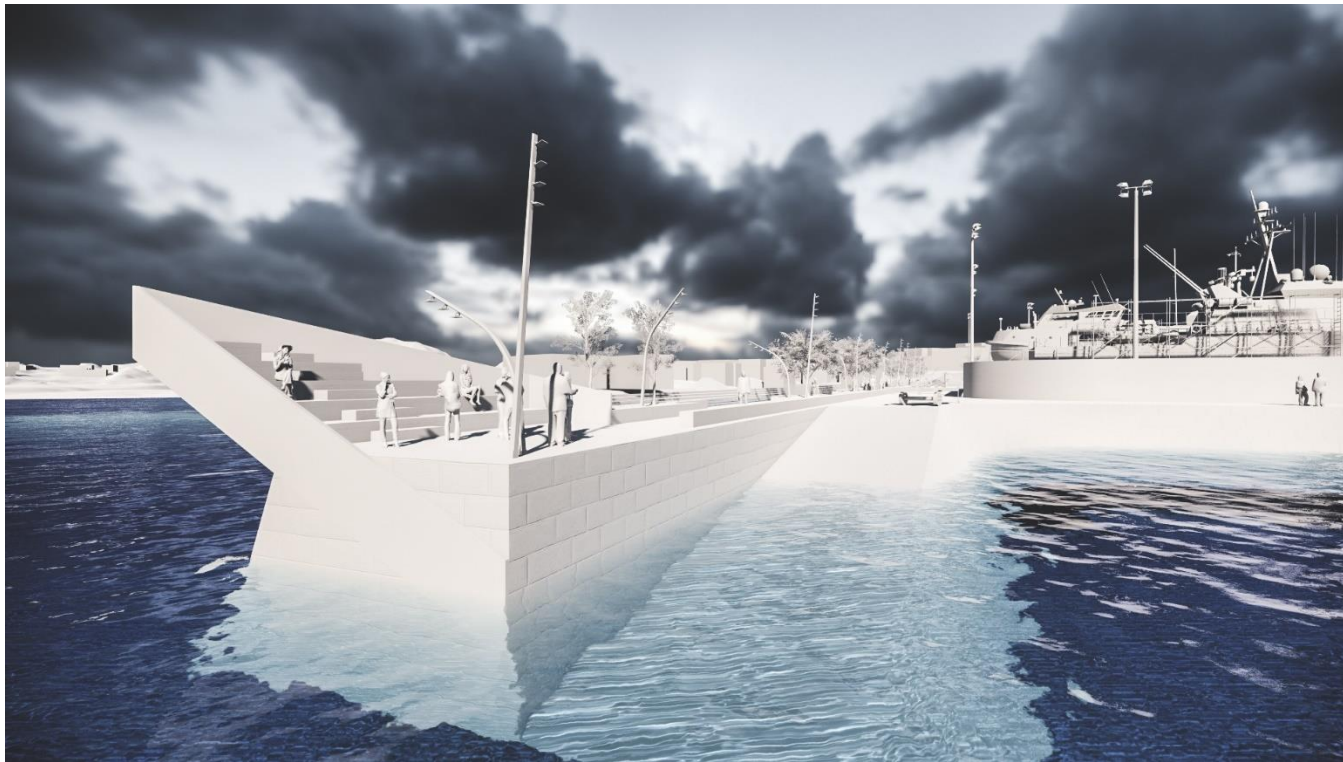
Friområde med kaipromenade

Friområdet skal opparbeides med promenade, sittebenker, belysning og beplantning. Det er knyttet rekkefølgebestemmelser til dette området. Området skal være ferdig utfyllt før det gis ferdigattest til de bestemmelsesområder innenfor BI, som inngår i utfylling. Området skal være ferdig opparbeidet med møblering som nevnt over, før det gis ferdigattest til offentlig havneområde og småbåthavn.

Friområdet ligger i gul støysone og det er anbefalt fra støykonsulent at det settes opp støyskjerm. Det stilles ikke krav om dette i reguleringsplanen, med utgangspunkt i måten området tenkes brukt på. Hensikten med området er danne en visuell buffer mot boliger og turistanlegg, samt tilgjengeliggjøre havna og industriområdet for folk flest. Man antar at brukere av promenaden ikke vil oppholde seg der over særlig lang tid, og at det vil være mulig å tilpasse seg eventuell støy fra industriområdet, ved å ikke benytte promenaden ved støyende virksomhet.



Figur 37: Illustrasjon fra mulighetsstudie, som viser promenaden sett fra Oppsåttet. Illustrasjonen viser kun noen av mulighetene som planforslaget åpner for.



Figur 38: Illustrasjon fra mulighetsstudie, som viser promenade med utsiktspunkt sett fra vest. Illustrasjonen viser kun noen av mulighetene som planforslaget åpner for.

6.13 Kollektivtilbud

Planforslaget innebærer ingen endring i situasjonen.

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

Det er krav til utarbeidelse av VA-plan som viser løsninger for spillvann, vannforsyning og overvannshåndtering. Løsninger skal være i tråd med gjeldende VVA-norm for Vestvågøy kommune.

