PLANBESKRIVELSE FOR DETALJREGULERINGSPLAN FOR GANG- OG SYKKELVEI VESTERVEIEN

Utarbeidet av Plan1 AS

PLAN1

Sammendrag

Hensikten med planen er å knytte sammen eksisterende gang- og sykkelvei som i dag stopper nedenfor parkeringsplassen til Skibua og i krysset Aspåsveien.

Sortland kommune

Innhold

1 Sammendrag 3
2 Bakgrunn 3
2.1 Hensikten med planen 3
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold 3
2.3 Tidligere vedtak i saken 3
2.5 Krav om konsekvensutredning 3
3 Planprosessen 4
3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. Planprogram 4
4 Planstatus og rammebetingelser 4
4.1 Overordnede planer 4
4.2 Gjeldende reguleringsplaner 4
4.3 Tilgrensende planer 5
4.4 Temaplaner 5
4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer 5
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold 6
5.1 Beliggenhet 6
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk 6
5.3 Stedets karakter 8
5.4 Landskap 8
5.5 Kulturminner og kulturmiljø 9
5.6 Naturverdier 9
5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder 9
5.8 Landbruk 9
5.9 Trafikkforhold 10
5.10 Barn og unges interesser 10
5.13 Teknisk infrastruktur 10
5.14 Grunnforhold 10
5.15 Støyforhold 11
5.16 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) 11
6 Beskrivelse av planforslaget 14
6.1 Planlagt arealbruk 14
6.1.1 Reguleringsformål 15
6.2 Tilknytning til infrastruktur 16
6.3 Trafikkløsning 17

6.3.1 Utforming av veger 17
6.3.2 Universell utforming 17
6.5 Planlagte offentlige anlegg 19
6.6 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett 20
6.7 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS 20
7 Konsekvensutredning 21
8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget 23
8.1 Overordnede planer 23
8.2 Landskap og stedets karakter 24
8.3 Kulturminner og kulturmiljøer 25
8.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven 25
8.5 Forholdet til FNs Bærekraftsmål 26
8.6 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk 27
8.7 Trafikkforhold 27
8.8 Barns interesser 27
8.9 Universell tilgjengelighet 27
8.10 Energibehov - energiforbruk 27
8.11 ROS 27
8.12 Teknisk infrastruktur 28
8.13 Avveining av virkninger 28
9 Innkomne innspill til oppstart 29

1 Sammendrag

Planens hensikt er å knytte sammen eksisterende gang- og sykkelvei som i dag stopper nedenfor parkeringsplassen til Skibua og i krysset Aspåsveien.

Planområdet er på 23,1 dekar og ligger langs Vesterveien i Sortland kommune. Gang- og sykkelveien er tenkt bygd på vestsiden av Vesterveien, på motsatt side av eksisterende boligbebyggelse. I tillegg skal parkeringsplassen til Skibua utvides i forbindelse med reguleringsplanen.

I forbindelse med planarbeidet er det søkt belyst mulige konsekvenser av tiltaket. Det er vanskelig å se at tiltaket har nevneverdige ulemper eller uheldige følger.

ROS-analysen viser at det generelt er liten sannsynlighet for uønskede hendelser og små konsekvenser ved gjennomføring av planen forutsatt at foreslåtte forebyggende tiltak ivaretas. Forholdene hvor det antas at det kan medfører risiko er omtalt i vedlagt ROS-analyse samt i kap. 6.7 i dette dokumentet. Hovedkonklusjonen er at tiltak i henhold til planen ikke vil endre risiko for mennesker, miljø og materielle verdier i særlig negativ retning.

Planarbeidet er vurdert til å ikke falle under krav om konsekvensutredning.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å knytte sammen eksisterende gang- og sykkelvei som i dag stopper nedenfor parkeringsplassen til Skibua og i krysset Aspåsveien.

I neste omgang vil denne parsellen, når sammenknytningen mellom Bjørklundveien og Vesterveien er utført, gi en sammenhengende gang-/sykkelvei- og fortausløsning hele veien rundt Vestmarka fra krysset nederst i Kirkåsveien til krysset nederst i Bjørklundveien.

G/s- vei er tenkt bygd på vestsiden av Vesterveien på motsatt side av eksisterende boligbebyggelse. I tillegg skal parkeringsplassen til Skibua utvides i forbindelse med reguleringsplanen.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Sortland kommune er forslagsstiller og Plan1 AS er plankonsulent.

Sortland kommune eier 15/879 og Sortland camping er fester for 15/879/1.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Reguleringsarbeidet er tidligere finansiert. Sortland kommune har, gjennom budsjettregulering 2/23 den 22.06.23, satt av midler for å regulere gang-/sykkelvei mellom skibua og Aspåsveien. Det er gitt tilsagn om tilskudd fra Nordland fylkeskommune til reguleringsarbeidet. Tiltaket er også prioritert i Sortland kommunes trafikksikkerhetsplan.

Forberedende arbeider for reguleringen startet i 2022. Konkurranse om reguleringsarbeidet ble utlyst, og reguleringsprosessen startet 2. halvår i 2023.

2.5 Krav om konsekvensutredning

I samråd med Sortland kommune er det kommet frem til at det ikke er krav til utarbeidelse av en konsekvensutredning i henhold til PBL kapittel 4, § 4.2, og tilhørende forskrift om konsekvensutredning av 01.07.17. Se kap. 7 for vurdering.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. Planprogram

Oppstartsmøte ble avholdt den 06.12.2023. Kunngjøring av planoppstart ble sendt til grunneiere, naboer, og offentlige instanser i brev datert den 13.02.2024. Kunngjøringen var også annonsert i lokalpressen og kommunens og forslagsstillers hjemmesider samme dag. Frist for innspill ble satt til den 15.03.2024.

Minimumskravet for medvirkning iht. plan- og bygningsloven er lagt til grunn i planprosessen.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

- *Fylkesplan for Nordland 2013-2025*

Fylkesplanen inneholder klare mål for arealpolitikk i Nordland. Dette inkluderer arealpolitiske retningslinjer for by- og tettstedsutvikling, naturressurser, kulturminner og landskap, næringsutvikling, kystsonen, og klima og klimatilpasning. Disse retningslinjene er uttrykk for vesentlige regionale interesser i arealforvaltningen i Nordland. Særlig følgende kapitler er viktige; 8.2 By- og tettstedsutvikling, 8.3. Naturressurser, kulturminner og landskap og kap. 8.6. Klima og klimatilpasning. Vurderinger ift. de arealpolitiske retningslinjene kan ses i kap. 8.1.

- *Kommuneplanens arealdel evt. kommunedelplaner*

Planområdet omfattes av kommunedelplan Byplan Sortland – Blåbyen 2015-2027, vedtatt 03.09.2015. Deler av planområdet er avsatt til framtidig parkering, framtidig gang/sykkelvei, nåværende LNFR område, nåværende boligbebyggelse og nåværende fritids- og turistformål.



Figur 1: Kartutsnitt av kommuneplanens arealdel

- *Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034*

Samfunnsdelen beskriver blant annet at «Gode samferdselsløsninger vil gi positiv utvikling innenfor næringsliv og bosetting» og «Stimulere til hverdagsaktivitet ved å etablere og videreutvikle gode friområder, lekeplasser, turløyper, ski- og lysløyper og rekreasjonsarealer både på Langøya og Hinnøya».

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet er delvis uregulert og delvis regulert i sør: Vestmarka IV, plan-ID: 1979019, vedtatt

07.12.1979, der arealene er regulert til «felles parkeringsplass» og «park». I nord: Camping Sortland, plan-ID: 1978016, vedtatt 14.07.1978, er arealene regulert til «fritidsbebyggelse». Samt detaljregulering Vestmarka I, plan-ID: 1973012, vedtatt 19.09.1973, regulert til «Kjørevei».



Figur 2: Kartutsnitt av gjeldende reguleringsplaner i området

4.3 Tilgrensende planer

Planområdet grenser til de samme planene som nevnt ovenfor i kap. 4.2 Gjeldende reguleringsplaner.

4.4 Temaplaner

- Kommunens VA-norm
- Trafikksikkerhetsplan for Sortland kommune 2022-2025

4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

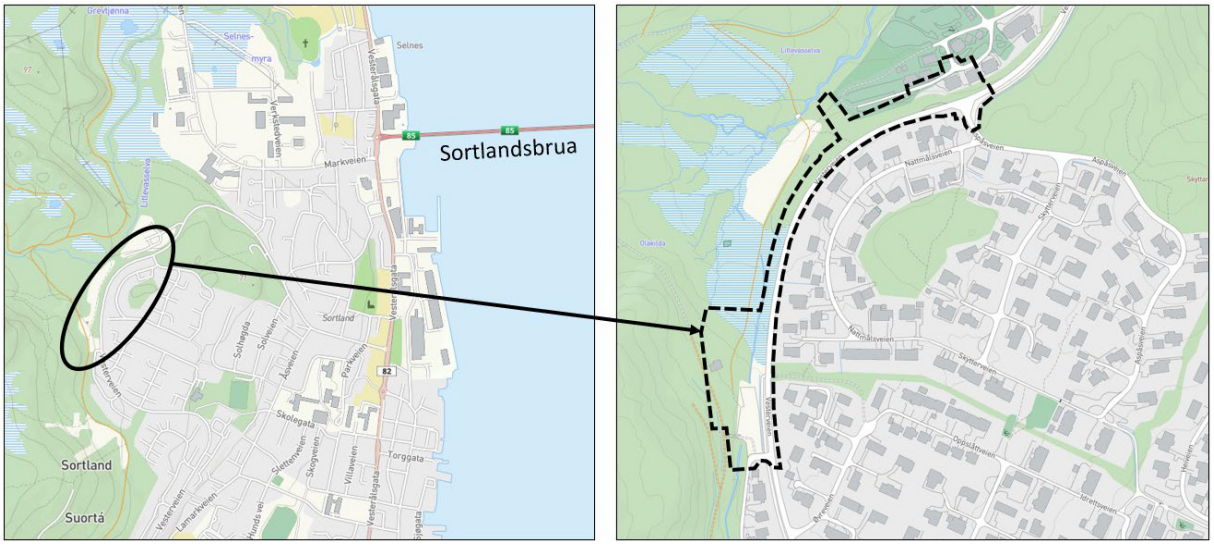
- Statens vegvesens vegnorm
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T – 1442
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T – 1520
- Brannfaglige hensyn

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet er på 23,1 dekar og ligger langs Vesterveien i Sortland kommune.

Planområdet avgrenses av formålsgrenser i gjeldende reguleringsplaner og areal.



Figur 3: Planområdets plassering i Sortland kommune.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet berører i hovedsak kommunal grunn, som i dag fungerer som vei, arealer til annen veigrunn og parkeringsplass. Noe av arealet er bevokst med busker og trær. Det går en lysløype gjennom planområdet. Lysløypa er mye brukt av Sortlands innbyggere.

Sør og sørøst for planområdet ligger boligbebyggelse. Nord for planområdet ligger campingplass og skogsområder.



