Sortland kommune

Detaljregulering for Bjørklundveien/Vesterålsgata

PLANBESKRIVELSE - Planforslag

PlanID: 1870 - 2022369

Oppdragsnr.: **52305716** Dokumentnr.: **PLAN-01** Versjon: **E05** Dato: **2025-11-28**



Norconsult

Oppdragsgiver:	Sortland kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Jan Harry Johansen
Rådgiver:	Norconsult Norge AS, Hvedings gate 1, 9405 Harstad
Oppdragsleder:	Herbjørg Arntsen
Fagansvarlig:	Herbjørg Arntsen
Andre nøkkelpersoner:	Lars André Uttakleiv, Øyvind Monsen og Børge Weines

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
E05	2025-11-28	Mindre skrivefeil rettet. Til off. ettersyn.	HERARN	BOEWEI	HERARN
E04	2025-11-25	Revidert etter innspill fra admin. Til off. ettersyn.	HERARN	BOEWEI	HERARN
E03	2025-09-12	Til admin. gjennomgang hos planmyndigheten.	HERARN	BOEWEI	HERARN
D02	2025-04-24	Til godkjenning hos oppdragsgiver.	HERARN	BOEWEI	HERARN
A01	2025-04-22	Intern fagkontroll.	HERARN	BOEWEI	HERARN

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

Innhold

1 Innledning **5**
1.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet 5
1.2 Forslagsstiller 5
1.3 Beskrivelse av tiltaket 5
1.4 Krav om konsekvensutredning, lovgrunnlaget 6
1.5 Dokumenter som er utarbeidet til planforslaget 6
2 Planstatus **7**
2.1 Nasjonale mål og retningslinjer 7
2.2 Regionale mål og retningslinjer 7
2.3 Kommunale planer 7
2.4 Reguleringsplaner 12
3 Planområdet **14**
3.1 Planområdet, beliggenhet og adkomst 14
3.2 Justert planområde etter planvarsel 15
4 Planområdet – dagens situasjon **16**
4.1 Berørte eiendommer 16
4.2 Dagens arealbruk og forholdet til omgivelsene 16
4.3 Landskap: topografi 17
4.4 Naturverdier, jordbruk og kulturminner 17
4.5 Barns interesser, friluftsliv, rekreasjon og universell utforming 19
4.6 Trafikale forhold 20
4.7 Teknisk infrastruktur 23
4.8 Grunnforhold 23
4.9 Risiko- og sårbarhet 23
5 Planprosess **24**
5.1 Planprosess og medvirkning 24
5.2 Innspill og merknader til planarbeidet 24
5.3 Møter og avklaringer med naboer – Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS 30
5.3.1 Direkte adkomst fra Vesterålsgata *31*
5.3.2 Ekstra 4. arm i rundkjøringen *31*
6 Beskrivelse av planforslaget og dets virkninger **34**
6.1 Hovedgrep 34
6.2 Arealregnskap 35
6.3 Reguleringsformål – kort beskrivelse 35
6.4 Trafikk: vei og trafikksikkerhet 36
6.4.1 Kjørevei *36*
6.4.2 Gang-/sykkelvei og kollektiv *38*
6.4.3 Trafikksikkerhet *39*
6.5 Teknisk infrastruktur 39
6.6 Grunnforhold og terrenginngrep 39

6.7 Tilgjengelighet og universell utforming 40
6.8 Barns interesser, friluftsliv og rekreasjon 40
6.9 Naturverdier og kulturminner 40
6.10 Støy og støv 41

7 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) 42
7.1 Klima og klimatilpasninger 43

8 FNs bærekraftsmål 44
8.1 Innledning 44
8.2 Vurdering av planforslaget opp mot bærekraftsmål 44
8.3 Samlet vurdering 45

9 Forholdet til overordna føringer 46
9.1 Nasjonale mål og retningslinjer 46
9.2 Regionale mål og retningslinjer 46

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet

Bakgrunn
I dag er det ingen veiforbindelse mellom Vesterveien og Bjørklundveien, noe som medfører omkjøring via Kirkåsveien og Vesterålsgata (fv. 82). Det planlegges å etablere en ny veiforbindelse med sammenkobling mellom nevnte Vesterveien og Bjørklundveien. I tillegg er det regulert nye boligfelt langs Bjørklundveien og flere utbyggingsområder er under planlegging.

Det var behov for å vurdere de trafikale konsekvensene for krysset mellom Bjørklundveien og Vesterålsgata (fv. 82) gitt en slik ny veiforbindelse og framtidig utbygging. Det var videre nødvendig å vurdere eventuelt behov for å utbedre dagens T-kryss mellom Bjørklundveien og fv.82 med en trearmet rundkjøring. Sortland kommune igangsatte derfor et planarbeid for å skaffe nødvendige avklaringer, samt hjemle eventuelle nødvendige endringer.

Formål
Ved planvarsel var hensikten med reguleringsplanen følgende:

Å avklare samlet trafikkavvikling fra Vesterålsgata via Bjørklundveien til Vesterveien. Reguleringsplanen skulle vise aktuelle trafikksikkerhetstiltak for planområdet og da spesielt tiltak for skolebarn og andre mye trafikanter. Planen skulle utrede og fastsette:

- Sammenkobling mot Lamarkbakken og Rundheia
- Eventuelle justeringer av Vesterveien/Bjørklundveien
- Omfanget av en prosjektert rundkjøring/kryssløsning i Vesterålsgata

Underveis i planarbeidet er hensikten med reguleringsplanen endret, til å kun gjelde de to siste kulepunktene. Se mer info i kapittel 3.2 om justert plangrense.

1.2 Forslagsstiller

Forslagsstiller for detaljreguleringen er Sortland kommune. Planforslaget til detaljreguleringen er utarbeidet av Norconsult Norge AS, Harstad.

1.3 Beskrivelse av tiltaket

Planområdet omfatter deler av Vesterålsgata (fv. 82) og Bjørklundveien i Sortland kommune. I tillegg er noe tilgrensende areal inkludert for justering av etablerte veier, ny rundkjøring i T-kryss mellom Bjørklundveien og Vesterålsgata (fv. 82) og to bussholdeplasser nær gangbru over Bjørklundveien.

Planen gir rammer for utbedringer av eksisterende veier. Planområdet er avsatt til følgende formål:

- Energianlegg (EA)
- Vei (V)
- Kjørevei (KV)
- Gang-/sykkelvei (GS)
- Annen veigrunn – tekniske anlegg (AVT)
- Kollektivholdeplass (KH)

Se kapittel 6 for mer info om tiltaket.

1.4 Krav om konsekvensutredning, lovgrunnlaget

Sortland kommune har i oppstartsmøtet 13.06.2022 vurdert planarbeidet og kravet om konsekvensutredning i henhold til *Forskrift om konsekvensutredninger*:

«Planområdet er godt utredet og opplyst i tidligere i saker, blant annet gjennom Byplan og tidligere reguleringer. Administrasjonen har utført en tiltaksanalyse for å avklare kjente forhold som bør utredes nærmere. Tiltaksanalysen har ikke avdekket slike forhold.

Det vurderes som lite sannsynlig at en KU vil avdekke vesentlige konsekvenser som ikke allerede er kjent, eller som ikke fanges opp i den ordinære prosessen gjennom blant annet ROS-analyse. Ut fra dette er det vurdert til at planprosessen ikke omfattes av forskriften og følgelig ikke utløser krav om planprogram om konsekvensutredninger.»

1.5 Dokumenter som er utarbeidet til planforslaget

***Tabell 1-1**.Dokumentplan for Detaljregulering for Bjørklundveien/Vesterålsgata.*

Vedlegg	Dok. nr.	Dokument tittel
Plandokumenter: beskrivelse, bestemmelser og kart		
	PLAN-01	Detaljregulering for Bjørklundveien/Vesterålsgata - Planbeskrivelse
	PLAN-02	Detaljregulering for Bjørklundveien/Vesterålsgata - Reguleringsbestemmelser
	PLAN-03	Detaljregulering for Bjørklundveien/Vesterålsgata - Plankart
Tekniske fagrapporter, temarapporter og fagnotater		
Vedlegg 1	TRA-01	Trafikale vurderinger. Reguleringsendring Bjørklundveien, nedre del
Vedlegg 2	RIG-R01	Bjørklundveien - Vesterålsgata. Geotekniske undersøkelser. Datarapport
Vedlegg 3	RIG-R02	Bjørklundveien - Vesterålsgata. Reguleringsplan. Geoteknisk vurderingsrapport
Vedlegg 4	ROS-01	Detaljregulering for Bjørklundveien/Vesterålsgata - ROS-analyse
Annet		
Vedlegg 5		Innspill til planvarsel (mottatt hos Sortland kommune)
Vedlegg 6		Innspill fra Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS, datert 25.01.2025

2 Planstatus

2.1 Nasjonale mål og retningslinjer

Statlige planretningslinjer

- 2025 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet
- 2024 Statlige plantreningslinjer for klima- og energi
- 1995 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

2.2 Regionale mål og retningslinjer

Fylkeskommunale planer

- Fylkesplan for Nordland 2013 - 2025
- Regional plan for klima og miljø - grønn omstilling i Nordland 2021 - 2030
- Regional plan for by- og regionssenterpolitikk 2017 - 2025
- Strategi for stedsutvikling 2015
- Regional transportplan Nordland 2022 - 2033
- Regional folkehelseplan Nordland 2018 - 2025*
- Handlingsplan for universell utforming 2018 - 2021

Statsforvalteren i Nordland

- Strategisk plan for jordvern i Nordland 2025 - 2028

2.3 Kommunale planer

Kommuneplanens samfunnsdel
Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt i 2022, og har følgende tittel: *Ilag om fremtidas Sortland – raus, attraktiv og bærekraftig. Kommuneplanens samfunnsdel med langsiktig arealstrategi 2022-2034.* En mindre revisjon av planen ble vedtatt i 2025.

Planområdet med Bjørklundveien/Vesterålsgata ligger innenfor det som er definert som et vekstområde i Sortland kommune, og i tilknytning til et nett av gang-/sykkelveier (*figur 2-1*). Et av målene i planen er at Sortland har en intensjon om at størstedelen av befolkninga kan organisere dagliglivene utenom arbeidstiden i sitt nærområde når det gjelder skole, barnehage, fritids- og rekreasjonsområder og kollektivtilbud.

Noen relevante utdrag fra kommuneplanens samfunnsdel:

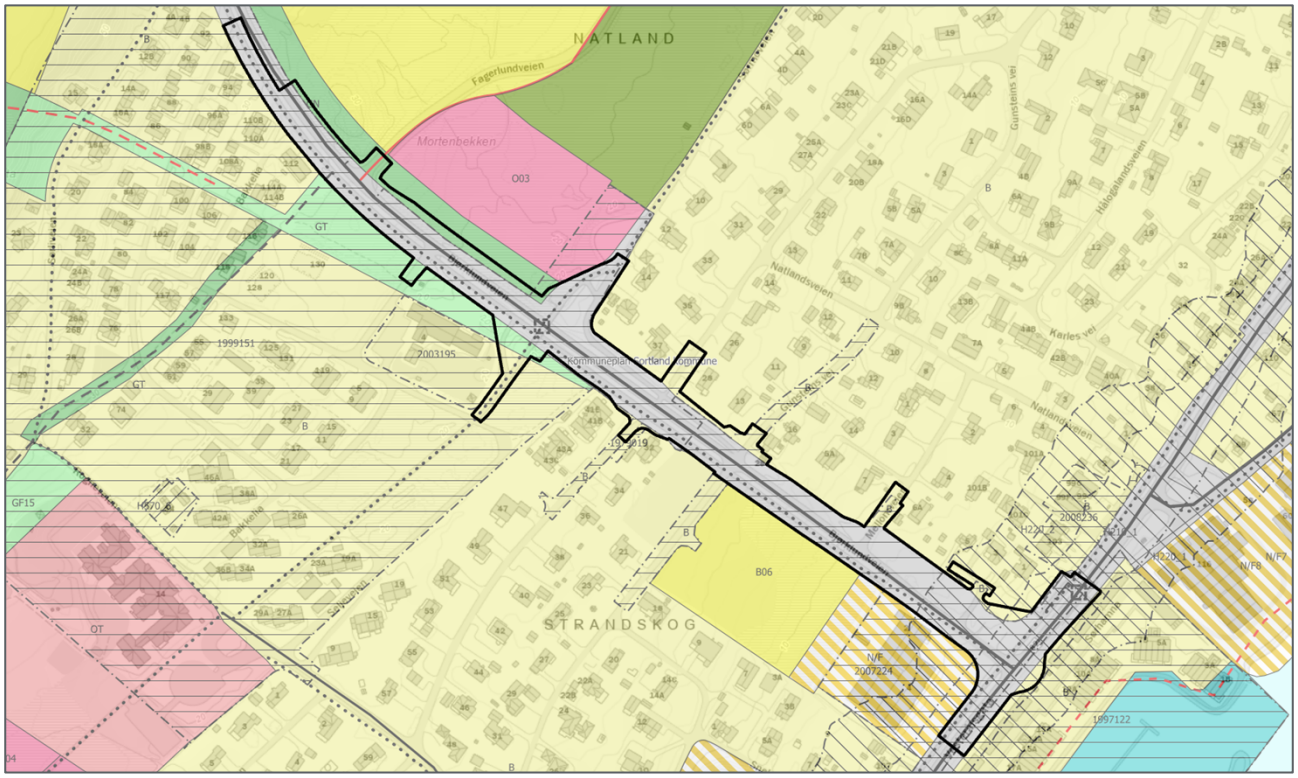
- Sortland tettsted og Strand prioriteres for utvikling av boligområder. Sigerfjord har flere stedegne kvaliteter som skal søkes utviklet videre. Det gjelder styrking av mangfold i boligtilbudet, **tilrettelegging av kollektivtransport og gang-/sykkelveier**.
- Transport og mobilitet skal baseres på miljøvennlige løsninger som reduserer bilbruk og gir gode alternativer for kollektivtransport, sykling og gange. Gange, sykkel og kollektivtransport skal bli innbyggernes førstevalg og det er et mål å øke andelen i kommunen som benytter sykkel, gange og kollektivt til og fra jobb fra 40 prosent (2019) til 60 prosent innen 2030.
- Nordlands mest trafikkerte fylkesvei gjennom Sortland (fylkesvei 82) må utbedres. Fylkesvei 82 gjennom Sortland er en flaskehals for samferdsel både for interntrafikk og gjennomgangstrafikk, og det er behov for et samarbeid med relevante aktører for å oppgradere fylkesvei 82.



***Figur 2-1**. Planområdet med Bjørklundveien/Vesterålsgata ligger innenfor det som er definert som et vekstområde i Sortland kommune, og i tilknytning til et nett av gang-/sykkelveier (Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034).*

Kommuneplanens arealdel

Planområdet ligger i sin helhet innenfor kommunedelplan: *Byplan Sortland – Blåbyen 2015 – 2027*. Vedtatt 03.09.2015. Innenfor planområdet er arealet i hovedsak avsatt til samferdselsformål som vei og gang-/sykkelvei avsatt til følgende formål (*figur 2-2*). I vest faller mindre deler av turdrag og framtidig grønnstruktur innenfor planområdet. Sideveiene til Bjørklundveien ligger til dels innenfor arealer avsatt til boligbebyggelse.



***Figur 2-2**. Planområdet (svart linje) ligger i sin helhet innenfor kommunedelplan: Byplan Sortland – Blåbyen 2015 – 2027 (Geonorge - WMS - Kommuneplaner).*

Følgende bestemmelser i kommunedelplanen er framhevet som aktuelle av Sortland kommune:

<u>Krav til nye reguleringsplaner</u>

- 1.3.10 *Teknisk infrastruktur*
  - d) De til enhver tid gjeldende kommunale normer skal legges til grunn for dimensjonering av vei, vann og avløp. Inntil kommunale normer er vedtatt gjelder Vegnormal 017.

- 1.3.11 *Trafikkforhold*
  - a) Planer skal legge til rette for effektiv og sikker trafikkavvikling for alle typer trafikanter.
  - b) I nye planer skal det bla sikres trygge gangveger/snarveger mellom boliger og bussholdeplasser langs riks- og fylkesveinettet.
  - c) Dersom utbyggingen vil ha trafikale konsekvenser for riks- og fylkesvegnettet, kreves egen trafikkanalyse om synliggjør de trafikale forholdene, herunder tiltak som skal ivareta gode trafikale løsninger som følge av utbyggingen.

<u>Veg, vann og avløp</u>

- 3.2.1 *Generelt*
  Kommunens normer for vei, vann og avløp skal benyttes. Før disse er utarbeidet skal SVV normer benyttes.

- 3.2.3 *Nye kjøreveger og g/s-veger*
    a) Før nye kjøreveger etableres skal det utarbeides detaljplan. Vegene skal utformes i henhold til fastsatt struktur.

    b) Før nye gang- og sykkelveger kan det kreves utarbeidet reguleringsplan.

