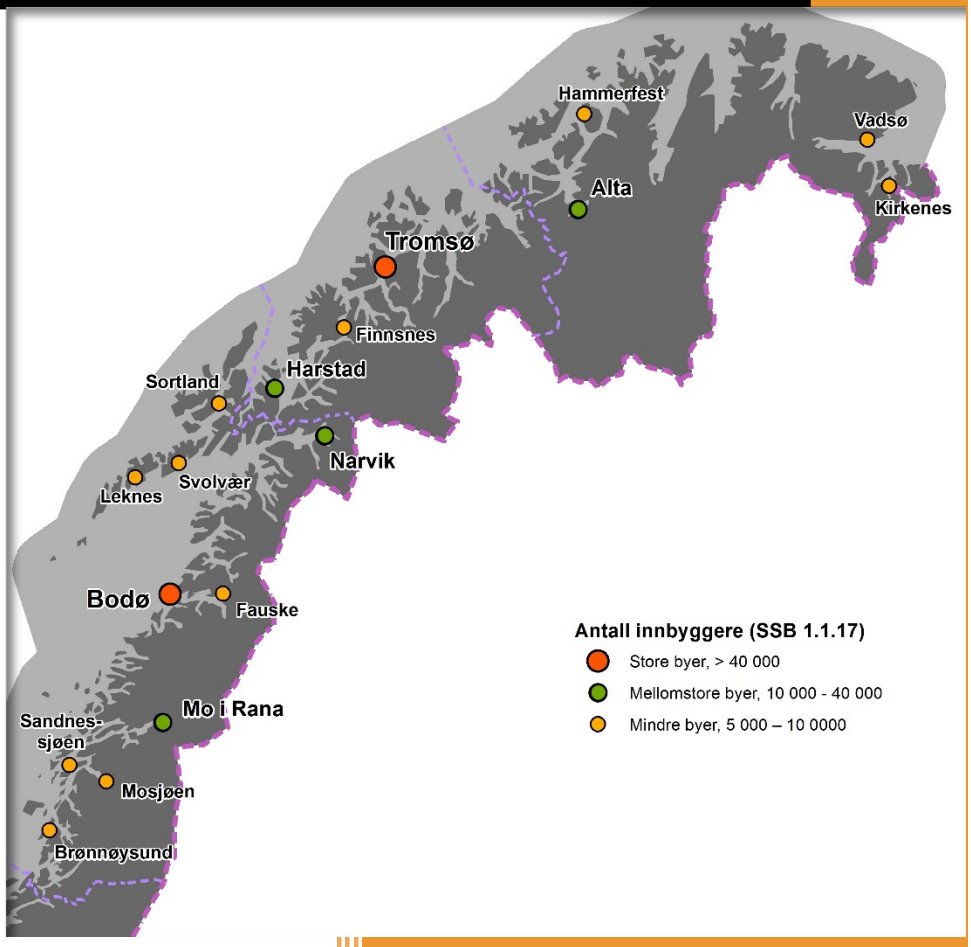
2018

Kartlegging av status for transportsystemet i de 11 minste byene i Region Nord



Veg- og transportavd. (Plan og Trafikk)

Statens vegvesen, pr. 30.08.2018

Innhold

1. Byer i region nord 4
1.1. Bakgrunn for rapporten 4
1.2. Finnmark 4
1.3. Troms 5
1.4. Nordland 6
1.5. Generelt til rapporten 8
2. Kirkenes 11
2.1. Generelt 11
2.2. Arealbruk 13
2.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud 15
2.4. Tilrettelegging for gående 15
2.5. Tilrettelegging for syklende 16
2.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak 16
2.7. Miljø 18
2.8. Klima 19
2.9. Gods 20
3. **Vadsø** 21
3.1. Generelt 21
3.2. Arealbruk 23
3.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud 25
3.4. Tilrettelegging for gående 26
3.5. Tilrettelegging for syklende 26
3.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak 26
3.7. Miljø 27
3.8. Klima 28
3.9. Gods 30
4. Hammerfest 31
4.1. Generelt 31
4.2. Arealbruk 33
4.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud 34
4.4. Tilrettelegging for gående 35
4.5. Tilrettelegging for syklende 36
4.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak 36
4.7. Miljø 38
4.8. Klima 39
4.9. Gods 40
5. Finnsnes 42
5.1. Generelt 42

UTKAST

5.2. Arealbruk 44
5.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud 46
5.4. Tilrettelegging for gående 47
5.5. Tilrettelegging for syklende 47
5.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak 47
5.7. Miljø 48
5.8. Klima 49
5.9. Gods 51
6. Sortland 52
6.1. Generelt 52
6.2. Arealbruk 54
6.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud 56
6.4. Tilrettelegging for gående 58
6.5. Tilrettelegging for syklende 58
6.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak 58
6.7. Miljø 60
6.8. Klima 60
6.9. Gods 62
7. Svolvær 63
7.1. Generelt 63
7.2. Arealbruk 65
7.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud 66
7.4. Tilrettelegging for gående 67
7.5. Tilrettelegging for syklende 68
7.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak 68
7.7. Miljø 70
7.8. Klima 70
7.9. Gods 72
8. Leknes 73
8.1. Generelt 73
8.2. Arealbruk 75
8.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud 77
8.4. Tilrettelegging for gående 78
8.5. Tilrettelegging for syklende 78
8.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak 78
8.7. Miljø 81
8.8. Klima 82
8.9. Gods 83
9. Fauske 84

UTKAST

9.1. Generelt ... 84
9.2. Arealbruk ... 86
9.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud ... 88
9.4. Tilrettelegging for gående ... 89
9.5. Tilrettelegging for syklende ... 90
9.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak ... 90
9.7. Miljø ... 92
9.8. Klima ... 92
9.9. Gods ... 94
10. Sandnessjøen ... 95
10.1. Generelt ... 95
10.2. Arealbruk ... 96
10.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud ... 99
10.4. Tilrettelegging for gående ... 100
10.5. Tilrettelegging for syklende ... 100
10.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak ... 101
10.7. Miljø ... 102
10.8. Klima ... 102
10.9. Gods ... 104
11. Mosjøen ... 105
11.1. Generelt ... 105
11.2. Arealbruk ... 107
11.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud ... 109
11.4. Tilrettelegging for gående ... 111
11.5. Tilrettelegging for syklende ... 111
11.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak ... 111
11.7. Miljø ... 113
11.8. Klima ... 114
11.9. Gods ... 115
12. Brønnøysund ... 116
12.1. Generelt ... 116
12.2. Arealbruk ... 118
12.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud ... 121
12.4. Tilrettelegging for gående ... 123
12.5. Tilrettelegging for syklende ... 123
12.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak ... 123
12.7. Miljø ... 125
12.8. Klima ... 126
12.9. Gods ... 127

UTKAST

1. Byer i region nord

1.1. Bakgrunn for rapporten

Rapporten er avgrenset til de 11 minste byene i Rn (5000-10000 innbyggere pr. 2017). Tilgjengelig data er sammenfattet i lys av arealbruk, kollektiv, gåing, sykling, trafikksikkerhet, miljø, klima og gods.

Rapporten gir en oversikt over status for transportsystemet i de minste byene i Rn, og er ment som et internt verktøy i Statens vegvesen. Rapporten er også et innspill til delleveranse 2 i prosjektet «Småby Nord – tiltakspakker for byer i Nord-Norge med 5000 – 10000 innbyggere».

Rapporten er utarbeidet av Linda Grønning (prosjektleder, kollektiv), Ingrid Hjelle (miljø, klima), Trond Harborg (trafikksikkerhet), Lars Christensen (gående, syklende, støy), Marit Vorren (arealbruk), Inge Berg (arealbruk), Hans Richardsen (gods), Pål Jøran Digernes (trafikktall) og Jianing Shi (kart).

1.2. Finnmark

Regionale planer

REGIONALE PLANER I FINNMARK FYLKE
Regional planstrategi vedtatt i 2016: https://www.ffk.no/_f/p10/ib524b893-85d0-49e9-bfbb-5fc094e310b9/regional-planstrategi-lavoppl.pdf. Her fremkommer det at de ønsker en ny regional plan som berører arealforvaltning: Regional plan for arealutvikling i Finnmark 2018 – 2028. Arbeidet skulle starte opp i 2017.

Befolkning i byene

Navn	Antall innbyggere (SSB 1.jan.17)
Hammerfest	9965
Kirkenes	7668
Vadsø	5728

1.3. Troms

Regionale planer

REGIONALE PLANER I TROMS FYLKE
Fylkesplan for Troms 2014–2025. Se link: http://www.tromsfylke.no/Tromsfylke/media/1962/fylkesplan-2014-25_nettversjon-1.pdf. Her er det fokusert på «Senterstrategi» og Arealpolitikk/forvaltning» i egne kapitler. Relevante arealpolitiske retningslinjer: • Lokalisering av boligområder, arbeidsplasser og handels-/servicetilbud (næringsvirksomhet og tjenesteyting), samt offentlige tjenester (skole, barnehage, helse og omsorgsinstitusjoner m.m.) skal skje med hensyn til effektiv utnyttelse av arealer og infrastruktur, lavest mulig energi- og transportbehov og redusert bilavhengighet. • Mål om å ta persontransportvekst med kollektivtrafikk, gang og sykkel må legges til grunn for arealplanlegging i byer og tettsteder. • Ved ønske om tiltak i hittil ubebygde områder, skal det alltid først vurderes om utbyggingsbehovet kan løses innenfor allerede avsatte byggeområder. Folkehelse: • Byer og tettsteder i Troms skal ha gode miljøkvaliteter, universell utforming, sammenhengende grøntstrukturer og sammenhengende hovednett for gående og syklende.
Regional plan for transport 2018–2029. Se link: http://www.tromsfylke.no/Tromsfylke/media/117545/regional-transportplan-2018-2029.pdf. Relevant føring: • Innenfor senternivå 2 (Harstad, Finnsnes) skal det være god fremkommelighet og trygt transportnett, med forbedret lokalt kollektivtilbud og gode forhold for gang og sykkel.
Regional plan for handel og service 2016–2025. Se link: http://www.tromsfylke.no/Tromsfylke/media/3290/regional-plan-for-handel-og-service-rev-feb17.pdf

Befolkning i byen

Navn	Antall innbyggere (SSB 1.jan.17)
Finnsnes	6016

UTKAST

1.4. Nordland

Regionale planer

REGIONAL PLANER I NORDLAND I FYLKE
Fylkesplan/Regional plan. Vedtatt i 2013. Se link: https://www.nfk.no/_f/p34/i464c63a3-349d-4a28-a47e-cc086828280f/Arealpolitiske%20retningslinjer.pdf Arealpolitiske retningslinjer: • Utbygging av boligområder og arbeidsplasser skal i hovedsak skje innenfor de etablerte by- og tettstedsstrukturene. I arealplanleggingen skal transformasjon og fortetting i by- og tettsteder og rundt kollektivknutepunkter vurderes som virkemidler for å unngå uønsket spredning av bebyggelse. • Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rette for god funksjonsblanding som fremmer trafikksikkerhet, barns lekemuligheter og stedets karakter. • Byer og tettsteder skal utvikles slik at livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming, attraktive og tilgjengelige utearealer, og infrastruktur som fremmer miljøvennlig transport. • By- og stedsutvikling skal ivareta og bygge videre på viktige kulturhistoriske kvaliteter, stedets karakter og identitet. • Det skal legges vekt på høy estetisk og arkitektonisk kvalitet ved planlegging og utforming av fysiske tiltak. • Sentrumsområdene skal planlegges og tilrettelegges for handel og kulturtilbud, og tilby gode og inkluderende møteplasser for alle. • I den kommunale planleggingen skal det stimuleres til redusert bilbruk gjennom tiltak. Kommunene skal blant annet vurdere rushtidsavgift, parkeringsrestriksjoner, veiprising og bysykler. • Kommunen skal vurdere hvordan kommunale parkeringsvedtekter for sentrumsområdet kan bidra til å imøtekomme nasjonale målsettinger for økt kollektivbruk. • Det må søkes gode løsninger for tilgjengelighet til kollektivtransport og overgang mellom ulike transportmidler. • Forbedring av kollektivtilbudet skal være vurdert før utbygginger av vegsystemet gjennomføres. • Arbeidsplasser, besøksintensive virksomheter og nye boligområder bør lokaliseres i gangavstand fra gode kollektivtilbud. • Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafikksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett. • For å imøtekomme dagens og framtidas boligbehov, skal det legges til rette for tilstrekkelig antall egnede boliger. Boligene, og områdene mellom bygd bolig og uteområdene, skal ha gode løsninger med tilgjengelighet for alle.

UTKAST

- Grøntområder, parker, gang- og sykkeltraseer og turdrag innen og mellom boligområder, nærturområder, skole, butikk og andre viktige servicepunkter, skal sikres gjennom kommunens arealplaner.
- Uteområder skal i størst mulig grad sikres en design med universell utforming.

Regional Plan Kjøpesenter. Vedtatt i 2013: Se link: https://lovdata.no/dokument/OV/forskrift/2013-02-25-299

Vedtatt i 2016. Regional plan by/region: Se link: https://innsyn.e-kommune.no/innsyn_nordland_politisk/wfdocument.aspx?journalpostid=2016075176&dokid=766685&versjon=4&variant=A&

Visjon: Nordland skal ha kompakte, bærekraftige og innovative byer.

- Relevante mål og strategier:
- Smart byutvikling skal stimulere til grønn og bærekraftig næringsutvikling
- Bygge kunnskap og kompetanse om bærekraftig byplanlegging regionalt og lokalt
- Styrke medvirkning i byplanprosesser lokalt og regionalt gjennom tilgjengeliggjøring av planrelevant informasjon og gode prosesser
- Styrke grunnlaget for en klimavennlig og bærekraftig byutvikling i Nordland gjennom regional arealpolitikk
- Gode og trygge nærmiljø tilrettelagt for gående og syklende
- Styrke og bygge videre på byenes identitet, særpreg og gode omgivelseskvaliteter
- Bidra til et bredt og mangfoldig tjeneste- og kulturtilbud i byene
- Variert boligtilbud med bokvalitet i bysentrum
- Arbeide for økt klimavennlig dagpendling innenfor bo- og arbeidsmarkedsregionene

Vedtatt i 2015. Strategi for stedsutvikling. Se link: https://innsyn.e-kommune.no/innsyn_nordland_politisk/wfdocument.aspx?journalpostid=2015004256&dokid=534298&versjon=1&variant=A&

Regionsentrene i Nordland: Sortland, Svolvær, Leknes, Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund skal være lokomotiver i livskraftige regioner.

Befolkning i byene

Navn	Antall innbyggere (SSB 1.jan.17)
Mosjøen	9735
Sortland	6600
Svolvær	6313
Fauske	6120
Sandnessjøen	6079
Leknes	5775
Brønnøysund	5286

1.5. Generelt til rapporten

Befolkningsendring og framskriving av trafikk

Det er i rapporten oppgitt årlig endring i folkemengden for perioden mellom 2016 og 2040. Dette gjelder kommunene de aktuelle byene ligger i. Befolkingsendringen vil også i grove trekk gjenspeiles i framskrivingen av trafikken. Det vil si at verdien for den årlige prosentvise endring av befolkningsmengden og trafikken vil være den samme.