Figur 4: Planområdet sett fra nordøst med busslommen til høyre og kryss Vesterveien x Aspåsveien til venstre i bildet (Google Maps)



Figur 5: Planområdet sett fra sør med parkeringsplass og kryss Vesterveien x Lilleheia (Google Maps)



Figur 6: Planområdet sett fra Vesterveien ca midt i planområdet hvor belysning for lysløypa kan ses i bildet (Google Maps)



Figur 7: Planområdet sett fra nordøst med kryss Vesterveien x Aspåsveien og nabobebyggelse (Google Maps)

5.3 Stedets karakter

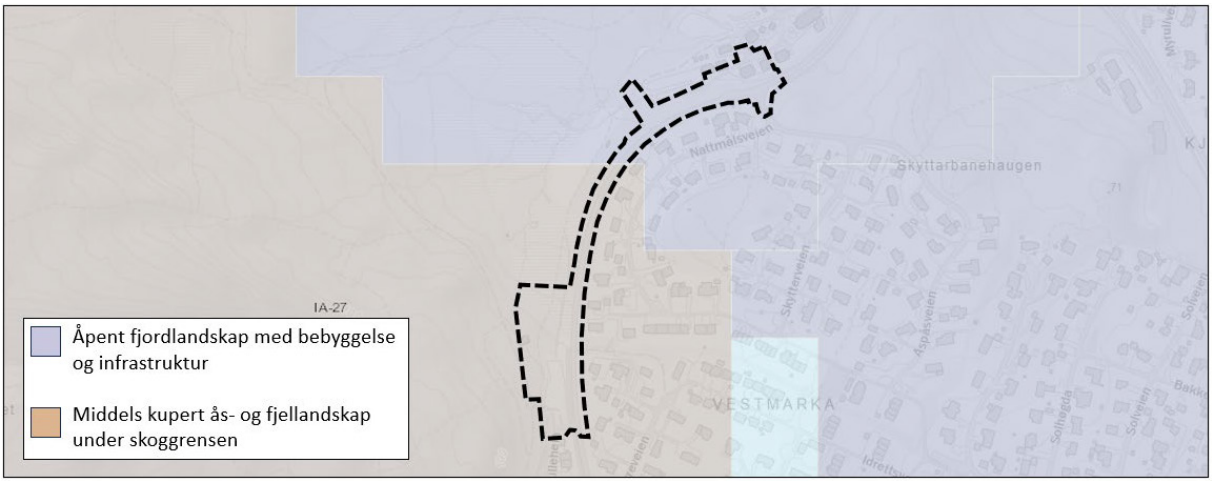
Området består i hovedsak av bebyggelse på sør-/østsiden av Vesterveien og natur- og friluftsområder på nord-/vestsiden av veien. Området ligger i utkanten av bebyggelsen i Sortland. Områdene i nord består av åpent fjordlandskap og ås- og fjellandskap under skoggrensen.

5.4 Landskap

Terrenget langs veitraseen er relativt flatt, og skråner noe ned mot nord og grøfteareal.

Planområdet ligger innenfor to landskapstyper definert av NiN landskap.
Nordligste del av planområdet ligger i «åpent fjordlandskap med bebyggelse og infrastruktur».
Landskapstypen omfatter fjordlandskap der dalformen er vid og åpen, med en gradvis og slak overgang til omkringliggende åser, fjell og/eller slettelandskap. Landskapet har et tydelig preg av menneskelig påvirkning. Mer enn 2 km² eller mer enn en fjerdedel av området har spredt bebyggelse, gårdsbruk, næringsområder, større samferdselsanlegg, flyplasser med større gressarealer, konsentrasjoner av bebyggelse eller teknisk infrastruktur i form av grender, bygder, små tettsteder, bolig og hyttefelt.

Den sørlige delen av planområdet ligger i «middels kupert ås- og fjellandskap under skoggrensen».
Landskapstypen omfatter middels kuperte ås- og fjellandskap med høydeforskjeller mellom 100 og 250 meter innenfor avstander på 1 km. Områdene ligger under skoggrensen, og de delene av landskapet som ikke er dominert av vann, vassdrag og våtmarker og evt. jordbruk og bebygde områder, er normalt dekket med skog. Landskapet er i liten grad preget av menneskelig aktivitet, bebyggelse og infrastruktur, selv om enkelte bygninger og linjeinngrep som veier og kraftledninger kan forekomme.



Figur 8: Kartutsnitt som viser landskapstyper etter Natur i Norge



Figur 9: Utklipp av Norge i bilder - 3D

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

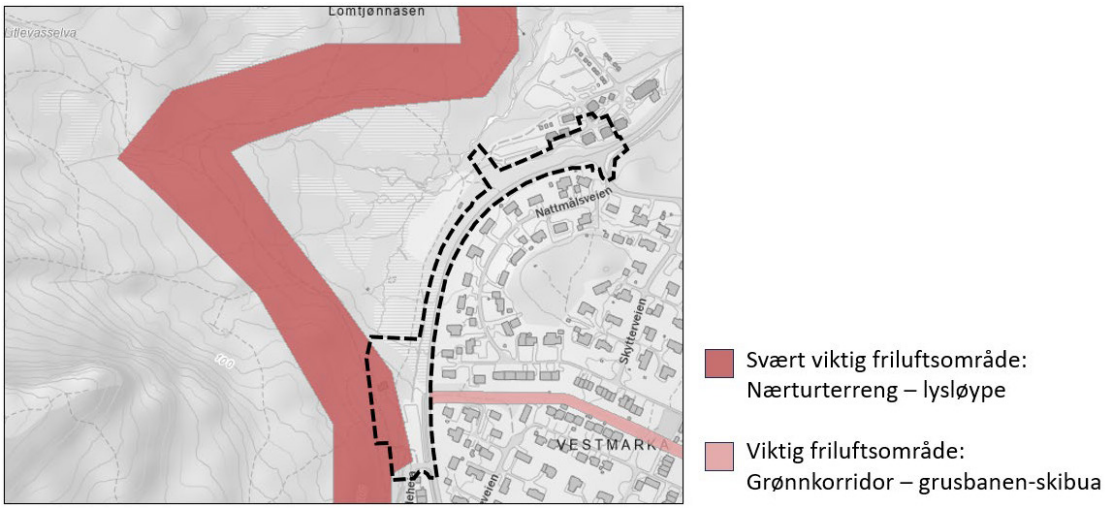
I henhold til Kulturminnesøk er det ikke registrerte kulturminner eller kulturlandskap innenfor planområdet eller i tilknytning til det.

5.6 Naturverdier

I henhold til Miljøstatus og Artsdatabanken er det ikke registrert naturverdier eller arter knyttet til naturmangfold innenfor planområdet.

5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

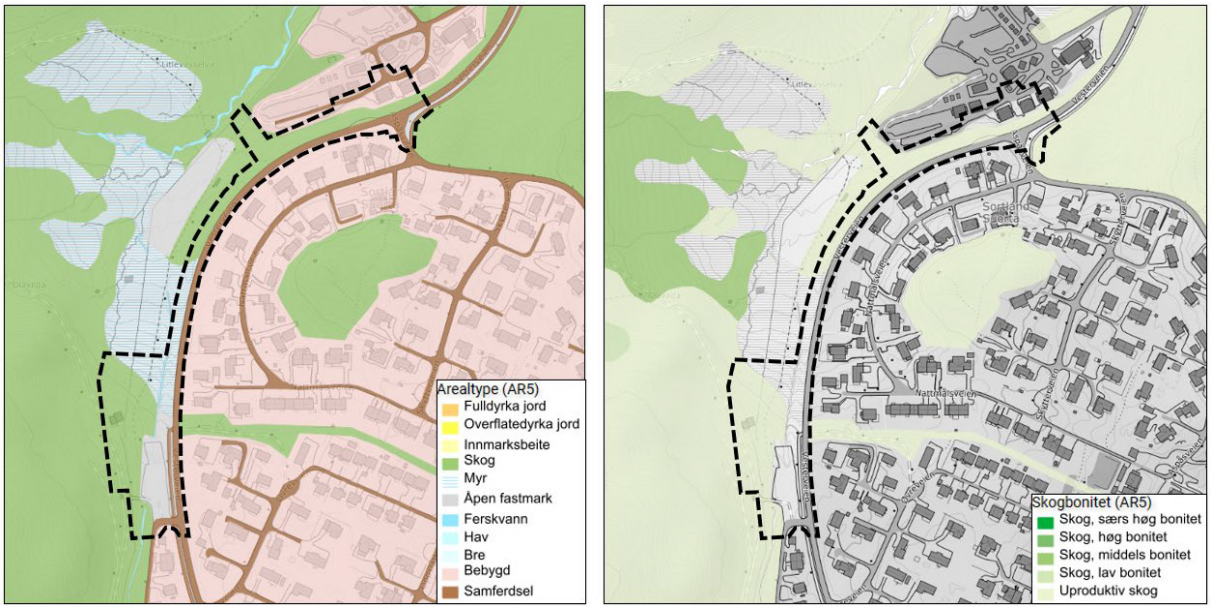
Deler av planområdet omfattes av et svært viktig og et viktig friluftsområde. Deler av eksisterende parkeringsplass og skibua ligger i det svært viktige friluftsområde i form av nærturterreng/lysløype. Deler av grøftearealet ligger innenfor det viktige friluftsområde i form av grønnkorridor mellom grusbanen og skibua.



Figur 10: Utsnitt over kartlagte friluftslivsområder, friluftskartlegging i regi av Nordland fylkeskommune.

5.8 Landbruk

Planområdet berører arealtyper bestående av skog, ferskvann, myr og åpen fastmark. I henhold til Kilden/NIBIO består skogsarealet innenfor planområdet av uproduktiv skog.
Planområdet berører ikke jordbruksareal.



Figur 11: Utsnitt kart over arealtype (AR5) og skogbonitet (AR5) i planområdet (Kilden/NIBIO)

5.9 Trafikkforhold

Vesterveien er en kommunal vei. Veien har fartsgrense 50 km/t i nord og 30 km/t i sør langs eksisterende parkeringsplass og skibua. Det er ikke registrert ÅDT på veien.

Nord i planområdet er det en busslomme i kryss Vesterveien x Aspåsveien.

Det er fortau langs parkeringsplass og skibua i sør, som kobler boligbebyggelsen i sør og boligbebyggelsen på østsiden av Vesterveien sammen. Videre langs Vesterveien er det i dag ikke fortau før etter kryss Vesterveien x Aspåsveien.

5.10 Barn og unges interesser

Bygging av G/S-vei vil trygge trafikksikkerheten for barn og unge som ferdes langs veien.