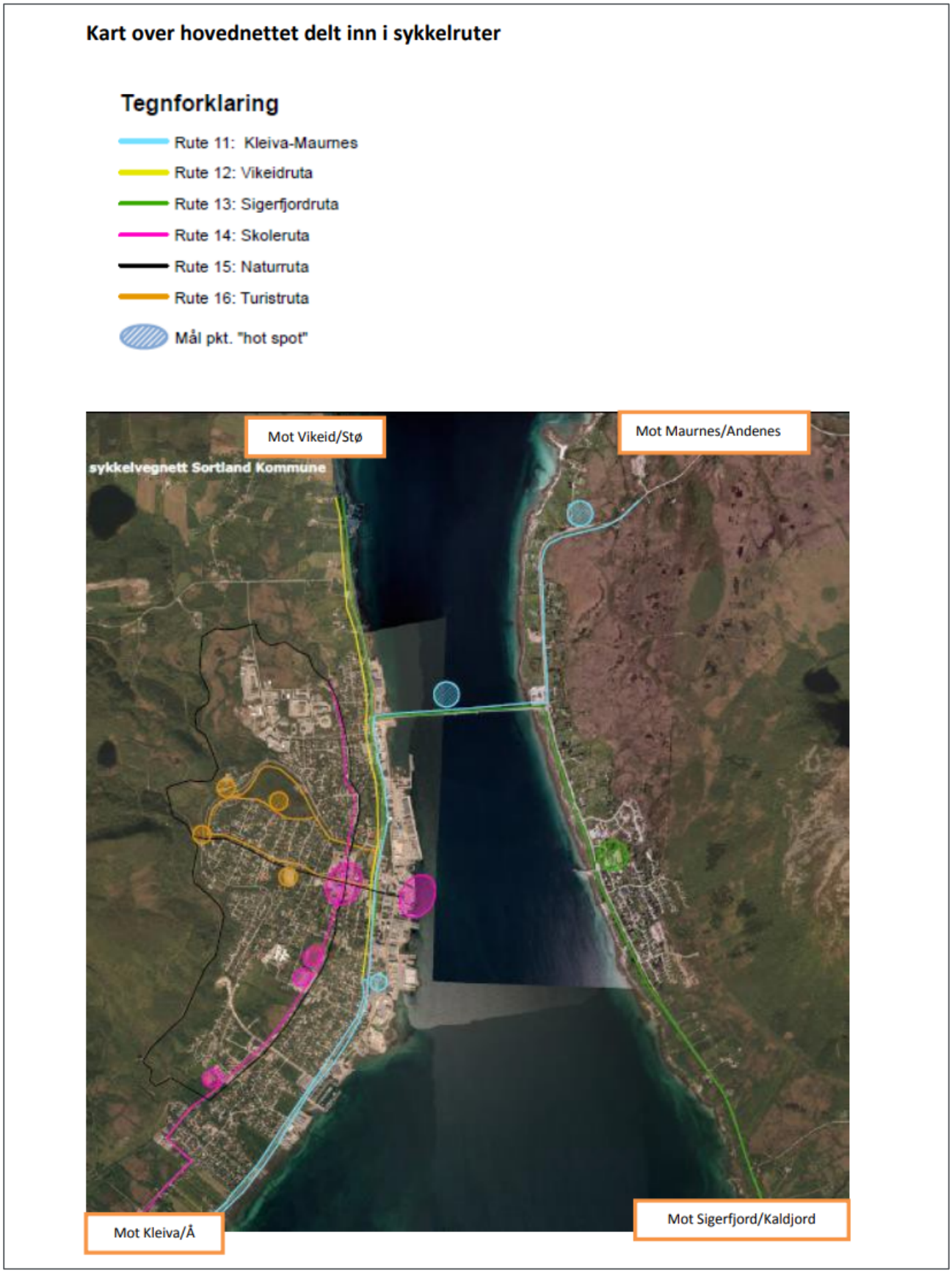
Trafikksikkerhetsplan
Trafikksikkerhetsplan for Sortland kommune 2022-2025, vedtatt 13.10.2023, danner grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Planen er nr. 5 i rekken, og har fokus på både fysiske og forebyggende tiltak. Målet med planen er å få ned antall skadde og drepte i trafikken, og planen oppgir de mest relevante innsatsområdene for trafikksikkerhetsarbeidet.

Et av innsatsområdene er «trafikantgrupper» - et av de kommunale tiltakene er at kommunen skal ha rutiner for å påse at trafikksikkerheten blir vurdert og vektlagt ved behandling av reguleringsplaner.

Handlingsplan for sammenhengende sykkelvegnett i Sortland
Sortland kommune har en handlingsplan for sammenhengende sykkelveinett i Sortland, datert 14.06.2018. Handlingsplanen bygger på Byplan fra 2015 og Sortland kommunes trafikksikkerhetsplan (2010-2014). Hovedveinettet for sykkel i handlingsplanen er inndelt i strekninger som igjen er inndelt i hovedruter. Hovedrutene er direkte ruter mellom viktige målepunker og følger i hovedsak hovedveinettet for biltrafikken.

To av hovedrutene, Skoleruta og Kleiva – Maurnes, krysser over Bjørklundveien og planområdet (*figur 2-3 og figur 2-4*).

- Skoleruta er en viktig forbindelse øst-vest gjennom bebyggelsen i Sortland by. Denne ruta går fra Steiroveien, via Lamarka skole, til Blåbyhallen, Skolekvartalet og til Selnes kirkegård. Total lengde på ruta er 4 km. Ruta brukes i stor grad av barn og unge.
- Kleiva - Maurnes følger Vesterålsgata fra Kleiva mot Sortland sentrum, videre fv. 82 mot Maurnes via Sortlandsbura. Total lengde på ruta er 8,4 km. Ruta brukes i hovedsak til transport-, trenings- og ekspress syklister, samt noe til familier, barn og unge. Store deler av ruta inneholder gang-/sykkelvei, men det finnes noen strekninger langs ruta som kun består av kjørevei.



Figur 2-3. *Utklipp fra Handlingsplan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk på Sortland.*



***Figur 2-4**. Utklipp fra Handlingsplanen for sammenhengende sykkelvegnett, hvor Bjørklundveien er markert.*

2.4 Reguleringsplaner

Deler av 8 gjeldende planer ligger innenfor planområdet og blir berørt av detaljreguleringen (*figur 2-5 og figur 2-6*):

Navn	PlanID	Ikrafttredelsesdato
• Detaljregulering for Fagerlundveien	1870-2015324	03.09.2015
• Bjørklundveien, Nedre del	1870-2007224	21.06.2007
• Lamarka Nord	1870-1999149	11.11.1999
• Lamarka Sør	1870-1999151	11.11.1999
• Sørhavna, bebyggelsesplan	1870-1997122	06.11.1997
• Endret reguleringsplan for del av Lamarkområdet	1870-1967009	25.05.1967
• Friareal Strandskogmark	1870-1964021	03.07.1964
• Sortland Bygningsdistrikt	1870-1963007	29.11.1963

Deler av gjeldende/eldre reguleringsplaner innenfor planområdet, oppheves samtidig med vedtak av reguleringsplanen (plan ID: 1870-2022369).

Detaljregulering for Bjørklundveien/Vesterålsgata er i hovedsak i tråd med gjeldende reguleringsplaner som ligger innenfor planområdet per i dag.



***Figur 2-5**. Planområdet (svart linje) er så å si i sin helhet allerede regulert. Deler av 8 ulike reguleringsplaner faller innenfor planområdet (Geonorge - WMS - Reguleringsplaner).*



***Figur 2-6**. Planområdet (svart linje) og gjeldende regulering i eksisterende kryss mellom Bjørklundveien og Vesterålsgata (Geonorge - WMS - Reguleringsplaner).*

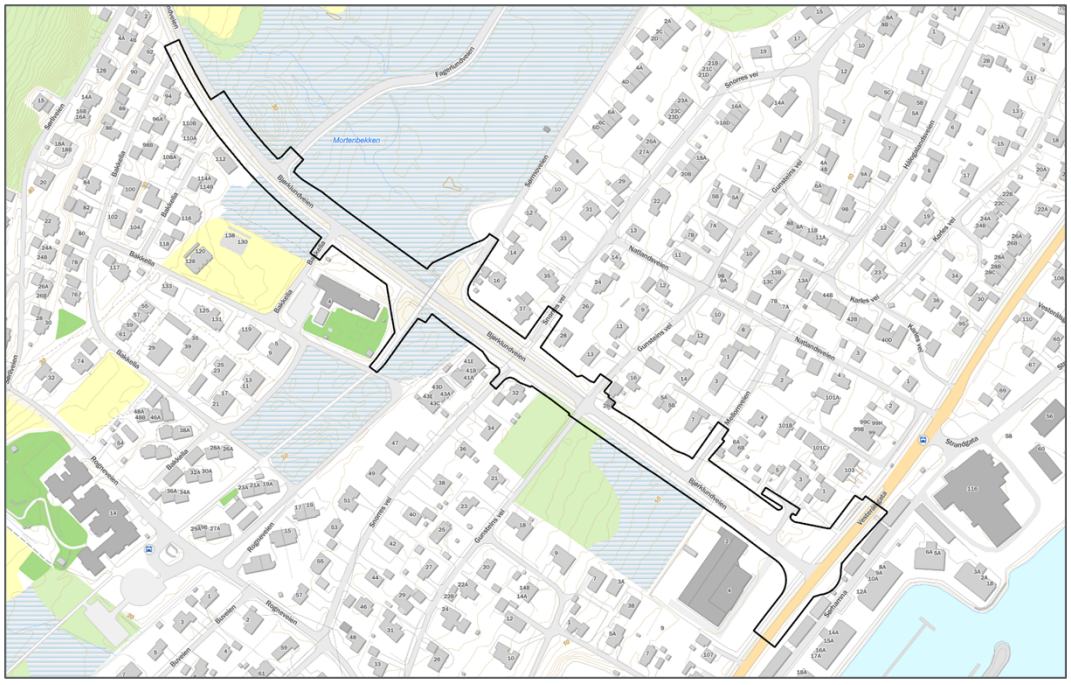
3 Planområdet

3.1 Planområdet, beliggenhet og adkomst

Planområdet utgjør deler av Bjørklundveien og deler av Vesterålsgata. Planområdet ligger nært Sortland sentrum, ca. 2,5 km sør for Sortlandsbrua (*figur 3-1*) på vestsiden av Sortlandssundet. Arealet utgjør ca. 29 dekar (*figur 3-2*). Adkomst er via Vesterålsgata både fra sør og nord. Mellomveien, Gunsteins vei, Snorres vei, Bakkelia og Fagerlundveien har adkomst direkte til/fra Bjørklundveien.



***Figur 3-1**. Planområdet ligger ca. 2,5 km sør for Sortlandsbrua på vestsiden av Sortlandssundet (Geodataonline – Geocache Basis).*

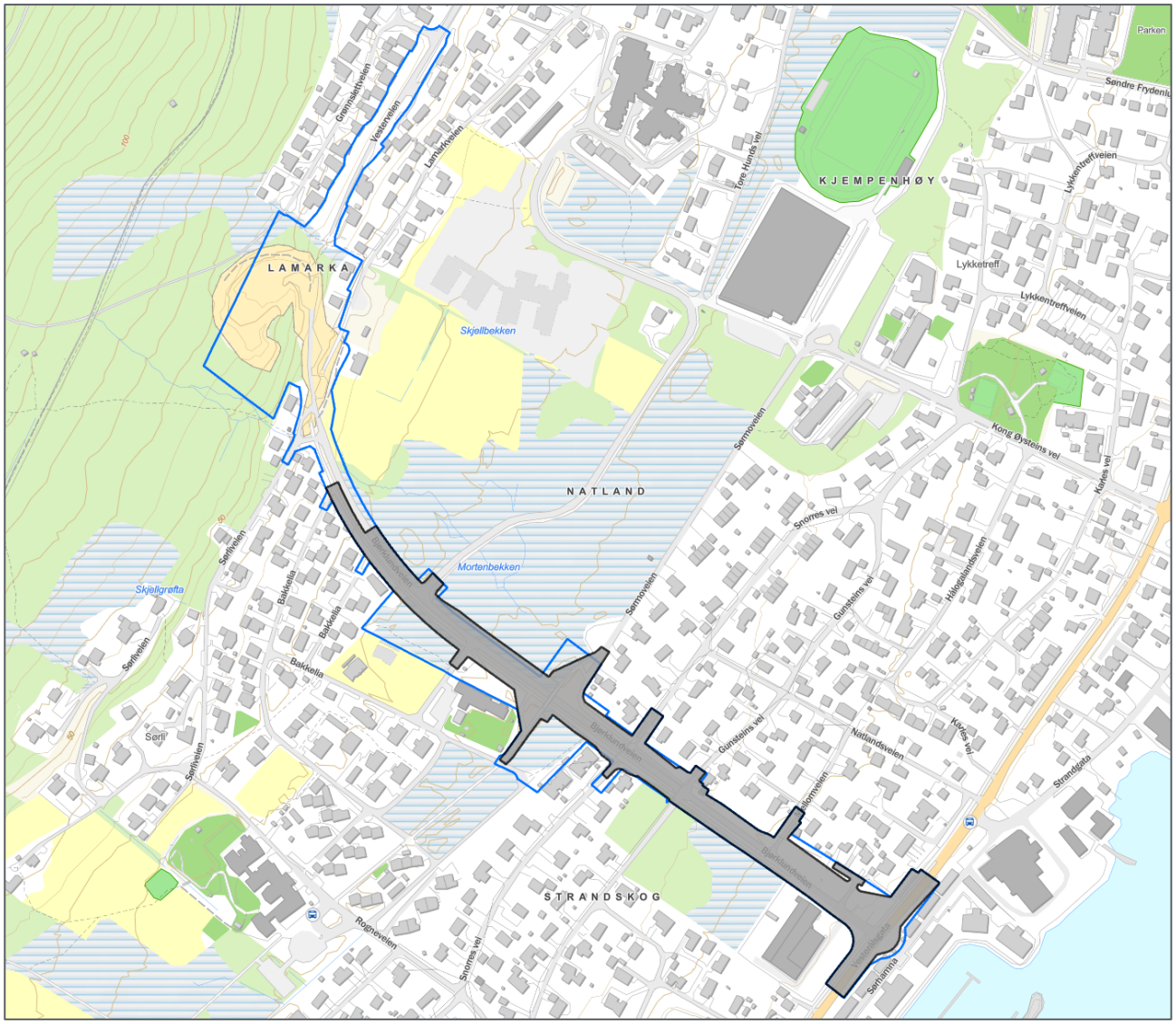


***Figur 3-2**. Planområdet (svart linje) utgjør deler av Bjørklundveien og deler av Vesterålsgata (Geodataonline – Geocache Basis).*

3.2 Justert planområde etter planvarsel

Planområdet er gjennom planprosessen redusert med 39 dekar, fra planvarsel (ca. 68 dekar) til endelig planområde (ca. 29 dekar). Plangrensen er justert iht. ønsker fra Sortland kommune (*figur 3-3*):

- Varslet planområde er redusert i øst. Her er grenser endelig planområde til *Endring i reguleringsplan for detaljregulering Bjørklundveien/Vesterveien*, vedtatt 31.08.2023. Her pågår det detaljprosjektering og det foreligger planer om utbygging.
- Langs Bjørklundveien er kun arealbehovet til Bjørklundveien og sideveier tatt med i planområdet.
- Endelig planområde går ut over varslet plangrense enkelte steder. Dette berører eiendommene 15/315, 15/1099, 15/1475 og 1166. Det er snakk om ca. 30-50 m^2 for boligeiendommene, og ca. 500 m^2 «grøfteareal» for 15/315. Sortland kommune vært i kontakt direkte med berørte grunneiere og informert om dette, det foreligger ingen tilbakemeldinger/innspill fra grunneierne.