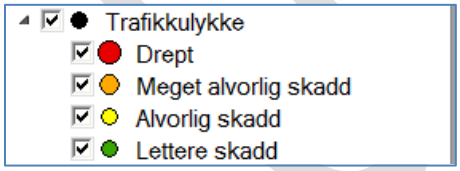
Kollektiv

Det er fylkeskommunene som har ansvar for kollektivtilbudet i Nord- Norge. Nordland og Finnmark fylkeskommune har organisert dette arbeidet i en samferdselsavdeling. I Troms fylkeskommune har et administrasjonsselskap ansvaret, samt noen saksbehandlere i samferdselsavdelingen. Det er kun skoleskyss som er lovpålagt. Derfor dimensjoneres ofte kollektivtilbudet i de minste byene først med å legge skoleskysskabalen, for så å supplere rutetilbudet med gjenstående pengepott. I prinsippet kan så mye som 80 % av budsjettet gå til å dekke skoleskysstilbudet. Videre er avsettes nesten halvparten av kollektivtilbudets budsjett til hurtigbåtruter i Nordland og Finnmark. De siste årene har alle 3 fylkeskommunene startet med effektivisering av kollektivtilbudet. Det betyr at det også er behov for endring av infrastrukturen til kollektivtilbudet. Derfor er det viktig at alt arbeid på infrastruktur på holdeplasser og knutepunkt kvalitetssikres av fylkeskommunene.

Trafikkulykker

Trafikkulykkene for perioden 2007-2016 er plottet på kart. Ulykkesgrunnlaget omfatter personskadeulykker som er meldt til politiet. Ulykker som har skjedd på samme eller nesten samme sted på vegnettet kan dekke over hverandre.

Alvorligste skadegrad i ulykkene er angitt ved fargekoder:



Meget alvorlig skadde og alvorlig skadde er i det etterfølgende slått sammen til skadegraden hardt skadde.

Miljø

I denne rapporten presenteres først og fremst problematikk rundt støy og luftkvalitet. For noen byer er andre miljøtema med referanse til regionale og lokale plandokumenter tatt med. Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-2021 i henhold til forurensingsforskriften er også lenket opp.

Støyregelverket (veg):

- Forurensingsforskriftens kapittel 5: Eksisterende veg (tiltaksgrense innendørs støynivå 42 dB). Fortløpende overvåking og gjennomføring av tiltak. Kartlegging av utendørs og innendørs støynivå hvert 5. år med fortløpende gjennomføring av tiltak og utarbeidelse av handlingsplan for 5-årsperioden.
- T-1442 retningslinje for støy i arealplanlegging: Nye anlegg/utbedringer (Tiltaksgrense 55dB utendørs støynivå)

Klima

Her er det fokusert på klimagasser med referanse til **Miljødirektoratets Utslippsstatistikk**, som viser utslippene av klimagasser som oppstår innenfor kommunens grenser. Utslippstallene vises for årene 2009, 2011, 2013, 2015 og 2016 og fordeles på:

- Ulike kilder til klimagassutslipp, samlet under sektorer som f.eks. transport, industri og jordbruk
- Klimagassene CO2, metan (CH4) og lystgass (N2O)

Siden dette er en betaversjon vil forbedringer og feilrettinger oppdateres fortløpende. Trykk på hyperlenke i bildet for å få oppdaterte tall for byen det gjelder. For øvrig er det link til *klima- og energiplaner* og noen andre planer som omtaler hensyn til klimagassutslipp.

Gods

Det fins lite konkret informasjon for godstransport i byene. Det vi ser er en gjenganger er at det ofte er tungtransport gjennom sentrum, fordi næringsområdene ligger ytterst rundt bykjernene. I tillegg har vi varelevering i sentrum. Det er ofte lite plass, slik at gater stenges når varetransport skjer.

Tilrettelegging for gående

Hver by har en tabell som viser tall for gå-andeler. Disse tabellene viser:

Gåandel – RVU	Tall fra RVU der det er tilleggsutvalg fra aktuelle kommune.
Gåandel jobb-undersøkelse	Undersøkelse gjort på noen arbeidsplasser i fbm arbeidet med hovedvegnett sykkel

UTKAST

Tilrettelegging for syklende

Hver by har en innledende tabell som viser noen nøkkeldata for sykkel i kommunen.

Plan for hovedvegnett sykkel	Viser om der er utarbeidet plan for hovedvegnett for sykkel i kommunen
Sykkelbyavtale	Om det er inngått samarbeidsavtale om sykkelsatsing mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen.
Sykkelandel RVU	Tall fra RVU der det er tilleggsutvalg fra aktuelle kommune.
Sykkelandel jobb-undersøkelse	Undersøkelse gjort på noen arbeidsplasser i fbm arbeidet med hovedvegnett sykkel
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Om og hvilke nasjonale og europeiske sykkelruter som går gjennom kommunen.
Sykkelteller	Antall sykkeltellere i kommunen

Tiltak i HP som er listet i tabellen over

1. Tilrettelegging for gående og syklende (G/S)
2. Trafikksikkerhetstiltak (TS)
3. Miljøtiltak (M)
4. Kollektivtiltak og UU (KUT)

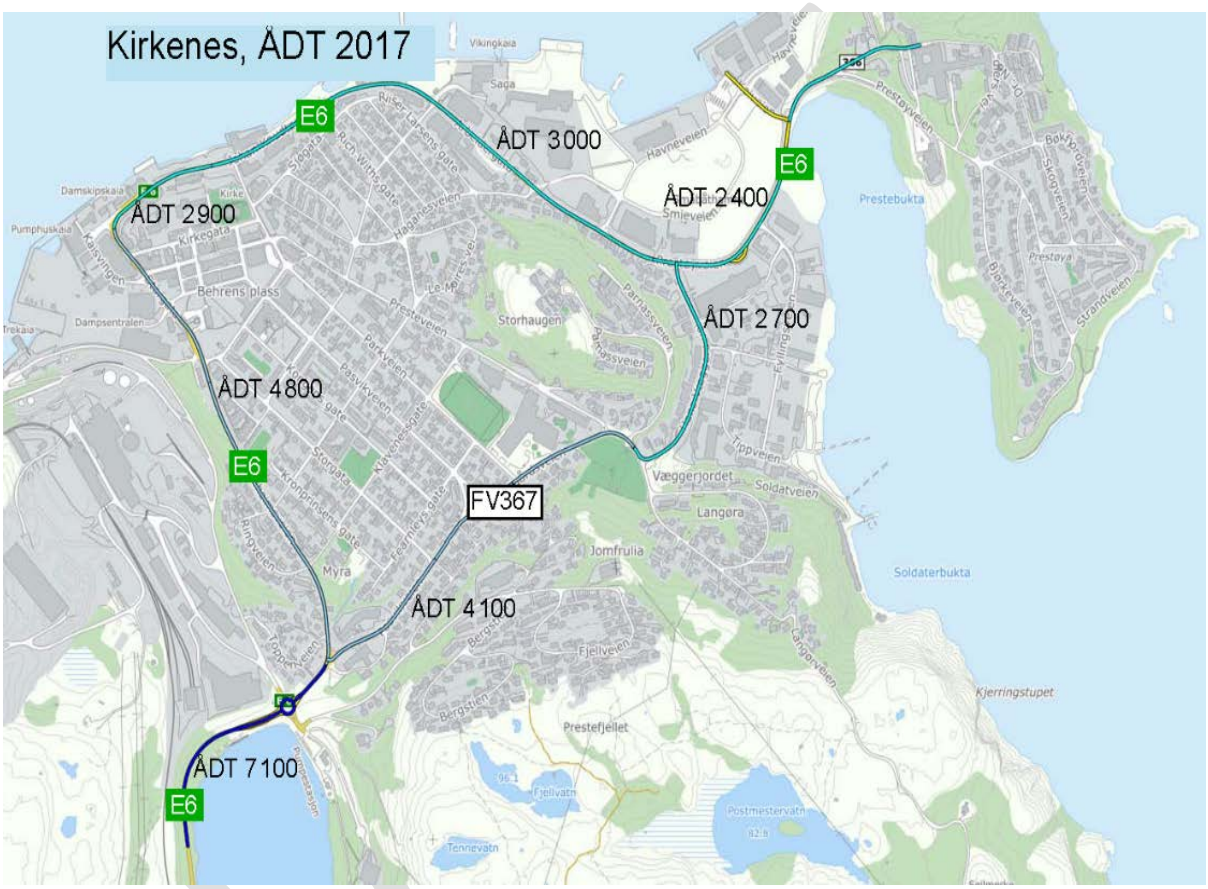
BY	HP 2014-2017	HP 2018-2023
Mosjøen		E6 Mosjøen, støyskjerming (M)
Sandnessjøen		
Brønnøysund		
Fauske	• Rv 80 Stranda–Røvika (G/S) • E6 Vestmyra undergang og fortau (G/S). Ikke undergang, men lyskryss. • Kollektivknutepunkt Fauske stasjon (KUT).	
Leknes	E10 Borg–Leknes, delstrekning Rishaugen–Leknes (G/S).	
Svolvær		
Sortland	Rv. 85 Sortlandsbrua, fortau (G/S).	
Finnsnes		
Hammerfest		
Vadsø		
Kirkenes	E6 Rundkjøring Førstevann (G/S)?	

2. Kirkenes

2.1. Generelt

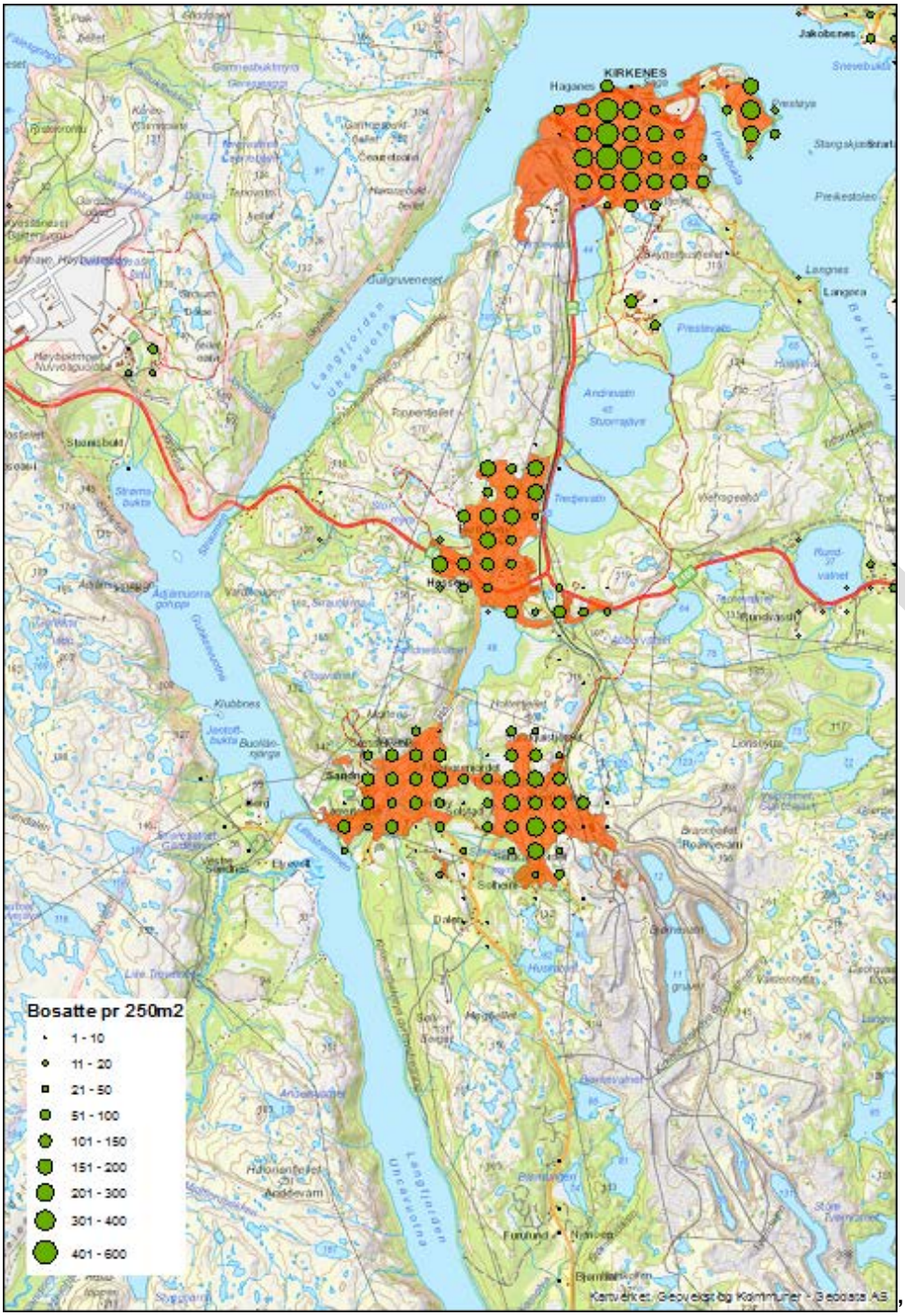
Kirknes by har 7668 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i områdene Kirkenes sentrum, Hesseng, Bjørnvatn og Sandnes.

Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen, samt ÅDT for 2017 (fra NVDB).

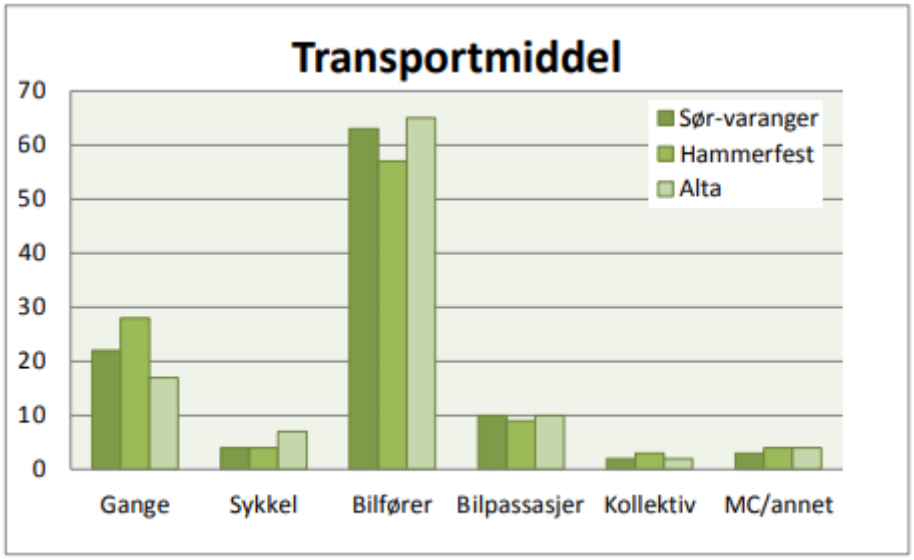


Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 10 137 innbyggere (SSB). Gjennomsnittlig årlig og totale befolkningsøkning fram til 2040 er henholdsvis 0,4 % og 8,3 %.

Kartet andre siden markerer med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Kirkenes by. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er i sentrum at det bor tettes med mennesker.



I forbindelse med den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 bestilte vi 500 ekstraintervjuer i Sør-Varanger. De foreløpige dataene fra denne undersøkelsen viser følgende reisemiddelfordeling i Sør-Varanger: gange 22 %, sykkel 4 %, bilfører 68 %, bilpassasjer 10 %, kollektiv 2 % og MC/annet 3 %. Sammenlignet med Hammerfest og Alta, hvor vi også har ekstrautvalg, viser at reisemiddelfordelingen er som forventet. Litt over laveste og litt under høyeste på de fleste transportmåter. Sør-Varanger har ingen transportmiddelvalg som skiller seg spesielt ut i fra de andre kommunene i Finnmark.



Figur 2: Reisemiddelfordelingen i 3 Finnmarksbyer

2.2. Arealbruk

Kirkenes by er kommunesenter i Sør Varanger kommune. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Sør Varanger kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
Planstrategi 2016—2019	Planstrategien fokuserer på: • Rullering arealdel • Ny Byplan Kirkenes. Oppstart i 2016 og ønskes ferdig i 2016. Ikke tatt stilling til om denne bør være en kommunedelplan eller en områderegulering. • Strategisk næringsplan • Hovedplan for vei/trafikk Se link: https://www.sor-varanger.kommune.no/getfile.php/3394429.652.yexytvtxxb/H%C3%B8ringsutkast+planstratgi+2016-2019+%28L%29%28554407%29.pdf
Kommuneplanen samfunnsdel 2017-2029.	Visjonen er «*En grensesprengende kommune*». Særlig fokus er blant annet gitt: • Næringsutvikling • Infrastruktur (Havn, industri, næringsareal. Fortetting av historisk sentrum, byutvikling, parkering i sentrum, hurtigruta i sentrum. Sykkel, ski og gange, kollektivgrøntområder i by, UU etc. Arealplanfokus! • Barn og unge (Ta hensyn tilbarn/unge i by og parkutforming • Folkehelse (Trygge skoleveier, Parkering ved turområder, fremme helse i de bynære områdene, gjøre attraktivt å ta sunne valg, redusert bilbruk. Arealplanfokus!