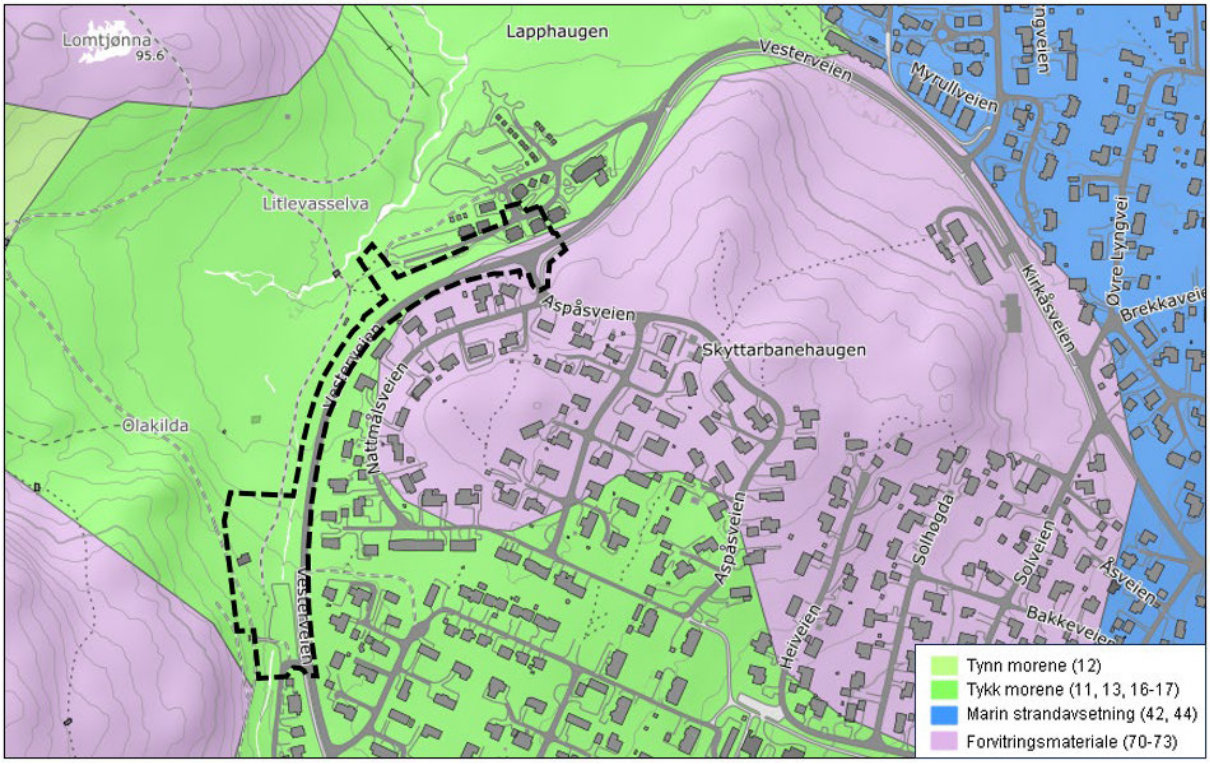
Sør i planområdet er det i dag ei skibu og lysløype, samt flere stier til friluftsområdene i nærområdet. Det går blant annet en 2 km lang tursti til Turlagsstua som er «et flott overnattingssted og dagsturmål og veldig bra utgangspunkt for korte og lengre turer i Sortlandsmarka» ifølge UT.no.

5.11 Teknisk infrastruktur

Det går vannledning (VL 160), spillvannledning (SP 160) og overvannledning (OV 160) i Vesterveien, samt vannledning (VL 225) på nordsiden av Vesterveien, og vannledning (VL 110), spillvannledning (SP 300) og overvannledning (OV 300) mellom Aspåsveien og campingplassen. I tillegg går det vannledning mot boligene i sørøst.

5.12 Grunnforhold

Området ligger over marin grense. Ifølge NGUs løsmassekart ligger planområdet i hovedsak på tykk morene, samt noe forvitringsmateriale.



Figur 12: Utsnitt av løsmassekart fra NGU

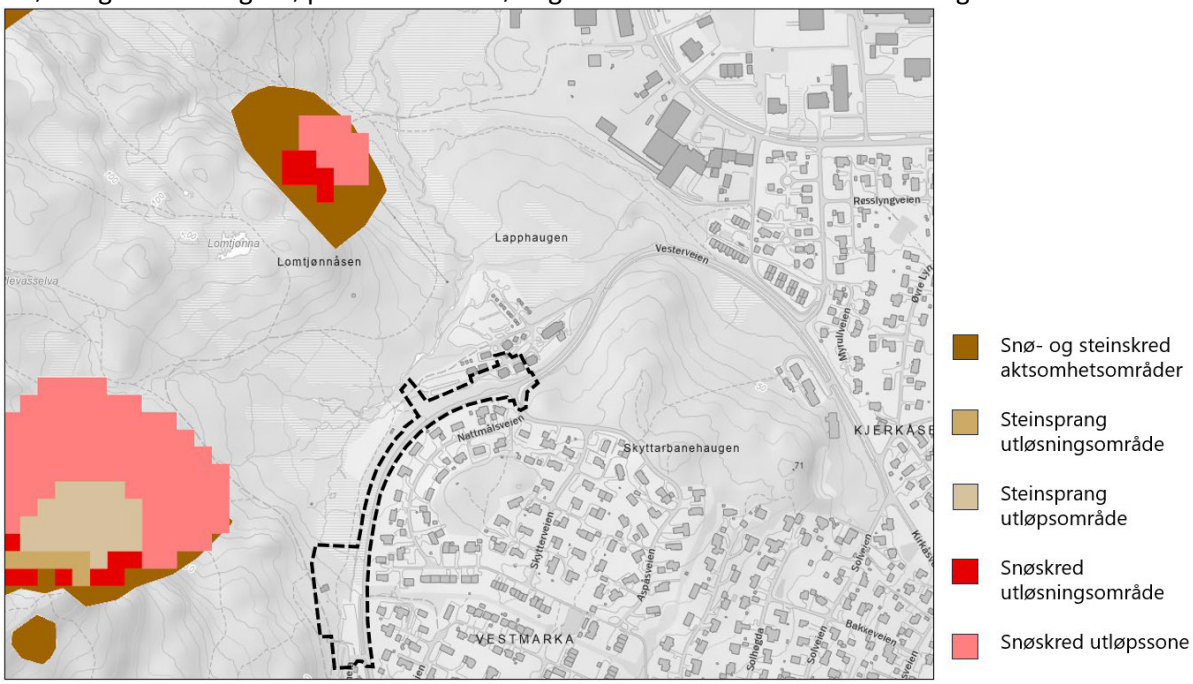
5.13 Støyforhold

Planområdet omfattes ikke av støysoner fra veitrafikk iht. Statens vegvesens støykart. Det er ikke registert støy fra den kommunale vegen. Anleggelse av miljø— og trafikksikkerhetstiltak skal i utgangspunktet kunne gjennomføres uten å gjøre støydempende tiltak. Dette under forutsetning av at støyen ikke øker med 3 dB eller mer, som en følge av prosjektet. Da etablering av gang-/sykkelvegen snarere vil kunne bidra til en reduksjon av biltrafikken enn en økning, anses ikke tiltaket å øke støynivået i området.

5.14 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Skredfare

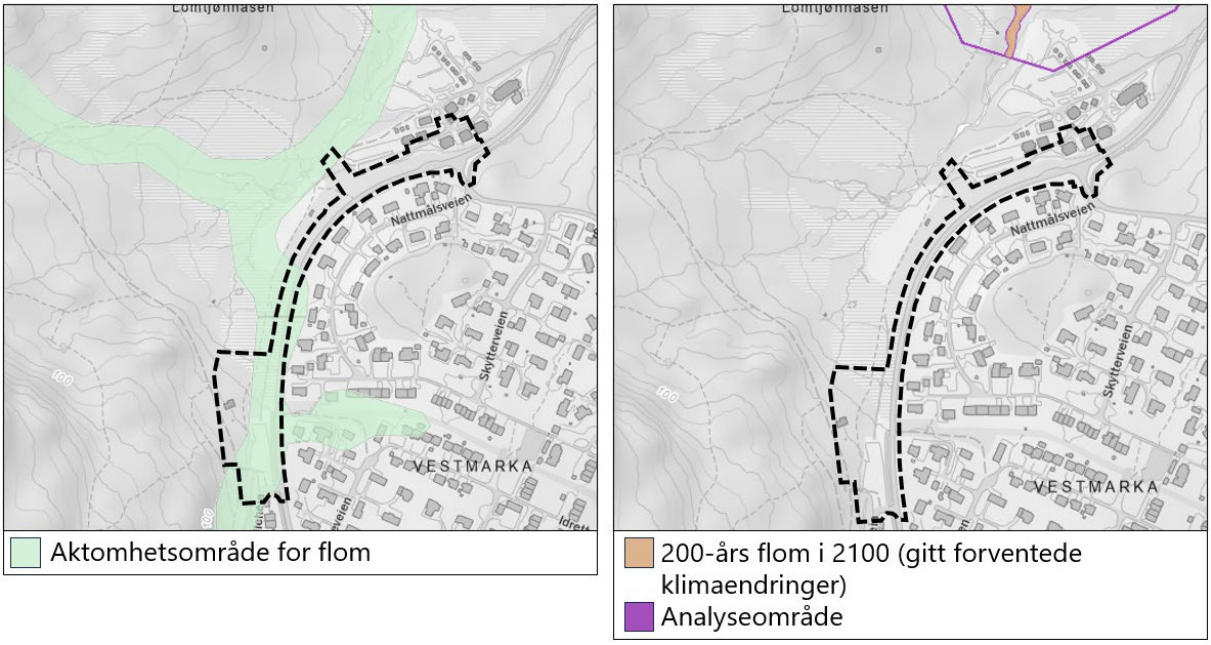
Det er ikke registrert jord- eller skredhendelser i området. Det er ikke heller registrert kvikkleire innenfor planområdet. Utenfor planområdet ca. 150m er det registrert aktsomhetsområder, utløsningsområde og utløpsområde for snø- og steinskredområder i bratt terreng.



Figur 13: Utsnitt av aktsomhets-, utløsnings- og utløpsområder for snø- og steinskred og steinsprang i nærheten av planområdet (NVE)

Flomfare

Området ligger delvis innenfor aktsomhetsområde for flom.



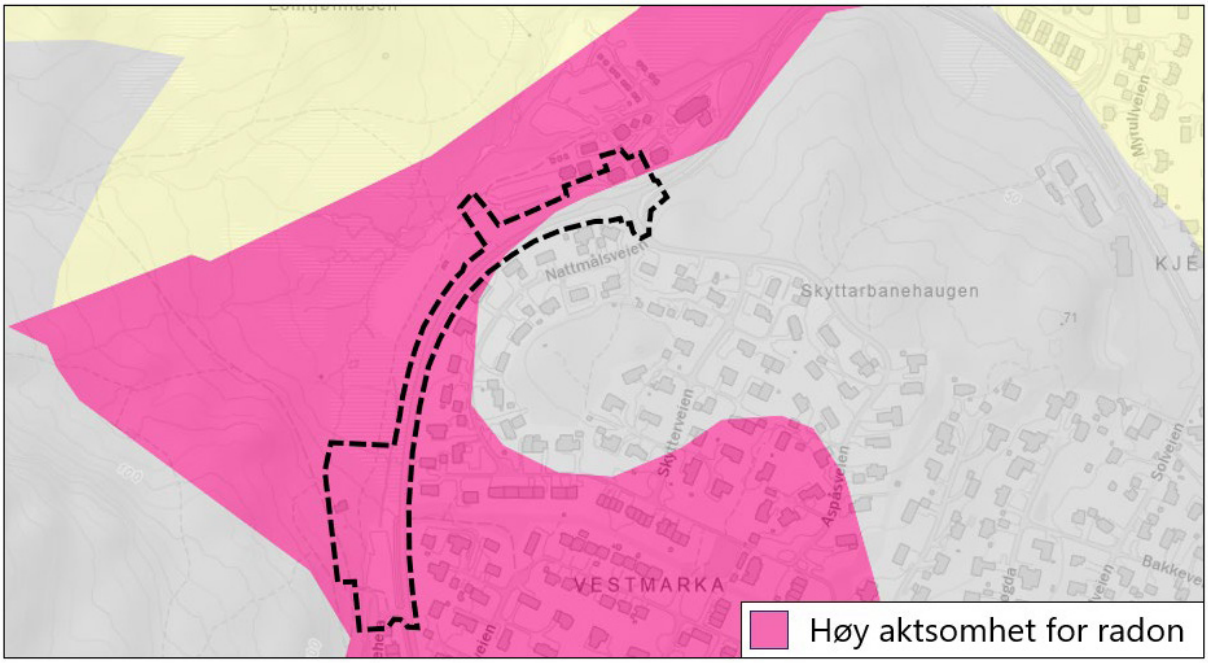
Figur 14: Utsnitt av kart over aktsomhetsområde for flom og flomfaresoner for 200-års flom i 2100 (NVE)

Luftforurensing og forurensing i grunnen

Det er ikke registrert luftforurensning eller forurenset grunn i området.
Det er ikke grunn til å tro at grunnen i planområdet er forurenset.