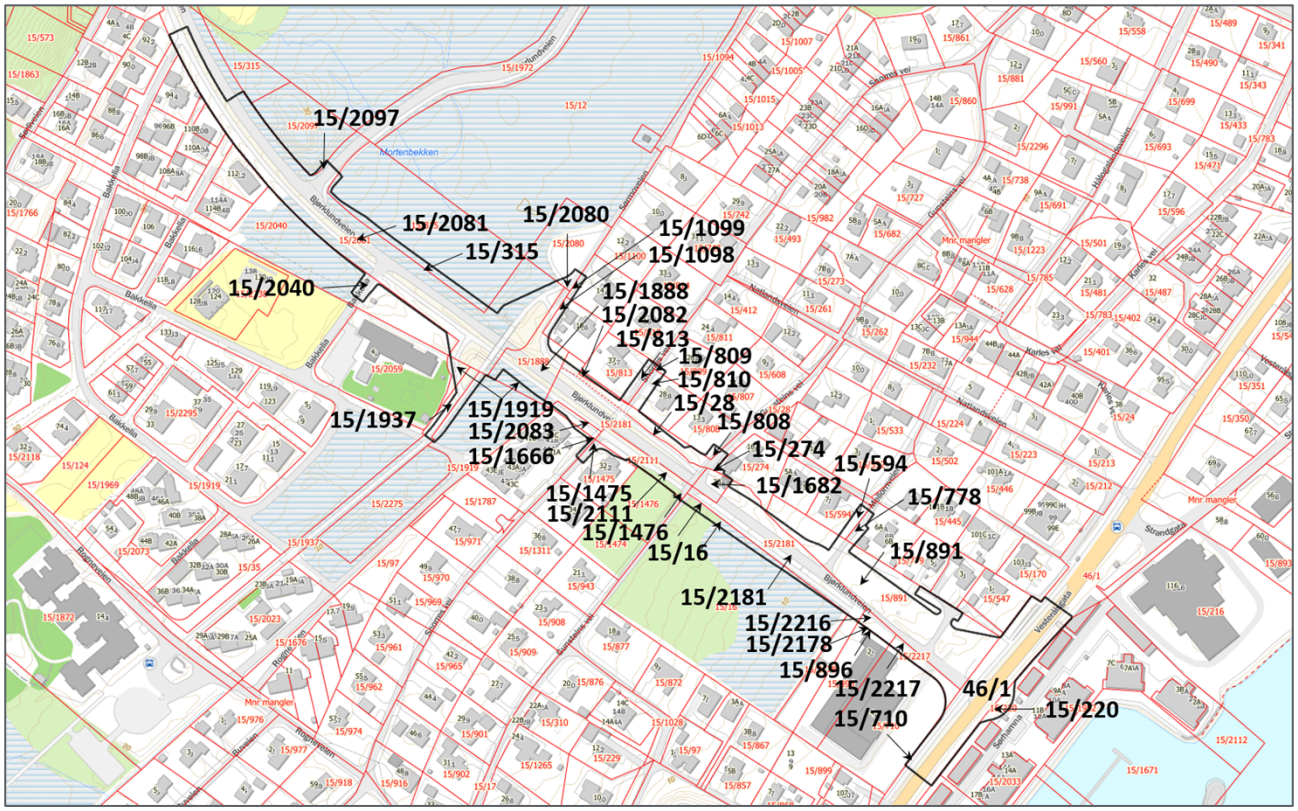
***Figur 3-3**. Varslet plangrense (blå linje) og endelig planområde (grått areal) (Geodataonline – Geocache Basis).*

4 Planområdet – dagens situasjon

4.1 Berørte eiendommer

Planområdet omfatter hele eller deler av følgende eiendommer (*figur 4-1*):

Gnr.	Bnr.
15	16, 28, 220, 274, 315, 594, 710, 778, 808, 809, 810, 813, 891, 896, 1098, 1099, 1475, 1476, 1666, 1682, 1888, 1919, 1937, 2040, 2080, 2081, 2082, 2083, 2097, 2111, 2178, 2181, 2216, 2217, 2226
46	1



***Figur 4-1**. Planområdet (svart) linje og eiendommene som helt eller delvis faller innenfor planområdet per 11.04.2025.*

4.2 Dagens arealbruk og forholdet til omgivelsene

Bjøklundveien ligger omkranset av eksisterende boligbebyggelse (*figur 4-2*) og et arael avsatt til ny boligbebyggelse i Strandskogmarka. Unntaket er i nordøst hvor Fagerlundveien er anlagt over myr. I sørvest, mellom Bjørklundveien og Vesterålsgata er Sortland Auto (bilforhandler) etablert. Øst for Vesterålsgata, på sjøsiden, er Sørhavna etablert med leilighetsbygg, garasjer og småbåthavn.

Planområdet er i stor grad utnyttet til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur i dag. Arealene er i hovedsak disponert til veiformål, gang-/sykkelveier, vannledninger og strømkabler. Se nærmere beskrivelse av trafikale forhold i kapittel 4.6.

Fra planområdet er det kort vei til boliger, barnehager, skoler og idrettsanlegg. Det er ca. 1 km inn til indre sentrum av Sortland by, og 400-800 meter ut til Sortlandsmarka med lysløype, akebakke og friluftsområder.



***Figur 4-2**. Oversikt over Bjørklundveien, Vesterålsgata, T-krysset mellom dem og omgivelsene (Nordlandsatlas).*

4.3 Landskap: topografi

Planområdet ligger i den sørlige delen av Sortland by, øst på Langøya. Arealet er østvendt, og ligger i et flatt kystlandskap. Sortland by er omkranset av et småkupert landskap. Vest og bak for byen strekker åsrygger og heier seg innover øya. De høyeste toppene Bøblåheia, Steiroblåhei og Ånstadblåheia er på 500-600 moh. I øst har byen utsikt over Sortlandsundet og mot fjellene på Hinnøya.

Bjørklundveien skrår fra nordvest ned mot Vesterålsgata i sørøst. Vesterålsgata ligger i nord-sør retning.

4.4 Naturverdier, jordbruk og kulturminner

Naturmangfold, økosystemer og miljømål
Planområdet berører ikke inngrepsfire naturområder (INON) og verneplan for vassdrag, samt kommer ikke i konflikt med registrerte naturverdier. Følgende finnes ikke innenfor eller inntil plangrensa (Artsdatabanken og Naturbase):

- Verneområder
- Foreslåtte verneområder
- Utvalgte og prioriterte naturtyper
- Ansvarsarter, prioriterte arter, trua og freda arter

Hovedøkosystemet for tilnærmet hele planområdet er bebyggelse/samferdsel (Miljødirektoratet: Naturbase). Ved gangbrua over Bjørklundveien er hovedøkosystemet registret som skog (Miljødirektoratet: Naturbase), og skogen er registrert som lauvskog (NIBIO: Kilden). Arealene med skog som inngår i planområdet framstår som grøftevegetasjon og kratt (*figur 4-3* og *figur 4-4*).

Planområdet er i stor grad allerede utbygd og benyttet vil veiformål. Det er registrert myrarealer på kartet innenfor planområdet, rundt gangbrua over Bjørklundveien og videre vestover lang Bjørklundveien. Med andre ord de samme arealene som framstår med grøftevegetasjon og kratt (*figur 4-3* og *figur 4-4*).



***Figur 4-3**. Planområdet på sørsiden av Bjørklundveien, ved gangbrua. Hovedøkosystemet er registret som skog (Google Street View, juli 2022).*



***Figur 4-4**. Planområdet i vest. Hovedøkosystemet er registret som skog (Google Street View, juli 2022).*

Vannmiljø
Vannregion Nordland er delt inn i 10 vannområder, og planområdet ligger i vassdragsområde: Langøya. REGINE enhet er 185.31, med et areal på 20,46 km^2. Forventet tilsig er 39,41 millioner m^3 /år, og avrenningen er 61,04 liter/sekund km^2 (NVE Atlas). Det er ingen vannforekomster innenfor eller tilgrensende planområdet.

Jordbruksareal
Det er ikke jordbruksareal innenfor planområdet (NIBIO: Kilden). Det er registrert dyrkbar jord med noe verdi langs Bjørklundveien vest i planområdet – dette sammenfaller med myrarealene på kartet, rundt gangbrua over Bjørklundveien og videre vestover lang Bjørklundveien. Med andre ord de samme arealene som framstår med grøftevegetasjon og kratt (*figur 4-3* og *figur 4-4*). Den dyrkbare jorda er registrert som ikke tidligere dyrka.

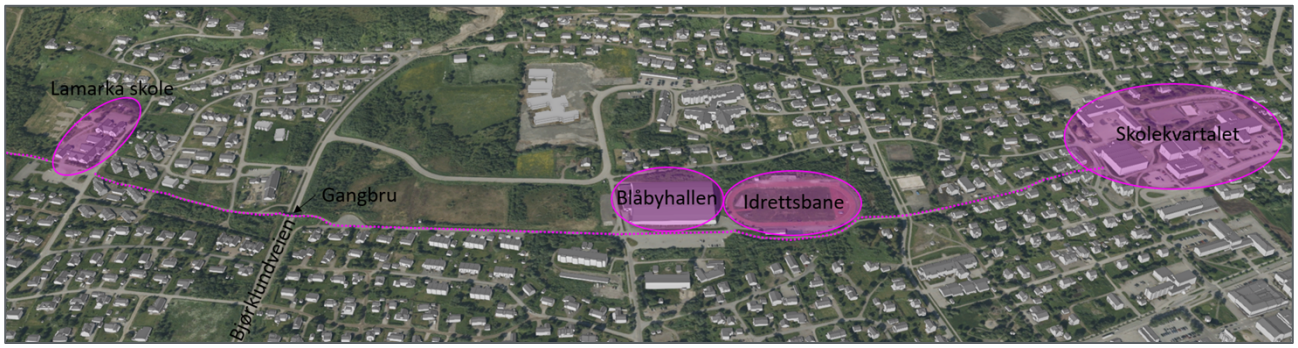
Kulturminner og kulturmiljø
Det er ikke registret kulturminner innenfor eller tilgrensende planområdet (Riksantikvaren: Kulturminnesøk).

4.5 Barns interesser, friluftsliv, rekreasjon og universell utforming

Planområdet er i hovedsak disponert til veiformål, vannledninger og strømkabler. Det er ikke registret spor etter lek eller barnetråkk i planområdet. Barns interesser er knyttet til trafikksikkerhet. Dette framgår også som en del av formålet med planarbeidet:

Reguleringsplanen skal vise aktuelle trafikksikkerhetstiltak for planområdet og da spesielt tiltak for skolebarn og andre myke trafikanter.

Skoleruta
Skoleruta (*figur 4-5*) er en viktig forbindelse øst-vest gjennom bebyggelsen i Sortland by. Denne ruta går fra Steiroveien, via Lamarka skole, til Blåbyhallen, Skolekvartalet og til Selnes kirkegård. Skoleruta krysser tvers over planområdet og Bjørklundveien med etablert gangbru (*figur 4-6*). Langs Skoleruta ferdes mange barn og unge for å komme til barnehage, skole og idrettspark nær planområdet.



***Figur 4-5**. Den midtre delen av Skoleruta – mellom Lamarka skole og Skolekvartalet i sentrum. Skoleruta krysser Bjørklundveien (Nordlandsatlas, 3D-modell).*



***Figur 4-6**. Skoleruta krysser over Bjørklundveien via eksisterende gangbru (Norconsult, oktober 2023).*

Universell utforming
De etablerte gang-/sykkelveiene i planområdet er i all hovedsak universelt utformet, i denne sammenheng vil det si innenfor føringene i Håndbok N100 (Statens vegvesens veinormal). Vest for Fagerlundveien har eksisterende gang-/sykkelveien langs Bjørklundveien noe sterkere stigning enn føringene i N100.

Det er tilrettelagt for å krysse Bjørklundveien over gangbrua med rullestol og barnevogn, selv om det er noe bratt stigning på rampene som leder opp på brua og disse derfor ikke er universelt utformet.

Under Vesterålsgata er det en kulvert (*figur 4-10*). Denne er ikke iht. anbefalinger for universell utforming. Det tilrettelegges i ny reguleringsplan, for dette skal kunne forbedres.

Se kapittel 4.6 for nærmere beskrivelse av trafikale forhold i planområdet.

Planområdet benyttes ikke til friluftsliv og rekreasjon, ut over ev. turgåing langs etablert gang-/sykkelveier.

4.6 Trafikale forhold

Kjørevei
Planområdet utgjør deler av Bjørklundveien og deler av Vesterålsgata – begge er kjøreveier. Adkomst er via Vesterålsgata både fra sør- og nordgående retning. Mellomveien, Gunsteins vei, Snorres vei, Bakkelia og Fagerlundveien har adkomst direkte til/fra Bjørklundveien. Krysset mellom Bjørklundveien og Vesterålsgata er i dag et T-kryss (*figur 4-7*). Bjørklundveien har gatelys og er godt belyst.



***Figur 4-7**. Krysset mellom Bjørklundveien og Vesterålsgata er et T-kryss (Nordlandsatlas – Flyfoto fra 2023).*

Største timetrafikk er registret i rushtidene på morgenen kl. 7.15 – kl. 9.15 og om ettermiddagen kl. 15.15 – kl. 16.15. Det er foretatt trafikktellinger i krysset og årlig døgntrafikk (ÅDT) per i dag er beregnet til følgende:

- Vesterålsgata nord for krysset: 6860 kjøretøy per 10 timer gir en beregnet ÅDT på 9700 kjøretøy/døgn.
- Vesterålsgata sør for kysset: 5490 kjøretøy per 10 timer gir en beregnet ÅDT på 8800 kjøretøy/døgn.
- Bjørklundveien: 1000 kjøretøy per 10 timer gir en beregnet ÅDT på 1600 kjøretøy/døgn.

Nærmere beskrivelse av trafikkstrømmer og trafikkavvikling i T-krysset finnes i egen rapport med trafikale vurderinger (vedlegg 1).

Gang-/sykkelvei

Det er tilrettelagt for myke trafikanter med opparbeidet og asfaltert gang-/sykkelvei langs deler av sørsiden av Bjørklundveien (*figur 4-8* og *figur 4-9)*. Den siste biten av gang-/sykkelveien, langs Sortland Bilsenter og Sortland Auto, er ikke opparbeidet per i dag.

På nordsiden av Bjørklundveien er det i gjeldende reguleringsplan satt av areal til gang-/sykkelvei mellom Vesterålsgata og Sørmoveien. Denne gang-/sykkelveien er ikke opparbeidet. Det er imidlertid etablerert en enkel grusvei mellom Gunsteins vei og Sørmoveien hvor en gangbru krysser over Bjørklundveien (*figur 4-9*).

Langs Vesterålsgata er det etablert gang-/sykkelvei langs vestsiden, samt kulvert under veien til sjøsiden og Sørhavna (*figur 4-10*).



***Figur 4-8**. Gang-/sykkelvei på sørsiden av Bjørklundveien (Nordlandsatlas - Flyfoto 2023).*



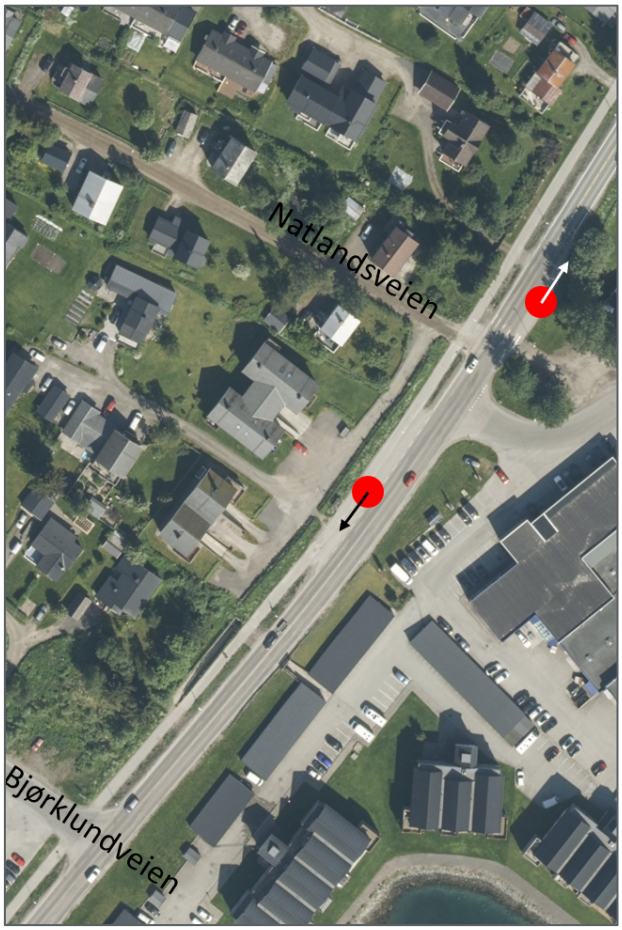
***Figur 4-9.** Gang-/sykkelvei på sørsiden av Bjørklundveien og gangbru over Bjørklundveien. Utsikt oppover Bjørklundveien (Norconsult, november 2023).*



***Figur 4-10**. Nedgang til kulvert på vestsiden av Vesterålsgata og kulvert under Vesterålsgata (Norconsult, november 2023).*

Kollektiv
Det er ikke etablert bussholdeplasser langs Bjørklundveien.

Langs Vesterålsgata er det etablert bussholdeplass for busser i sørgående retning sør for krysset til Natlandsveien, og bussholdeplass for trafikk i nordgående retning nord for krysset.



***Figur 4-11**. Bussholdeplasser langs Vesterålsgata, nord for T-krysset (Nordlandsatlas - Flyfoto 2023).*

Trafikksikkerhet
Trafikksituasjonen i planområdet er relativt oversiktlig.

Trafikkulykkene som er registrert i planområdet er knyttet til T-krysset i Bjørklundveien/Vesterålsgata (Statens vegvesen: Vegkart). Totalt er det registrert 5 ulykker i perioden 1995 – 2012, hvorav 4 skjedde på vinterføre. I de 4 ulykkene var det kun personbiler involvert, samt en varebil. Den 5. ulykken var mellom personbil og sykkel ved kryssende kjøreretning. Kun en av ulykkene var i løpet av de siste 10 årene, de øvrige var hhv. to i 1995, en i 2005 og 1 en 2009.

Det er tilrettelagt for mye trafikanter langs sørsiden av Bjørklundveien og vestsiden Vesterålsgata. Nederst i Bjørklundveien langs Sortland Auto er trafikkarealene utflytende og det er ikke noe skille mellom myke trafikanter og biltrafikk. Dermed er trafikksikkerheten her dårlig.