	Se link: https://www.sor-varanger.kommune.no/getfile.php/3802858.652.rfqspxbpvt/KommuneplanS%C3%B8r-VarangeS%C3%B8r-Varange+kommuneplanens+samfunnsdel.pdf
Kommuneplanens arealdel 2018-2030	Viktig forhold ved rullering har vært: • Estetikk Kirkens sentrum • Skolestruktur • Næringsarealer • Helsefremmende infrastruktur • Parkering i sentrum • Grønnstruktur og friområder i by/tettsted De ser behov for en egen byplan for Kirkenes som jobber videre med byutvikling, parkering, hurtigrute, havn til småbåt og grøntområder. Se link: https://www.sor-varanger.kommune.no/kommuneplanens-arealdel-2014-2016.413657.no.html
Kommunedelplan Kirkenes	FB Byplan Kirkens: https://www.facebook.com/Byplanen/ . Se også: https://www.sor-varanger.kommune.no/gult-er-kult-.5895267-17830.html Kommune har startet arbeidet med en egen arealdel for Kirkenes.
Områderegulering	Områderegulering Kirkens Norhavn: https://www.sor-varanger.kommune.no/omraaderegulering-for-kirkenes-norhavn-i-leirpollen.6012781-413764.html .Muligens nytt havn/næringsareal utenfor Kirkenes. Jobber mot vedtak i 2019. SVV m.fl er i gang med reguleringsplanarbeid for veg/stamnett og stamnetthavn for høybukta vest (utenfor Kirkenes). Startet opp i 2017, med mål om vedtak i 2019. Se link: https://www.vegvesen.no/Europaveg/kirkenes/nyhetsarkiv/havneplanleggingen-i-kirkenes-i-rute
Stedsanalyse	Gater/plasser: http://gaterogplasser.no/pdf/Gruppe%206%20-%20Fortetting/LAA325_KirkenesDel2_Gruppe6_Fortetting.pdf

Kommuneplanens arealdel

Gang og sykkel, Kollektiv, Barn/unge, Bolig:

Arealdelen tar i liten grad stilling til disse temaene for Kirkenes. Vil tro at en egen kommunedelplan for Kirkenes vil ta stilling til disse temaene.

Handel:

Arealdelen innordner seg reguleringsplanen for Kirkenes handelspark og Sydvaranger handelspark

Parkering:

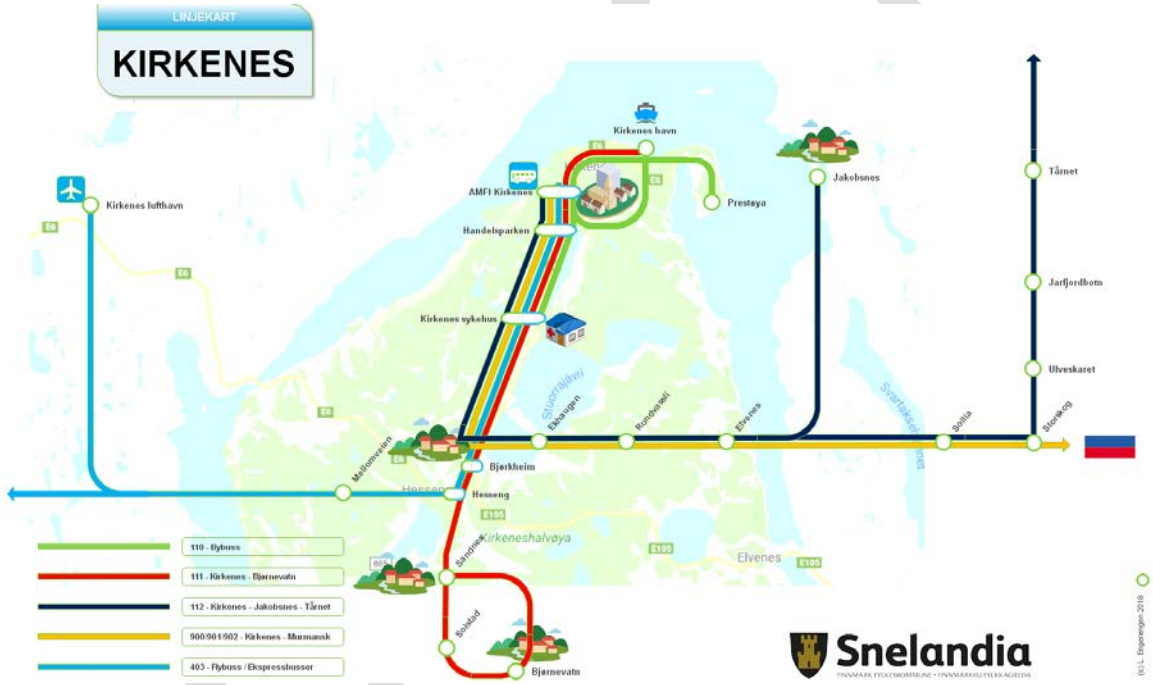
Kommunen legger til rette for god parkeringsdekning.

2.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

Finnmark fylkeskommune hadde i 2016 ei større omlegging av kollektivsystemet i fylket. Kollektivtilbud består av buss, Flexx, drosje, hurtigbåt og ferje. Det er imidlertid lange avstander mellom byområdene og kommunene, og frekvensen til kollektivtilbudet er ikke like optimal på alle strekninger. Kollektivtilbudet er ekstra prioritert i byområdene, samt i og mellomområder med stort trafikkgrunnlag. 80 % av bussrutene er tilrettelagt i forhold til skoleskyssbehovet i fylket.

Det er ikke gjennomført holdeplassrevisjon i fylket. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har.

Linjekart for kollektivtilbudet i Kirkenes by:



2.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel - RVU	22%
Gåandel jobb-undersøkelse	-

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

KVU for Sør-Varanger har et kapittel om sentrum, som beskriver tiltak som gir økt tilrettelegging for gående og syklende. Ett viktig tiltak er å fjerne bilparkering på fortau. Det planlegges også trygg gangveg fra hurtigruten og til sentrum.

2.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Nei
Sykkelbyavtale	Nei
Sykkelandel RVU	4
Sykkelandel jobb-undersøkelse*	-
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Eurovelo 13
Sykkelteller	0

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

KVU for Sør-Varanger har et kapittel om sentrum, der det også er beskrevet tiltak som gir økt tilrettelegging for gående og syklende. Det tilrettelegges med sykkelveg og fortau gjennom sentrum og langs hovedveger fram til skolene. Det vil også være sykkelveg fram til nytt sykehus. I dag er det sykling i blandet trafikk i hele sentrum. Eksisterende gang- og sykkelveg fra Hesseng stopper utenfor sentrum, ved Førstevatn.

Eurovelo 13 – Iron Curtain Route kommer fra Finland via Neiden og ender i Kirkenes sentrum (hurtigruta).

2.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

Kommunen har en gyldig trafikksikkerhetsplan for perioden 2017-2018: Bakgrunnsmaterialer\Trafikksikkerhet\Kirkenes Trafikksikkerhetsplan 2017-2018, 23.09.16.pdf

Planen er en revisjon av TS-plan for perioden 2010-2013 og videreført til 2018 (jf. vedtak i utvalg for plan og samferdsel, som også er TS-utvalg).

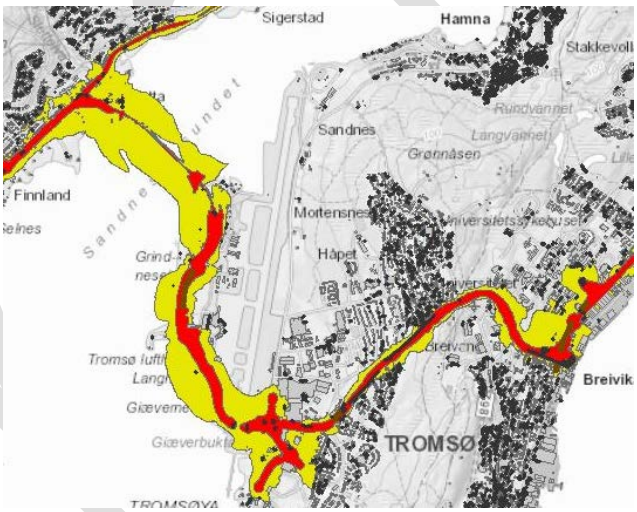
Kommunen jobber nå med en egen kommunedelplan for veg og trafikk, og trafikksikkerhetsplan skal være en del av denne.

Tiltakene som er foreslått i eksisterende TS-plan synes å samsvare godt med de områdene hvor det skjer flest ulykker i Kirkenes.

UTKAST

- Det har skjedd 51 trafikkulykker med 3 hardt skadde og 61 lettere skadde i perioden
- Flest ulykker på E6 med 19, deretter fv. 885 med 16 og kommunale veger med 11
- 8 ulykker involverer MC, 3 fotgjenger og 2 med syklister
- Vanligste ulykkestype er utforkjøringer med 19, deretter kryssende kjøreretning med 15 og påkjøring bakfra med 11
- 28 ulykker på vegstrekning og 18 i kryss

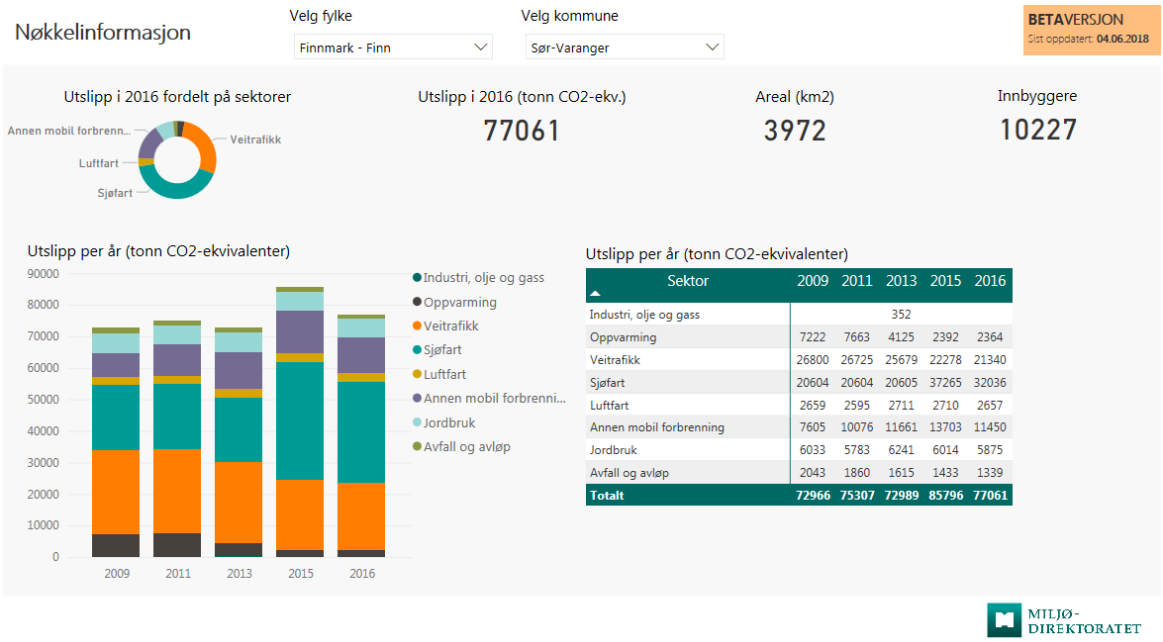
2.7. Miljø

KIRKENES – Sør-Varanger kommune		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	Støyutredning Sør-Varanger (2015) Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-21	Lovpålagt etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy. Multiconsult rapport 25.1.2016 for Kirkenes, Hesseng og Sandnes. 5 boliger får støyreduserende tiltak med bevilgning sist i NTP/handlingsprogramperioden 2018-21(23) med 9 mill. kr i 2021(s.273). Merk lavere tiltaksgrense for nye anlegg i henhold til T-1442/16.
	Støyvarselkart etter T-1442 *Retningslinje for luftkvalitet i arealplanlegging*	Planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)  Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442
	KVU E6 Høybuktmoen-Kirkenes	Kirkenes sentrum har en høy andel tungtransport, som skaper støyproblemer for nærliggende boliger langs E6 og fv367 i sentrum og spesielt i motbakkene fra sentrum mot Førstevann. Støysonekart figur 23 side 37

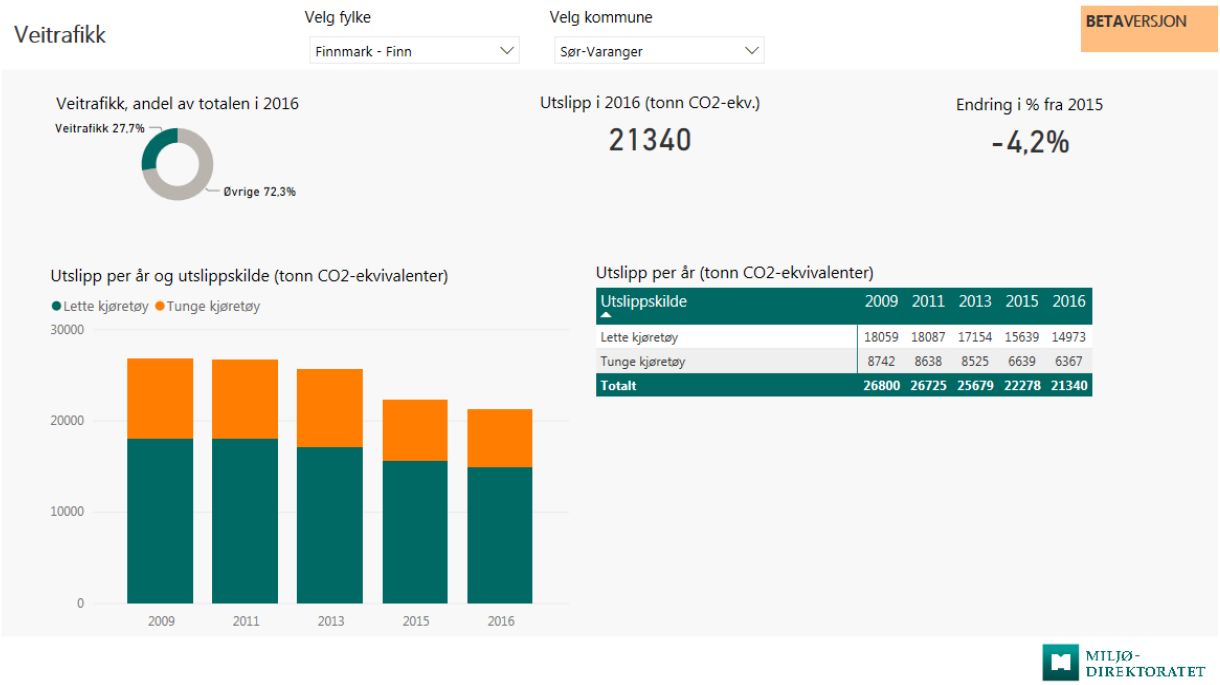
Luftkvalitet	Overvåking luftkvalitet – ikke vegrelatert.	NILU har to målestasjoner for å måle forurensning fra de russiske smelteverkene i Nikel og Zapoljarnij. Det er målestasjoner på Svanvik i Pasvikdalen (fv885) og i Karpdalen (fv886). Begge måler svoveldioksid (SO2) og tungmetaller, samt meteorologi. Oppdatert info finnes på lenke http://luftkvalitet.info/home.aspx?type=1&topic=1&id=%7b9aed45c7-5cb6-4dd0-83ec-b76455a188d5%7d
	KVU E6 Høybuktmoen–Kirkenes	Kirkenes sentrum er plaget av støy og støv fra tungtrafikken gjennom byen og det er behov for å bedre miljøet (s.41).
Annet	Regional planstrategi for Finnmark 2016–2019 Miljøperspektivet lagt til grunn for bruk av natur og i næringsvirksomhet + klimamål. Viser til nasjonale forventninger om at fylkeskommuner og kommuner identifiserer viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og ivaretar disse i regionale og kommunale planer. Fylkeskommunen og andre har i sitt arbeid et ansvar for å ta vare på verdiene som ligger i naturressursene og å legge til rette for utnyttelse av naturressursene og en miljøvennlig og bærekraftig måte. *Stimulere til helsefremmende nærmiljø*, *Sørge for at miljøhensyn blir tatt tilstrekkelig hensyn til i all planlegging* og *Stedsutvikling i nærområdene er viktig for å øke folks bolyst*, er *strategier* i regional plan. Miljø- og klimamålene skal nås gjennom en videre satsning på sentrumsutvikling (næring/bolig).	