6.15 Plan for avfallshenting/ søppelsug

Renovasjon løses på egen tomt. Opplegg og utforming av renovasjonsanlegg skal dokumenteres i utomhusplan for omsøkt tiltak.

6.16 Tiltak/ løsninger ROS

Etter gjennomgang av identifiserte hendelser og farer ansees risikonivået i planområdet som akseptabelt, forutsatt at det gjennomføres avbøtende tiltak slik det framgår av ROS-analysen.

Analysen viser at det er få aktuelle hendelser som medfører nevneverdig risiko. Syv hendelser får gul risikokategori:

Sannsynlig, men mindre alvorlig:

- 5. Stormflo
- 7. Storm/ orkan
- 8. Ekstrem nedbør
- 16. Havn/kaianlegg

De tre første sikres gjennom Teknisk forskrift, og nr. 16 redegjøres for i konsekvensutredningen.

Lite sannsynlig, men alvorlig:

- 24. Akutt forurensing
- 27. Forurensset grunn
- 30. Forurensing av sjø

Disse redegjøres for i ROS-analyse og i konsekvensutredning.

ROS-analysen er vedlagt i sin helhet.

6.17 Rekkefølgebestemmelser

Planens rekkefølgebestemmelser sikrer følgende:

1. For alle tiltak som gjelder offentlige trafikkareal som veier og fortau innenfor planområdet skal det utarbeides byggeteknisk plan som godkjennes av Vestvågøy kommune /Statens vegvesen før gjennomføring tar til. Handbok 017 om Vei og gateutforming gir ramme for utforming. Før det gis igangsettelse skal det inngås en gjennomføringsavtale mellom Vestvågøy kommune og Nordland Fylkeskommune, denne skal være basert på byggeteknisk plan.
2. Før tillatelse til tiltak på o_SHA og bestemmelsesområder #A3, #A4 og #A5, på område BI, blir gitt, skal det utarbeides og godkjennes egen VA-rammeplan for nevnte områder og for o_GF1. Plan skal bla. omfatte og beskrive opplegg for vannforsyning, avløp, håndtering av overflatevann og eventuell nødvendig vurdering av kapasitet og uttak av vann for brannslukking.
3. Før det kan igangsettes tiltak etter plan- og bygningsloven innenfor bestemmelsesområdene #A3, #A4 og #A5 innenfor formål BI, og i områdene o_GF1 og o_SHA skal det foreligge geoteknisk rapport med vurdering av behov for geoteknisk oppfølging i byggeperioden.
4. Før det kan igangsettes tiltak etter plan- og bygningsloven eller ikke søknadspliktige anleggsarbeider innenfor bestemmelsesområdene #A3, #A4 og #A5 innenfor formål BI, og i områdene o_GF1 og o_SHA, skal tiltaksplan for håndtering av forurensset grunn, i tråd med forurensningsforskriftens kapittel 2, være godkjent av forurensningsmyndigheten.
5. Fortauene o_SF2 og o_SF3 og trygt krysningspunkt over o_SV1, må være etablert før det blir gitt ferdigattest til bestemmelsesområdene #A3, #A4 og #A5 innenfor BI, og o_SHA.
6. Friområdet o_GF2 må være utfylt før det blir gitt ferdigattest til bestemmelsesområdene #A3, #A4 og #A5 innenfor BI, o_SHA og o_VS.
7. Friområdet o_GF2 må opparbeides med promenade og tilrettelegging for opphold og utsikt, før det gis ferdigattest til områdene o_SHA, og o_VS.
8. Grunnarbeider og kaianlegg kan omsøkes særskilt og alene.

7 Konsekvensutredning

Konsekvensutredning for Ballstad Servicehavn ligger i sin helhet som vedlegg til planen.

Følgende alternativer ble utredet:

0-Alternativet: Dagens situasjon videreføres. Gjeldende reguleringsplan for slipen «Ballstad Servicehavn» legges til grunn.

Alternativ 1 Planalternativet: Utvidelse av eksisterende industriområde, etablering av offentlig havneområde med småbåthavn og offentlig firområde.

7.1.1 Oppsummerende tabell:

Konsekvensvurdering med avbøtende tiltak:

Tema	o-Alternativ	Alternativ 1 - Planforslag
Landskap og landskapsbilde	0	-
Trafikk	-	++
Kulturmiljø	0	0
Forurensning - Støy	0	0
Havneforhold	0	0
Forurensning i grunn	0	+

7.1.2 Oppsummering

Oppsummert viser konsekvensutredningen at det i sum er liten forskjell mellom 0-alternativet og alternativ 1, planforslaget. 0-alternativet innebærer få endringer, både positivt og negativt, og eneste merkbare utslag er innen deltema trafikk. Her er det kommet innspill fra naboer om at trafikksituasjonen allerede er dårlig for myke trafikanter i området, og spesielt barn. 0-alternativet sikrer ingen avbøtende tiltak, og ved trafikkøkning vil situasjonen forverres.

Alternativ 1, planforslaget, inneholder flere avbøtende tiltak som vil gi økt trafikksikkerhet for myke trafikanter, og gir derfor betydelig miljøforbedring innen delområdet.