Ut over dette er det en utfordring at myke trafikanter velger «korteste» vei med kryssing over Bjørklundveien utenom gangbrua.

4.7 Teknisk infrastruktur

Vann, avløp og overvann
Det ligger vann-, avløps- og overvannsledninger innenfor planområdet og langs veiene.

Energiforsyning
Det ligger strøm- og fiberkabler innenfor planområdet. Disse leder i hovedsak til omkringliggende bebyggelse. Innenfor planområdet er det kun gatelyktene som krever strømforsyning.

Det er Vestall AS som eier strømnettet i området. Det er etablert 1 trafo/nettstasjon langs Bjørklundveien, innenfor planområdet.

4.8 Grunnforhold

Berggrunnen i planområdet består av migmatittisk gneis, med avrevne lag av kvartsitt, kalksilikater og grafitt (NGU: Berggrunn). Berggrunnen inngår i Lofoten -Vesterålskomplekset. Løsmassene i området består av en marin strandavsetning, med sammenhengende dekke (NGU: Løsmasser).

Deler av planområdet faller inn under aktsomhetsområde for kvikkleire (NVE Atlas).

Det er gjennomført geoteknisk grunnundersøkelse (vedlegg 2) og geotekniske vurderinger (vedlegg 3). Oppsummering av vurderingene i rapportene, basert på grunnundersøkelsene:

- Grunnundersøkelsene viser svært faste masser over berg med stedvis torv som topplag.
- Det er ikke påtruffet sprøbruddsmateriale eller kvikkleire i grunnundersøkelsen.
- Sikkerhet mot områdeskred og områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende. Kravet til sikkerhet i henhold til TEK17 er oppfylt.

Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor planområdet (Miljødirektoratet: Miljøstatus).

I det nasjonale aktsomhets-kartet for radon har planområdet moderat til lav aktsomhetsgrad (NGU: Radon).

4.9 Risiko- og sårbarhet

Planområdet ligger ikke innenfor aktsomhetsområder for snø-, stein-, jord- og flomskred (NVE Atlas). Videre omfatter det ikke av flom aktsomhetsområder (NVE Atlas).

Planområdet ligger under marin grense. Det er redegjort for grunnforholdene kapittel 4.8

Se ytterligere vurderinger i ROS-analyse (vedlegg 4) og oppsummering i kapittel 7.

5 Planprosess

5.1 Planprosess og medvirkning

Planprosessen har fulgt de krav til rutiner og saksbehandlingsprosedyrer som plan- og bygningsloven krever, iht. kapittel 12. Møter med Sortland kommune både som planmyndighet og tiltakshaver, og med plankonsulent til stede er gjennomført.

Planarbeidet er samordnet med tilgrensende og overlappende reguleringsplaner, samt igangsatte planprosesser.

Deltakere i planarbeidet

- Sortland kommune: tiltakshaver og planmyndighet
- Norconsult Norge AS: plankonsulent
- Nordland fylkeskommune: eier av Vesterålsgata (fv. 82)

I tillegg har det vært avholdt møte og vært kontakt med enkelte av naboene til planområdet (se kapittel 5.3). Sortland kommune startet planprosessen og varslet oppstart av planarbeidet, før plankonsulent ble engasjert.

Oversikt over framdrift og møter i planarbeidet

- 13.06.2022: Planmøte 1/oppstartsmøte
- 07.07.2022: Planvarsel annonsert i avis
- 01.07.2022: Planvarsel kunngjort på Sortland kommunes nettside
- 01.07.2022: Planvarsel sendt ut, merknadsfrist 02.09.2022

Norconsult ble engasjert til å bistå Sortland kommune

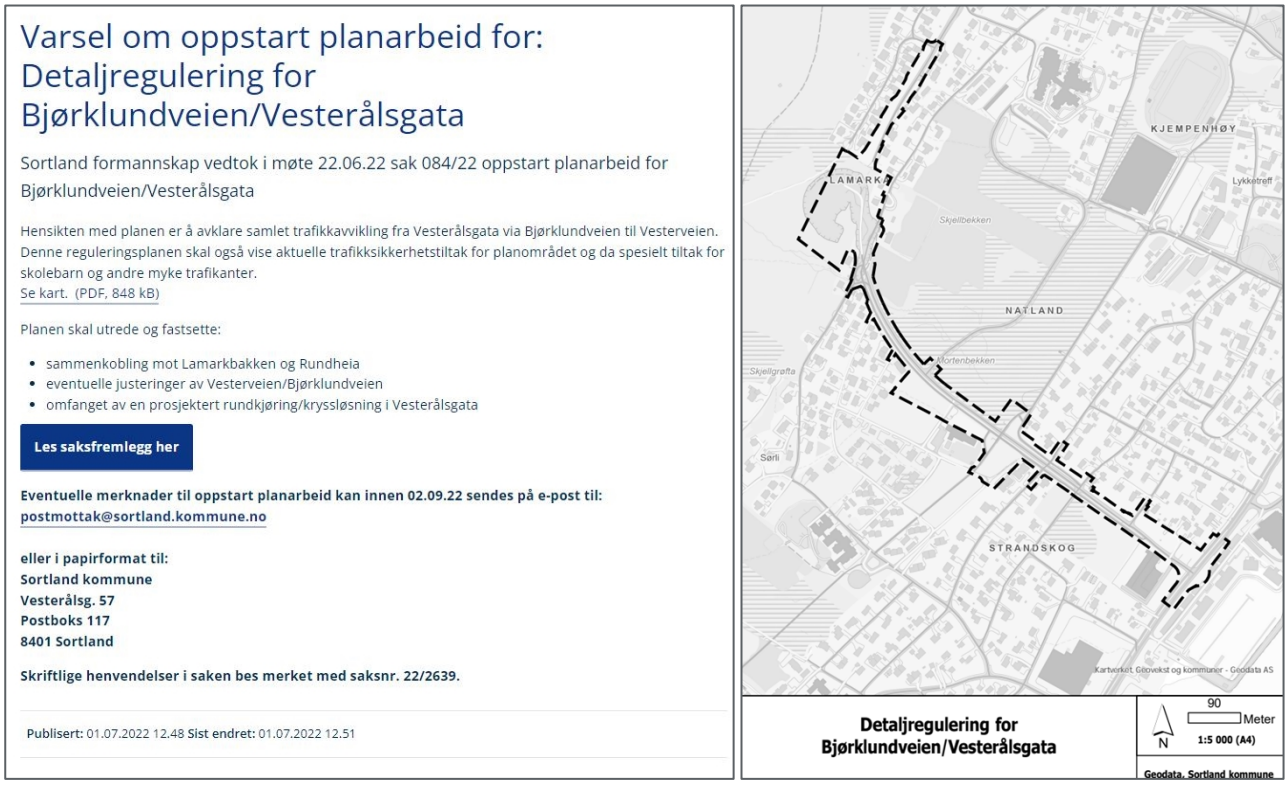
- 14.09.2023: Planmøte 2/etter planvarsel (oppstart med Norconsult og gjennomgang av merknader)
- 05.03.2024: Statusmøte med Sortland kommune (tiltakshaver) og Norconsult
- 01.07.2024: Møte om rundkjøring med Nordland fylkeskommune, Sortland kommune og Norconsult
- 16.08.2024: Statusmøte med Sortland kommune (tiltakshaver) og Norconsult
- 16.12.2024: Gjennomgang av foreløpig plankart med Sortland kommune(tiltakshaver) og Norconsult
- 04.09.2025: Gjennomgang av planforslaget med Sortland kommune (tiltakshaver) og Norconsult
- 12.09.2025: Innsending av utkast til planforslag
- 07.11.2025: Tilbakemelding på planforslaget fra kommunen (admin.) per brev.
- 24.11.2025: Kommentarer fra Norconsult og ny tilbakemelding på planen fra kommunen (admin.).
- **25.11.2025: Innsendelse av planforslag for offentlig ettersyn.**

Administrasjonen framsender deretter planforslaget til Formannskapet for politisk behandling. 1. gangs behandling av Formannskapet innebærer vedtak om offentlig ettersyn/høring av planforslaget. Etter planforslaget er lagt ut til offentlig ettersyn overtar kommunen sluttføring av planen.

5.2 Innspill og merknader til planarbeidet

Kunngjøring og oppstart av planarbeidet

01.07.2022	Planvarsel kunngjort på Sorlandkommunes nettsider
01.07.2022	Planvarsel sendt ut til berørte grunneiere, naboer og myndigheter (digitalt fra kommunen)
07.07.2022	Planvarsel annonsert i aviser
02.09.2022	Merknadsfrist



Varsel om oppstart planarbeid for: Detaljregulering for Bjørklundveien/Vesterålsgata

Sortland formannskap vedtok i møte 22.06.22 sak 084/22 oppstart planarbeid for Bjørklundveien/Vesterålsgata

Hensikten med planen er å avklare samlet trafikkavvikling fra Vesterålsgata via Bjørklundveien til Vesterveien. Denne reguleringsplanen skal også vise aktuelle trafikksikkerhetstiltak for planområdet og da spesielt tiltak for skolebarn og andre myke trafikanter.
Se kart. (PDF, 848 kB)

Planen skal utrede og fastsette:

- sammenkobling mot Lamarkbakken og Rundheia
- eventuelle justeringer av Vesterveien/Bjørklundveien
- omfanget av en prosjektert rundkjøring/kryssløsning i Vesterålsgata

Les saksfremlegg her

Eventuelle merknader til oppstart planarbeid kan innen 02.09.22 sendes på e-post til:
postmottak@sortland.kommune.no

eller i papirformat til:
Sortland kommune
Vesterålsg. 57
Postboks 117
8401 Sortland

Skriftlige henvendelser i saken bes merket med saksnr. 22/2639.

Publisert: 01.07.2022 12.48 Sist endret: 01.07.2022 12.51

***Figur 5-1**. Planvarsel på Sortland kommunen nettsider 01.07.2022.*

Tabellen under oppsummerer mottatte innspill til planvarsel og planarbeidet. Totalt er det mottatt 12 innspill fra 10 forskjellige aktører til planarbeidet. Alle merknadene til planvarsel er i sin helhet vedlagt planforslaget (vedlegg 5).

Myndigheter

***Tabell 5-1**. Oppsummering av innspill til planvarsel med plankonsulents kommentar.*

Nr.	Avsender	Innspill/merknad og planleggers kommentar
1	**Fiskeridirektoratet** 08.07.2022	**Innspill/merknad** 1. Har ingen merknader.
		Kommentar 1. Tas til orientering.
2	**Sametinget** 04.07.2022	**Innspill/merknad** 1. Kjenner ikke til automatisk freda samiske kulturminner i planområdet. Ingen kulturminnefaglige merknader. 2. Minner om det generelle aktsomhetskravet jf. kml § 8, 2. ledd. Bør framgå av planbestemmelsene. 3. Minner om at samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk fredet, jf. kml § 4, 2. ledd. 4. Viser til egen uttalelse fra Nordland fylkeskommune.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til følge. Ivaretatt i planbestemmelsene. 3. Tas til orientering. 4. Tas til orientering.
3	**Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)** 04.08.2022	**Innspill/merknad** 1. DMFs rolle og forvaltningsmyndighet. 2. Planområdet berører et område der det fra flybilder ser ut til å ha vært drevet masseuttak. DMF legger til grunn at uttaksområdet skal istandsettes i tråd med gjeldende planer. Anbefaler at hele

		uttaksområdet inkl. i planen. Hvis formål skal endres bør det komme tydelig fram hva uttaksområdet skal brukes til. 3. Info om mineralloven og digitale kartløsninger.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tatt ut av planområdet. Inkludert i egen reguleringsplan vedtatt i FS 31.08.2023 (sak 069/23). 3. Tas til orientering.
4	**Nordland fylkeskommune (Nfk)** 14.09.2022 (utsatt merknadsfrist)	**Innspill/merknad** 1. Viser til Fylkesplan for Nordland 2013-2015, kapittel 8 – ber om at mål for arealpolitikken hensyntas i planarbeidet. Viser spesielt til kapittel 8.2 By- og tettstedsutvikling. 2. Ingen merknader når det gjelder kulturminner. Viser til egen uttalelse fra Sametinget. 3. Eier, drifter og forvalter fv. 82 Vesterålsgata inkl. g/s-vei. Berørt av varslet planarbeid. Positiv til at kommunen utarbeider planer som har stor betydning for framkommelighet og trafikksikkerhet. 4. Veinormalen er hjemlet i veiloven og skal benyttes i planarbeidet. 5. Pt. er krysset Bjørklundveien x Vestrålsgata regulert til rundkjøring. Avvik fra regulert løsning må diskuteres og avklares med Nfk. 6. G/s-vei på begge sider av Bjørklundveien må videreføres i ny plan. 7. Forventer at det det utarbeides trafikkanalyse – for krysset og all trafikk i nærområdet inkl. framtidige utbygginger og veiløsninger. 8. Ber om dialog i planarbeidet og om å få planen til gjennomsyn før den legges fram til politisk behandling og off. ettersyn. 9. Planen må ta høyde for klimaendringer og økt flomfare. 200-årsflom skal legges til grunn ved håndtering og dimensjonering av overvann. Håndter overvann som en ressurs, gjerne åpent. 10. Planavgrensning i Nordlandsatlas er ok. 11. Nfk er tilgjengelig for veiledning ved behov.
		Kommentar 1. Tas til orientering og følge. Ivaretatt i planarbeidet. 2. Tas til orientering. 3. Tas til orientering. 4. Tas til orientering og følge. Ligger til grunn for veigeometri og løsninger i planforslaget. 5. Forslag til løsning for ny rundkjøring er lagt fram for og drøftet med Nfk i møte 01.07.2024. Nfk har med bakgrunn i dette stilt seg foreløpig positiv til løsningen som foreslås (se kapittel 6.4.1). 6. Tas til følge. G/s-vei er videreført, stedvis regulert bredere og forlenget på nordsiden av Bjørklundveien mot Fagerlundveien. 7. Tas til følge. Trafikkanalyse (vedlegg 1) er utarbeidet og danner grunnlaget for foreslått rundkjøring og planforslag. 8. Dialog med Nfk er gjennomført i planarbeidet. Se også punkt 5. 9. Tas til følge: planbestemmelsene inneholder krav mht. VAO-plan og overvannshåndtering. 10. Tas til orientering. 11. Tas til orientering.
5	**Sortland – Folkehelse og MVH** **v/kommuneoverlege** Udatert	**Innspill/merknad** 1. Grøntareal i Bakkeliaområdet fra Bakkelia nr. 112-114 til gangbrua utformes som sosiale møteplasser for skolebarn for å gjøre skoleveien mer attraktiv. Målet er at flest mulig går eller sykler til skolen(e). 2. Fartsdempende tiltak i Bjørklundveien, da der er mange myke trafikanter som krysser - det holdes høy fart.

		3. Sikre krysningspunkt for gående. Per i dag er det kun gangbruen som oppleves sikker. Mange trafikanter krysser veien på mange ulike steder. Det bør etableres flere trafikksikre krysningspunkter. 4. Etablering av gang-/sykkelvei iht. gjeldene reguleringsplan fra Sørmoveien langs Bjørklundveien, samt ved Sortland Auto ned til fv. 82 med gatelys. 5. Fortau/gang- og sykkelvei med fotgjengerfelt fra kryss Sørliveien til kryss Grønnslettveien samt vei 3 (det som inngår i denne kommende detaljreguleringen) iht. gjeldende reguleringsplan. 6. Planen må sees i sammenheng med planoppstart som er varslet for prosjekt skole/hall som ligger rett nord.
		Kommentar 1. Arealet inkluderes ikke i planområdet. 2. Ligger utenfor arbeidet med detaljreguleringen. Planforslaget inneholder fotgjengerovergang ved Gunsteins vei, som forutsetter nedsatt fartsgrense. 3. Planforslaget tilrettelegger for tre krysningspunkter over Bjørklundveien i tillegg til etablert gangbru. 4. Gang-/sykkelvei fra gjeldende reguleringsplan er videreført i planforslaget og avsatt med 3,5 meters bredde. 5. Tatt ut av planområdet. Inkludert i egen reguleringsplan vedtatt i FS 31.08.2023 (sak 069/23). 6. Tas til orientering. Trafikkanalysen (vedlegg 1) inkl. også aktuell flerbrukshall.