2.8. Klima

Det er bilbasert persontransport og høy tungbilandel gjennom sentrum av Kirkenes. Sjøfart og vegtrafikk står for de største utslippene i kommunen ifølge *Utslippsstatistikk* fra Miljødirektoratet, som viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009–2016 i Sør-Varanger kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet. Bildet viser utslipp fordelt på sektorer



Bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Annet

Regional planstrategi vedtatt i 2016: https://www.ffk.no/_f/p10/ib524b893-85d0-49e9-bfbb-5fc094e310b9/regional-planstrategi-lavoppl.pdf Skal sikre reduksjon av klimagassutslipp med mer gjennom bærekraftig arealplanlegging.

Energi- og klimaplan 2010-2020 for Sør-Varanger kommune, som blant annet handler om å teste og implementere klimaverktøy som beslutningsverktøy i planprosesser og byggesaksbehandling, og utslippsnøytrale kommunale kjøretøy.

2.9. Gods

Kirkenes Maritimt knutepunkt for internasjonal godstransport og offshorevirksomhet i Barenstshavet og del av russisk Arktis.

Tungtransporten til havna foregår på E6 og fylkesveg 367 til havna. Andelen tungtrafikk i sentrum er høy (11 %). Dette er høyere enn normalt som er 5 %. Andel tungtransport tilknyttet dagens stamnetthavn er ca. 80 kjøretøy per døgn. Av dette er ca. 70 kjøretøy jernmalm og pukk internt i Kirkenes. Resten kommer via E6 fra Varangerbotn1. Tungtransporten til havna skaper støy og trafikksikkerhetsproblem for sentrum og beboere i sentrum. Utdrag fra Konseptvalgsutredningen E6 Høybuktmoen – Kirkenes.

Lengdefordeling kjøretøy E6 Kirkenes sør

	kjt/d	Andel
Sum kjøretøy	6876	100 %
Korte kjøretøy	6340	92 %
5,6–7,6 m	209	3 %
7,7–12,5 m	203	3 %
12,5–16,0	81	1 %
16,0–>	43	1 %
Sum Lange	536	8 %

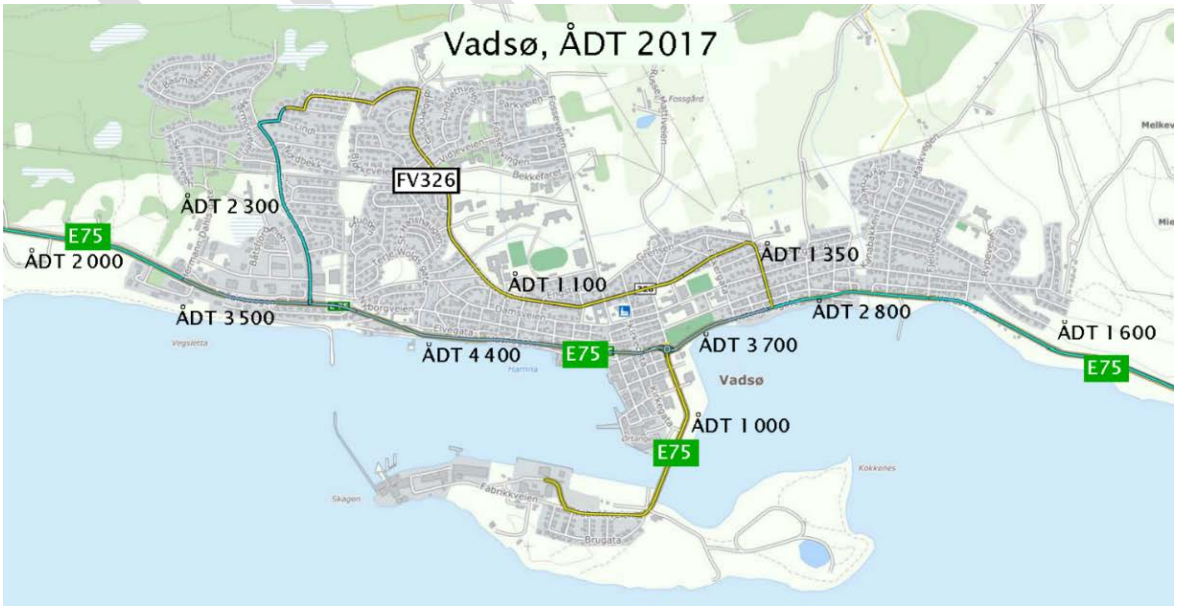
Havnestatistikk 2017 i tonn fra SSB

	Stykkgods	Tørr bulk	Våt bulk	Totalsum
Innenriks – norske havner og norsk sokkel	13 773	15 908	67 501	97 182
Lastet (utgående)	1 109	15 908	978	17 995
Losset (inngående)	12 664	–	66 523	79 187
Utenlandske havner	100	32 500	–	32 600
Lastet (utgående)	–	32 500	–	32 500
Losset (inngående)	100	–	–	100
Totalsum	13 873	48 408	67 501	129 782

3. Vadsø

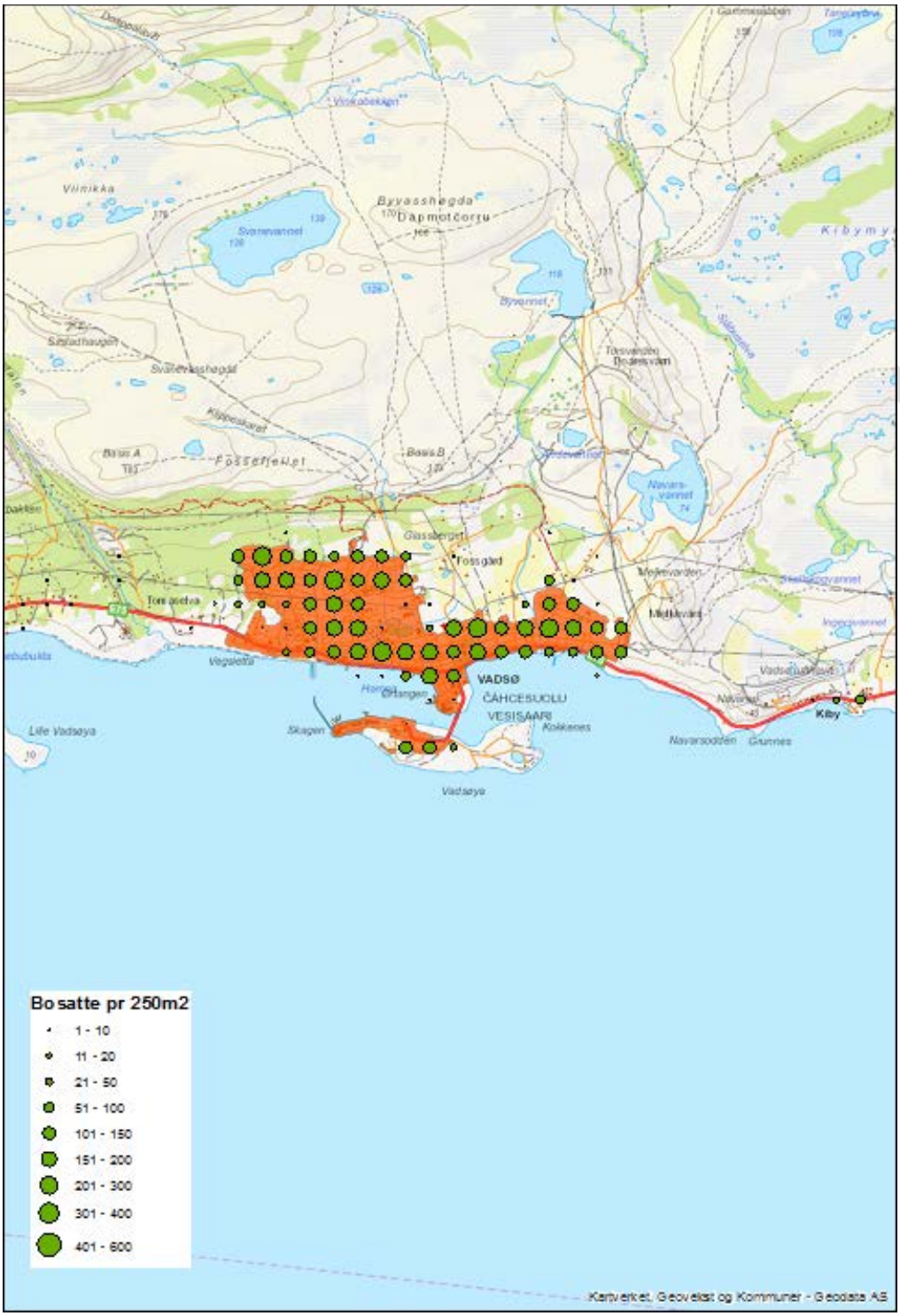
3.1. Generelt

Vadsø har 5728 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i områdene rundt Vadsø sentrum, sentrum og Vadsøya. Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen og ÅDT for 2017 (fra NVDB).



Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 6 007 innbyggere (SSB).
Gjennomsnittlig årlig befolkningsøkning fram til 2040 er 0,3 %.

Kartet under markere med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Vadsø. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er i sentrum at det bor tettes med mennesker.



3.2. Arealbruk

Vadsø by er kommunesenter i Vadsø kommune. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Vadsø kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
Planstrategi 2016—2019, vedtatt juni 2016.	I planstrategien er forslag til prioriterte planoppgaver: Inkorporere arbeidet med plan for sammenhengende sykkelveinett i Vadsø kommune i Regional Transportplan for Finnmark Ønsker å starte opp en områderegulering for Vadsø sentrum (2017). Viktig å ta tak i føringer gitt i samfunnsdel/arealdel om Vadsø sentrum. Ønsker også å rullering av arealdel (2016–2018). Se link: https://www.vadso.kommune.no/_f/p1/i9226b88e-1fac-4463-bcd0-ced8b1c5ac97/kommunal-planstrategi-forside-og-vedlegg.pdf
Kommuneplanen samfunnsdel 2012–2024, vedtatt mai 2012.	Visjonen er «På høyde med tiden». Tre satsingsområder: 1. Utvikling av byen, 2. Skal være attraktiv kommunen å bo- og leve i 3. Samt satsing på nye næringer og -muligheter. Samfunnsdelen fokuserer både på kompakt boligutvikling rundt Vadsø + at den også ønsker boligbebyggelse der folk ønsker å bo dvs. over alt ellers i kommunen. Se link: https://www.lenvik.kommune.no/globalassets/politikk-og-samfunn/planer/kommuneplan/kommuneplanens-samfunnsdel----vedtatt-kommunestyre.pdf
Kommuneplanens arealdel 2012–2024, vedtatt mai 2012	Legger samfunnsdelen til grunn for arealspørsmålene. Fokuserer på mer kompakt utbyginsmønster og bo-områder med høyere kvalitet. Vektlegger, mer konsentrert byutvikling, G/S, helse, livskvalitet og oppvekstmiljø enn den forrige arealdelen fra 1993. Se link: https://www.vadso.kommune.no/kommunale-planer/

Kommuneplanens arealdel 2012–2024:

Gang og sykkel:

Kommunen legger opp til fortetting av allerede etablerte boligområder i Vestre Jakobselv, Kiby og nord for Ekkerøya. Vestre Jakobselv og Kiby sin kontakt med byen styrkes i arealplanen ved å legge til rette for et sammenhengende gang- og sykkelveinett langs kyststripa.

Den nye arealdelen er mer offensiv med hensyn til gang og sykkelveier langs hovedveisystemet. Arealdelen følger opp samfunnsdelens føringer om å legge til rette for folkehelse gjennom tilrettelegging, gode boligområder, nye gang- og sykkelveier og kartlegging av samfunnsrisiko som del av planarbeidet.

Kollektiv:

Ingenting.

Barn/unge:

Fritidstilbud for barn og ungdom i gangavstand. Kort vei til idrettsanlegg og skoler underbygger kommunens satsing på barn og unge.

Bolig:

Kommunen legger til rette for ca. 240 sentrumsnære og attraktive boligtomter som underbygger en konsentrert byutvikling.

Ivareta folks stedstilhørighet og legge til rette for boligbygging i hele kommunen.

Arealdelen bygger på prinsipper om at boligbygging og vekst skal styres særlig mot Vadsøs sentrale områder. Tett utnytting av sentrum og sentrumsnære areal er en viktig forutsetning. Det legges ellers opp til en forsiktig åpning for spredt utbygging, men holdningen er fortsatt restriktiv. Videre er det bl.a. lagt vekt på at utviklingen av bolig- og næringsområder skal være godt samordnet med utbygging av infrastruktur,

Vadsø kommune har som mål å tilrettelegge for et attraktivt og flerfunksjonelt byområde med bolig, rekreasjon og næring i tråd med Vadsøs behov.

Handel:

Sentrum av Vadsø skal utvikles som handelssted. Sentrum av Vadsø og Indre havn skal videreutvikles og forskjønnes i samarbeid med handelsnæringen.

Sentrum skal utvikles til sosialt møtested med verdifulle arenaer basert på et pulserende kulturliv, aktiv handel og verdifulle opplevelser.

Kultur, handel og servicenæringer forutsettes lokalisert til sentrum, arealkrevende virksomhet på Veisletta.

Parkering:

Liberale parkeringsnormer. I byens sentrum skal det legges til rette for minimum en parkeringsplass pr. 50 m2 bruksareal på egen grunn eller i felles parkeringsanlegg. I de øvrige nærings- og forretningsområdene skal det legges til rette for minimum en parkeringsplass pr 100 m² bruksareal.

3.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

Finnmark fylkeskommune hadde i 2016 ei større omlegging av kollektivsystemet i fylket. Kollektivtilbud består av buss, Flexx, drosje, hurtigbåt og ferje. Det er imidlertid lange avstander mellom byområdene og kommunene, og frekvensen til kollektivtilbudet er ikke like optimal på alle strekninger. Kollektivtilbudet er ekstra prioritert i byområdene, samt i og mellomområder med stort trafikkgrunnlag. 80 % av bussrutene er tilrettelagt i forhold til skoleskyssbehovet i fylket.

Det er ikke gjennomført holdeplassrevisjon i fylket. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har.

Linjekart for kollektivtilbud i Vadsø:

3.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel - RVU	-
Gåandel jobb-undersøkelse	-

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Vadsø sentrum har gode fortau og mange fotgjengerfelt. Fortauet er utvidet i flere kryss for å gi kortere strekning ved kryssing av vegen.