Alternativ 1, planforslag, får noe negativ konsekvens innen deltema landskap. Planforslaget åpner for en stor utfylling og en høy, ny sliphall, noe som vil ha en merkbar effekt for landskapsbildet. Visuell oppdeling av vannspeilet i havna vurderes som en negativ konsekvens, i tillegg vil tiltaket føre til at utsikten til beboere i Ramnvika, Værret og Hemmingodden forringes. Planforslaget inneholder også avbøtende tiltak, som vil ha god effekt i slipens nærområde.

Alternativ 1, planforslag, får noe positiv konsekvens innen deltema forurensning i grunn. Det er påvist forurensning i havna, i kategori «dårlig» og «svært dårlig». Det er ikke gjort målinger i området som er foreslått utfyllt i dette planforslaget, men inntil på to sider. Det er grunn til å anta at hele eller deler av utfyllingsområdet har forurensning i grunn. Kan gi en opprydding av eventuelle forurensede masser i havna og/ eller hindre spredning av disse.

Oppvirvling av eventuelle forurensede masser kan unngås ved tildekking av sandlag før utfylling,

Alternativ 1, planforslag, får ubetydelig konsekvens innen deltema havneforhold. Utfylling for utvidelse av industriområde kan påvirke forholdene i havna, noe positivt i form av forbedrede

bølgeforhold for deler av havna, og under visse værforhold; noe negativt i form av noe mer isdannelse innerst i havna samt noe verre liggeforhold ved to kaier i Ballstadura. Isdannelser kan avbøtes ved isbryting. I sum anser man at konsekvensen for forhold i havna vil være ubetydelig.

Utredningen konkluderer med at alternativ 1 er et gunstig alternativ, og vektlegger det med at alternativ 1 har flere positive virkninger enn 0-alternativet. De negative virkningene som fremgår av utredningen må vurderes i sammenheng med planforslagets potensiale for å sikre slipens drift og konkurransedyktighet i årene som kommer. Dette vil sikre arbeidsplasser for Ballstad Slip og ha betydning for arbeidsplasser innen fiskerinæringen.

Konsekvensutredningen anser alternativ 1 som det beste alternativet.

8 Virkninger/ konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer

8.1.1 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging

Tiltaket er vurdert opp mot rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging. Planforslaget vurderes å gi økt trafikksikkerhet i området da det tilrettelegges for fortau langs Oppsåttveien og trygt krysningspunkt over Øyaveien. Planforslaget innebærer også at det må etableres perimetersikring av industriområdet ved utvidelse, noe som vil øke sikkerheten til barn og unge. Fjæra i Oppsåttet ivaretas i dette planforslaget.

8.1.2 N-100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen (2014)

N-100 er lagt til grunn for utforming av infrastruktur i reguleringsplanen.

8.1.3 Regional planstrategi for Nordland 2016 – 2020, del 1 og 2

Næring

Fiskerinæringen er en av fylkets viktigste næringer, samtidig som potensialet for videre vekst regnes som stort. Fortsatt vekst må være bærekraftig.

Planforslagets hovedhensikt er å tilrettelegge for at Ballstad slip kan utvikles videre. Slipen er en hjørnesteinsbedrift for fiskerinæringen på tettstedet.

Areal og infrastruktur

Det er en utfordring å balansere utbygging og målsettingen om å ta vare på viktige naturkvaliteter. Det er god miljøpolitikk å fortette i byer og tettsteder. Imidlertid må den fysiske stedsutviklingen gjøres med kvalitet slik at viktig grøntstruktur, byggeskikk, kulturminner og kulturmiljøer ivaretas.

Planforslaget ivaretar grøntstruktur på en god måte. Kulturminner og kulturmiljøer ivaretas. Fiskeværet har en mangfoldig byggeskikk, med en stor andel industrielle bygg. Planen vil videreføre eksisterende industriområde, i en del av tettstedet allerede er industrielt. Ny sliphall vil, med hensyn til skala, bryte med eksisterende bebyggelse. Ny fylling vil ha noe negativ effekt på landskapsbildet.

Miljø og bærekraftig utvikling

Nordland er et industrifylke og har mye aktivitet knyttet til havneområder og fjorder. Denne aktiviteten gir arbeidsplasser og økonomisk vekst, men fører også med seg utfordringer relatert til klima og miljø. Det er en utfordring å ivareta vassdrag og fjorder med god tilstand, og forbedre tilstanden i vassdrag og fjorder der miljømålene enda ikke er oppnådd.

Forurensning i grunn har inngått som del av konsekvensutredningen. Det er dokumentert forurenset grunn i Ballstad havn, i tilstandsklasse IV og V. Mulighetene for å oppnå miljømålene er mht. forurensningssituasjonen avhengig av at havneanlegget legges ned og ryddes opp. Ballstad havn er blitt identifisert på nasjonalt nivå som en av ca. 100 lokaliteter prioritert for særlig oppfølging. En nedlegging av havna er imidlertid ikke ansett å være gjennomførbar i overskuelig fremtid.

Planforslaget tilrettelegger for en forbedring av situasjonen.