Radon

Det er høy aktsomhet for radon i området. Radonforebyggende tiltak jf. TEK 17 vil sikres i byggesak og vil ikke bli vurdert videre i planen.



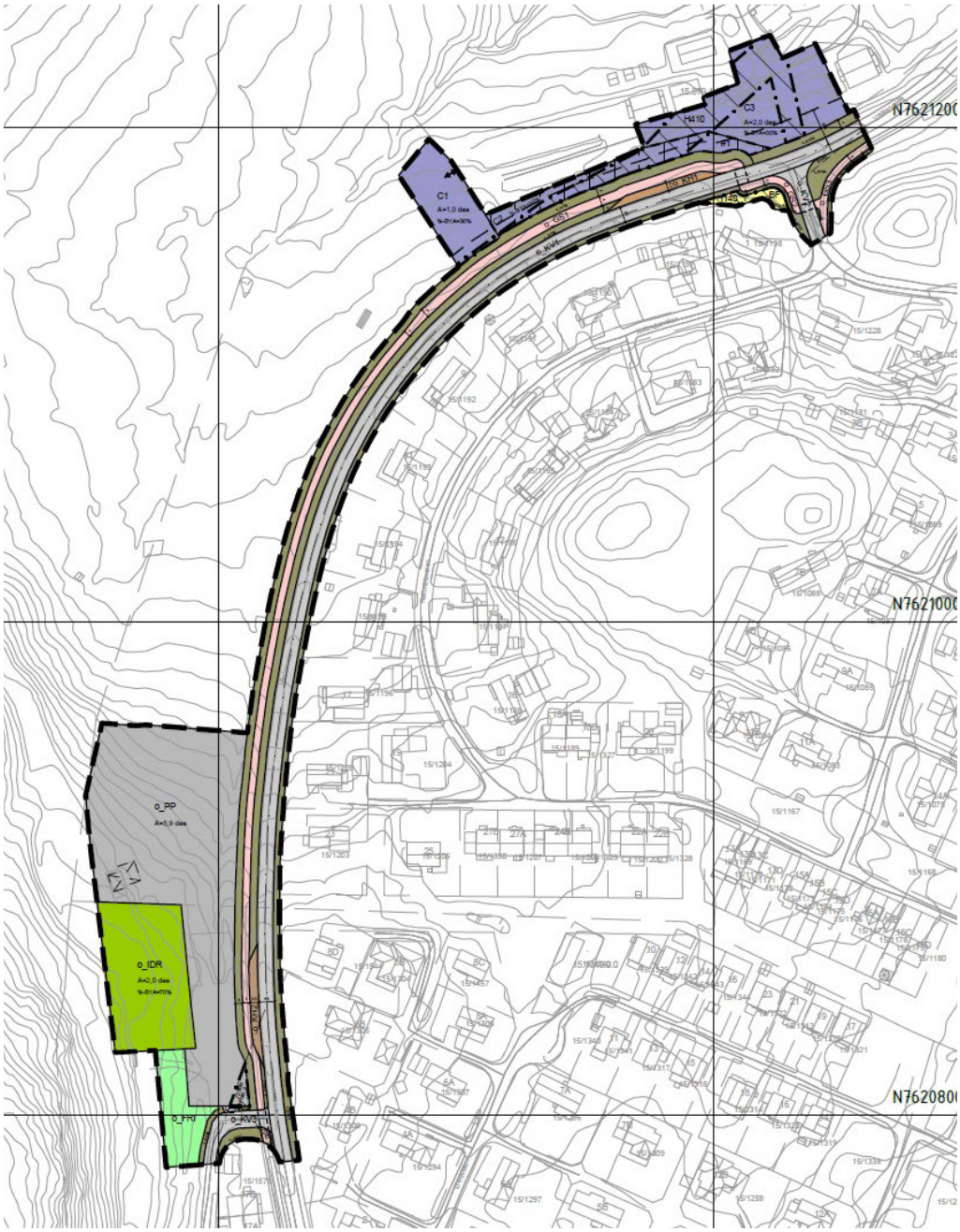
Figur 15: Utsnitt som viser aktsomhet for radon i og nær planområdet (NGU)

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Planen legger til rette for etableringen av en gang- og sykkelvei på vestsiden av Vesterveien, på motsatt side av eksisterende boligbebyggelse.

Eksisterende parkeringsplass i tilknytning Skibua utvides i forbindelse med reguleringsplanen. I tillegg reguleres et areal til idrettsanlegg, som skal kunne benyttes til bygg i tilknytning den lokale skiklubben og røde kors. Det reguleres areal til to bussholdeplasser, en i nord som er en videreføring og utvidelse av en eksisterende busslomme, og areal til en ny busslomme sør i planområdet. Eksisterende skibua er forutsatt fjernet fra regulert parkeringsområde.



Figur 16: Plankart av Detaljregulering for gang- og sykkelvei Vesterveien (nedfotografert), opprinnelig målestokk 1:2000 i A3.

6.1.1 Reguleringsformål

Arealtabellen under viser fordelingen av arealformål, hensynssoner og bestemmelsesområder i plankartet:

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	**Areal (daa)**
1111 - Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	0,1
1173 - Campingplass (3)	3,8
1400 - Idrettsanlegg	2,0
Sum areal denne kategori:	5,9
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg (4)	4,0
2015 - Gang-/sykkelveg (4)	1,9
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (12)	4,4
2073 - Kollektivholdeplass (2)	0,3
2082 - Parkeringsplasser	5,9
Sum areal denne kategori:	16,5
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3040 - Friområde	0,7
Sum areal denne kategori:	0,7
Totalt alle kategorier: 23,1	

Hensynssoner	
§12-6 - Hensynssoner	**Areal (daa)**
140 - Frisikt (2)	0,2
410 - Krav vedrørende infrastruktur	1,4
Sum areal denne kategori:	1,6
Totalt alle kategorier: 1,6	

Bestemmelsesområder	
§12-7 - Bestemmelseområder	**Areal (daa)**
Midlertidig bygge- og anleggsområde	0,8
Sum areal denne kategori:	0,8
Totalt alle kategorier: 0,8	

Figur 17: Arealtabell som viser areal for arealformål, hensynssoner og bestemmelsesområder i plankartet, datert 10.02.25.

6.2 Arealregnskap

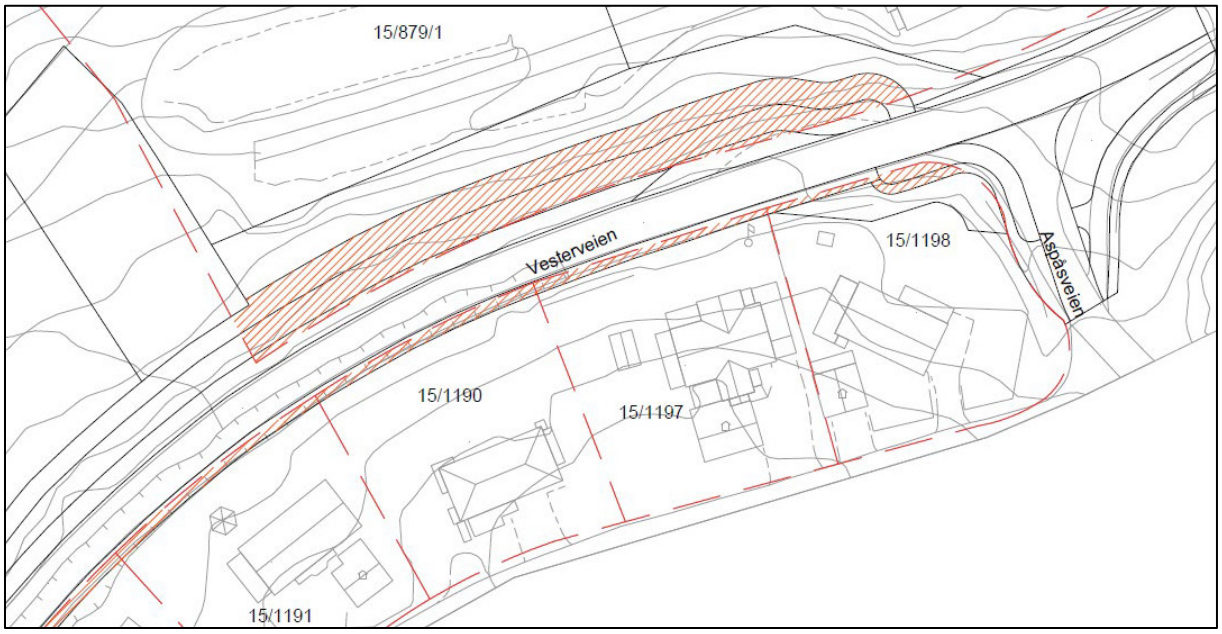
Gang- og sykkelveien samt tilhørende grøfteareal og veiareal tar totalt 1306,3 m^2 av naboeiendommene (boligeiendommer i sør/øst og campingplass).

Eksisterende campingplass gbnr 15/879/1 (C2-3) vil miste ca. 870 m^2 til nye gang- og sykkelveg (o_GS1) med tilhørende grøfteareal. Planforslaget legger derfor til rette for en utvidelse av campingplassen på ca. 952 m^2 ved å regulere et nytt areal til camping (C1). Arealregnskapet viser dermed at campingarealet er kompensert i planen.

Boligeiendommene sør og øst for Vesterveien mister ca. 436 m^2, hvorav gbnr. 15/1198 (BF) vil miste ca. 54 m^2 til ny gang- og sykkelveg og grøfteareal (o_GS2 og o_AVG3). Arealet brukes i dag allerede til grøfteareal. Nytt regulert grøfteareal langs Vesterveien skjer som følge av regulert bredde på 6,5 (målestokk 1:200 i A3) for Vesterveien og utgjør en følgefeil pga. denne breddeutvidelsen.
Planen tilrettelegger for %BYA=30 for eiendommen (BF), en høyere utnyttelsesgrad enn gjeldende regulering og i tråd med kommuneplanen for å kompensere arealet som eiendommen mister.