Grunneiere, naboer og andre interessenter

Nr.	Avsender	Innspill/merknad og planleggers kommentar
6	**Vestall** 07.07.2022	**Innspill/merknad** 1. Oversender sosi-fil med energinett, fjernvarmenett og fibernett i tilknytning til de berørte områdene. 2. Generelt: ta kontakt så tidlig som mulig i det videre planarbeidet for å finne gode løsninger for nødvendig energiforsyning til planområdene.
		Kommentar 1. Tas til orientering og følge. Det er tatt inn planbestemmelser om at eksisterende infrastruktur i planområdet må ivaretas. 2. Tas til orientering. Eventuelt aktuelt dersom prosjektering synliggjør behov for oppgradering av gatebelysning.
7	**Mellomveien 6** T. og M. Guldberg 02.08.2022	**Innspill/merknad** 1. Sammenkoblingen mellom Mellomveien og Bjørklundveien. Vil den bli endret som skissert på tidligere oversikt? 2. Gang/sykkelvei på nordsiden, nedre del av Bjørklundveien. Savner muligheten til å gå fra Mellomveien opp mot Sørmoveien (og videre mot Lamarka) uten å krysse Bjørklundveien. Både skolebarn og eldre bor i området. 3. Det må komme på plass et fartsskilt, som påminnelse. Strekningen Vesterålsveien og opp mot gangbruen, benyttes stor fart. 4. Det ligger et fartsskilt (30 km), nedgrodd i sørøstenden av Mellomveien.
		Kommentar 1. Tatt ut av planområdet. Inkludert i egen reguleringsplan vedtatt i FS 31.08.2023 (sak 069/23). 2. Det er regulert inn gang-/sykkelvei helt opp til Fagerlundveien. 3. Skilting er ikke en direkte del av planarbeidet. Tas opp med kommunen som veimyndighet. Planforslaget inneholder

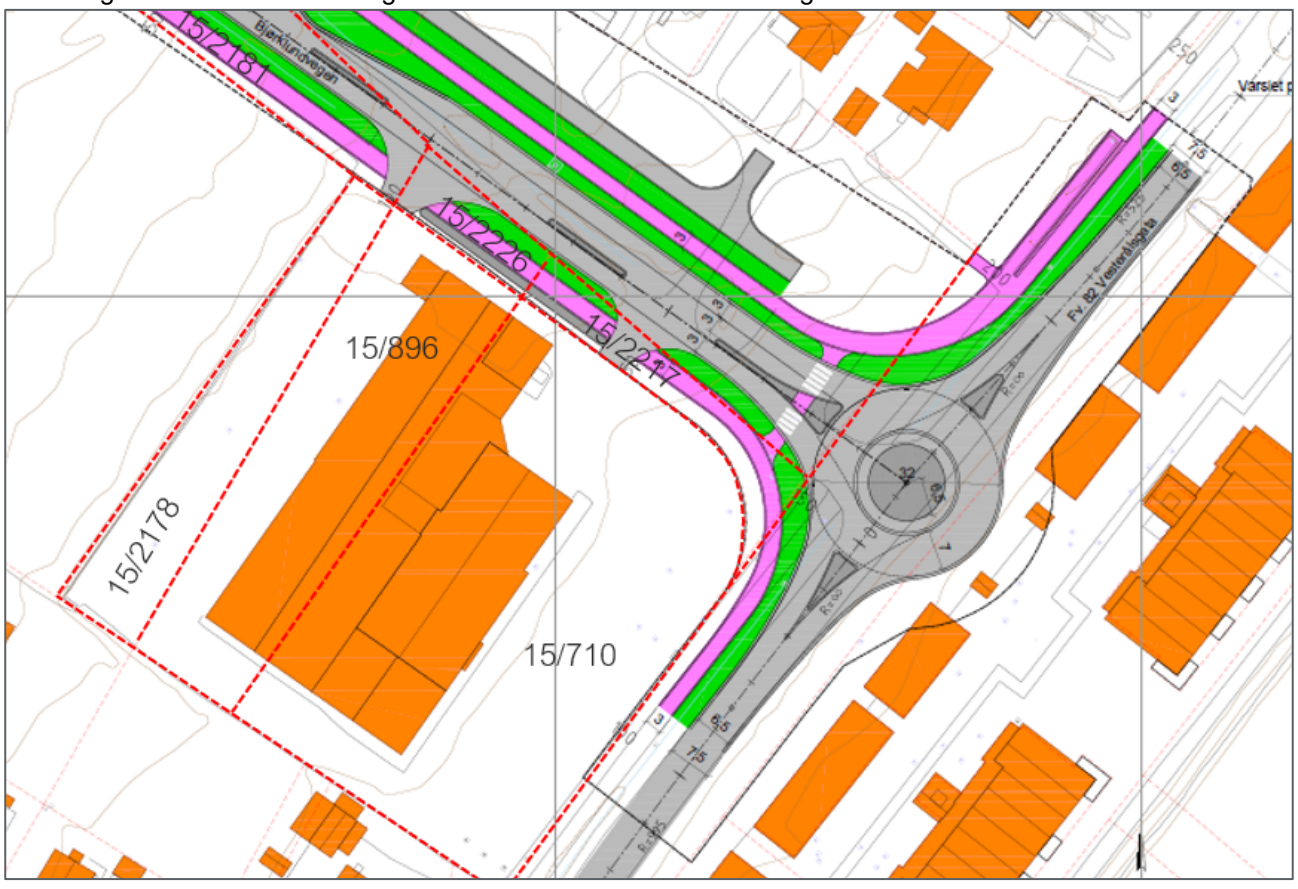
		fotgjengerovergang ved Gunsteins vei, forutsetter nedsatt fartsgrense. 4. Se punkt 4.
8a	**Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS** Gnr. 15, bnr. 710, 896 og 2178 16.08.2022	**Innspill/merknad** 1. Sortland Auto AS eier Sortland Bilsenter AS 100%. Sortland Bilsenter er grunneier. Fellesmerknad. 2. Info om aktivitet i 50 år, framtidsplaner og sysselsatte. 3. Mest trafikksikker løsning er rundkjøring i Bjørklundveien x Vesterålsgata. 4. Det bør etableres gangvei på nordsiden av Bjørklundveien som et sikkerhetsmessig tiltak for myke trafikanter. 5. Inn og utkjøring mot Bjørklundveien må sikre normal tilgjengelighet til/fra forretningsområdet. Må dimensjoneres for stor lastebil og semitrailere. 6. Hovedavkjørselen mot Bjørklundveien forutsettes å ikke komme i konflikt med inn og utkjøring til/fra verkstedhall og kontrollhall, samt mottak av vareleveranser. 7. Foreslår å forskyve nedre del (ca. 150 m) av Bjørklundveien og påkobling til Vesterålsgata mot nord. 8. Ber om at egen avkjøringsfil for å komme til forretningsområdet vurderes. 9. Forutsetter å bli holdt orientert om løsningen som vurderes. Ønsker ferdigstillelse av Bjørklundveien velkommen.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering. 3. Tas til orientering og følge. 4. Tas til følge. Tidligere regulert gang-/sykkelvei videreføres i 3,5 meters bredde. 5. Foreslått rundkjøring er dimensjonert for modulvogntog. 6. Dette er søkt ivaretatt innenfor de føringer og rammer som ligger til grunn for planforslaget – se kapittel 5.3. 7. Tas ikke til etterretning. Linjeføringene for både Bjørklundveien og Vesterålsgata er behold. 8. Tas til orientering – se kapittel 5.3. 9. Tas til orientering – se kapittel 5.3.
8b	31.08.2022	**Innspill/merknad** 1. Viser til merknad datert 16.08.2022. 2. Meddeler av bruksplan for eget tomteområde inkl. inn og utkjøringer til Bjørklundveien oversendes innen 22.09.2022. Dette som grunnlag for videre prosess.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering.
8c	20.09.2022	**Innspill/merknad** 1. Situasjonsplan (bruksplan) for eget tomteområde oversendes. 2. Kommentarer til situasjonsplanen, iht. tidligere innspill datert 16.08.2022. Ønsker å være en aktiv part i planarbeidet.
		Kommentar 1. Tas til orientering – se kapittel 5.3. 2. Se innspill 8a. Møte er gjennomført – se kapittel 5.3.
9	**Grønnslettveien sør** T. Toften B. Alnes L. Prytz 30.08.2022	**Innspill/merknad** 1. Stiller spørsmål ved hvorfor man skal ha ny detaljregulering for en vei som er vedtatt bygget tidligere og regulert allerede i 2015. [Gjelder sammenknytningen Bjørklundveien – Vesterveien.] 2. På tide at Sortland kommune gjennomfører videreføring av Vesterveien som vedtatt.

		3. Stiller flere spørsmål mht. manglende videreføring av Vesterveien, og sammenknytningen mot Bjørklundveien.
		Kommentar 1. Tatt ut av planområdet. Inkludert i egen reguleringsplan vedtatt i FS 31.08.2023 (sak 069/23). 2. Se punkt 1. Dette er en egen sak i Sortland kommune. 3. Se punkt 1 og 2.
10	**Sortland Gård AS m/samarbeidspartnere** (innsendt av Norconsult) 02.09.2022	**Innspill/merknad** 1. Norconsult bistår Sortland Gård AS m/samarbeidspartnere i planarbeidet for Områderegulering Rundheia og Lamarkbakken boligfelt**.** 2. Positiv til igangsatt planarbeid. Nødvendig å se helheten og sammenhenger langs hele veistrekningen i planområdet. Gode løsninger for vei, vil være grunnleggende for utvikling av omkringliggende arealer, herunder Rundheia og Lamarkbakken. 3. Viser til prosess for samlevei/sammenbinding mellom Bjørklundveien og Vesterveien. Trasé for sammenbindingen bes avklart snarlig etter at beslutningsgrunnlag foreligger. 4. Minner om rekkefølgekravet i gjeldende regulering Sammenkobling Bjørklundveien Vesterveien. Bl.a. at krysset Vesterålsgata x Bjørklundveien skal vurderes. Ev. framtidig rundkjøring bør avklares snarest og opparbeides iht. behov. 5. Den vestlige delen av planområdet overlapper med områdeplan for Rundheia og Lamarkbakken boligfelt. Videre samarbeid og dialog med kommunen imøtesees. Igangsatt planarbeid for Bjørklundveien/Vesterålsgata må ikke være til hinder for og/eller forsinke områdeplanen. 6. Framdrift ikke oppgitt i planvarselet, oppfordrer kommunen til å prioritere ressurser til planarbeidet.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering. Den delen av planområdet som overlappet med områdeplanen er ut av planområdet. Inkludert i egen reguleringsplan vedtatt i FS 31.08.2023 (sak 069/23). 3. Tas til orientering. Sammenbindingen er besluttet gjennomført i tidligere regulert trasé – se punkt 2. 4. Tas til orientering. Planforslaget avklarer at det er behov for og hjemler rundkjøring i Vesterålsgata x Bjørklundveien. 5. Tatt ut av planområdet. Inkludert i egen reguleringsplan vedtatt i FS 31.08.2023 (sak 069/23). 6. Tas til orientering.
11	**Strandskogmarka Eiendom AS** (innsendt av Norconsult) 02.09.2022	**Innspill/merknad** 1. Norconsult bistår Strandskogmarka Eiendom AS i planarbeidet for Detaljregulering Strandskogmarka. 2. Positiv til igangsatt planarbeid. Nødvendig å se helheten og sammenhenger langs hele veistrekningen i planområdet. 3. Minner om rekkefølgekravet i gjeldende regulering Sammenkobling Bjørklundveien Vesterveien. Bl.a. at krysset Vesterålsgata x Bjørklundveien skal vurderes. Ev. framtidig rundkjøring bør avklares snarest og opparbeides iht. behov. 4. Viser til pågående planprosess for Strandskogmarka. Plangrense avtalt i oppstartsmøtet 16.11.2021 forutsetter at krysset Bjørklundveien x Gunsteins vei inkluderes i Detaljreguleringen for Bjørklundveien/Vesterveien. 5. Det bør tilrettelegges med fotgjengerovergang eller annet trafikksikkerhetstiltak fra Gunsteins vei og over til nordsiden av Bjørklundveien. Bedre/mer tilrettelegging for kryssing av

		Bjørklundveien blir ekstra viktig dersom det etableres ny skole langs Fagerlundveien. 6. Uavhengig av hvilken løsning som landes, er det viktig at tiltaket gjennomføres etter vedtak av ny plan. 7. Framdrift ikke oppgitt i planvarselet, oppfordrer kommunen til å prioritere ressurser til planarbeidet.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering. Helheten er søkt ivaretatt. 3. Tas til orientering. Planforslaget avklarer at det er behov for og hjemler rundkjøring i Vesterålsgata x Bjørklundveien. 4. Tas til orientering. Detaljregulering Strandskogmarka ble vedtatt 16.03.2023. 5. Planforslaget inneholder fotgjengerovergang ved Gunsteins vei, men denne forutsetter nedsatt fartsgrense i Bjørklundveien. 6. Tas til orientering. Ikke en direkte del av planarbeidet. Må følges ut av Sortland kommune. 7. Tas til orientering.

5.3 Møter og avklaringer med naboer – Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS

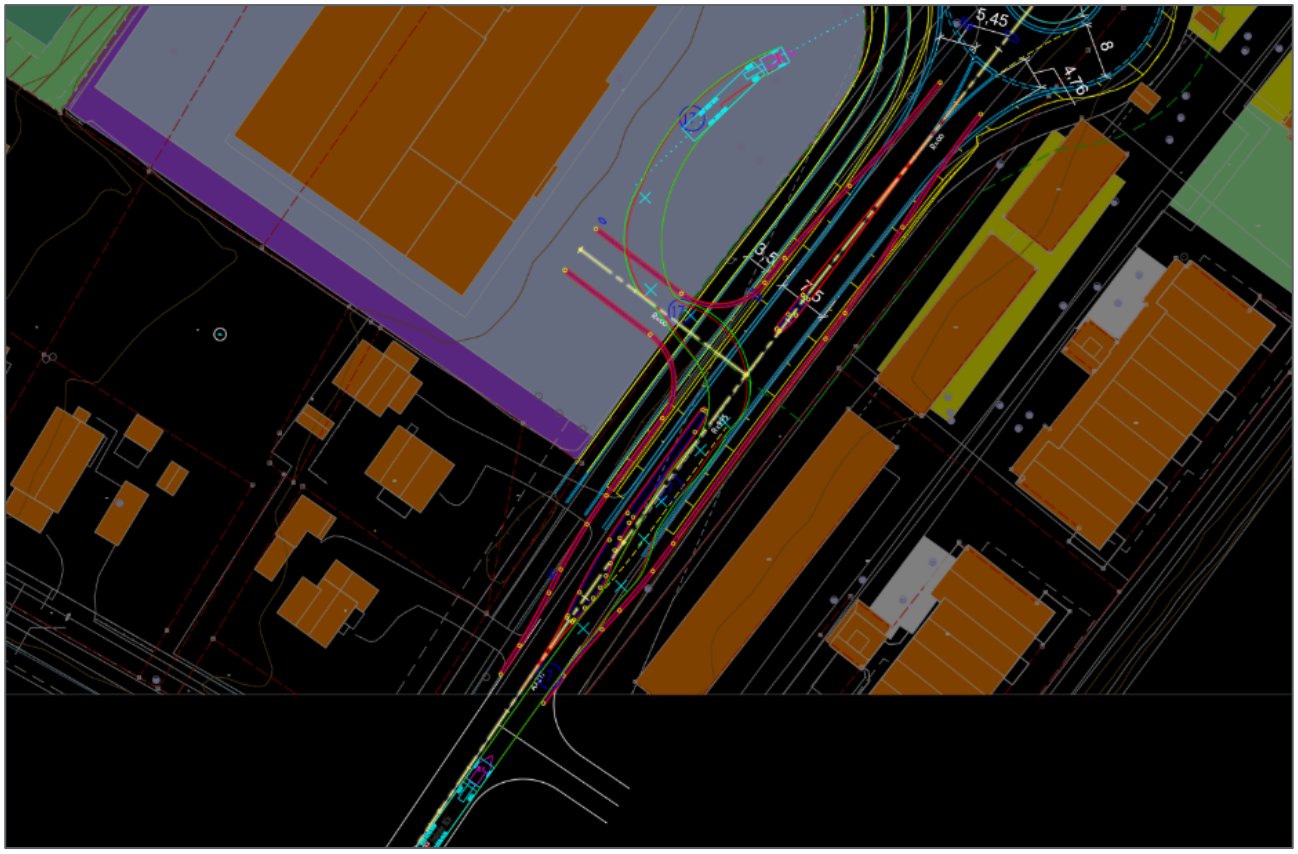
Med bakgrunn i innspill til planvarsel fra Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS ble det avholdt et møte med dem den 27.08.2024. I møtet gjennomgikk Norconsult forslag til løsning for ny rundkjøring i Vesterålsgata x Bjørklundveien, og regulering av trafikkarealer i nedre del av Bjørklundveien (*figur 5-2*). Det kom en rekke innspill og spørsmål fra Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS. En god del ble svart ut direkte i møtet. Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS ba videre om at en egen avkjøringsfil for å komme til forretningsområdet ble vurdert og/eller direkteadkomst fra Vesterålsgata.



***Figur 5-2**. Foreløpig utkast til ny rundkjøring presentert i møte med naboer 27.08.2024 (Norconsult).*

5.3.1 Direkte adkomst fra Vesterålsgata

I etterkant av møtet 27.08.2024 ble Norconsult engasjert for å se på muligheter for adkomst direkte fra Vesterålsgata. Innledende vurderinger av veiplanlegger synliggjorde at det er fysisk mulig å etablere en ny avkjøring med venstresvingefelt direkte fra fv. 82 innenfor dagens veinormer (*figur 5-3*). Likevel ifølge «Rammeplan for avkjørsler og byggegrenser langs fylkesvei i Nordland 2021» er fv.82 innenfor holdningsklasse «Meget streng», noe som taler imot etablering av ny avkjørsel.