8.1.4 Fylkesplan for Nordland 2013–2025, arealpolitiske retningslinjer

Arealforvaltningen skjer på grunnlag av overordnede arealplaner (kommunale planer). Dette gir forutsigbarhet og langsiktighet i bruk og vern. Byer og tettsteders funksjon som positive drivkrefter for Nordlandssamfunnet skal utvikles basert på stedets kvaliteter og lokale fortrinn. Arealforvaltningen skal legge til rette for et mangfoldig næringsliv og nødvendig infrastruktur.

Planforslaget er i tråd med kommunale planer, og dermed også i tråd med overordnet arealplanlegging i fylket.

8.1.5 Regional plan – Klimautfordringene i Nordland for 2011 – 2020

Planen er under revisjon. Planforslaget legger opp til en hensiktsmessig fortetting i et sentralt område i Nordland. Det tilrettelegges for transport- og trafikkrevende handel utenfor sentrumskjernen. Det er lagt inn bestemmelser som sikrer hensyn til klima og miljø.

8.1.6 Kommunale planer og føringer

Vestvågøy kommune: Kommuneplanens arealdel 2019-2023, ikrafttredelsesdato 20.05.2020.

Reguleringsplanen er i tråd med overordnet plan.

8.1.7 Gjeldende/ tilliggende reguleringsplaner

Deler av reguleringsplan for boligområdet «Værret» - PlanID 199401, vedtatt 20.09.1994, overlappes og erstattes.

Deler av reguleringsplan «GS Veg Ballstadøya» - PlanID 200201, vedtatt 24.09.2002, overlappes og erstattes.

Det har også vært dialog med plankonsulent bak detaljreguleringsplan for Allmenningen, som er under utarbeiding. Koordinering mellom de to planarbeidene har i hovedsak omhandlet trafikk og støy, i tillegg til løsninger innenfor område BKB1.

8.2 Stedets karakter

Ballstad er et levende og tradisjonsrikt fiskevær, et typisk Lofot-vær. Fiskeværene har oppstått på grunn av fiskeriene, og har vært i konstant utvikling i takt med de endringene som har foregått innenfor fiskerinæringen. Slipen henger sammen med denne næringen, og utvidelsen er nærmest symbolsk for hva som kreves for å få effektiv drift i 2020; store sammenhengende arealer, store bygningsvolumer og effektiv infrastruktur. Dette gjelder også for fiskebrukene.

Tiltaket vil ikke endre stedets karakter, men vil bidra til å fremheve verfts-industrien i havna i større grad.

8.3 Landskap

Elementene som inngår i utvidelsen er ikke i seg selv fremmede i fiskerihavna, med sitt industrielle preg, kaier og sliphall, men tiltaket har en størrelse som vil påvirke landskapsbildet.

For landskapsbildet som helhet vurderer man at det er negativt at vannspeilet snevres inn over en strekning, noe som visuelt skiller indre og ytre havn mer fra hverandre enn slik de oppleves i dag. Den nye sliphallen bidrar også til dette. Bygningsmessig bryter hallen med skalaen og plassering når det gjelder størstedelen av eksisterende bebyggelse, som stort sett er boliger. Hallen inngår

imidlertid i beltet med industri som går langs sjøkanten i størstedelen av havna, men den vil bli en god del høyere enn andre industribygg. Sett fra avstand leses hallen i sammenheng med landskapet og med eksisterende sliphall, en kontekst hvor hallens størrelse fungerer bedre.

Slipen er en viktig del av fiskerinæringen på Ballstad, og når det gjennomføres et så synlig tiltak i landskapsrommet, vurderes det som positivt at det er et som bygger opp under fiskeværrets sterke, synlige tilknytning til fiskerinæringen.

I sine nærmeste omgivelser vil de avbøtende tiltakene ha en merkbar positiv effekt, men tiltaket vil forringe utsikten for boliger i Ramnvika og Værret/ Hemmingodden.

8.4 Byform og estetikk

Tiltaket innebærer en utvidelse av eksisterende industriområde og påvirker derfor ikke bebyggelsesstruktur. Det stilles krav om bruk av foretak med arkitektfaglig kompetanse, tiltaksklasse 2, innenfor bestemmelsesområde for ny sliphall, nytt havneområde og område for kombinert bruk ved allmenningen. Det stilles krav om at ny bebyggelse og uterom skal gis en utforming av høy arkitektonisk og materialmessig kvalitet, og være tilpasset eksisterende bygningsmiljø og landskap. Planen sikrer at de synligste områdene og bygningene utformes på en god måte.

8.5 Kulturminner

Alternativ 1 vil være synlig fra væreiergården, og tiltaket vil være merkbart i situasjonen. Siden det allerede finnes et svært synlig industriområde imellom utvidelsen/ ny sliphall og væreiergården, vil alternativets påvirkning være ubetydelig, og konsekvensen vurderes derfor også som ubetydelig.



Figur 39: Viser eksisterende situasjon. Kulturmiljø uthevet med rødt.



Figur 40: Viser planlagt situasjon. Kulturmiljø uthevet med rødt.

Illustrasjonene over viser hvordan væreiergården og industriområdet ser ut, sett fra Ballstadura. Det er fra landsiden man ser de to miljøene mest i sammenheng. Selve væreiergården har en henvendelse mot ytre havn, og utsikt i retning utvidelse av slipen er allerede i stor grad preget av eksisterende industriområde.