Tabell 1: Arealregnskap for eiendommer som mister areal som følge av reguleringsplanen

Eiendom	Planen beslaglegger (m2)	Kompensasjon
Gbnr. 15/879/1	870,2	Arealutvidelse av campingplassen med 952,0 m2 (felt C1 i plankartet)
Gbnr. 15/1198	54,1	Høyere BYA enn gjeldende regulering. %BYA=30% iht. gjeldende kommuneplan
Naboeiendommer (ekskl. gbnr 15/1198) sør og øst for Vesterveien	382,0	Kompenseres ikke. Arealet er allerede grøfteareal i dag samt ligger utenfor byggegrensen til eiendommene.



Figur 18: Utsnitt av illustrasjon som viser arealregnskap for deler av planområdet. Skraverte områder er areal som eiendommene mister til ny gang- og sykkelvei. Fullstendig PDF ligger vedlagt (datert 08.08.24).

6.3 Tilknytning til infrastruktur

Langs deler av Vesterveien er det i dag opparbeidet gang- og sykkelvei. Detaljreguleringen skal koble sammen eksisterende G/S-vei for å få en sammenhengende G/S-veirute. Vest/nord av Vesterveien der det er planlagt ny G/S-vei er det i dag noen trær, busker, kratt og grøntområder. G/S-vei skal bygges i samme høyde som eksisterende kjørevei. G/S-vei vil bli tilpasset terrenget for å unngå store skjæringer og fyllinger.

o_GS1 gang- og sykkelvei reguleres og kobler seg på eksisterende G/S vei i sør ved parkeringsplass (o_PP), og kobler seg på Vesterveien ved kryss med Aspåsveien i nord.

o_GS2 kobler seg på Vesterveien i nord og Aspåsveien i øst.

Eksisterende lysløype videreføres i planen og kan om nødvendig omlegges. Planen skal koble seg på eksisterende stinett og lysløype og bidra til et fortsatt godt stinett og friluftsområde.

Eksisterende busslomme flyttes noe mot vest langs Vesterveien og utvides, samt ny busslomme i sør reguleres for å sikre areal.

Tiltaket har til hensikt å ivareta de arealpolitiske retningslinjene i Fylkesplan for Nordland 2013-2025. Retningslinjene ivaretas bl.a. ved at å investere i gang- og sykkelinfrastruktur i by- og tettstedsområder. Ved å knytte sammen eksisterende infrastruktur til en sammenhengende gang- og sykkelveg, oppmuntres det til fortetting og transformasjon innenfor eksisterende byområder, samt bidrar til å skape attraktive og tilgjengelige uteområder og fremmer miljøvennlig transport. Planforslaget legger i tillegg til rette for utbedring av busslomme ved krysset Vesterveien x Aspåsveien og areal til ny busslomme ved Lilleheia i sør. Dette sikrer gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler og bedre tilgjengelighet til kollektivtransport for innbyggerne. Utbyggingen vil bidra til å få et sammenhengende og trafikksikkert gang- og sykkelveinett som knytter boligområder, skoler, arbeidsplasser, viktige friluftsområder og nærturområder, og dermed fremmer trygg ferdsel for alle aldersgrupper. Bestemmelsene sikrer også at eksisterende stier og lysløype skal videreføres som gjennomgående stier og ivaretas i planen. Det skal tilrettelegges for en god adkomst mellom stien og GS-veien. I tillegg vil utbygging av gang- og sykkelvei gi forbedret

tilgang til og fremme bruk av viktige friluftslivsområder og lysløypa, og dermed bidra til å sikre disse områdene som ressurser for folkehelsen og rekreasjon.

6.4 Trafikkløsning

Planforslaget legge til rette for en mer trafikksikker løsning for mennesker i alle aldre i området. Planforslaget binder sammen gang- og sykkelveien fra Aspåsveien i nord og bebyggelsen ved skibua med parkeringsplass i sør. Det er regulert inn fotgjengerfelt innenfor planområdet som sikrer trygge overganger for myke trafikanter. Det gjelder der hvor gang- og sykkelvei (o_GS1-3) skal krysse kjøreveg (o_KV1-3).

Tilrettelegging for sykling og gåing er positivt med tanke på miljøet og CO_2 utslipp, og er i samsvar med Trafikksikkerhetsplan for Sortland kommune 2022-2025.

6.4.1 Utforming av veger

Ny gang- og sykkelvei er regulert med bredde på 4 meter i tilknytning busslomme og campingplass, og 3 meter bredde mot sør. Annen veggrunn – grøntareal med bredde mellom 3 og 1,9 meter mot kommunal vei. Annen veggrunn – grøntareal mot naboeiendommer i nord/nordvest reguleres mellom 4,5 og 3 meter bredde. Gang-/sykkelveien skal bygges iht. UU-krav og skal være fast dekke.

Busslommene/bussholdeplassene er planlagt med utbedringsstandard.

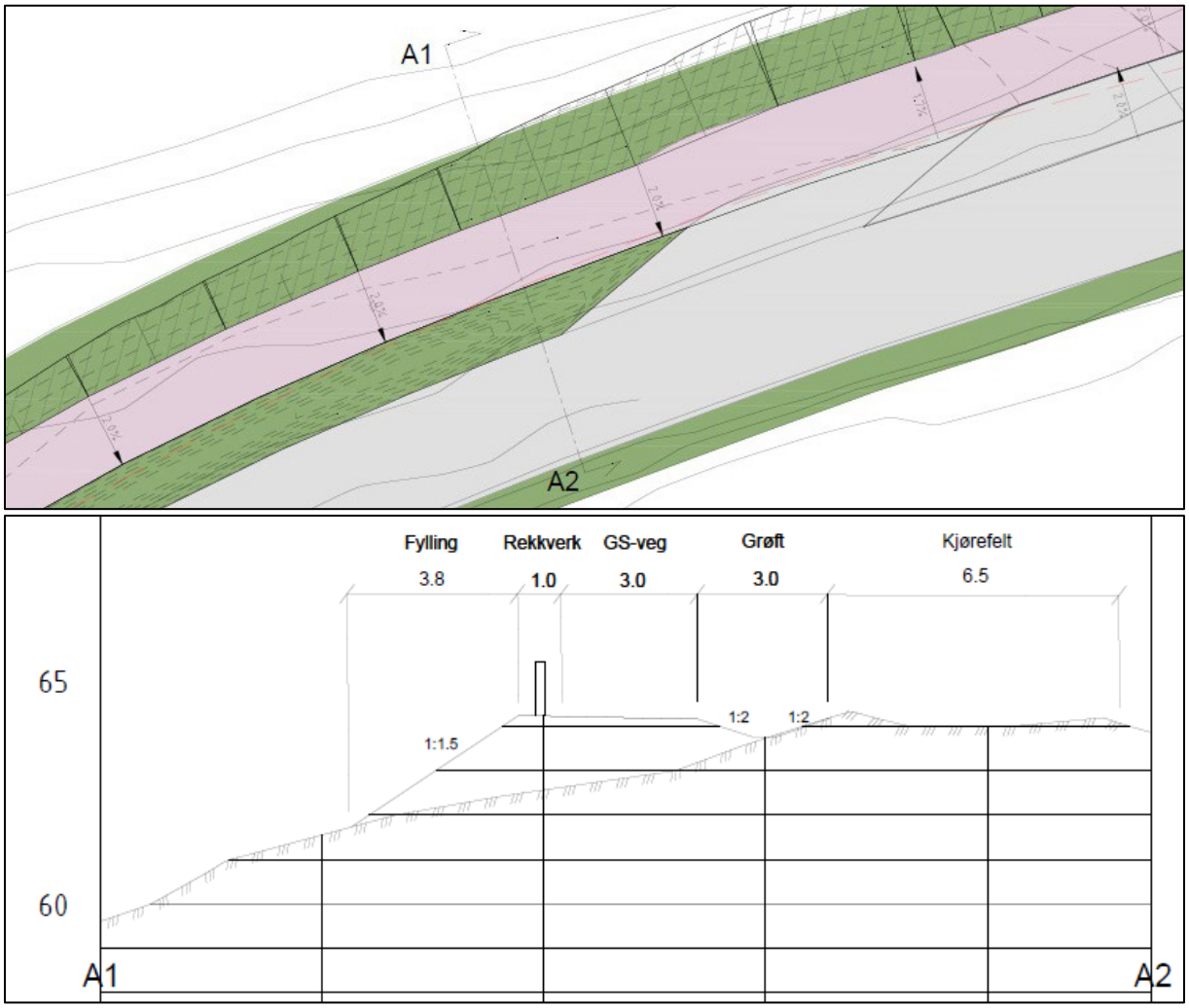
Vesterveien forholder seg i hovedsak til dagens situasjon, men utvides noe for å få en sammenhengende bredde på 6,5 m.

6.4.2 Universell utforming

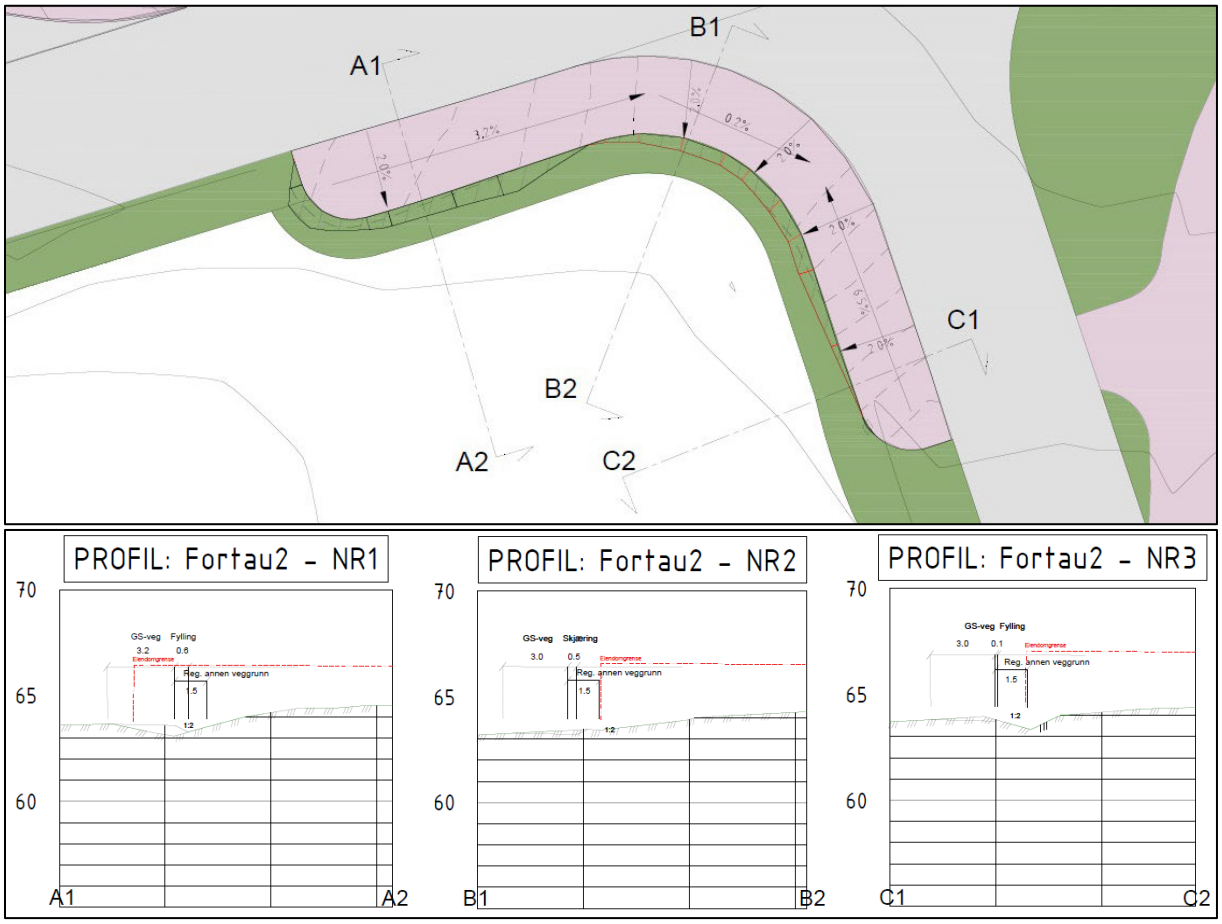
Gang- og sykkelveien skal bygges iht. UU-krav og skal være fast dekke. Terrenget i området er forholdsvis flatt, så det vil ikke by på problemer med å bygge gang-/sykkelveien med universell utforming. Universell tilgjengelighet kan løses med nedsenkede kantsteiner der det er kryssing av kjørearealer. Gang- og sykkelveien skal ha et vertikalt fall på 2 % og horisontalt fall på maks. 5% (1:20) iht. krav i vegnormalen. Dette er også sikret i reguleringsbestemmelsene.