3.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Nei
Sykkelbyavtale	Nei
Sykkelandel RVU	-
Sykkelandel jobb-undersøkelse	-
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Nasj. Rute 1 (vurderes forlengelse)
Sykkelteller	0

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Det er ikke mye tilrettelegging for sykkel i sentrum av Vadsø. Mest sykling i blandet trafikk, men det er GS-veg langs Ev75 hp50 mot Vadsøya. Også en kort strekning med GS-veg langs E75 vest for sentrum.

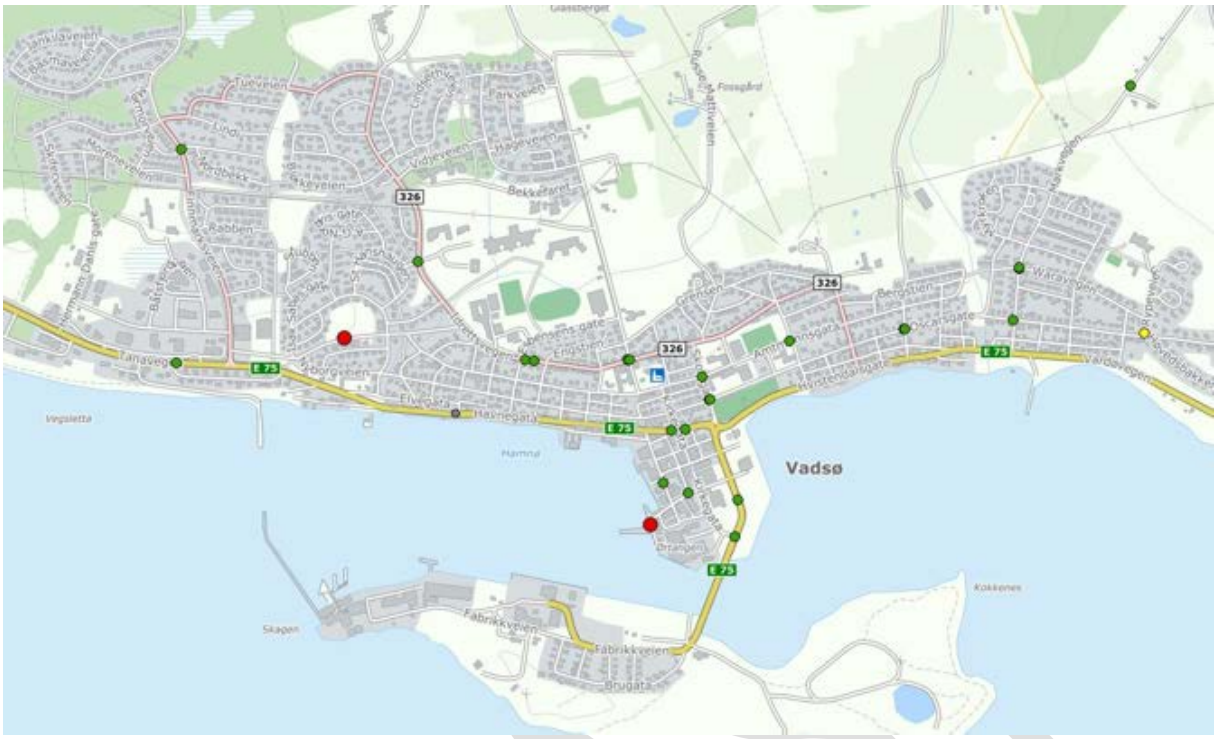
Nasjonal sykkelrute 1 vurderes forlenget med arm fra Olderfjord (xE6/E69) og til Hamningberg og vil følge E75 gjennom kommunen.

3.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

Vadsø kommune ble i 2016, som første kommune i Finnmark, godkjent som «Trafikksikker kommune» gjennom Trygg Trafikk sin godkjenningsordning. Målet er at det drives systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer i kommunen. Godkjenningen har en varighet på 3 år.

Kommunen utarbeidet trafikksikkerhetsplan for perioden 2014-2017:
Trafikksikkerhetsplan Vadsø kommune

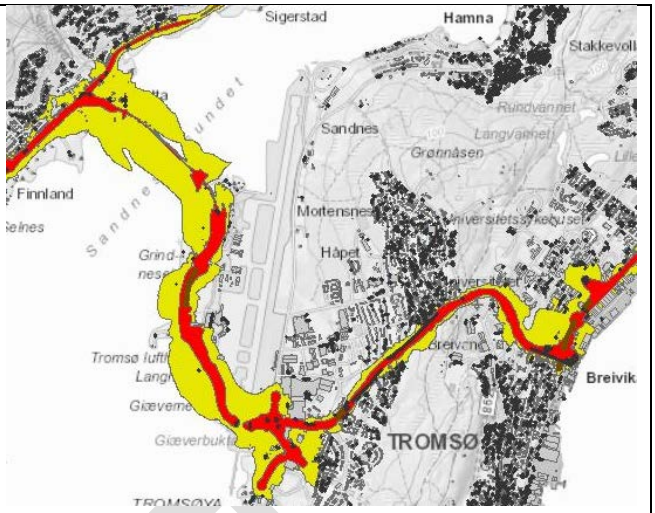
Planen er under revisjon, men er gjennom vedtak forlenget til også å gjelde for 2018. Ulykkene skjer spredt i Vadsø, men planen inneholder mange fysiske tiltak som kan antas å ha god effekt på den aktuelle ulykkessituasjonen, bl.a. kryssutbedringer, fartssoner og fartshumper.



- Det har skjedd 28 trafikkulykker med 3 drepte, 2 hardt skadde og 33 lettere skadde
- Flest ulykker på kommunal veg med 17, deretter E75 med 6 og fv. 326 med 5
- Syklister er involvert i 5 ulykker, fotgjengere i 3 og MC i 2
- Vanligste ulykkestype er kryssende kjøreretning med 17 ulykker, deretter utforkjøringer med 6
- 19 ulykker i kryss og 6 på vegstrekning

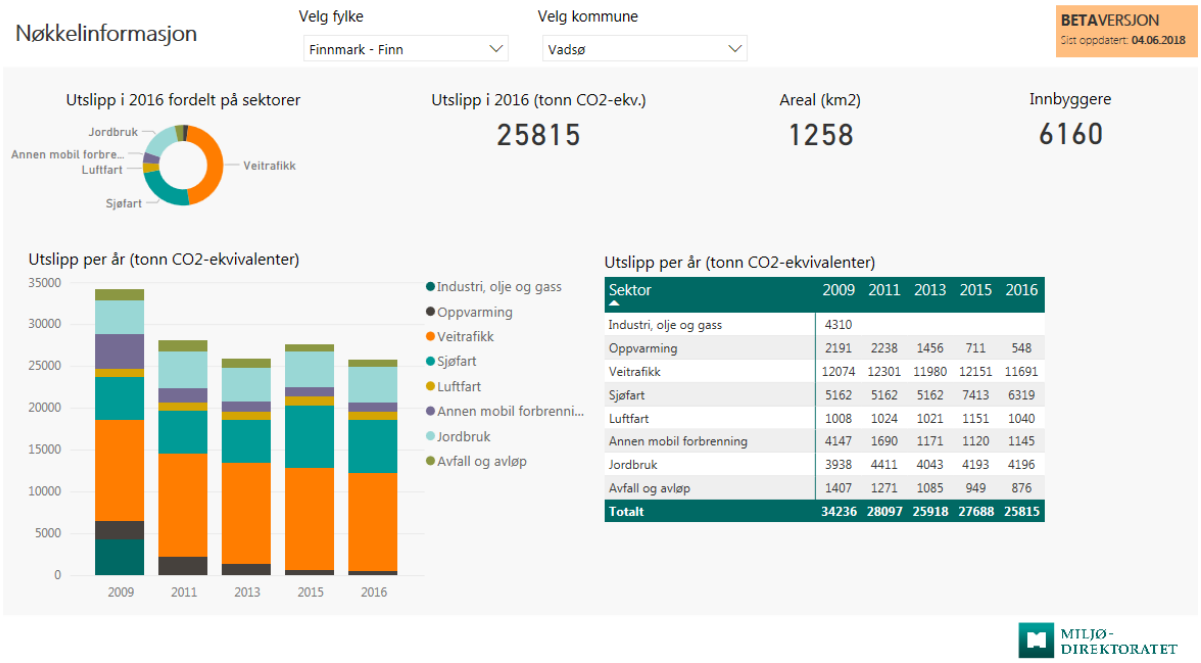
3.7. Miljø

VADSØ		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	**Støyvarselkart etter T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging** Handlingsplan mot støy riks- og fylkesveger Rn 2018-23	Støyvarselkart er planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)

		 *Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442*
		Boliger i sentrum kan oppleve støyplage, men overskrider ikke tiltaksgrense etter Forur.forskr.kap 5. Merk lavere tiltaksgrense for nye anlegg i henhold til T-1442/16
Luftkvalitet	Ingen målere knyttet til nasjonalt målenettverk	Ingen kjente problemer med luftkvalitet knyttet til vegtrafikk. Sentrumsplanen tillater ikke virksomhet som vil medføre støvulemper.
Annet	Regional planstrategi for Finnmark 2016-2019 Miljøperspektivet lagt til grunn for bruk av natur og i næringsvirksomhet + klimamål. Viser til nasjonale forventninger om at fylkeskommuner og kommuner identifiserer viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og ivaretar disse i regionale og kommunale planer. Fylkeskommunen og andre har i sitt arbeid et ansvar for å ta vare på verdiene som ligger i naturressursene og å legge til rette for utnyttelse av naturressursene og en miljøvennlig og bærekraftig måte. *Stimulere til helsefremmende nærmiljø*, *Sørge for at miljøhensyn blir tatt tilstrekkelig hensyn til i all planlegging* og S*tedsutvikling i nærområdene er viktig for å øke folks bolyst*, er *strategier* i regional plan. Miljø- og klimamålene skal nås gjennom en videre satsning på sentrumsutvikling (næring/bolig).	

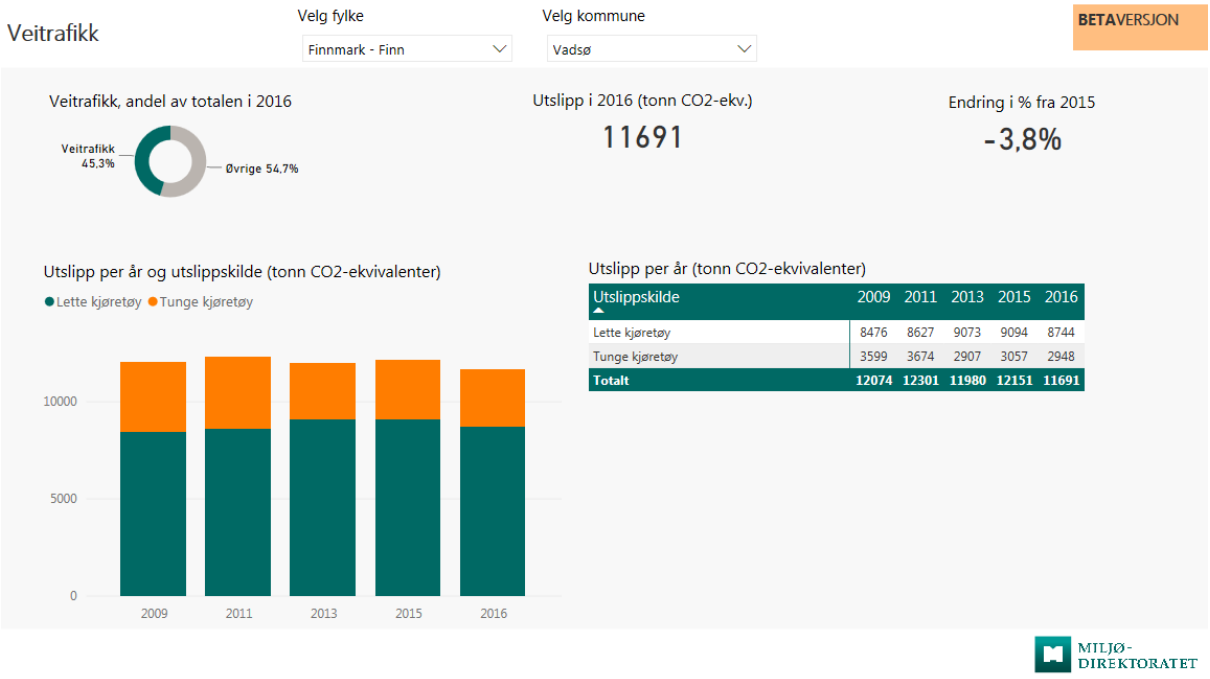
3.8. Klima

Det er bilbasert persontransport og høy tungbilandel gjennom sentrum. Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009-2016 i Vadsø kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet.



Sektor	2009	2011	2013	2015	2016
Industri, olje og gass	4310				
Oppvarming	2191	2238	1456	711	548
Veitrafikk	12074	12301	11980	12151	11691
Sjøfart	5162	5162	5162	7413	6319
Luftfart	1008	1024	1021	1151	1040
Annen mobil forbrenning	4147	1690	1171	1120	1145
Jordbruk	3938	4411	4043	4193	4196
Avfall og avløp	1407	1271	1085	949	876
Totalt	**34236**	**28097**	**25918**	**27688**	**25815**

Bildet ovenfor viser utslipp fordelt på sektorer, mens bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Utslippskilde	2009	2011	2013	2015	2016
Lette kjøretøy	8476	8627	9073	9094	8744
Tunge kjøretøy	3599	3674	2907	3057	2948
Totalt	**12074**	**12301**	**11980**	**12151**	**11691**

Annet

Regional planstrategi vedtatt i 2016: https://www.ffk.no/_f/p10/ib524b893-85d0-49e9-bfbb-5fc094e310b9/regional-planstrategi-lavoppl.pdf Skal sikre reduksjon av klimagassutslipp med mer gjennom bærekraftig arealplanlegging.

Energi- og klimaplan (2010) for Vadsø, som blant annet handler om reduksjon av utslipp fra lokal transport gjennom satsing på sentrumsutvikling (næring/bolig).