Ved funn eller spor som indikerer eldre tids aktivitet i området under bygge- og anleggsarbeidet skal arbeidet stanses omgående. Nordland fylkeskommune og Sametinget skal informeres, jf. Lov om kulturminne § 8,2. ledd.

8.6 Forhold til krav i kap II i Naturmangfoldloven

Løsningene som detaljreguleringen tilrettelegger for er nedenfor vurdert i forhold til Naturmangfoldloven (19.06.2009) §8 -§12.

Aktuelle bestemmelser

§ 8.(kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Plankonsulents vurdering:

Vestvågøy kommune oppgir i beskrivelse til kommuneplanens arealdel at «Når det kommer til naturmangfold har vi i dag et relativt ujevnt kunnskapsgrunnlag for vedtak i arealsaker. Det varierer hvilke områder, arter eller naturtyper som er godt kartlagt, mens andre områder og naturtyper vet vi mindre om. En naturmangfoldplan som går i dybden på artsmangfold og vernebehov vil bidra til et bedre kunnskapsgrunnlag for å forvalte kommunens naturverdier på en god måte.»

Som del av planprosessen har man gjennomgått kjente kilder for innhenting av kunnskap innenfor deltemaet, og man anser at beslutningsgrunnlaget står i rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

§ 9.(føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Plankonsulents vurdering:

Det vurderes at det ikke foreligger risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, da planområdet ligger i en industrihavn med registrerte forurensede masser, og fordi tiltaket har et lite omfang og ingen konsekvenser for den registrerte ærfuglbestanden.

§ 10.(økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Plankonsulents vurdering:

Man vurderer at planforslaget vil ha en positiv konsekvens for økosystemer i havna, ettersom det vil bidra til å forbedre forurensningssituasjonen.

§ 11.(kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Plankonsulents vurdering:

Det vurderes at tiltak innenfor planens avgrensning ikke vil påvirke naturmangfoldet på Vestvågøy kommune, og dersom ikke annet oppdages i løpet av anleggsfasen, at tiltakshaver ikke skal belastes økonomisk hva gjelder naturmangfold ved utbygging.

§ 12.(miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Plankonsulents vurdering:

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder skal legges til grunn for både anleggs- og driftsfasen.

8.7 Rekreasjonsinteresser

Havna brukes mye av innbyggere og besøkende på stedet, til fritidsbåter, kajaker, SUP og lignende, og man anser ikke at planforslaget med foreslåtte utfylling vil ha en konsekvens for denne bruken. Å ivareta fjæra i Oppsåttet har vært et viktig premiss for utvikling av planforslaget og rekreasjonsinteressene for naboene i dette området anses derfor som ivaretatt.

8.8 Trafikkforhold

Planforslaget vil føre til økt trafikk i Oppsåttveien og langs Øyaveien. Alternativet vil føre til en utbedring av kryss mellom Oppsåttveien og Øyaveien, og vil øke trafikksikkerhet for beboere i «Værret» og ansatte og besøkende ved turistanlegget på Hemmingodden, ved etablering av fortau og trygt krysningspunkt over Øyaveien. Utfylling gir gode muligheter for etablering av parkeringsanlegg.

8.9 Nyskapt trafikk

Turproduksjon biler Oppsåttveien – Nyskapt biltrafikk

Nr.	Funksjon	An-tall	M²	Personer pr antall/kvm	Andel som med-regnes	Faktor/ tur per dag	Alle turer	Bilandel	Bil-turer
1	Industri (per ansatt)	10			71%*	2,2	15,62	80%	12,5
2	Varelevering/eksterne	5			71%*	2	7,1	100%	7,1
3	Kommunale båtplasser	50			28%	2	28	90%	25
4	Industri-bygninger (offentlig område)		780	2/100	100%		15,6	100%	15,6
								Totalt	60,2