Figur 19: Illustrasjonsplan som viser deler av ny gang- og sykkelvei langs Vesterveien (datert 11.02.25)



Figur 20: Snittegning som viser gang- og sykkelvei, grøfteareal og fylling langs Vesterveien (11.02.25).



Figur 21: Snittegning som viser gang- og sykkelvei og grøftetareal i kryss Vesterveien x Aspåsveien (11.02.25).

6.5 Planlagte offentlige anlegg

I tillegg til trafikkarealene, er de offentlige arealene parkeringsplass (o_PP), idrettsanlegg (o_IDR) og friområde (o_FRI) inkludert i planområdet. o_IDR omfatter Skibua, og er inkludert i planen slik at det ved eventuelle arbeid/vedlikehold med bygget ikke vil bli behov for dispensasjon. Eksisterende skibua er markert med «Bebyggelse som forutsettes fjernet». Ved en utvidelse av parkeringsområde skal skibua rives. Snødeponi vil være på deler av p-plassen.

o_IDR skal ha maks %BYA = 70%. Dette er sikret i bestemmelsene.

Lysløype som går gjennom o_IDR skal videreføres innenfor planområdet, men flyttes noe for å hensynta p-plassen og idrettsplassen.

Reguleringsbestemmelsene sikrer at G/S-veien skal ha belysning før det kan gis ferdigattest og at parkeringsplassen (o_PP) skal være ferdig opparbeidet før ferdigattest på idrettsanlegg (o_IDR).

Planlagte offentlig anlegg har til hensikt å ivareta de arealpolitiske retningslinjene i Fylkesplan for Nordland 2013-2025. Kap. 8.2 By- og tettstedsutvikling og kap. 8.6 klima og klimatilpasning ivaretas bl.a. ved at å investere i gang- og sykkelinfrastruktur i by- og tettstedsområder, kan man oppmuntre til fortetting og transformasjon innenfor eksisterende byområder, samt bidrar til å skape attraktive og tilgjengelige uteområder og fremmer miljøvennlig transport. Planen legger til rette for brede grøftetareal som både sikrer trafikksikkerhet, men også overvannshåndteringen. Det er store grønne områder nord for G/S-veien som vil bidra til flomdemping og overvannshåndtering.

Planforslaget legger i tillegg til rette for utbedring av busslomme ved krysset Vesterveien x Aspåsveien, noe som sikrer gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler og bedre tilgjengelighet til kollektivtransport for innbyggerne. Utbyggingen vil bidra til å få et sammenhengende og trafikksikkert gang- og sykkelveinett som knytter boligområder, skoler, arbeidsplasser, viktige friluftsområder og nærturområder, og dermed fremmer trygg ferdsel for alle aldersgrupper.

Kap. 8.3 Naturressurser, kulturminner, landskap ivaretas bl.a. ved at planforslaget bl.a. søker å i minst mulig grad påvirke natur- og friluftsområder i området. Det skal sørges for gode overganger mellom nærturområdene og gang- og sykkelveien. Det går bl.a. en sti fra tomt til Nattmålsveien 7 til lysløypa/turstien i nordvest, denne skal ivaretas. Stien har en direkte kobling til turløypa, og det skal tilrettelegges for en god adkomst mellom stien og G/S-vei. I tillegg vil utbygging av gang- og sykkelvei gi forbedret tilgang til og fremme bruk av viktige friluftslivsområder og lysløypa, og dermed bidra til å sikre disse områdene som ressurser for folkehelsen og rekreasjon.

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

Planen tilrettelegger i hovedsak for gang- og sykkelvei og vil ikke ha behov for tilkobling til vann- og avløp og offentlig nett.

Det legges opp til åpen overvannshåndtering i planområdet. Gjennom regulering av annen veggrunn/grøfteareal gjennom området, ivaretas eksisterende vegetasjon langs eksisterende grøft og bekk, som vil lede vann fra åpen overvannshåndtering i byggeområdene videre mot Litlevassbekken.

Bestemmelsene og plankart sikrer infrastruktursone for eksisterende VA-nett i tilknytning Vesterveien (5 meter til hver side). Hensynssonen gjelder både eksisterende og eventuelt nye VA-traseer.

Ved utarbeidelse av overvannsplan vil overvann håndteres iht. tretrinnsstrategien som vil bidra til kontrollerte forhold for overvann i området.

6.7 Anleggsperioden

Bestemmelsene sikrer krav til støy, støv og vibrasjoner i anleggsperioden og viser til retningslinjer og standarder: T-1442 og M-2061 for støy, T-1520 for støv og NS 8141 for vibrasjoner og støt i byggverk. Anbefalte grenseverdier skal følges i størst mulig grad. Ved overskridelser av anbefalte grenseverdier skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak.

Framkommelighet for alle typer trafikanter under anleggsperioden er sikret i bestemmelsene med at det skal lages en arbeidsvarslingsplan og skiltplan som skal godkjennes av kommunen.

6.8 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsvurdering i tråd med kommunens mal for dette, som eget vedlegg til saken. Det er ikke funnet forhold som påvirker samfunnssikkerheten negativt, og tiltaket i seg selv er vurdert å innebære en bedring av dette.

7 Konsekvensutredning

Planarbeidet er vurdert iht. plan- og bygningslovens Kap. 4 utredningskrav, §§ 4-1 og 4-2 og opp mot kriteriene for konsekvensutredning som gjelder iht. forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2017, sist endret 01.11.21.

Vurdering av KU Vurdering om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt.	
a) Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding jf. KU-forskriften § 6	
Tiltaket faller ikke inn under kriteriene i § 6, 1. ledd bokstav a) Begrunnelse: Det skal detaljreguleres, planforslaget er ikke del av kommune(del)plan, områderegulering eller regional plan.	Ja: ☐ Nei: ☒
Tiltaket faller ikke inn under kriteriene i § 6, 1. ledd bokstav b) Begrunnelse: Tiltaket passer ikke til beskrivelsene av de ulike planene og tiltakene nevnt i vedlegg I. Tiltak iht. planen kommer dermed ikke inn under KU-forskriftens vedlegg I: «Planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som alltid skal ha planprogram eller melding og konsekvensutredning».	Ja: ☐ Nei: ☒
b) Planer og tiltak skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. jf. KU-forskriften § 8	
Faller ikke inn under kriteriene i § 8, 1. vedlegg II, 1. ledd bokstav a). Begrunnelse: Tiltaket passer ikke inn i beskrivelsen av de ulike planene og tiltakene nevnt i vedlegg II. Det er § 10 i KU-forskriften som definerer kriteriene for vurdering av om plan kan få vesentlig virkning for miljø og samfunn. Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter som skal legges til grunn, er: -størrelse, planområde og utforming -bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser -avfallsproduksjon og utslipp -risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer. I tillegg skal det ut ifra lokalisering og påvirkning på omgivelsene, vurderes om planen eller tiltaket kan medfører eller komme i konflikt kriteriene som er opplistet under § 10 vurderes om. Vi ser ikke at tiltak iht. planen vil gi vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, ut fra kriteriene i § 10. Konklusjonen er at planen ikke kommer inn under KU-forskriftens vedlegg II. Planen utløser dermed ikke krav om konsekvensutredning, og det er dermed heller ikke krav til verken planprogram/melding. Det vises til d) nedenfor for vurdering ift. § 10.	Ja: ☐ Nei: ☒
c) Opplysninger som skal legges frem av forslagsstiller som grunnlag for ansvarlig myndighets vurdering etter § 11 eller § 12 jf. KU-forskriften § 9	
Planinitiativet gir et godt grunnlag for å kunne gjøre en vurdering av om planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.	
d) Forslagsstillers vurdering av om planen eller tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jf. KU-forskriften § 10	
Planen har begrenset størrelse for utbygging og kommer ikke til få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Det gjøres en vurdering av planforslaget i henhold til kriteriene i § 10 med hensyn til om planen kan få vesentlig virkning for miljø og samfunn som det ikke tidligere er tatt høyde for. Egenskaper ved tiltaket: a) Planområdet er på ca. 23 dekar og omfatter en utbedring av eksisterende situasjon. Det vurderes at tiltaket er en videreutvikling av vegarealet i området. b) Tiltaket rammer ikke naturressurser som jord- eller skogbruk. Planområdet er et utbygget område med bebyggelse. Tiltaket vurderes til å ikke påvirke skogbruksareal. c) Utbyggingen vil ikke føre til forurensning utover det man vil måtte forvente ved en begrenset utbygging.	

d) Utbygging med vegareal vil ikke utgjøre risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer, men vil ha et sikkerhetsopplegg knyttet til en utbygging sikret av TEK.