3.9. Gods

Det foreligger lite data på gods til og fra Vadsø

Lengdefordeling kjøretøy E75 Laksøybukt

	kjt/d	Andel
Sum kjøretøy	1999	100 %
Korte kjøretøy	1820	91 %
5,6-7,6 m	54	3 %
7,7-12,5 m	90	5 %
12,5-16,0	17	1 %
16,0->	18	1 %
Sum Lange	179	9 %

Havnestatistikk 2017 i tonn fra SSB

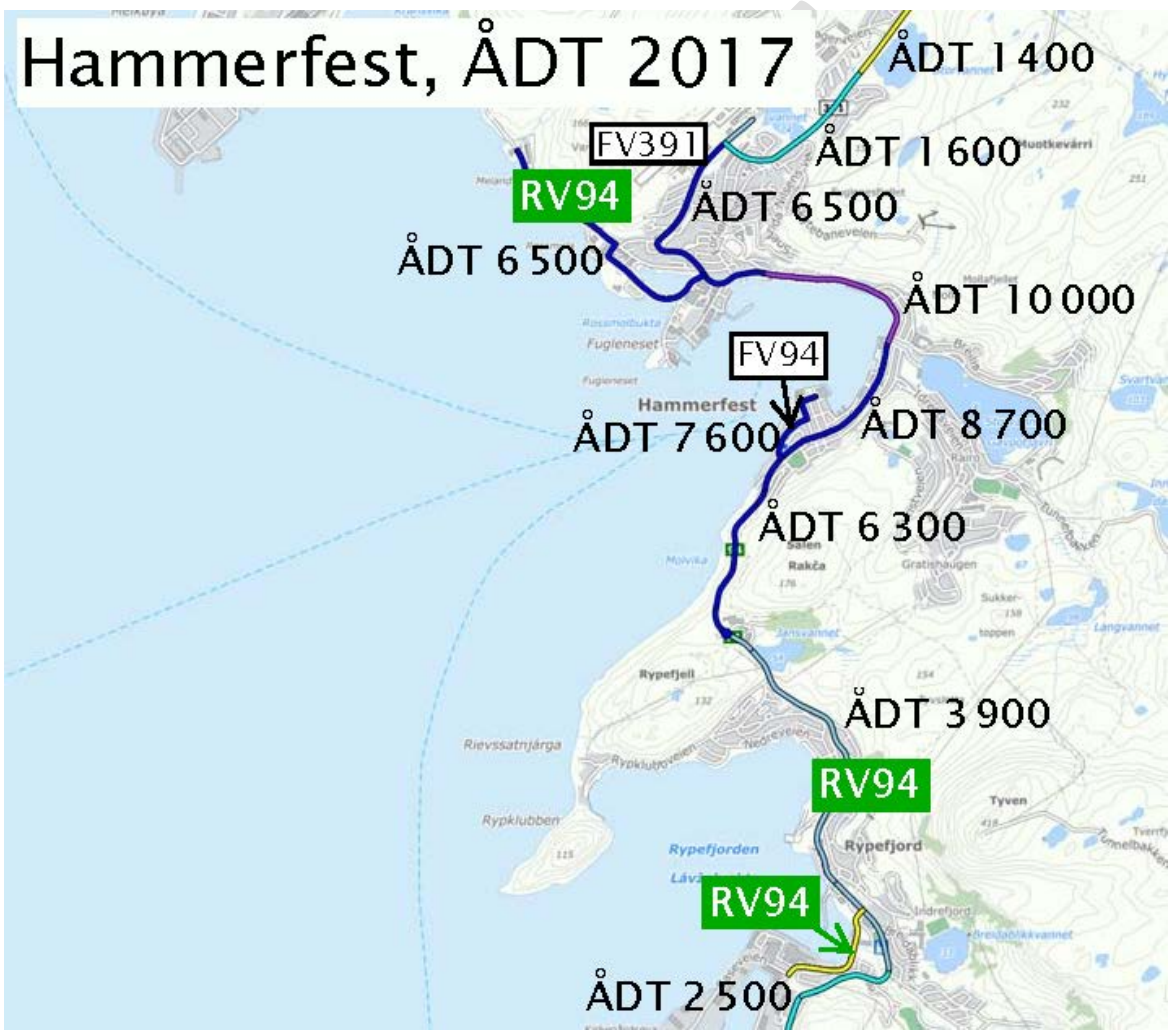
	Stykkgods	Tørr bulk	Totalsum
Innenriks - norske havner og norsk sokkel	3 602	21 819	25 421
Lastet (utgående)	1 436	-	1 436
Losset (inngående)	2 166	21 819	23 985
Totalsum	3 602	21 819	25 421

4. Hammerfest

4.1. Generelt

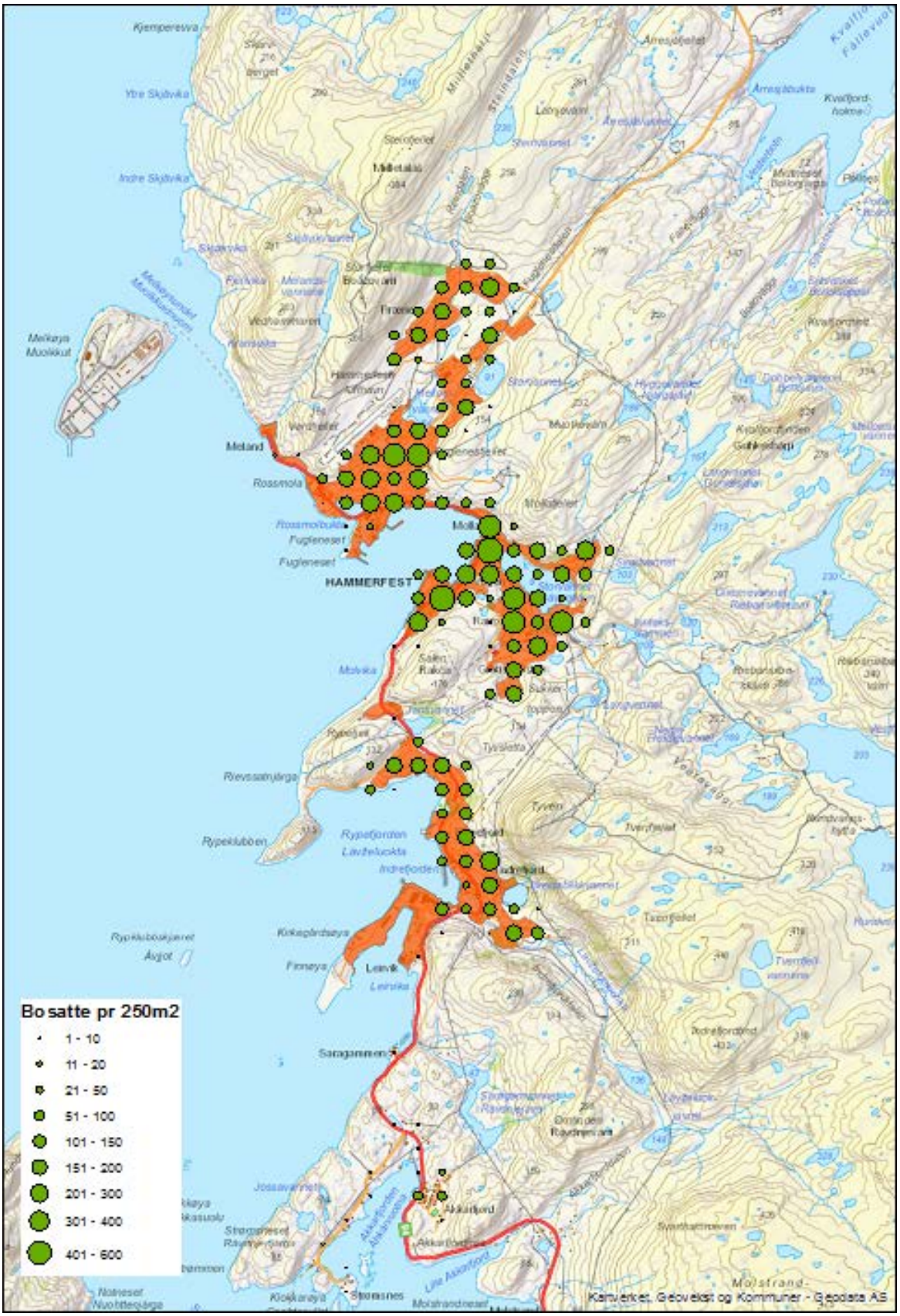
Hammerfest by har 9965 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i områdene Rypefjord i sør, Hammerfest sentrum og ut til Fuglenes og flyplassen i nord.

Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen og ÅDT for 2017 (fra NVDB).



Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 10 528 innbyggere (SSB). Gjennomsnittlig årlig og total befolkningsøkning fram til 2040 er henholdsvis 0,8 % og 21 %.

Kartet neste side markerer med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Hammerfest by. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er i sentrum at det bor tettes med mennesker.


Bosatte pr 250m2
1 - 10
11 - 20
21 - 50
51 - 100
101 - 150
151 - 200
201 - 300
301 - 400
401 - 600
HAMMERFEST
Kartverket, Geovekst og Kommuner - Gjødesta AS

4.2. Arealbruk

Hammerfest by er kommunesenter i Hammerfest kommune. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Lenvik kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
Planstrategi 2016—2019, vedtatt oktober 2016	Samfunnsdel skal ikke rulleres. Arealdel skal rulleres, men med fokus på sjøområder Kommunedelplan for Hammerfest/Rypefjord skal gjennom en mindre revidering. Fungerer bra som styringsverktøy for de sentrumsnære områdene Fokus: Folkehelse Se link: http://www.hammerfest.kommune.no/planstrategi-for-hammerfest-kommune-2012-2015.5095881-154464.html
Kommuneplanen samfunnsdel 2015-2027, vedtatt juni 2014.	Visjonen er «Sammen for Hammerfest». Planen har fem fokusområder: • Livskvalitet og folkehelse • Kunnskap og kompetanse • Verdiskaping og næringsutvikling • Klima, energi og miljø • Tjenester og demokrati
Kommuneplanens arealdel 2010-2022. Revisjon av kommuneplanens arealdel for Hammerfest 2019-2030.	Gjeldene arealdel fra 2010 har ikke fokus på Hammerfest. Utarbeidet planprogram for denne revisjon av arealdel. Bakgrunnen for revisjonen er å integrere landdelen og kystsone delen inn i en arealplan. Arealreserve for bolig, fritidsbolig og næringsareal på land vurderes som tilstrekkelig for neste planperiode.
Kommunedelplan	Vedtatt i 2014: Kommunedelplan for Hammerfest og Rypefjord (2014-2025). Link: http://www.hammerfest.kommune.no/kommunedelplan-for-hammerfest-og-rypefjord-2014-2025.341037.no.html . Denne er viktig! Vedtatt I 2011: Kommunedelplan for omkjøringsalternativer for riksveg 94. Link: http://www.hammerfest.kommune.no/kommunedelplan-for-omkjoeringsalternativer-for-riksveg-94.341038.no.html
Reguleringsplan	Vedtatt Mars 2016. Rv 94 Saragammen – Jansvannet Vedtatt November 2015. Rv 94 Jansvannet –Fuglenes Se link: https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv94hammerfest/plandokumenter

Kommunedelplan for Hammerfest og Rypefjord

Gang og sykkel

Manglende lenker på g/s-nettet (en parsell langs Forsølveien, en parsell langs Fv 391 og en parsell rundt Storvannet) er tatt inn i planforslaget, jf Plan for sammenhengende sykkelvegnett, vedtatt i Hammerfest kommunestyre 10.11.11.

Kollektiv

Lite/ingenting

Barn/unge

Forskrift om vedtekter for uterom i Hammerfest kommune.

Bolig

Det åpnes for fortetting i flere områder i Kirkenes. I tillegg avsettes det areal tilsvarende 1700-1800 boenheter fordelt på eneboliger, rekkehus og blokkleiligheter.

- Eneboliger og familievennlige rekkehus skal prioriteres i områdene utenfor sentrum
- Det skal sikres variasjon i boligtyper for å ivareta ulike grupper og behov i boligmarkedet

Handel

Detaljhandel og sentrumsfunksjoner skal styres til hovedsentrum. Lokalsentra (Fuglenesdalen, Fuglenes, Storsvingen og Rypefjord) skal komplettere men ikke konkurrere med sentrum.

Parkering

Liberal/tradisjonell parkeringsnorm. F.eks 05 parkering pr 50 m2 forretningsareal og henholdsvis 1 eller 2 parkering pr. bolig (< 50 m2 eller >50 m2) i sentrum.

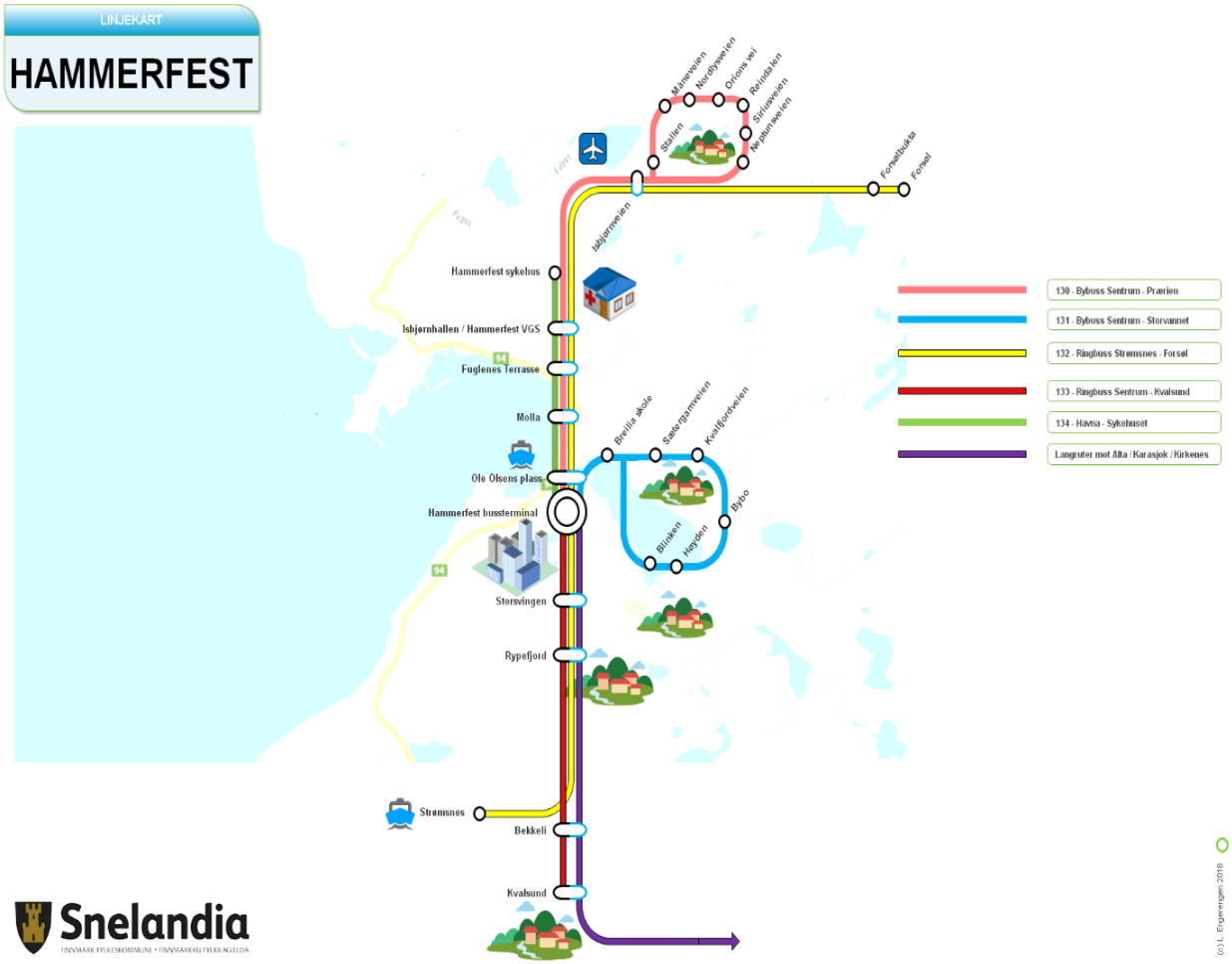
4.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

Finnmark fylkeskommune hadde i 2016 ei større omlegging av kollektivsystemet i fylket. Kollektivtilbud består av buss, Flexx, drosje, hurtigbåt og ferje. Det er imidlertid lange avstander mellom byområdene og kommunene, og frekvensen til kollektivtilbudet er ikke like optimal på alle strekninger. Kollektivtilbudet er ekstra prioritert i byområdene, samt i og mellomområder med stort trafikkgrunnlag. 80 % av bussrutene er tilrettelagt i forhold til skoleskyssbehovet i fylket.

Det er ikke gjennomført holdeplassrevisjon i fylket. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har.

UTKAST

Linjekart for kollektivtilbud i Hammerfest:



4.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel – RVU	28 %
Gåandel jobb-undersøkelse	–

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Hammerfest er en by der det gås mye, og gåandelen er godt over landssnittet. Det er i dag mye trafikk gjennom hovedgata i sentrum. Ingen spesiell tilrettelegging for gående.

4.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Ja
Sykkelbyavtale	Nei
Sykkelandel RVU	4
Sykkelandel jobb-undersøkelse	-
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Nei
Sykkelteller	0

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Dårlig tilrettelegging for sykkel i sentrum og lav sykkelandel. Byutredning for Hammerfest inneholder omlegging av rv94 som vil føre gjennomgangs- og tungtrafikk utenfor bykjernen. I dag er det dårlige forhold for sykling ved at det sykles det i blandet trafikk og med mye tungtrafikk. Det er GS-veg fra utkanten av sentrum og til Rypefjord.