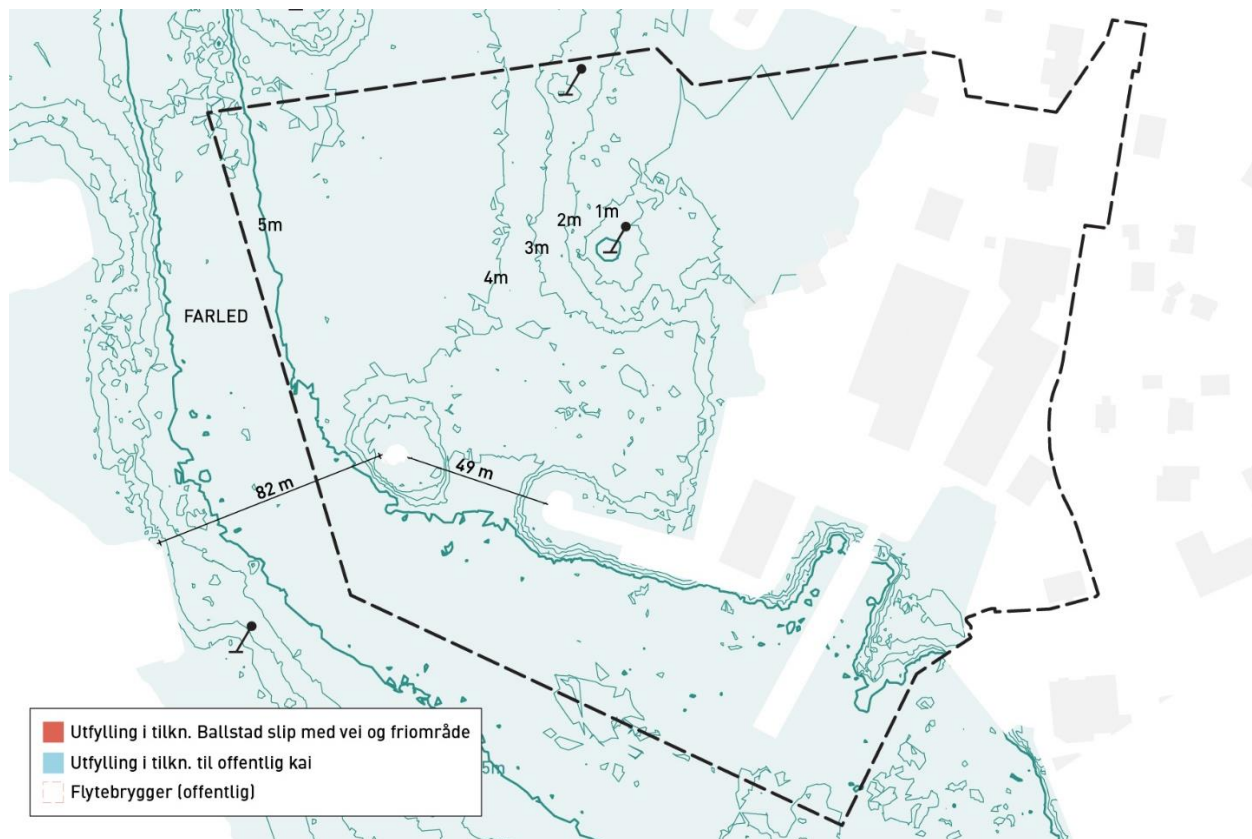
* = % arbeidsdager i en uke.

Turproduksjon biler BKB1 – Nyskapt biltrafikk

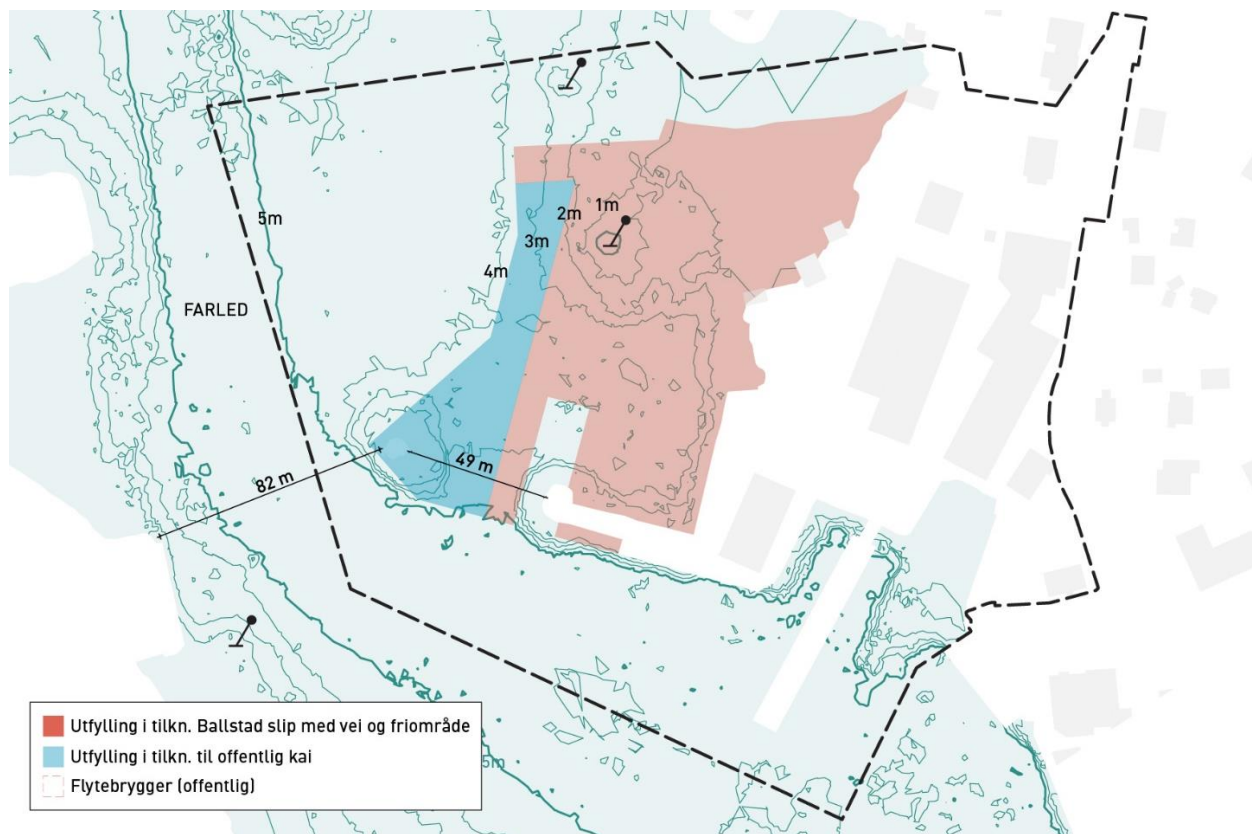
Nr.	Funksjon	Antall	KVM	Personer pr antall/kvm	Andel som medregnes	Faktor/ tur pr dag	Alle turer	Bilandel	Bilturer
1	Kafé/handel		500	45/100 kvm	100%		200,3	-	200,3
2	Overnatting	10		5,2	50%	3	93,6	50%	46,8
								Ny situasjon	247,1
							-	Eksisterende situasjon	40,5
								Nyskapt biltrafikk	206,6