***Figur 5-3**. Innledende vurderinger av en ny avkjøring med venstresvingefelt direkte fra fv. 82 til forretningsområdet innenfor dagens veinormer (Norconsult, september 2024).*

Med bakgrunn i den innledende vurderingen var Sortland kommune i kontakt med Nordland fylkeskommune. Tilbakemeldingen derfra (epost 30.09.2024) var:

«Det å åpne for en ny adkomst fra fylkesvegen slik som det vises på kartet er en uheldig løsning. Målet med etablering av rundkjøringen er å unngå ulykker, redusere fart, få bedre flyt i trafikken og lede den trygt videre langs fylkesvegen eller inn på kommunalvegen. Rundkjøringen skal i tillegg gjøre det tryggere for dem som ferdes i området; både for dem som kjører og dem som går og sykler. Det å legge opp ny adkomst i så kort avstand fra rundkjøringen reduserer positive virkninger av rundkjøringen, og kan skape trafikkfarlige situasjoner. I tillegg blir det utføringer med å ivareta siktkravet i avkjørselen.»

Basert på dette svaret besluttet kommunen at det ikke skulle jobbes videre med en direkte avkjøring fra fv. 82.

5.3.2 Ekstra 4. arm i rundkjøringen

Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS kom med nytt innspill til planarbeidet 25.01.2025, hvor de på nytt anførte at plassering av planlagt hovedavkjørsel fra Bjørklundveien vil i vesentlig grad forstyrre og hindre verksteddriften. Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS ba om at hovedavkjørselen til forretningsområdet etableres som en egen arm/avkjørsel i rundkjøringen (slik som på Sama i Harstad kommune).

Løsningen med en 5. arm i rundkjøringen på Sama skyldes særskilte forhold, hvor rundkjøringen fjernet en eksisterende adkomst som ikke lot seg erstatte på annet vis. Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS har regulerte adkomster i dag, som ikke endres som følge av den nye planen. Norconsult ble likevel engasjert for å gjøre en overordnet vurdering og følgekonsekvenser ved etablering av egen arm som avkjørsel til Sortland Auto i planlagt rundkjøring på fv. 82 – denne følger under:

- **Plassering og utforming av rundkjøring**

Rundkjøringen er i forslaget til detaljreguleringsplanen utformet med 3 armer og er symmetrisk plassert i forhold til senterlinjene i Vesterålsgata og Bjørklundveien. Det er nær 90 grader mellom veiarmene Vesterålsgata-Bjørklundveien-Vesterålsgata. Plasseringen og utformingen gir tilfredsstillende avbøyning for trafikken som kjører rett gjennom rundkjøringen i Vesterålsgata. Rundkjøringen har en diameter på 32 m (se redegjørelse i kapittel 6.4.1).

Det er begrenset plass til en ekstra arm for avkjørsel til Sortland Auto, mellom Bjørklundveien og Vesterålsgata. Dersom det skal legges inn en 4. arm, med den foreslåtte plasseringen av rundkjøringen, vil vinkelen mellom veiarmene Bjørklundveien - avkjørsel Sortland Auto - Vesterålsgata bli ca. 45 grader. Veiarealet mellom Bjørklundveien og Vesterålsgata vil bli utflytende, og kjørebanekanten forbi avkjørselen blir utydelig.

Rundkjøringens plassering er «låst» av bebygd areal på østsiden av Vesterålsgata (ved flytting av rundkjøring i aksen langs Vesterålsgata må bygg på sjøsiden flyttes/rives). Det ansees derfor uhensiktsmessig å justere Vesterålsgatas linjeføring og plassering i østlig retning for å få til en større vinkel mellom de fire veiarmene.

Det kan være mulig å flytte rundkjøringen mot vest, dvs. litt oppover i Bjørklundveien. Det vil medføre at veiarmene inn mot rundkjøringen i Vesterålsgata kan dreies mot vest og det vil bli mulighet for større vinkel mellom veiarmene, og dermed bedre plass til en veiarm mot Sortland Auto. Dette vil kreve noe areal fra Sortland Auto og kan medføre mindre manøvrerings- og parkeringsareal inne på deres eiendom. Avbøyningen i rundkjøringen for sør-nord – retningen kan bli dårligere.

Det kan også være mulig å justere senterlinja i Bjørklundveien, med den foreslått plasseringen av rundkjøringen. Ved å beholde rundkjøringens senterpunkt og dreie senterlinja i Bjørklundveien mot nord, vil vinklene mellom veiarmene kunne gjøres større, dvs. i beste fall ca. 60 grader – med den 4. armen. Det vil gi noe større plass for etablering av armen til Sortland Auto. Denne endringen vil medføre endring av Bjørklundveiens linjeføring i nedre del. Arealet på nordsiden av Bjørklundveien blir smalere. Dette vil gi konsekvenser for utforming og plassering av planlagt gang- og sykkelvei og boligadkomster.

- **Framkommelighet**

Flere veiarmer i rundkjøringen vil gi flere trafikkstrømmer og kjørebevegelser. Potensialet for konfliktpunkter vil øke. Trafikkavviklingen kan bli dårligere og ventetid vil sannsynligvis øke, spesielt i rushtiden.

- **Trafikksikkerhet**

Økt antall konfliktpunkter gir økt sannsynlighet for ulykker.

Plasseringen av den 4. armen i dette tilfellet er en uvanlig løsning og kan gi problemer i forhold til trafikantenes orientering. Det blir vanskeligere å lese trafikkbildet. Dette øker risikoen for å gjøre feil og øker risikoen for ulykker. Den 4. armen blir liggende nær fotgjengerkryssingen over Bjørklundveien. Dette gir et vanskeligere trafikkbilde for myke trafikanter. Kryssingen kan flyttes lenger opp i Bjørklundveien, men dette vil gi omvei og kan oppleves ugunstig for myke trafikanter langs Vesterålsgata.

- **Oppsummert**

På grunn av begrenset mulighet til å justere på øvrige veiarmer i denne rundkjøringen, vurderes den 4. armen som avkjørsel til Sortland Auto, å være ugunstig i forhold til fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Før eventuell regulering av en 4. arm til Sortland Auto, bør det gjennomføres en trafikkanalyse med modellering av trafikkstrømmene i rundkjøringen.

I etterkant av Norconsults vurdering har Sortland kommune har vært i kontakt med Nordland fylkeskommune. Tilbakemeldingen derfra (epost 30.06.2025) var:

«Norconsult virker å ha laget en god oppsummering om fordeler og ulemper ved en eventuell ny, fjerde arm for rundkjøring vist i planforslag. Det kan se ut som at planområdet ikke har tilstrekkelig areal for en firearmet rundkjøring her som kan forventes oversiktlig og trafikksikker, med effektiv trafikkavvikling. Hensynet for myke trafikanter må prioriteres, spesielt ved kryssing av rundkjøringens arm opp i Bjørklundveien. Kort sagt så stiller Nordland fylkeskommune seg bak Norconsults vurdering om at en fjerde arm i rundkjøringa er ugunstig med tanke på trafikksikkerheten, og denne løsningen er derfor ikke ønskelig.»

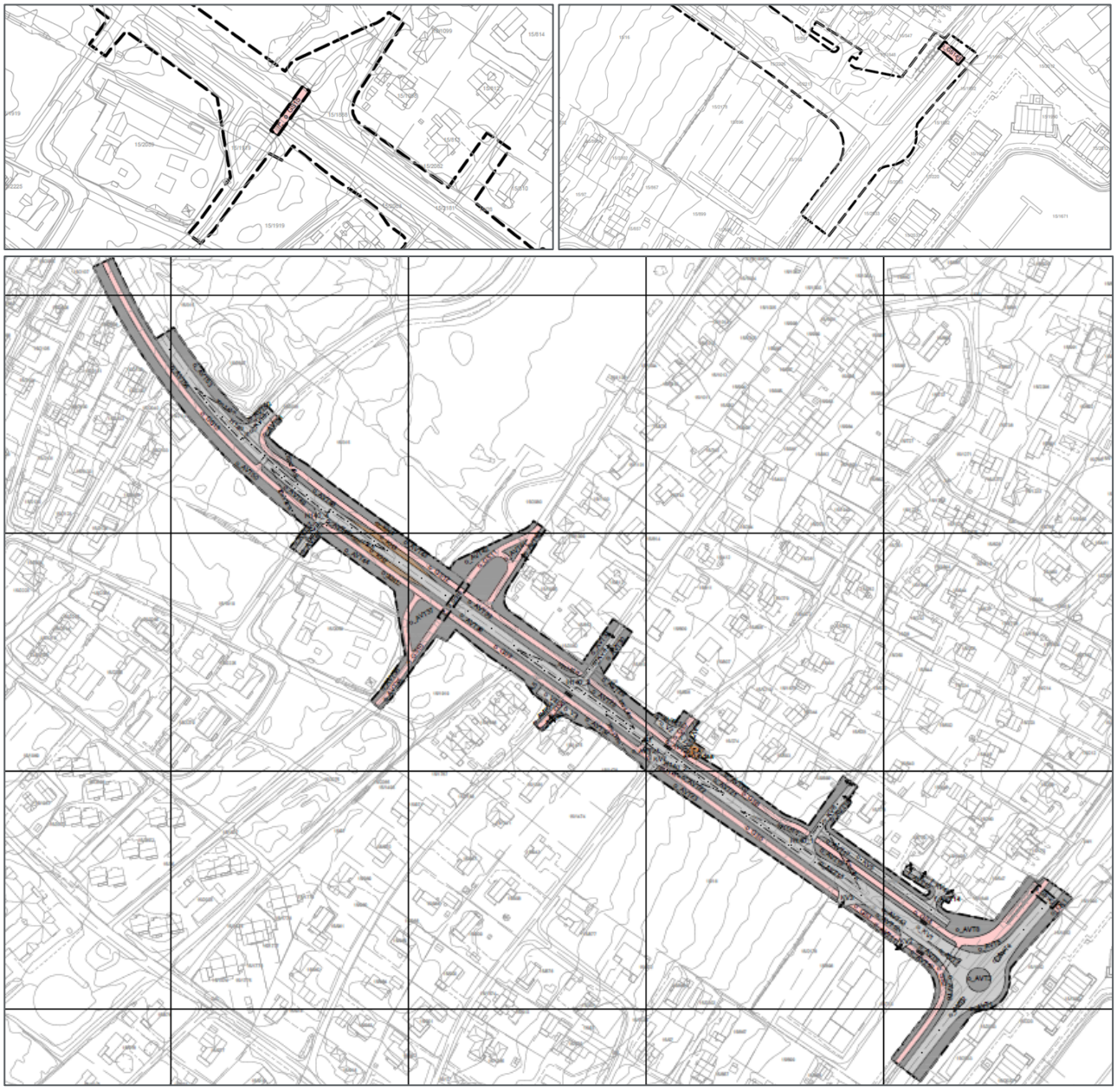
Basert på svaret fra Nordland fylkeskommune, besluttet Sortland kommune at det ikke skulle jobbes videre med en 4. arm i rundkjøringen, med avkjørsel til Sortland Bilsenter AS og Sortland Auto AS.

6 Beskrivelse av planforslaget og dets virkninger

6.1 Hovedgrep

Gjeldende formål og dagens bruk innenfor planområdet videreføres i stor grad. Linjeføringene i både Bjørklundveien og Vestrålsgata beholdes. Det planlegges for framtidig rundkjøring i dagens T-kryss i Vesterålsgata x Bjørklundveien, som er tatt med i planforslaget. Like vest for eksisterende gangbru er det regulert inn bussholdeplasser med mulighet for busskur/leskur i begge kjøreretninger.

Etablerte gang-/og sykkelveier videreføres, og detaljreguleringen hjemler forlenging av gang-/og sykkelvei på nordsiden av Bjørklundveien opp til Fagerlundveien. Det er tatt inn 3 kryssinger over Bjørklundveien for myke trafikanter, i tillegg til eksisterende gangbru. Det er videre avsatt areal til eventuell oppgradering av kulvert under Vesterålsgata iht. dagens standarder.



***Figur 6-1**. Planområdet har et plankart i 3 vertikalnivåer, med bru over Bjørklundveien (over t.v.) og kulvert under Vesterålsgata (over t.h.) for myke trafikanter (Norconsult, april 2025).*

6.2 Arealregnskap

Planområdet utgjør totalt 29,2 dekar (29 182 m^2) fordelt på følgende formål:

PBL		**Areal (m^2)**
§ 12-5 nr.1	**Bebyggelse og anlegg**	**66**
EA	Energianlegg	66
§ 12-5 nr. 2	**Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**	**29 116**
V1-4	Vei	269
KV1-10	Kjørevei	8397
GS1-15	Gang-/sykkelvei	6 076
AVT1-54	Annen veigrunn - tekniske anlegg	14 042
KH1-4	Kollektivholdeplass	342
SUM	**Totalt areal i planområdet**	**29 182**

6.3 Reguleringsformål – kort beskrivelse

Bebyggelse og anlegg **(pbl § 12-5, nr. 1)**

- Energianlegg (EA)
  Areal til energianlegg i form av trafo og/eller nettstasjon med strømforsyning.

Samferdsel og teknisk infrastruktur **(pbl § 12-5, nr. 2)**

- Vei (o_V1-4)
  Areal til offentlige vendehammere langs Bjørklundveien.

- Kjørevei (KV1-10)
  Areal til kjøreveier. Arealene utgjør veiens kjørebane, veiskulder og eventuelle rekkverksrom. Følgende veier er inkludert i planområdet:

  Offentlige kjøreveier:
  - o_KV1 – del av Bjørklundveien og del av Vesterålsgata
  - o_KV5 – vei som leder til Bjørklundveien nr. 1, 3 og 5.
  - o_KV6 – del av Mellomveien
  - o_KV7 – del av Gunsteins vei
  - o_KV8 – del av Snorres vei
  - o_KV9 – del av Bakkelia
  - o_KV10 – del av Fagerlundveien

  Felles kjøreveier:
  - f_KV4 – felles adkomstvei til Bjørklundveien nr. 1, 3 og 5.

  Private kjøreveier:
  - KV2 – adkomst til Bjørklundveien nr. 2 og 4.
  - KV3 – adkomst til Bjørklundveien nr. 2 og 4.

- Gang-/sykkelvei (o_GS1-15)
  Areal til offentlige gang-/sykkelveier langs Bjørklundveien og Vesterålsgata, inkludert gangbru over Bjørklundveien og kulvert under Vesterålsgata.

- Annen veigrunn - tekniske anlegg (AVT1-54)
  Grøfter, skjæringer, skråningsutslag langs vei, kjørevei og gang-/sykkelvei. Innenfor arealene tillates skjæringer, fyllinger, støttemurer, snøopplag, plassering av lysmaster/skilt/rekkverk og lignende.

  - o_ATV1-13 og o_ATV16-54 er offentlige arealer tilhørende offentlige kjøreveier og gang-/sykkelveier.
  - f_ATV14 og f_ATV15 er felles arealer tilhørende felles kjørevei f_KV4.

- Kollektivholdeplass (o_KH1-4)
  Arealer til bussholdeplasser med busskur/leskur i begge kjøreretninger langs Bjørklundveien vest for gangbrua.

Hensynssoner **(pbl § 12-6)**

- Frisikt (H140_1-8)
  Frisiktsoner i veikryss. I frisiktsonene tillates det ikke etablert sikthindrende installasjoner, anlegg eller vegetasjon høyere enn 0,5 meter over veibanen.

Bestemmelsesområder **(pbl § 12-7)**

- Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak (#1)
  Fotgjengerovergang over Bjørklundveien, ved Gunsteins vei, tillates ikke etablert før fartsgrensen i Bjørklundveien er redusert til 40 km/t eller lavere.

6.4 Trafikk: vei og trafikksikkerhet

6.4.1 Kjørevei

Det planlegges for framtidig rundkjøring i dagens T-kryss i Vesterålsgata x Bjørklundveien (*figur 6-2*). Den nye rundkjøringen får samme dimensjoner som rundkjøringen som er regulert lengre nord, ved Kjempenhøy. Det vil si med en diameter på 32 m. Kravet i Statens vegvesens veinormal N100 er diameter 40 m for rundkjøringer på hovedveier. Norconsult har vurdert at dette kan fravikes, da rundkjøring på 32 m tilsvarer «normalen» gjennom Sortland sentrum. Saken har vært drøftet med Nordland fylkeskommune underveis i planarbeidet, som har sluttet seg til foreslåtte løsning.

Veibredde for Vesterålsgata er valgt iht. gatedelen i N100. Det er tatt utgangspunkt i «veiklasse» Kapasitetssterk gate. Veibredden er 7,5 meter inkl. skuldre. Kjørefeltsbredden er 3,25 meter. Rundkjøringen er dimensjonert for passering med modulvogntog i alle kjøreretninger.