4.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

Hammerfest kommune ble i 2018 godkjent som «Trafikksikker kommune» gjennom Trygg Trafikk sin godkjenningsordning. Målet er at det drives systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer i kommunen. Godkjenningen har en varighet på 3 år.

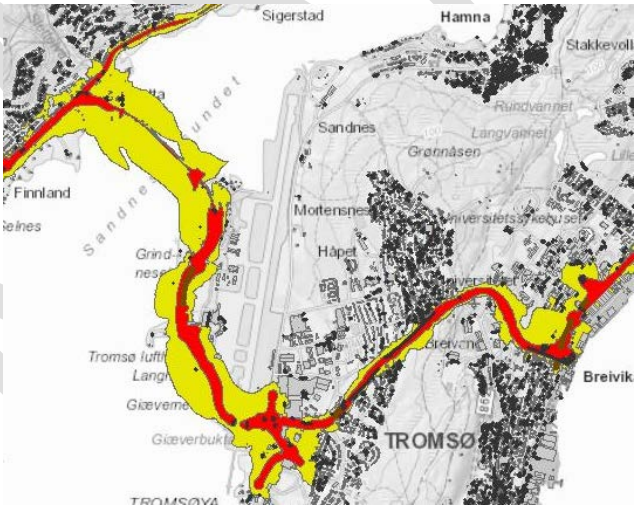
Kommunen har laget trafikksikkerhetsplan (strategiplan + handlingsplan) for 2014-2017: http://www.hammerfest.no/getfile.php/3465406.1646.depcevftps/Trafikksikkerhetsplan+2014+-+2017.pdf

Planen er videreført til 2018 gjennom vedtak. Revisjon av planen vil bli gjennomført i løpet av 2018. Ulykkene skjer spredt gjennom Hammerfest og vi ser ikke at det er spesielle mangler i planen mht. fysiske tiltak.

UTKAST

- Det har skjedd 49 trafikk-ulykker med 2 drepte, 6 hardt skadde og 57 lettere skadde i perioden
- Flest ulykker på rv. 94 med 23, deretter kommunale veger med 21
- 12 ulykker involverer fotgjenger, 5 MC og 2 syklister
- Vanligste ulykkestype er utforkjøringer og fotgjengerulykker med 12 hver, deretter møteulykker og kryssende kjøreretning med 9 hver
- 26 ulykker har skjedd på vegstrekning og 17 i kryss

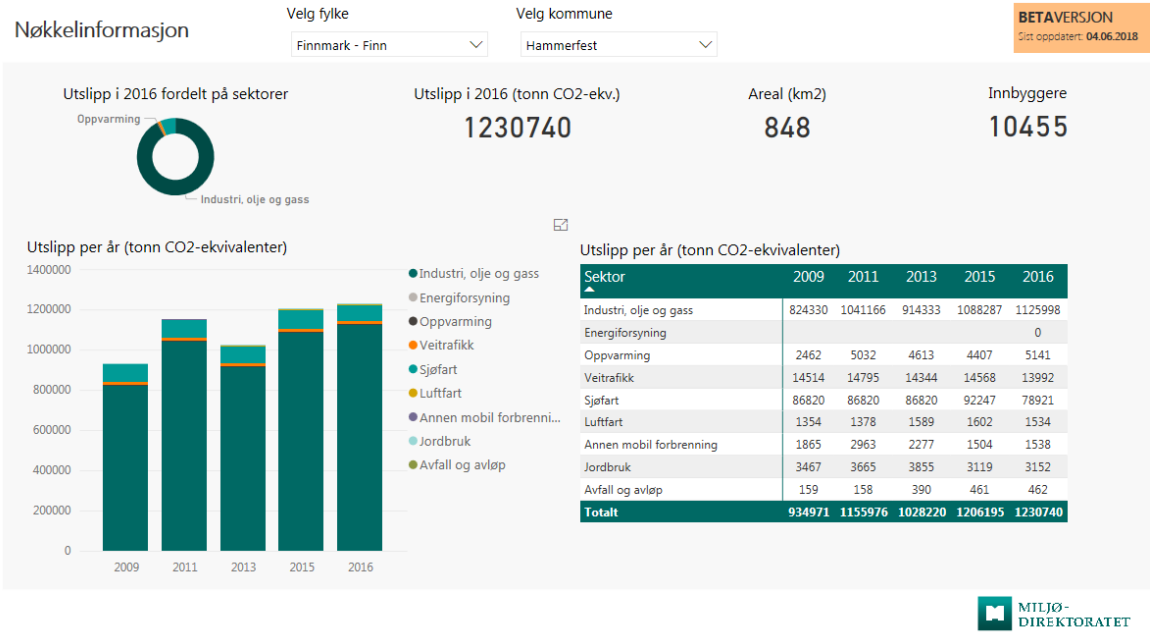
4.7. Miljø

HAMMERFEST		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	Strategisk kartlegging utendørs støy (2017) Kartlegging av innendørs støy (2017) Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-21	Lovpålagt hvert 5. år etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy De mest støyutsatte områdene fra støykartleggingen er knyttet til de mest trafikkerte strekningene i Hammerfest. Noen av disse boligene utredes for å avgjøre tiltak eller ikke etter forur.forskriften. Planer om vegomlegging vil trekke trafikken unna noen av de mest støyutsatte boligområdene. Merk lavere tiltaksgrense for nye anlegg i henhold til T-1442/16
	Støyvarselkart etter T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging mangler	Planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)  Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442
	Rapport Støytiltak Hammerfest Reguleringsplan Saragammen-Jansvannet	Rapport fra Reinertsen: dokument 15000100-01 2016 for Saragammen – Jansvannet. Beregnet støysituasjon år 2040 for planlagt vegtrase ny Rv94 og avlastet veg Rv94 Fjordaveien. Mange boliger ligger nær vegen og i rød eller gul sone.
Luftkvalitet	Ingen målere knyttet til nasjonalt målenettverk	Målestasjonen på Fuglenes ble nedlagt i 2017. Målingene ble gjort på oppdrag fra Statoil. Stasjonen var plassert for å fange opp eventuelle utslipp fra Melkøya og skulle ikke være påvirket av vegtrafikk.
Annet	Revisjon av kommuneplanens arealdel 2019-30 ble igangsatt 2017	Klima, energi og miljø er valgt ut som et av flere satsingsområder i samfunnsdelen med tilhørende mål og strategier

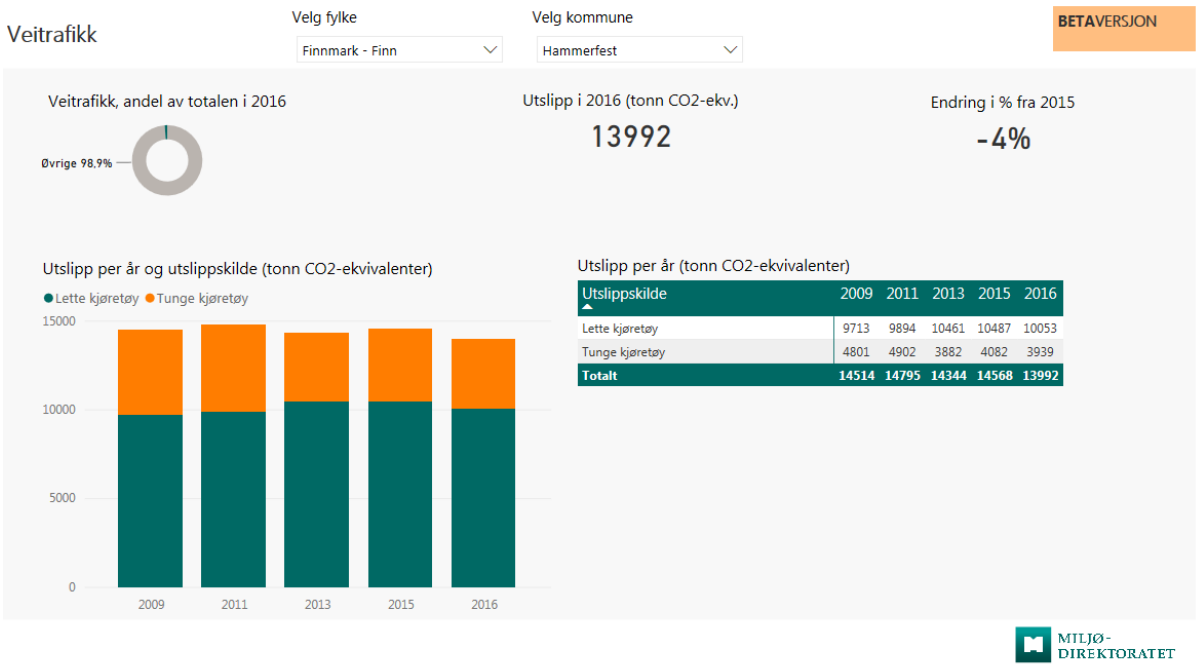
	Forurenset grunn og sjøsedimenter	Akvaplan NIVA rapport 6391-01 fra 2013: Forurenset jordsmonn som må ivaretas ved bygging. Det bør tas hånd om masser i de punkter der forurensingen er sterkest, mens masser i de øvrige deler av områdene kan ligge igjen i grunnen ved gravearbeider. I sjøsedimenter på Fuglenes ble det funnet betydelig forurensing. I Rypefjord noe mindre forurenset.
	Tiltaksplan forurenset grunn	Tiltaksplan for Fuglenes, Elvetun og Rypefjord
	Regional planstrategi for Finnmark 2016-2019 Miljøperspektivet lagt til grunn for bruk av natur og i næringsvirksomhet + klimamål. Viser til nasjonale forventninger om at fylkeskommuner og kommuner identifiserer viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og ivaretar disse i regionale og kommunale planer. Fylkeskommunen og andre har i sitt arbeid et ansvar for å ta vare på verdiene som ligger i naturressursene og å legge til rette for utnyttelse av naturressursene og en miljøvennlig og bærekraftig måte. *Stimulere til helsefremmende nærmiljø*, *Sørge for at miljøhensyn blir tatt tilstrekkelig hensyn til i all planlegging* og *Stedsutvikling i nærområdene er viktig for å øke folks bolyst*, er *strategier* i regional plan. Miljø- og klimamålene skal nås gjennom en videre satsning på sentrumsutvikling (næring/bolig).	

4.8. Klima

Det er bilbasert persontransport og høy tungbilandel gjennom sentrum. Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009-2016 i Hammerfest kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet. Bildet viser utslipp fordelt på sektorer



Bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Annet

Regional planstrategi vedtatt i 2016: https://www.ffk.no/_f/p10/ib524b893-85d0-49e9-bfbb-5fc094e310b9/regional-planstrategi-lavoppl.pdf Skal sikre reduksjon av klimagassutslipp med mer gjennom bærekraftig arealplanlegging.

Revisjon av kommuneplanens arealdel 2019-30 ble igangsatt 2017. Klima, energi og miljø er valgt ut som et av flere satsingsområder i samfunnsdelen med tilhørende mål og strategier.

4.9. Gods

Lengdefordeling kjøretøy Rv 94 Storsvingen

	kjt/d	Andel
Sum kjøretøy	6274	100 %
Korte kjøretøy	5675	90 %
5,6-7,6 m	236	4 %
7,7-12,5 m	248	4 %
12,5-16,0	69	1 %
16,0->	45	1 %
Sum Lange	599	10 %

Havnestatistikk 2017 i tonn fra SSB

	Annet stykkgods	Containere – lolo	Tørr bulk	Våt bulk	Totalsum
Innenriks – norske havner og norsk sokkel	141 744	41	15 975	1 309 764	1 467 524
Lastet (utgående)	70 782	–	7 434	1 199 165	1 277 381
Losset (inngående)	70 962	41	8 541	110 599	190 143
Utenlandske havner	–	–	–	3 403 620	3 403 620
Lastet (utgående)	–	–	–	3 333 455	3 333 455
Losset (inngående)	–	–	–	70 165	70 165
Totalsum	141 744	41	15 975	4 713 384	4 871 144