Økt trafikkmengde beregnes til en turproduksjon på 206,6 for området BKB1 ved full utbygging, og 60,2 på Oppsåttveien. Total økning for Øyaveien beregnes til 206,6+60,2=266,8. For beregning av framtidig trafikksituasjon legges framskrevet trafikk tall (2030) for FV7604, Øyaveien, på 735, til grunn: 735+266,8=1001,8.

Økning i trafikkmengde anses ikke å få konsekvenser for utforming av FV7604 Øyaveien, som har bredde 4,7 m, møteplasser og fortau.



Figur 41: Kartet viser dybder i havna, eksisterende situasjon. Kartgrunnlag: Digitalt kart fra kystverket (2016), via Multiconsults rapport "Grunnundersøkelse. Orienterende geoteknisk vurdering".



Figur 42: Kartet viser dybder i havna, situasjon etter utfylling. Kartgrunnlag: Digitalt kart fra kystverket (2016), via Multiconsults rapport "Grunnundersøkelse. Orienterende geoteknisk vurdering".

8.9.1 Trafikk i havna

Kartene med dybder i havna til venstre viser hvordan utfyllingsområdene er plassert i forhold til topografien i havbunnen. Fyllingen følger kote 4m i et område som er grunnere enn farleden, som følger kote 5 i sjøkartet. De største fartøyene kan i dag kun passere på vestsiden av den lille holmen, og dette anses som tilstrekkelig bredde. Åpningen på østsiden av holmen brukes av de minste fartøyene.

Når alle fartøy må passere på vestsiden av holmen blir det trangere å møte store båter lokalt ved utfylling, men det er god oversikt og fartsbegrensning gir akseptabel sikkerhet.

Planforslaget kan gi en økning av trafikk i havna, ved utvidelse av slipens aktivitet, men denne anslås å ha marginal påvirkning på eksisterende trafikkbilde i havna.

8.10 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 trafiksikkerhetstiltak, sikring av industriområde og hensyn til eksisterende lekeområde.

Ved utvidelse av industriområdet skal Oppsattveien utbedres, slik at den sikrer at store kjøretøy har tilstrekkelig manøvreringsareal og frisikt. Det skal samtidig etableres fortau på nordsiden av veien, og etableres trygt krysningspunkt over Øyaveien til eksisterende fortau. Dette gir vesentlig forbedret trafiksikkerhet for barn som bor og oppholder seg i området.

Ved utvidelse av industriområdet skal det etableres perimetersikring rundt området. Dette vil hindre at barn tar seg inn på området og øke deres sikkerhet. Det er ikke registrert at det har forekommet ulykker i forbindelse med at barn har beveget seg innenfor område tidligere.

I innspill fra naboer er det opplyst om at fjæra i Oppsattet er et populært lekeområde for barn og at man ønsker å bevare dette. Reguleringsplanen sikrer at fjæra ivaretas som den er.

8.11 Sosial infrastruktur

Tiltaket medfører ikke behov for nye sosial infrastruktur.

8.12 Universell tilgjengelighet

Krav til universell tilgjengelighet følger krav fastsatt i gjeldende teknisk forskrift og overholdes.

8.13 Jordressurser/ landbruk

Planforslaget har ingen konsekvenser for jordressurser/ landbruk.

8.14 Teknisk infrastruktur

8.14.1 Vann og avløp

Tiltaket vil medføre behov for utvidelse av eksisterende VA-anlegg tilknyttet eksisterende kommunalt nett. Dette må avklares nærmere når det foreligger mer detaljerte opplysninger.

8.14.2 Overvannshåndtering

Overvannsløsning skal inngå i VA-rammeplan. Ansvarlig prosjekterende skal vurdere og dokumentere løsning, der en har sett på vannmengde, lokal disponering av overvann, fordrøyning, mulig flomvannveier ved snø, is og samtidig nedbør.

8.14.3 Trafo

Det må etableres minimum en ny nettstasjon samt infrastruktur ved utvidelse av industriområdet.

8.15 ROS

Etter gjennomgang av identifiserte hendelser og farer ansees risikonivået i planområdet som akseptabelt, forutsatt at det gjennomføres avbøtende tiltak som angitt i ROS-analysen. Analysen viser at det er få aktuelle hendelser som medfører nevneverdig risiko.