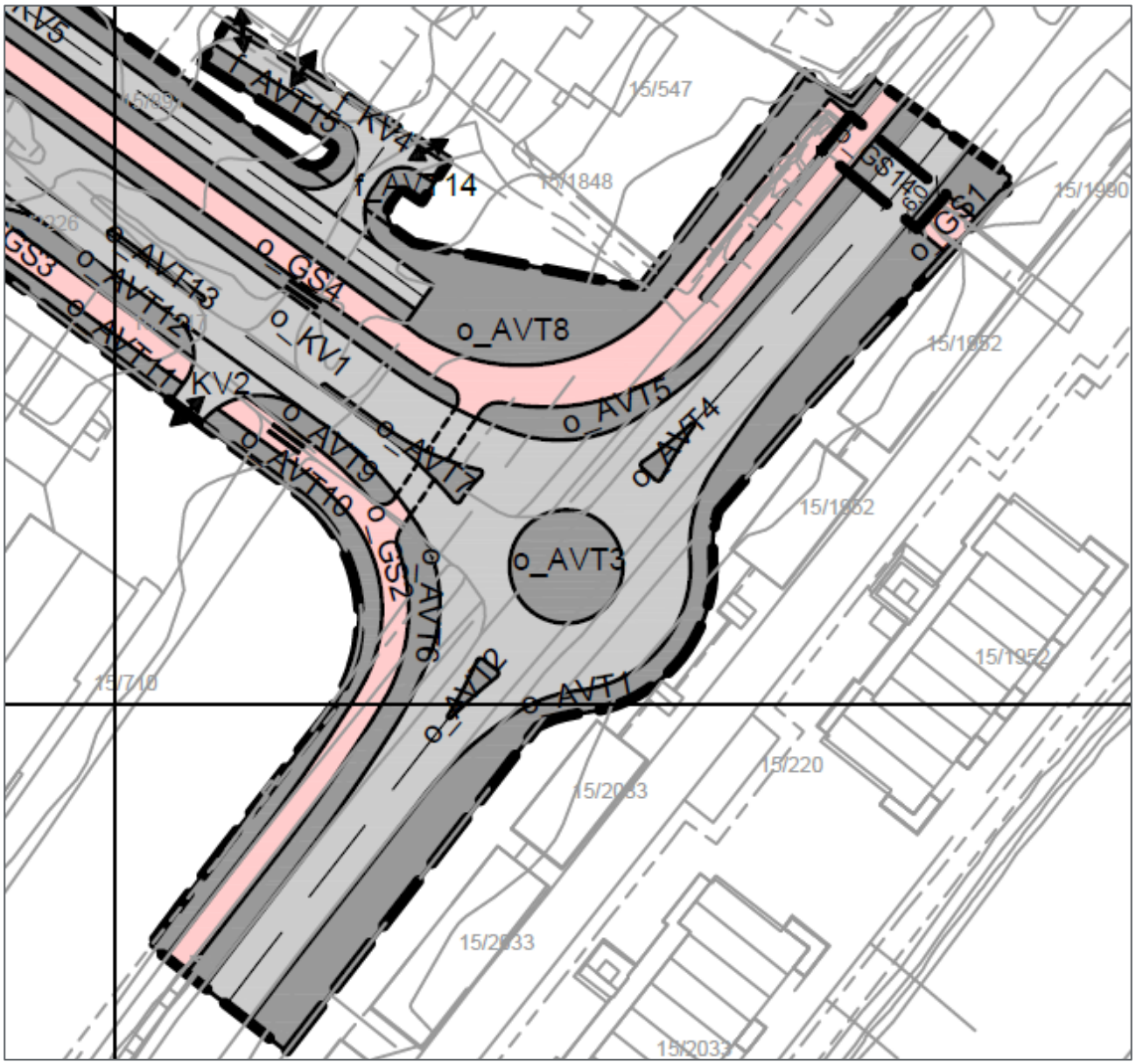
Det er gjennomført en trafikkanalyse (vedlegg 1) som danner grunnlaget for beslutningen om å videreføre regulert rundkjøring i T-krysset Vesterålsgata x Bjørklundveien, med noen justeringer.

Kort oppsummering fra trafikkanalysen (vedlegg 1)

- Døgntrafikken langs Vesterålsgata (fv.82) er i dag på rundt 13 000 kjøretøy per virkedøgn, med en tydelig rushtidstopp om ettermiddagen mellom klokken 15 og 16.
- Gitt en ny veiforbindelse mellom Bjørklundveien og fv. 82 vil kjøretøy overføres fra dagens veiforbindelse via Kirkåsveien og fv. 82, til Bjørklundveien og fv. 82. I tillegg kommer nyskapt trafikk som følge av områdeutvikling med nye boliger og sykehjem.
- Totalt vil trafikken i Bjørklundveien øke fra dagens ÅDT (årsdøgntrafikk) på 1 550 kjøretøy per døgn til ca. 5 500 kjøretøy per døgn. Trafikknivået langs fv. 82 er anslått til rundt 17 500 kjøretøy per døgn.
- Kapasitetsberegninger viser at en kryssløsning som T-kryss vil gi svært dårlig avvikling for trafikk fra Bjørklundveien. For trafikk fra Bjørklundveien som skal til venstre i krysset, vil det være svært vanskelig å komme utpå fv. 82.

- En kryssløsning som rundkjøring vil gi en god trafikkavvikling for alle veiarmer i krysset. Det vil også være en langt mer trafikksikker løsning. Hastigheten vil naturlig reduseres i en rundkjøring, og en unngår de trafikkfarlige situasjonene som ville oppstått i et T-kryss ved at trafikk fra Bjørklundveien leter etter små luker å kjøre inn imellom.
- Det anbefales å utbedre dagens T-kryss mellom Bjørklundveien og Vesterålsgata med en trearmet rundkjøring. Dette vil også være en robust løsning med tanke på eventuell større trafikkvekst enn det som allerede er lagt til grunn.
- En eventuell ny flerbrukshall vil medføre en økning i trafikk, men vil ikke påvirke trafikkavviklingen i vesentlig grad.

Situasjonen langs Bjørklundveien videreføres hovedsakelig som i dag, med noen oppstramminger og tillegg i sideveier og vendehammere.



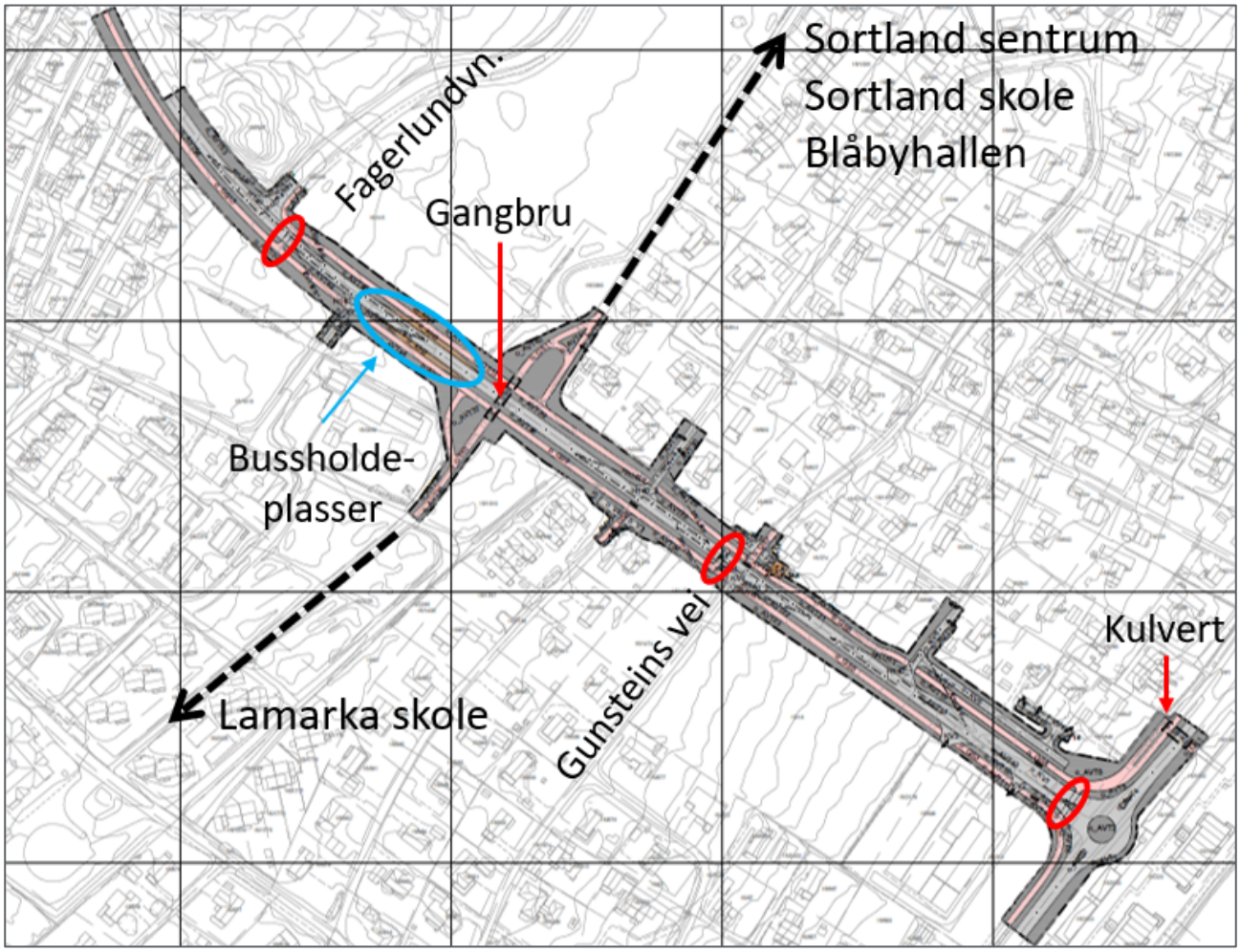
***Figur 6-2**. Foreslått kryssløsning med rundkjøring i Vesterålsgata x Bjørklundveien (Norconsult, april 2025).*

6.4.2 Gang-/sykkelvei og kollektiv

Etablerte og/eller tidligere regulerte gang-/sykkelveier langs både Bjørklundveien og Vesterålsgata videreføres. Dette gjelder også gang-/sykkelvei forbi Sortland Auto som er regulert, men ikke opparbeidet per i dag. Detaljreguleringen hjemler forlengelse av gang-/sykkelvei på nordsiden av Bjørklundveien helt opp til Fagerlundveien.

Det er tatt inn 3 kryssinger/fotgjengerfelt (gangfelt) over Bjørklundveien for myke trafikanter, i tillegg til eksisterende gangbru (*figur 6-3*). Kryssing ved Fagerlundveien og nede ved Vesterålsgata kan etableres med dagens fartsgrense på 50 km/t. Kryssing ved Gunsteins vei er regulert med vilkår om at fartsgrensen i Bjørklundveien må reduseres til 40 km/t eller lavere, før den kan tillates opparbeidet. En eventuell kryssing over Bjørklundveien ved Gunsteins vei vil bli liggende nært høybrekk (bakketopp) på veien. Dette medfører begrenset sikt for de kjørende på Bjørklundveien mot kryssingsstedet. Med dagens fartsgrense (50 km/t) vil sikten mot kryssingsstedet bli for kort. Kravet iht. Statens vegvesens håndbok N100 er 54 meter, og en oppnår ca. 47 meter per i dag.

Det er videre avsatt areal til eventuell oppgradering av kulvert under Vesterålsgata iht. dagens standarder.



***Figur 6-3**. Detaljreguleringen hjemler gang-/sykkelvei på begge sider av Bjørklundveien mellom Vestrålsgata og Fagerlundveien, samt på vestsiden av Vesterålsgata. Det er tatt inn 3 fotgjengerfelt over Bjørklundveien for myke trafikanter (røde sirkler), i tillegg til eksisterende gangbru. Kulvert under Vesterålsgata er videreført (Norconsult, april 2025).*

Etter ønske fra tiltakshaver er det regulert inn kollektivholdeplass (bussholdeplass inkl. areal for busskur/leskur) i begge kjøreretningene like vest for etablert gangbru over Bjørklundveien (*figur 6-3*). De ligger sentralt til mellom boligbebyggelse og langs en akse hvor det ferdes mye folk: med Sortland sentrum, Sortland skole og Blåbyhallen mot nord, og Lamarka skole mot sør.

6.4.3 Trafikksikkerhet

Trafikksituasjonen i planområdet er relativt oversiktlig. I en framtidig situasjon er det vurdert at trafikkmengden i planområdet vil øke (se kapittel 6.4.1). En kryssløsning som rundkjøring vil gi en god trafikkavvikling for alle veiarmer i krysset. Det vil også være en langt mer trafikksikker løsning, enn dagens T-kryss.

Det er allerede tilrettelagt for mye trafikanter langs både sørsiden av Bjørklundveien og Vesterålsgata. Nederst i Bjørklundveien langs Sortland Auto er trafikkarealene utflytende og det er ikke noe skille mellom myke trafikanter og biltrafikk. Dermed er trafikksikkerheten her dårlig, og situasjonen må utbedres spesielt mht. forventning i økt framtidig trafikkmengde. Opparbeidelse av regulert gang-/sykkelvei vil bidra til et mer oversiktlig trafikkbilde og bedre trafikksikkerhet.

Forlenging av gang-/sykkelvei på nordsiden av Bjørklundveien fra gangbru til Fagerlundveien, forsterker også nettet av ferdselsårer for myke trafikanter, og bidrar positivt til den helhetlige trafikksikkerheten – spesielt dersom det opparbeides bussholdeplass på samme strekning.

Det er lagt til rette for kryssing over Bjørklundveien på de stedene hvor det antas mest trafikk av myke trafikanter. Dersom disse etableres med god/forsterket belysning, vil det kunne bidra til å kanalisere ferdselen av mye trafikanter over Bjørklundveien, spesielt i den mørke årstiden. Likevel er det ikke til å komme fra at det vil være en utfordring at myke trafikanter velger «korteste» vei med kryssing over Bjørklundveien utenom gangbrua. En eventuell markering av kryssingsstendene med gangfelt bør gjøres etter en nærmere vurdering av antall kryssende i makstimen.

6.5 Teknisk infrastruktur

Tiltaket medfører i utgangspunktet ingen endringer i dagen situasjon, jf. Beskrivelse i kapittel 4.7. Det forutsettes at infrastruktur i bakken påvises og kartfestes i forbindelse med detaljprosjektering, samt ivaretas ved anleggsarbeid i området.

Håndtering av overvann i planområdet må vurderes og hensyntas ved opparbeidelse av nye trafikkarealer. Grøfter og rør må dimensjoneres slik at det ikke oppstår oppstuving av vann, samt at vann som drenerer ut av planområdet ikke påvirker omgivelsene negativt. Dette er sikret i planbestemmelsene ved krav til VAO-plan.

Dersom det skal anlegges ny VAO-infrastruktur i området Bjørklundveien/Vesterålsgata vil det være formålstjenlig at dette koordineres med etablering av ny rundkjøring.

6.6 Grunnforhold og terrenginngrep

Generelt vil omfanget av terrenginngrep som følge av planforslaget gi liten endring sammenlignet med dagens situasjon. Ved etablering rundkjøring, bussholdeplasser og mer gang-/sykkelvei er det nødvendig med noen mindre skjæringer og fyllinger. Arealet som må tas i bruk til skjæringer og fyllinger er inkludert i formålet annen veigrunn. Det kan være aktuelt med en mindre støttemur mot sjøsiden av planlagt rundkjøring for å begrense arealbehovet (fylling).

Det er gjort innledende grunnundersøkelser og -vurderinger (se kapittel 4.8). Kravet til sikkerhet i henhold til TEK17 er oppfylt. De innledende geotekniske vurderingene (vedlegg 3) har videre synliggjort følgende:

- Ved for lite avstand mellom eksisterende bygg og gravearealet, må det vurderes stabiliserende tiltak (f.eks. støttemur).
- Midlertidig gravearbeid kan utføres med graveskråninger 1:1,5 eller slakere. Graveskråninger under vannstand eller i finkornige masser kan utføres med skråningshelning ikke brattere enn 1:2, eventuelt slakere, samt kontinuerlig pumping.
- Det anbefales supplerende grunnundersøkelser i forbindelse med detaljprosjektering av tiltaket, for klassifisering av bæreevnegruppe og telefarlighet.
- Veibygging over torv er forbundet med setninger og manglende bæreevne. Det anbefales derfor at all myr og torv fjernes under planlagte veifyllinger.

6.7 Tilgjengelighet og universell utforming

Det er tatt inn følgende krav i planbestemmelsene:

«Prinsippet om universell utforming skal legges til grunn ved utforming av offentlige formål iht. plan- og bygningsloven og TEK17 (teknisk forskrift) eller tilsvarende.»

6.8 Barns interesser, friluftsliv og rekreasjon

Det framgår av kapittel 4.5 at barns interesser er knyttet til trafikksikkerhet. Videre benyttes ikke planområdet til friluftsliv og rekreasjon, ut over ev. turgåing langs etablerte gang-/sykkelveier.

Se kapittel 6.4.3 for mer informasjon med hensyn til hvordan trafikksikkerheten er vurdert. Tiltak som er hjemlet i planforslaget, vil ved etablering kunne bidra til å bedre trafikksikkerheten i planområdet.