Virkning av tiltaket:

a) Tiltaket er ikke i konflikt med verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), vernede vassdrag eller områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven.
b) Tiltaket omfattes delvis av et svært viktig friluftsområde i sør. Området vil bli ivaretatt med arealformål som idrettsanlegg og parkeringsplasser i henhold til dagens situasjon, samt bestemmelsene sikrer at eksisterende stier og lysløype ivaretas i planen. Tiltaket kommer ikke i konflikt med fremmede eller truede naturtyper, verdifulle landskap, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner eller kulturmiljøer fredet etter kulturminneloven innenfor tiltaksområdet.
c) Tiltaket er vurdert å ikke være i konflikt med statlige planretningslinjer. Tiltaket vil legge vekt på å fremme bærekraft, effektiv arealutnyttelse, trygghet og tilgjengelighet.
d) Foreslått planområde omfatter ikke større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsformål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet.
e) Ikke relevant.
f) Tiltaket anses å ha liten negativ innvirkning på befolkningens helse. Det vurderes å være positivt for befolkningens helse med utbedring av trafikkarealer inkludert busslommer og gang- og sykkelvei, noe som vil kunne bidra til økt bruk av gange og sykkel fremfor privatbilisme.
g) Tiltaket medfører ikke vesentlig forurensning eller klimagassutslipp.
h) Tiltaket anses ikke å føre til vesentlig risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.

Konklusjon

Planarbeidet er vurdert iht. plan- og bygningslovens Kap. 4 utredningskrav, §§ 4-1 og 4-2 og opp mot kriteriene for konsekvensutredning som gjelder iht. forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2017, sist endret 01.11.21. Vurderingen har tatt utgangspunkt i kjent kunnskap. Etter en samlet vurdering av egenskaper ved tiltaket og tiltakets virkning på omgivelsene anses det ikke påkrevd med konsekvensutredning. Det legges avgjørende vekt på:

- Tiltaket omfattes ikke av vedlegg I eller II
- Tiltaket er en videreføring og forbedring av dagens situasjon
- Vi ser ikke at tiltak iht. planen vil gi vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, ut fra kriteriene i § 10.

Endringen ift. kommunedelplanens arealdel og tiltakene som foreslås, anses ikke å komme inn under oppfangskriteriene verken i forskriftens § 6 (Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding), § 7 (Planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding) eller § 8 (Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn).

Konsekvenser for miljø og samfunn er synliggjort i planbeskrivelsen og ROS-analysen.

e) Beskrivelse av opplegget for arbeidet fram til en konsekvensutredning foreligger jf. planforskriften § 2, andre ledd bokstav b)

- Kommunens kartportal
- https://kart.naturbase.no/
- https://artskart.artsdatabanken.no/app/#map/427864,7623020/3/background/greyMap/filter/%7B%22IncludeSubTaxonIds%22%3Atrue%2C%22Style%22%3A1%7D
- https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/KlientFull.htm?
- http://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/
- https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,4
- https://askeladden.ra.no/Askeladden/Pages/LoginPage.aspx?ReturnUrl=%2faskeladden%2f
- https://atlas.nve.no/Html5Viewer/index.html?viewer=nveatlas#

8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer

Statlige planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
Tilrettelegging av gang- og sykkelvei for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter, er i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
Målene i retningslinjen er blant annet at «*Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange*». En utbygging av gang- og sykkelvei vil bidra positivt til retningslinjen.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
Tilrettelegging for gang- og sykkelvei er vurdert til å være i tråd med statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Å fremme bruk av sykkel og gange fremfor bil bidrar til å redusere klimagassutslipp og er i tråd med formålet til planretningslinjen. Et av formålene med planretningslinjene er å *«sikre at kommunene og fylkeskommunene prioriterer arbeidet med å redusere klimagassutslipp, og bidra til at klimatilpasning ivaretas som hensyn i planlegging etter plan- og bygningsloven.».* En utbygging av gang- og sykkelveg langs Vesterveien vil bidra positivt til klimatilpasning og klimagassreduksjon.

Fylkesplan for Nordland 2013-2025 – arealpolitiske retningslinjer
Planen tilrettelegger for å ivareta de arealpolitiske retningslinjene i fylkesplanen.
Kap. 8.2 By- og tettstedsutvikling ivaretas bl.a. ved at å investere i gang- og sykkelinfrastruktur i by- og tettstedsområder, kan man oppmuntre til fortetting og transformasjon innenfor eksisterende byområder, samt bidrar til å skape attraktive og tilgjengelige uteområder og fremmer miljøvennlig transport. Dette reduserer behovet for spredt bebyggelse og fremmer bærekraftig byutvikling, samt fører til bedre livskvalitet og helse for innbyggerne. Ved å tilrettelegge for trygge og attraktive gang- og sykkelmuligheter, kan kommunene oppmuntre til redusert bilbruk. Planforslaget legger i tillegg til rette for utbedring av busslomme ved krysset Vesterveien x Aspåsveien, noe som sikrer gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler og bedre tilgjengelighet til kollektivtransport for innbyggerne. Utbyggingen vil bidra til å få et sammenhengende og trafikksikkert gang- og sykkelveinett som knytter boligområder, skoler, arbeidsplasser, viktige friluftsområder og nærturområder, og dermed fremmer trygg ferdsel for alle aldersgrupper.

Kap. 8.3 Naturressurser, kulturminner, landskap ivaretas bl.a. ved at planforslaget bl.a. søker å i minst mulig grad påvirke natur- og friluftsområder i området. Det skal sørges for gode overganger mellom nærturområdene og gang- og sykkelveien. Det går bl.a. en sti fra tomt til Nattmålsveien 7 til lysløypa/turstien i nordvest, denne skal ivaretas. Stien stopper i dag på veien, og det kan komme folk raskt på veien, noe planen vil bidra til en tryggere gangforbindelse ved at stien vil ende i G/S-veien i stedet for rett på kjøreveien. Stien har en direkte kobling til turløypa, og det skal tilrettelegges for en god adkomst mellom stien og G/S-vei. I tillegg vil utbygging av gang- og sykkelvei gi forbedret tilgang til og fremme bruk av viktige friluftslivsområder og lysløypa, og dermed bidra til å sikre disse områdene som ressurser for folkehelsen og rekreasjon.

Kap. 8.6 klima og klimatilpasning ivaretas bl.a. ved at utbygging av gang- og sykkelveier kan bidra til klimatilpasning ved å redusere behovet for bilbruk og dermed utslipp av klimagasser. Videre kan infrastrukturen planlegges med tanke på økt ekstremvær og klimaendringer, for eksempel ved å sikre

bedre drenering for å håndtere økt nedbør. Planen legger til rette for brede grøfteareal som både sikrer trafikksikkerhet, men også overvannshåndteringen. Det er store grønne områder nord for G/S-veien som vil bidra til flomdemping og overvannshåndtering.

Gjennom å ta hensyn til disse retningslinjene kan utbygging av gang- og sykkelveier bidra til å skape mer bærekraftige, attraktive og inkluderende lokalsamfunn.

Kommuneplan og kommunedelplan

Planområdet er avsatt til framtidig parkering, framtidig gang-/sykkelvei, nåværende LNFR-område, nåværende boligbebyggelse og nåværende fritids- og turistformål i kommunedelplanen. Planen er i hovedsak i samsvar med kommunedelplanen, men med noe endrede formålsgrenser. Areal avsatt til parkeringsplass reguleres i planen, i tillegg til areal avsatt til boligbebyggelse i sør da dette er regulert til parkeringsplass i gjeldende regulering og er dagens situasjon. Deler av dagens areal avsatt til campingplass i nordøst beslaglegges av planforslaget, men kompenseres med nytt areal. Se neste pkt. om reguleringsplaner for arealregnskap.

Kommuneplanen har ingen konkrete mål for trafikkløsninger, men underbygger trafikkplanens (2022-2025) strategi om at kommunen skal arbeide målrettet for at flere går og sykler, og at trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen. Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak. Planen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen. Foreliggende forslag til detaljregulering bygger opp under denne strategien.

Reguleringsplaner

Som nevnt i kap. 4.2, vil planforslaget innebære en endring av deler av flere gjeldende reguleringsplaner. Da planforslaget i all hovedsak kun berører kommunal grunn og arealer som er delt fra til trafikkområder, anses konsekvensene ift. gjeldende planer som små.

Eksisterende campingplass gbnr 15/879/1 (C2-3) vil miste ca. 1 daa til nye gang- og sykkelveg (o_GS1) med tilhørende grøfteareal. Planforslaget legger derfor til rette for en utvidelse av campingplassen på ca. 1 dekar ved å regulere et nytt areal til camping (C1). Arealregnskapet viser dermed at campingarealet er kompensert i planen.

Gbnr. 15/119 (BF) vil miste ca. 118 m2 til ny gang- og sykkelveg og grøfteareal (o_GS2 og o_AVG3). Arealet brukes i dag allerede til grøfteareal. Nytt regulert grøfteareal langs Vesterveien skjer som følge av regulert bredde på 6,5 (målestokk 1:200 i A3) for Vesterveien og utgjør en følgefeil pga. denne breddeutvidelsen.
Planen tilrettelegger for %BYA=30 for eiendommen (BF), en høyere utnyttelsesgrad enn gjeldende regulering og i tråd med kommuneplanen for å kompensere arealet som eiendommen mister.

Parkeringsplassen (o_PP) og idrettsanlegget (o_IDR) blir utvidet både nordover og vestover, basert på plankartet. Utvidelsen berører lysløypa i Sortlandsmarka, men bestemmelsene sikrer at lysløypa skal videreføres som en gjennomgående sti i planen.

8.2 Landskap og stedets karakter

Langs deler av Vesterveien er det opparbeidet gang- og sykkelvei. Detaljreguleringen skal koble sammen eksisterende G/S-vei for å få en sammenhengende G/S-vei ute. Vest/nord av Vesterveien der det er planlagt ny G/S-vei er det i dag noe trær, busker, kratt og grøntområder. G/S-vei skal bygges i samme høyde som eksisterende kjørevei. G/S-vei vil bli tilpasset terrenget for å unngå store skjæringer og fyllinger.

Området er en del av et godt brukt friluftsområde i Sortlandsmarka. Planen har til hensikt å bevare og videreføre stedets karakter som et friluftsområde, og tilrettelegger for arealformål til idrettsanlegg og parkeringsplasser som sikrer tilgjengelighet for Sortlands befolkning. Eksisterende stinett og lysløype sikres videreført i bestemmelsene. Stien skal være gjennomgående og kan omlegges ved behov.

8.3 Kulturminner og kulturmiljøer

Som tidligere nevnt, berører ikke planområdet noen kulturminner eller kulturmiljøer. Det anses ikke at planforslaget utgjør konsekvenser for kulturminner eller kulturmiljøer hverken direkte eller indirekte. Reguleringsbestemmelsene sikrer likevel eventuelle funn av automatisk fredete kulturminner.

8.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Biologisk mangfold er vurdert jfr. de miljørettslige prinsippene §§ 8 - 12 i naturmangfoldloven i vedlagt sjekkliste ift. naturmangfoldloven. Mulige konsekvenser for naturmangfold er også utredet i ROS-analysen.

Sjekkliste ift. naturmangfoldloven konkluderer med at kunnskapsgrunnlaget (iht. naturmangfoldlovens §8) er tilstrekkelig ut fra sakens karakter og i forhold til risiko for skade på naturmangfoldet. Føre-var-prinsippet (iht. §9) viser dermed ikke behov for handleplikt.

Tiltak i henhold til planen vil ikke å gi negative virkninger for naturmangfold, heller ikke vurdert ut fra en samlet belastning på økosystemet (iht. §10). Det er dermed ikke aktuelt med tiltak for å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet (iht. § 11), og det vil heller ikke være behov for å stille vilkår om alternative bygge- eller driftsmetoder eller -teknikker (iht. § 12).