8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Flere formål i planen er satt av til offentlig eierform. Dette gjelder veg, annen veggrunn, fortau, havn, friområde og områder i sjø; farled, småbåthavn og havneområde i sjø. Drift og vedlikehold av disse områdene vil ha økonomiske konsekvenser for kommunen. Det skilles mellom etablering av og opparbeiding av visse områder. Dette framgår av rekkefølgebestemmelser og inngår i utbyggingsavtale.

8.17 Konsekvenser for næringsinteresser

Tiltaket anses å gi store positive konsekvenser for bedriften Ballstad slip, og for eventuell næringsutvikling innenfor formål BKB2, hvor café 8373, ligger. Ballstad slip er viktig for fiskerinæringen på stedet og man regner med at planforslaget er positivt også for denne.

Tiltakets størrelse og synlighet vil påvirke landskapsrommet, og kan derfor også ha betydning for bedrifter innen turistnæringen, som baserer seg på opplevelser i, og markedsføring av det. Siden tiltaket gjelder utvidelse av eksisterende og allerede svært synlig industriområde i havna, anser man påvirkningen som liten.

8.18 Interesse motsetninger

Eventuelle interesse motsetninger kan gjelde tiltakets størrelse og synlighet. Det er tidligere tillatt boligbygging svært nært eksisterende industriområde, og dette øker faren for interesse motsetninger, ettersom det må gjøres helt ulike hensyn for bolig og for industri. Plandokumentene viser at den største negative konsekvens for boliger i Værret vil gjelde utsikt, og planen inneholder avbøtende tiltak i form av etablering og opparbeiding av friområde med promenade, i randsonen mot nord.

To boligeiendommer, 10/257 og 10/258 inngår i planområdet, på grunn av T-kryss mellom Øyaveien og Oppsåttveien, med tilhørende frisisiktsoner. Frisiktsonen overlapper delvis med begge eiendommene, og mesteparten av arealet ligger per dd. innenfor byggegrense i gjeldende reguleringsplan for «Værret». På eiendom 10/257 er det ca. 38,5 kvm av totalt ca.135 kvm, som ligger utenfor byggegrense. På denne eiendommen er det også delvis lagt inn formål «annen veggrunn» med 17,4 kvm og «fortau» med 11,1 kvm. Begge formålene ligger innenfor gjeldende byggegrense.

8.19 Avveining av virkninger

Planen vurderes å danne et godt grunnlag for en utvikling og utvidelse av Ballstad slip. Konsekvensutredningen, sammen med tilleggsutredningene, støyrapport, rapport om havneforhold samt tidligere utførte miljøundersøkelser gir et oversiktlig og tilstrekkelig grunnlag for behandling av planen.

9 Rapporter og andre dokumenter

Vedlegg nr.	Dokument	Dato	Revidert
1	Oppsummering av innspill, varsel om oppstart	21.09.2020	
2	Merknadsbehandling	21.09.2020	
3	Planprogram	12.11.2019	20.01.2020
4	Risiko- og sårbarhetsanalyse	21.09.2020	
5	Konsekvensutredning	21.09.2020	18.01.2021
6	Planbestemmelser		18.01.2021
7	Ballstad Servicehavn, Støyutredning (Rambøll)	12.03.2020	11.06.2020
8	Utredning havneforhold ved utfylling og eventuelt mudring i Ballstad Havn (Asplan Viak)	Sept 2020	
9	Brev, varsel om planoppstart, privatpersoner	20.11.2019	
10	Brev, varsel om planoppstart, fagmyndigheter	20.11.2019	
11	Annonse, Planoppstart med planprogram	22.11.2019	
12	Sluttrapport for gravearbeider og masseutskifting i forbindelse med tilbygg. Golder Associates.	18.09.2019	
13	Sluttrapport forurenset grunn. Golder Associates.	20.12.2017	
14	Grunnundersøkelse. Orienterende geoteknisk vurdering. Multiconsult.	25.05.2016	
15	Strandkantdeponi Ballstad. Status og prosessevaluering. Salt.	11.12.2013	
16	Risikovurdering og tiltaksplan for forurenset grunn ved Ballstad Slip AS. Golder Associates.	17.12.2013	
17	Risikovurdering i sjø. Norconsult.	Jan. 2010	
18	Miljøteknisk rapport og risikovurdering. Norconsult.	14.12.2009	
19	Plankart	21.09.2020	18.01.2021
20	Illustrasjonsplan	21.09.2020	
21	Sjekkliste plankonsulent	21.09.2020	

10 Innspill og merknadsbehandling

Innspill og merknadsbehandling er vedlagt som egne dokumenter.

11 Avsluttende drøfting og anbefaling

Planforslaget er i hovedtrekk i tråd med Vestvågøy kommunes arealdel, og vurderes å gi gode rammer for utnyttelse av planområdet. Planforslaget vurderes også å være et godt bidrag til tettstedet for øvrig da det vil være positivt for fiskerinæringen og stedets status som fiskerihavn. Planforslagets konsekvenser er godt belyste, og man anser at negative virkninger er akseptable og at avbøtende tiltak og planens positive konsekvenser er godt sikret.