6.9 Naturverdier og kulturminner

Planområdet berører ikke spesielle naturverdier eller kulturminner (se redegjørelse i kapittel 4.4). Tiltaket vurderes dermed til ikke å ha negativ påvirkning på natur og kulturminner.

Naturmangfoldloven §§ 8-12
Naturmangfoldet, slik man kjenner det i dag, vurderes å ikke komme i skade ved planlagte tiltak:

- *§ 8 Kunnskapsgrunnlaget*
  Planområdet er tidligere regulert (også rundkjøring) og langt på vei utbygd. Det er i hovedsak grøftearealer som påvirkes av utbyggingen. Naturmangfold antas å være ivaretatt i tidligere planprosesser, men det er foretatt en sjekk opp mot Miljødirektoratets Naturbase og Artskart hos Artsdatabanken (se kapittel 4.4).

  Kunnskapsgrunnlaget vurderes å stå i et rimelig forhold til planens omfang og karakter, da planområdet allerede er avklart til utbygging i overordnet plan og reguleringsplaner. Planområdet er omkranset av eksisterende bolig- og næringsbebyggelse, og man bryter derfor ikke inn i et urørt naturområde.

- *§ 9 Føre-var-prinsippet*
  Kunnskapsgrunnlaget iht.§ 8 vurderes som tilstrekkelig. Planområdet berører ikke og kommer ikke i konflikt med naturverdier (se kapittel 4.4).

- *§10 Økosystemtilnærming og samlet belastning*
  Tiltaket med utbygging/utbedring av veiformål og i tilknytning til et område med eksisterende veier og bebyggelse vurderes til ikke å medføre vesentlig økt belastning på natur og økosystem i området.

- *§11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver*
  Planforslaget og tiltaket er vurdert til ikke å medføre miljøforringelse.

- *§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder*
  Innenfor planområdet tillates det etablert nye arealer til samferdselsanlegg. Det forutsettes at det til enhver tid gjeldende lovverk følges ved opparbeidelse av ny rundkjøring, bussholdeplasser og mer gang-/sykkelvei. Miljøforsvarlige teknikker skal legges til grunn for utbygging og drift, detaljer rundet dette må avklares i detaljprosjekteringen.

Vannforskriften § 12
Det er ingen vannforekomster innenfor eller tilgrensende planområdet på land (se kapittel 4.4). Det er ikke planlagt store nye tiltak innenfor planområdet, og det er liten sannsynlighet for at tiltaket vil påvirke vannkvaliteten i vesentlig grad eller forringe tilstanden til resipienten (sjøen).

6.10 Støy og støv

Bjørklundveien er en kommunal vei hvor det ikke foreligger info om dagens situasjon mht. støy og luftforurensning. Tiltakene som planforslaget hjemler, vil ikke føre til økt trafikk og/eller luftforurensning. Unntaket er i anleggsfasen, hvor Retningslinje T-1442 og M-2061 gjelder for håndtering av støy og T-1529 for støv i anleggsfasen. Planbestemmelsene sikrer at anbefalte grenseverdier i retningslinjene og veilederne skal følges i anleggsfasen.

Det er gjennomført en trafikkanalyse (vedlegg 1) som har estimert at trafikken i Bjørklundveien totalt vil øke fra dagens ÅDT (årsdøgntrafikk) på 1 550 kjøretøy per døgn til ca. 5 500 kjøretøy per døgn. Det er derfor anbefalt å utbedre dagens T-kryss mellom Bjørklundveien og Vesterålsgata med en trearmet rundkjøring.

Økningen i trafikkmengden skyldes planlagte tiltak med trafikk som sokner til Bjørklundveien. Dette gjelder:

- Offentlige tiltak som ny flerbrukshall og sammenbindingen mellom Bjørklundveien og Vesterveien.
- Private tiltak med nye boligfelt.

Støysituasjonen for bebyggelsen langs Bjørklundveien vurderes i forbindelse med detaljprosjekteringen av sammenbindingen av Bjørklundveien og Vesterveien. Det samme gjelder behovet for ev. støyreduserende tiltak på bygningsfasader.

7 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Det er gjennomført komplett ROS-analyse i vedlegg 4. Konklusjonen er at planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart.

I ROS-analysen er det gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet (vedlegg 4):

- Ustabil grunn (områdestabilitet)
- Ekstremnedbør/overvann
- Skogbrann
- Transport av farlig gods

Planområdet fremsto med forhøyet sårbarhet for skogbrann i anleggsfasen. Det ble derfor utført en hendelsesbasert risikoanalyse for denne hendelsen. Det ble vurdert akseptabel risiko, men der tiltak skal vurderes. Det er fremmet tiltak om å sikre god brannberedskap i tørre perioder, i forbindelse med anleggsarbeidet.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp i videre prosjektering.

Tabell 7-1. *Oppsummering av tiltak.*

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabil grunn (områdestabilitet)	Områdestabilitet er vurdert som ivaretatt. Anbefalingene som framgår i den innledende geotekniske vurderingen (vedlegg 3) må ivaretas gjennom videre detaljprosjektering.
Ekstremnedbør/overvann	Videre prosjektering må ta hensyn til nødvendig klimapåslag og VAO-plan slik at overvannshåndtering og flomveier ivaretas.
Skogbrann i anleggsfasen	Det må sikres god brannberedskap i tørre perioder, i forbindelse med anleggsarbeidet.
Jordskjelv	Det forutsettes at N200 og Eurokode 8 følges i videre prosjektering av strekningen.
Adkomst til jernbane, havn og flyplass	Planområdet ligger ikke nær jernbane eller lufthavn, men fv. 82 er hovedadkomstvei til Sortland havn sørfra. Det må derfor tilrettelegges for god fremkommelighet/omkjøringsmulighet i anleggsfasen.
Fremkommelighet nødetater	Det må sikres fremkommelighet for utrykningskjøretøy, herunder brannvesenets store kjøretøy, dette må ivaretas i videre prosjektering. Det må også sikres fremkommelighet i anleggsfasen.
Adkomst til sykehus/helseinstitusjoner	Det ligger ingen sykehus i relevant nærhet, men det er legevakttjeneste og sykehjem lenger nord for planområdet, der fv. 82 vil være hovedadkomstvei sørfra. Adkomstmuligheter og omkjøringsmuligheter, herunder anleggsfase, må ivaretas som beskrevet under temaene ovenfor som omhandler adkomst og fremkommelighet.
VA-anlegg/-ledningsnett	Det ligger vann, avløps- og overvannsledninger innenfor planområdet og langs veiene. Det forutsettes at infrastruktur i bakken påvises og kartfestes i forbindelse med detaljprosjektering, samt ivaretas ved anleggsarbeid i området.

Trafikksikkerhet	Hensikten med planarbeidet er å utbedre veiene som inngår i planområdet. Det vil også innebære at veiarealene skal utformes iht. gjeldende veinormaler. Videre vil oppgradert kryssløsning med ny rundkjøring i fv.82 x Bjørklundveien bedre lokal trafikkflyt- og sikkerhet, også være en utløsende faktor for kommende utbyggingsprosjekt (ny skole, boområder og sammenkobling Bjørklundveien/Vestervei) (vedlegg 1). I anleggsfasen skal trafikksikkerhet ivaretas gjennom SHA-vurderinger iht. byggherreforskriften.
Eksisterende kraftforsyning og datakommunikasjon	Det ligger strøm- og fiberkabler innenfor planområdet. Disse leder i hovedsak til omkringliggende bebyggelse. Innenfor planområdet er det kun gatelyktene som krever strømforsyning. Eksisterende infrastruktur må påvises og ivaretas i forbindelse med anleggsarbeidet.

Tiltakene er ivaretatt og sikret, så langt som mulig, gjennom føringer i planbestemmelsene. Det forutsettes videre oppfølging i prosjektering og anleggsfasen for etablering av tiltaket.

7.1 Klima og klimatilpasninger

Klimaendringer
Forhold knyttet til framtidig klima og naturrisiko ved framtidige klimaendringer er innlemmet som en del av ROS-analysen (vedlegg 4). Planbestemmelsene inneholder rekkefølgekrav mht. VAO-plan og overvannshåndtering ved 200-årsflom + klimapåslag.

Tiltakets fotavtrykk
Generelt vil tiltaket gi utslipp av klimagasser gjennom arealbruksendringer, etablering av infrastruktur, materialer og drift/bruk. Videre medfører anleggsmaskiner og transport utslipp både i drifts- og anleggsfase.

Nevnte faktorer er vanskelig å tallfeste i et klimagassbudsjett for Bjørklundveien/Vesterålsgata. Regnskapet over utslipp vil være avhengig av valg man foretar i prosjektering og utbygging av området, samt maskiner som benyttes.

8 FNs bærekraftsmål

8.1 Innledning

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023 – 2027 (juni 2023) er en av forventningene at kommunene legger FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanleggingen. FNs generalforsamling vedtok i 2015, 2030-agendaen for bærekraftig utvikling. Agendaen har 17 utviklingsmål for å fremme sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft (*figur 8-1*).



***Figur 8-1**. FNs bærekraftsmål (snl.no).*

8.2 Vurdering av planforslaget opp mot bærekraftsmål

Detaljregulering for Bjørklundveien/Vesterålsgata viderefører i hovedsak etablert situasjon/ arealdisponering og gjeldende regulering i området. Ny reguleringsplan legger til rette for utbedringer av kryss og veier, og sikker gangferdsel. Planen er relevant sammenholdt med følgende bærekraftsmål:



Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige

Delmål 11.2: Innen 20330 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn og personer med nedsatt funksjonsevne og eldre.

Vurdering av planforslaget **:**
Dagens veiløsning videreføres, med utbedring av kryss og etablering av gang-/sykkelvei langs større andeler av Bjørklundveien. Planområdet ligger i tilknytning til fv. 82 Vesterålsgata som er hovedveien gjennom Sortland. Ny rundkjøring vil bidra til å øke trafikkflyten i krysset Vesterålsgata x Bjørklundveien.

Økt tilrettelegging for myke trafikanter med gang-/sykkelvei, fotgjengeroverganger i Bjørklundveien, tilrettelegging for nye bussholdeplasser langs Bjørklundveien i begge kjøreretninger, samt utbedring av kryss bidra til økt trafikksikkerhet i planområdet.



Sikre bærekraftige forbruks- og produksjonsmønster

Delmål 12.2: Innen 2030 oppnå bærekraftig forvaltning og effektiv bruk av naturressurser.

***Vurdering av planforslaget**:*
Planen legger ikke beslag på og/eller bygger ned framtidige naturressurser.



Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem

Delmål 13.1: Styrke evnen til å stå imot og tilpasse seg klimarelaterte farer og naturkatastrofer i alle land.

Delmål 13.2: Innarbeide tiltak mot klimaendringer i politikk, strategier og planlegging på nasjonalt nivå.

Vurdering av planforslaget:
Det er gjennomført geotekniske vurderinger (vedlegg 3) og ROS-analyse (vedlegg 4), hvor risiko ved klimaendringer er vurdert. Planområdet og tiltaket er vurdert til ikke å være utsatt for naturfare.

Det forutsettes etablering av tilstrekkelig overvannsløsning for å lede overvann fra terreng og veier innenfor planområdet. Dette for å være rustet for økte nedbørsmengder i framtida. Det skal framlegges en VAO-plan for planområdet i rammesøknad (byggesøknad). Planbestemmelsene inneholder rekkefølgekrav mht. VAO-plan og overvannshåndtering.



Beskytte gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt sanse tap av artsmangfold

Delmål 15.5: Iverksette umiddelbare og omfattende tiltak for å redusere ødeleggelsen av habitater, stanse tap av biologisk mangfold og innen 2020 verne truende arter og forhindre at de dør ut.

Vurdering av planforslaget:
Planforslaget kommer ikke i konflikt med viktige natur- og miljøverdier (se kapittel 4.4 og kapittel 6.9). Tiltaket med videreføring av etablert arealdisponering, hvor hovedøkosystemet er bebyggelse/samferdsel (Miljødirektoratet: Naturbase), er vurdert til ikke å medføre vesentlig økt belastning på natur og økosystem i området.

8.3 Samlet vurdering

Detaljregulering for Bjørklundveien/Vesterålsgata bidrar positivet til følgende av FNs bærekraftsmål:

- Nr. 11 Bærekraftige byer og samfunn
- Nr. 12 Ansvarlig forbruk og produksjon

For bærekraftsmål nr. 13 (stoppe klimaendringene) og nr. 15 (livet på land) synes planen generelt å være i tråd med dette.

9 Forholdet til overordna føringer

Forholdet til overordnede mål og retningslinjer ligger til grunn for planforslaget inkludert fagrapporter og vurderinger. Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet/hovedføringen for å ta tak i vår tids største utfordringer. Planforslaget er sammenholdt og vurdert mot FNs bærekraftsmål i kapittel 8.

I kapittel 2.1 og kapittel 2.2 er det vist til en rekke nasjonale og regionale retningslinjer og forventninger som en reguleringsplan skal ivareta. Under følger en vurdering av i hvilken grad planen har hensyntatt de mest relevante av disse retningslinjene og forventningene.

9.1 Nasjonale mål og retningslinjer

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)
Formålet med retningslinjene er å sikre samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretakelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer.

Se vurderinger av planforslaget opp mot FNs bærekraftsmål (kapittel 8.2) og redegjørelse i kapittel 6.4. Planområdet er lokalisert nært Sortland sentrum, skoler og idrettsanlegg med gå- og sykkelavstander, og tiltaket innebærer en utbedring av eksisterende veinett for alle trafikantgrupper. Planforslaget vurderes til å være i tråd med retningslinjen.

Statlige planretningslinjer for klima- og energi (2024)
Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer.

Se vurderinger av planforslaget opp mot FNs bærekraftsmål (kapittel 8.2). Planforslaget inneholder planbestemmelser for å redusere naturrisiko ved framtidige klimaendringer (overvannshåndtering).

9.2 Regionale mål og retningslinjer

Fylkesplan for Nordland 2013 - 2025
Planforslaget vurderes å være i tråd med retningslinjene i fylkesplanen, jf. redegjørelser i planbeskrivelsen.

Regional Transportplan Nordland 2022-2033
Regional Transportplan (RTP) Nordland har flere funksjoner. RTP er strategisk innrettet og en samordning av prosesser og forvaltningsnivå regionalt. Gjennom mål og strategier trekker RTP opp langsiktig transportpolitikk, og angir prinsipper og føringer for prioriteringer i detaljerte handlingsprogram. Visjonen for RTP er:

«Samferdsel skal på en sikker, effektiv og bærekraftig måte binde sammen Nordland, og Nordland med resten av verden.»

Det er en målsetting om å skape et effektivt, trygt, pålitelig og miljøvennlig transportsystem for folk og næringsliv. Transportmidler og infrastruktur skal utformes på en måte som gir best mulig tilgjengelighet for alle mennesker, i alle aldersgruppe, med ulike ferdigheter og kapasitet. Det skal tas hensyn til trafikksikkerheten. Samordna bolig-, areal- og transportplanlegging skal bygge opp om miljøvennlige transportformer og gjøre det attraktivt å gå og sykle gjennom godt tilrettelagt gang- og sykkelveinett.

Planområdet ligger i tilknytning til fv. 82 Vesterålsgata som er hovedveien gjennom Sortland. Ny rundkjøring vil bidra til å øke trafikkflyten i krysset Vesterålsgata x Bjørklundveien. Planområdet ligger i kort avstand fra boliger, Sortland sentrum, Blåbyhallen og skoler med gå- og sykkelavstander.

Tiltaket innebærer en utbedring av eksisterende veinett for alle trafikantgrupper og er i tråd med RTP.

Strategisk plan for jordvern i Nordland 2025 - 2028
Stortinget vedtok i mai 2023 ny nasjonal jordvernstrategi. Jordvernmålene er forsterket. Årlig omdisponering av dyrka jord skal reduseres til 2000 dekar innen 2030. De viktigste jordbruksarealene skal gis et sterkere vern. For å følge opp den nasjonale strategien har Statsforvalteren utarbeidet denne planen. Planen beskriver hvilke mål og tiltak Statsforvalteren i Nordland vil prioritere i jordvernarbeidet de neste fire årene. Planen inneholder fire mål:

1. Dyrka jord skal ikke omdisponeres til andre formål.
2. Dyrkbar jord skal ikke omdisponeres til andre formål.
3. Jordbruksarealene i Nordland skal driftes.
4. Beiteressursene i utmarka skal sikres for framtidige generasjoner.

Planforslaget vurderes til å være i tråd med målene som er satt. Planforslaget berører ikke mål 1, 3 og 4. Når det gjelder mål 2 er det litt dyrkbar jord innenfor planområdet, som har noe verdi og er ikke tidligere dyrket. Arealene med dyrkbar jord framstår som grøftearealer (kapittel 4.4).

Når det gjelder mål 2 slår planen for jordvern fast:

«Det er særlig viktig å beskytte arealer med dyrkbar jord av god kvalitet i områder med et godt lokalklima. Dyrkbar jord som ligger nær driftssenter og eksisterende jordbruksarealer har en særlig verdi.»

Planforslaget er ikke i konflikt med dette.