Reguleringsbestemmelsene sikrer at enhver aktivitet på området skal ivareta krav om tiltak for å hindre spredning av fremmede arter.

Vannforekomsten Littlevasselva går gjennom deler av planområdet. Miljømålet i vannforskriften krever at tilstanden skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god tilstand. Vannforekomsten ligger ikke innenfor ny gang- og sykkelvei, men delvis innenfor grøfteareal og parkeringsplass. Denne delen av vanntilførselen til Litlevasselva, er fra gammelt av en avskjærende overvannsgrøft som leder vann ned til hovedelva. Deler av dette avskjærende overvannsystemet går i rør under eksisterende parkeringsplass og må forlenges ved utvidelse av parkeringsplassen. Reguleringsbestemmelsene sikrer utarbeidelse av overvannsplan som vil følge tretrinnsstrategien som vil bidra til en mer kontrollert overvannssituasjon i området.

Planlagt tiltak berører grunn myr med middels omdannet øvre torvlag. Dette gjelder både gang- og sykkelveien og utvidelsen av parkeringsplassen mot nord. De aktuelle inngrepene skjer hovedsakelig i randsonen av myrområdet. Det er ikke planlagt omfattende masseutskifting eller drenering som vil påvirke dypere myrlag eller større sammenhengende våtmarkssystem. Myra vurderes som et lite intakt restareal uten tydelige spesialiserte naturtyper eller arter. Terrenginngrepene er begrenset i omfang og antas ikke å forringe våtmarkas funksjon som flomdemper, vannmagasin eller karbonlager i nevneverdig grad.

Vurderingen av planens konsekvenser for naturmangfoldet er tidligere gjennomført med utgangspunkt i naturmangfoldlovens §§ 8–12. Det ble da konkludert med at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig, og at det ikke foreligger indikasjoner på behov for ytterligere tiltak. Denne konklusjonen står seg også i lys av Statsforvalterens merknader, da det ikke er fremkommet ny kunnskap eller indikasjoner på spesielle naturverdier. Når det gjelder geologiske forhold, består berggrunnen i nord av gabbro – en forvitringsvillig bergart som kan bidra med økt tilførsel av næringsstoffer til

jordsmonn og vegetasjon. Gabbroen skiller seg fra migmatitt, som dominerer i områdene rundt. Det er imidlertid ikke observert eller dokumentert spesielt næringskrevende vegetasjon eller vegetasjonstyper som skulle tilsi økt sårbarhet for påvirkning. Planområdet fremstår som relativt artsfattig og preget av tidligere menneskelig aktivitet.

Selv om naturtyper og vegetasjon i planområdet ikke er kartlagt etter ny metodikk, er vurderingene gjort på et faglig forsvarlig grunnlag basert på tilgjengelig kunnskap og vurdering av topografi, hydrologi og arealbruk. Tiltakene vurderes å ha liten til ingen negativ effekt på økologiske funksjoner. En eventuell samlet belastning som følge av tiltaket anses også som lav, særlig sett i sammenheng med områdets bruk, omfanget av inngrepet og eksisterende infrastruktur. Basert på dette opprettholdes vurderingen om at tiltaket ikke vil medføre vesentlig skade på naturmangfold eller våtmark, og at det ikke er behov for ytterligere undersøkelser eller avbøtende tiltak. Naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper er hensyntatt.

8.5 Forholdet til FNs Bærekraftsmål

Sortland kommune legger til grunn FNs bærekraftsmål i sine planer og arbeid.

Planforslaget med utbygging av gang- og sykkelvei langs Vesterveien kan bidra til flere av FNs bærekraftsmål på flere måter:



Ved å oppmuntre til sykling og gåing, fremmer man fysisk aktivitet, noe som kan redusere forekomsten av sykdommer relatert til en stillesittende livsstil, som overvekt, diabetes og hjerte- og karsykdommer.



Redusert biltrafikk kan også bidra til å bevare kvaliteten på vannressurser ved å redusere forurensning fra veikjøretøy.



Utbygging av gang- og sykkelveier kan bidra til å forbedre den generelle mobiliteten i områder ved å tilby et trygt og effektivt alternativ til biltransport, og dermed redusere trafikkorker og forbedre tilgjengeligheten.



Gode gang- og sykkelveier kan gjøre transportmuligheter mer tilgjengelige for personer med lav inntekt som kanskje ikke har råd til bil. Dette kan bidra til å redusere ulikheten i tilgang til transport og dermed øke inkluderingen i samfunnet.



Gang- og sykkelveier kan føre til mindre behov for biltransport, redusere trafikkbelastningen og forbedre luftkvaliteten, noe som igjen kan bidra til å skape mer bærekraftige og beboelige byer og lokalsamfunn.



Redusert avhengighet av biler kan føre til lavere utslipp av klimagasser. Sykling og gåing er utslippsfrie transportformer, og kan derfor fremme en mer klimavennlig transportinfrastruktur.

8.6 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Det går lysløype og tursti gjennom deler av planområdet. Deler av lysløype/tursti reguleres til parkeringsplass i tilknytning Skibua. Bestemmelsene sikrer videreføring av en gjennomgående sti gjennom planområdet, samt at stien/lysløypa kan omlegges ved behov. I tillegg reguleres gang- og sykkelveg og bussholdeplass i tilknytning Skibua. Dette vil bidra til bedre og mer trafikksikker løsning for personer som skal benytte seg av lysløypa og turstiene i området.

8.7 Trafikkforhold

Tiltaket vil gjøre det mer trafikksikkert å ferdes langs Vesterveien, og bidra til at det blir bedre å bevege seg til fots og sykkel. Sammenkoblingen av gang- og sykkelveien i Vesterveien anses som et ønsket tiltak som vil bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter i området.

En utvidelse av parkeringsplassen ved Skibua vil blant annet gi mulighet til å planlegge et område for snødeponi.

Tiltaket er en videreføring av de to bygde parsellene med gang-/sykkelvei mellom Idrettsveien og skibua, og det er i tråd med trafikksikkerhetsplanen til kommunen. Når tiltaket er fullført, finner vi sammenhengende fortau/gang-/sykkelvei fra Fv82 opp Kirkåsveien og fram til Idrettsveien. I fremtiden vil forbindelsen kunne videreføres frem til Sørlia (og videre ned til Fv82).

Bygging av gang- og sykkelvei er med på å øke trafikksikkerheten, og kan bidra til å redusere bruk av bil i området. Det reguleres bussholdeplass som flyttes noe til vest ift. dagens situasjon (o_KH1), i tillegg reguleres areal til en ny bussholdeplass i tilknytning Skibua og parkeringsplassen i sør (o_KH2). Det er sykkelavstand til nærmeste skole og videre mot sentrum. En tilrettelegging for bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter og vil bidra til at flere vil sykle og gå fremfor å bruke bil. Dette anses å bedre betingelsene for folkehelse, samt vil gi muligheter for å bli en mer attraktiv og bærekraftig by. Det er vurdert at tiltaket kan bidra til noe redusert biltrafikk i området.

8.8 Barns interesser

Tiltaket er i tråd med Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge, med prioritering av trafikksikker skolevei, der en gang-/sykkelvei er med på å separere myke trafikanter fra kjørende. Planforslaget er vurdert til å bedre trafikksikkerheten til barn og unge.

8.9 Universell tilgjengelighet

Strekningen er relativt flat. Det anses ikke at det vil være problematisk å innfri krav til universell tilgjengelighet. Gang-/sykkelveien skal bygges iht. UU-krav og skal være fast dekke. Gang- og sykkelveien skal ha et vertikalt fall på 2 % og horisontalt fall på maks. 5% (1:20) iht. krav i vegnormalen.

8.10 Energibehov - energiforbruk

Bygging av gang-/sykkelvei kan være med på å redusere bilbruken, og dermed bidra til å redusere energiforbruket av bensin, diesel og strøm.

8.11 ROS

Det er utarbeidet en egen ROS-analyse i tilknytning til planforslaget. ROS-analysen ligger vedlagt.

ROS-analysen viser at det generelt er liten sannsynlighet for uønskede hendelser og små konsekvenser ved gjennomføring av planen forutsatt at foreslåtte forebyggende tiltak ivaretas. Forholdene hvor det antas at det kan medfører risiko er omtalt over. Men hovedkonklusjonen er at tiltak i henhold til planen ikke vil endre risiko for mennesker, miljø og materielle verdier i særlig negativ retning.

I ROS-analysen anbefales følgende tiltak:

Elveflom og nedbør/overvann

- Det legges til rette for grøfteareal og naturlig flomdemping for å forhindre flom og overvann. Reguleringsbestemmelsene sikrer utarbeidelse av VAO-plan inkludert overvannshåndtering.

Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy

- Vesterveien er ikke en veldig trafikkert vei, og det vil være mulig å lede trafikken over i et kjørefelt.

Vannforsyning

- Ledninger og kummer bør kartlegges før utbygging.

Rekreasjonsområde

- Planområdet inkluderer areal avsatt til friområde og areal som i dag er lysløypenett. Områdene er regulert til offentlig friområde og offentlig idrettsanlegg som sikrer allmennhetens tilgang til arealene.

Vær/føreforhold begrenser tilgjengelighet

- Brøyting og gode overvannsløsninger vil bidra til å begrense tiden veien kan være utilgjengelig.

Ulykker

- Planen legger til rette for ny G/S vei gjennom hele planområdet. Dette sikrer trygge forbindelser for gående og syklende. Planforslaget tilrettelegger for oversiktlige trafikkforhold med bl.a. grøfteareal mellom kjøreareal og G/S vei, fotgjengerovergang og frisiktsoner og -linjer i plankart og bestemmelser.
- Plan og bestemmelser ivaretar trafikksikkerheten på en god måte. En viktig oppfølging er å opparbeide anleggene i henhold til detaljreguleringsplanen.
- Risiko for ulykke ved anleggsgjennomføring reduseres ved HMS oppfølging.

8.12 Teknisk infrastruktur

Plankartet og reguleringsbestemmelsene sikrer infrastruktursone.

Litlevasselva vil legges i rør under p-plassen (o_PP). Reguleringsbestemmelsene sikrer utarbeidelse av overvannsplan som vil vurdere overvannssituasjonen i området. Planen vil være i henhold til tretrinnsstrategien og bidra til en kontrollert overvannshåndtering ifb. reguleringsplanen.

Eventuelle behov for teknisk plan ifm. mulige justeringer av rørføring eller lignende må gjøres som en del av prosjekteringen av tiltaket.

8.13 Avveining av virkninger

I forbindelse med planarbeidet er det søkt belyst mulige konsekvenser av tiltaket. Det er vanskelig å se at tiltaket har nevneverdige ulemper eller uheldige følger. Dette forutsetter selvfølgelig at anleggsarbeidet ved opparbeidelsen skjer i tråd med gjeldende regelverk, og at HMS-hensyn ivaretas på en god måte også i denne fasen.

9 Innkomne innspill til oppstart

Sammendrag og kommentar til innkomne merknader til varsel om oppstart ligger vedlagt i eget dokument.