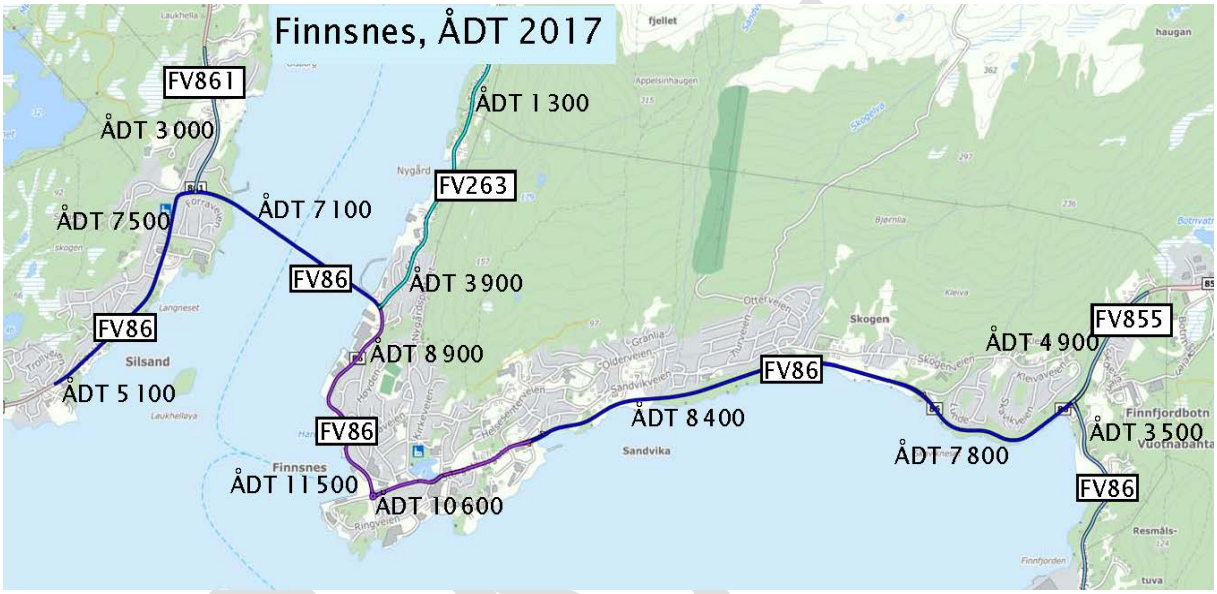
UTKAST

5. Finnsnes

5.1. Generelt

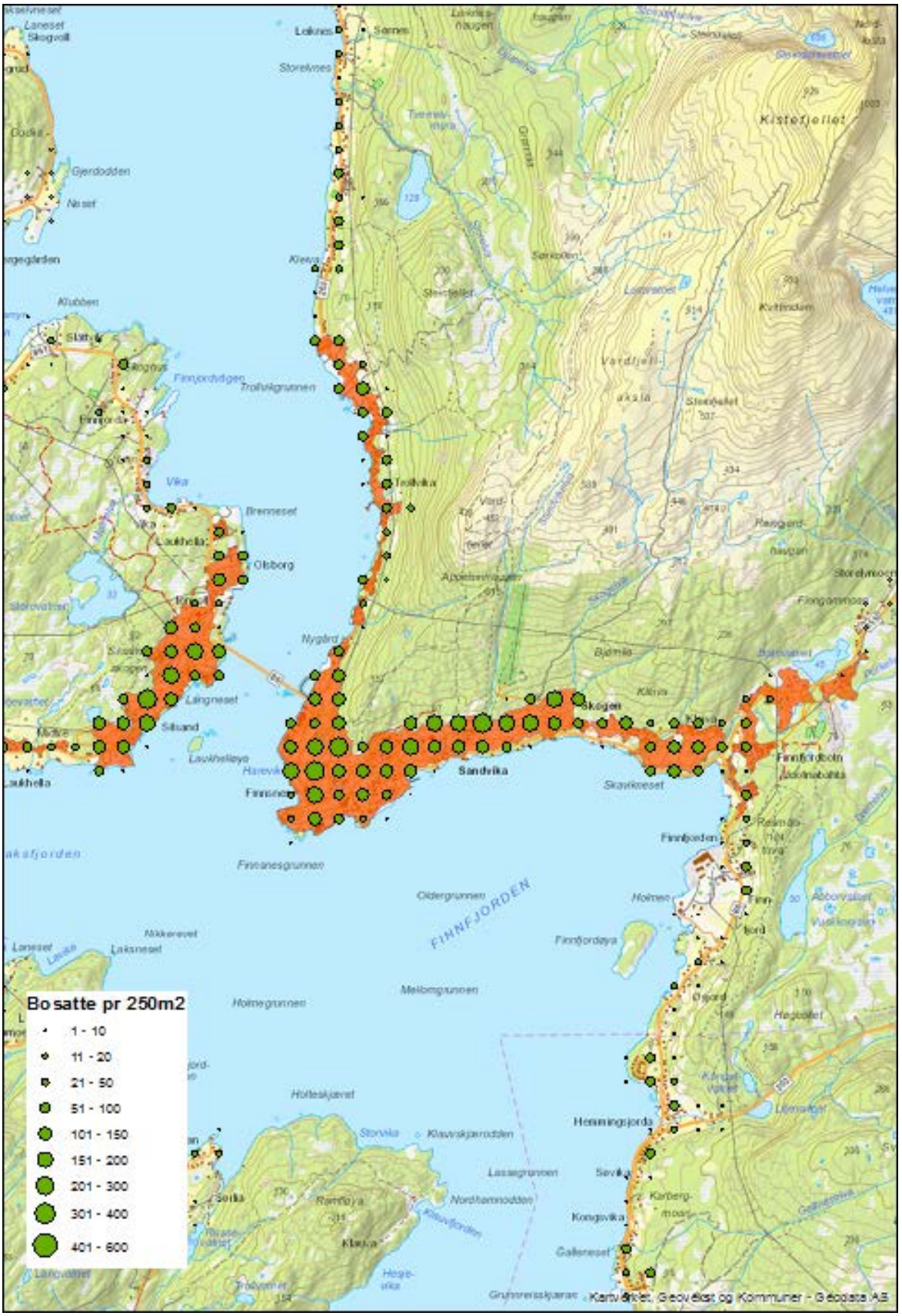
Finnsnes har 6016 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i områdene på Silsand, Nygård i nord, sentrum og Skogen i øst.

Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen og ÅDT for 2017 (fra NVDB).



Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 11 671 innbyggere (SSB). Gjennomsnittlig årlig og total befolkningsøkning fram til 2040 er henholdsvis 0,6 % og 13,3 %.

Kartet neste side markere med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Finnsnes. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er i sentrum at det bor tettes med mennesker.


Bosatte pr 250m2
1 - 10
11 - 20
21 - 50
51 - 100
101 - 150
151 - 200
201 - 300
301 - 400
401 - 600
FINNFJORDEN
Sandvika
Kartverket, Geovekst og Kommuner - Geodata AS

5.2. Arealbruk

Finnsnes by er kommunesenter i Lenvik kommune. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Lenvik kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
Planstrategi 2016—2019, vedtatt juni 2016.	De sentrumsnære arealene skal håndteres i en egen kommunedelplan.
Kommuneplanen samfunnsdel 2014–2026, vedtatt juni 2014.	Visjonen er «Sammen skaper vi tiltak og trivsel». Planen har to fokusområder: • Barn og unge • Folkehelse Samfunnsdelen har målsettinger om at Finnsnes skal ha et levende, kompakt og attraktivt sentrum. Se link: https://www.lenvik.kommune.no/globalassets/politikk-og-samfunn/planer/kommuneplan/kommuneplanens-samfunnsdel----vedtatt-kommunestyre.pdf
Kommunedelplan for bynære områder	Planprogram ble vedtatt i desember 2017. Kommunedelplanen vil avklare utviklingsretning for ulike arealformål ut fra sentrum, utbyggingsrekkefølge osv. og framtidige hovedtrekk i infrastrukturen i forhold til disse valgene. Se link: https://www.lenvik.kommune.no/politikk-og-samfunn/planarbeid/kdpl_bynaare_omraader/
Områderegulering Sentrumsplan Finnsnes, vedtatt oktober 2015.	Noen målsettinger i sentrumsplanen: • Finnsnes sentrum utvikles til et urbant, kompakt og tettbygget område med bykarakter (med gang- og sykkelavstand for flest mulig, til flest mulig tilbud). • Områdeplanen skal ha spesiell fokus på definisjon, sikring og detaljregulering av det offentlige rommet – veier, gater, parker, møteplasser, torg, kai, m.fl. • Prinsippet om UU skal legges til grunn i planarbeidet. Planen skal gi rom for variert botilbud for folk i ulike livsfaser og med ulike ønsker og behov. • Planen skal inneholde generelle bestemmelser for Finnsnes sentrum, som f.eks. parkeringsnormer, veistandard, min. uteoppholdsareal ved boligbygging og ivaretakelse av barn/unges oppvekstsvilkår. • Sentrumsstrukturen skal legge til rette og stimulere til mangfoldige fritids- og friluftsaktiviteter. Grøntområder skal bevares og det skal legges til rette for nye lenker / grøntkorridorer i Sentrum. • Særlig areal- og transportkrevende handel/aktivitet tillates ikke i Sentrums kjerneområdet. Det tillates heller ikke virksomheter som kommunen anser vil medføre vesentlige trafikk- eller miljømessige ulemper (støv- og støybelastning, forurensning generell, m.fl.). Se link: http://webhotel3.gisline.no/Webplan_1931/
Temaplan	• Barnebyplan • Plan for sammenhengende sykkelveinett (strategiplan) • Trafikksikkerhetsplan: o I kommunens trafikksikkerhetsplan vil det fokuseres på forhold som gang- og sykkelveg og / eller fortau langs alle riks- og fylkesveger innenfor byområdet.

	o Gjennomgående vegløsninger med sikte på kollektivruter i byområdet. o Ny Rv. 86 Silsand – Islandsbotn og tunnelløsning forbi Finnsnes sentrum.

Kommunedelplan for bynære områder

Fylkesmannen hadde innsigelse til forslag kommuneplanens arealdel i 2010 vedr. byområdet. Planforslaget var alt for ambisiøs m.h.t. foreslåtte utbyggingsområder og for lite avklarende Alt for store utbyggingsområder over alt for lange avstander og uten nærmere kriterier m.h.t. utbyggingsrekkefølge m.v. Planforslaget ivaretok ikke "rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging" og heller ikke ei byutvikling som begrenser og / eller reduserer energibruk eller klimautslipp.

For å imøtekomme Fylkesmannens innsigelse vedtok Lenvik Kommunestyre at byområdet skulle tas ut av kommuneplanens arealdel og at det skulle utarbeides en egen kommunedelplan for området.

Områderegulering Sentrumsplan Finnsnes

Gang og sykkel
Det er avsatt arealer til nye fortau og gang- og sykkelforbindelser. Mange av grepene i områdereguleringen er relatert til «Strategiplan for hovedsykkelvegnett» vedtatt i 2013.

Kollektiv
Det er avsatt arealer til nytt område for kollektivknutepunkt.

Barn/unge
Det er satt krav til lekeplass og strøkslekeplass for nye boliger.

Bolig
Finnsnes er delt opp i felt, der de mest sentrale områdene er forbeholdt bymessig bebyggelse inkl. fortetting og de litt lengre unna er for småhusbebyggelse.

Handel
Blandet formål inkl. forretning er tillatt flere steder utenfor sentrum.

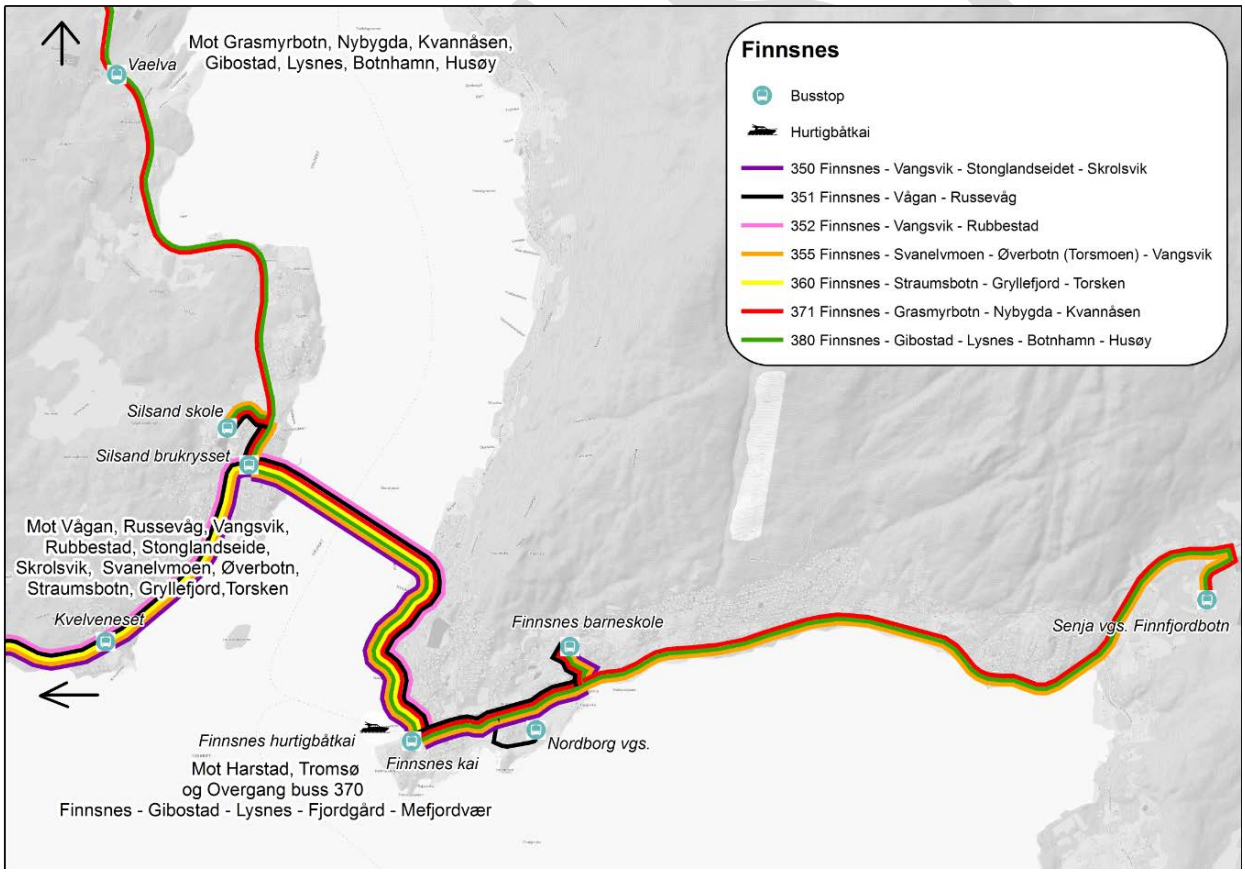
Parkering
Tradisjonell parkeringsnorm. Lagt til rette for parkeringshus med den hensikt på få å få færre parkeringer langs gatene.

5.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

Troms fylkeskommune planlegger ny anbudsrunde, som skal være i gang i 2019. I forhold til dagens tilbud vil endringene være hovedsakelig til bedring av pendlertilbudet inn til Finnsnes. Rutetilbudet er i henhold til tradisjonell modell, der alle bussene kjører inn og ut fra hovedholdeplass i sentrum. I forbindelse med skoleskyss er det noen ruter som går gjennom sentrum til Finnfjordbotn. Det går også hurtigbåt fra Finnsnes til Harstad/Tromsø. Finnsnes har ingen bybuss.

Troms fylkeskommune har i forbindelse med delprosjekter i sentrum sett på holdeplasser, men det er ikke foretatt en revisjon av holdeplassene på Finnsnes. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har. Fylkeskommunen har planer om å ta en gjennomgang på alle holdeplasser i fylket utenom Harstad og Tromsø, som allerede er utført.

Linjekart for kollektivtilbud i Finnsnes:



5.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel - RVU	-
Gåandel jobb-undersøkelse	-

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Ingen spesielle gangtiltak i Lenvik. Smalt og dårlig fortau fra sentrum og fram til bru til Senja. På brua er det bare en smal bankett som kan brukes av gående. På Silsand er det fortau gjennom hele tettstedet.

5.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Ja
Sykkelbyavtale	Nei
Sykkelandel RVU	-
Sykkelandel jobb-undersøkelse	-
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Nei **
Sykkelteller	0

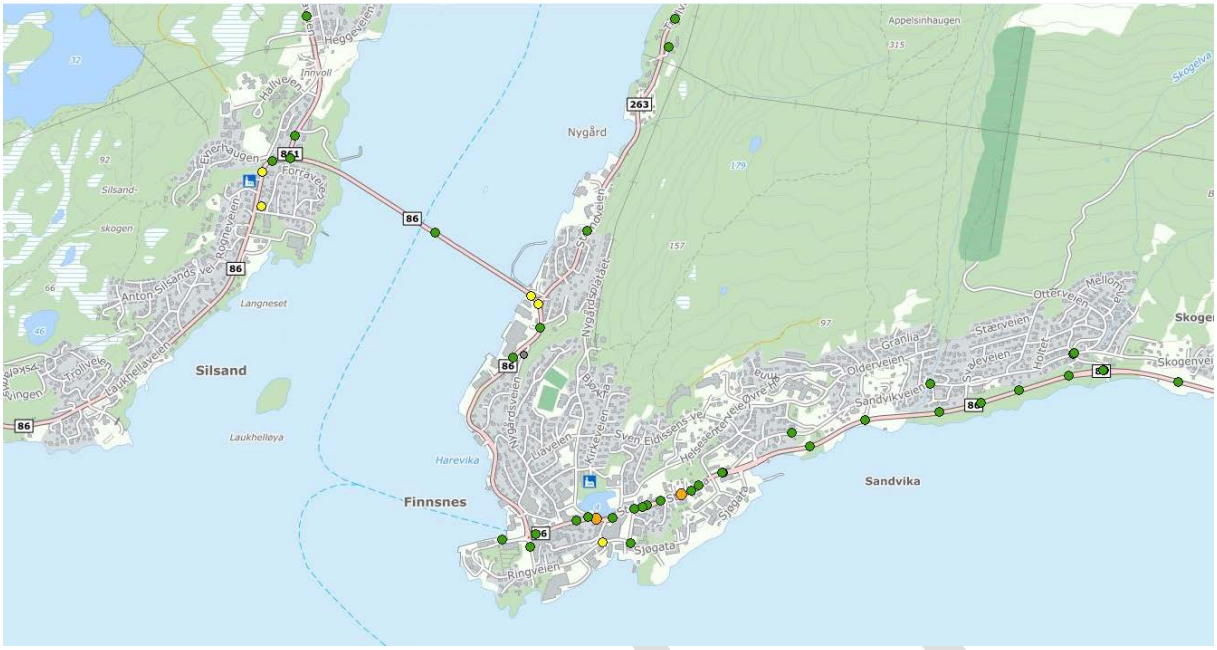
** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*
*** Ny storkommune Senja vil ha Nasj. rute 1/Eurovelorute 1 gjennom kommunen. Ruten går på yttersida av Senja.*

GS-veg et lite stykke langs Fv86 øst for sentrum. Ellers sykling i blandet trafikk. Fv86 mot bru til Senja er smal og svingete og dårlig egnet for syklende.
På Silsand er det en kort strekning med GS-veg.

5.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

Kommunen har en handlingsplan for trafikksikkerhetstiltak for 2013-2016: https://www.lenvik.kommune.no/globalassets/politikk-og-samfunn/planer/handlingsplaner/handlingsplan-trafikksikkerhetstiltak-2013---2016.pdf.

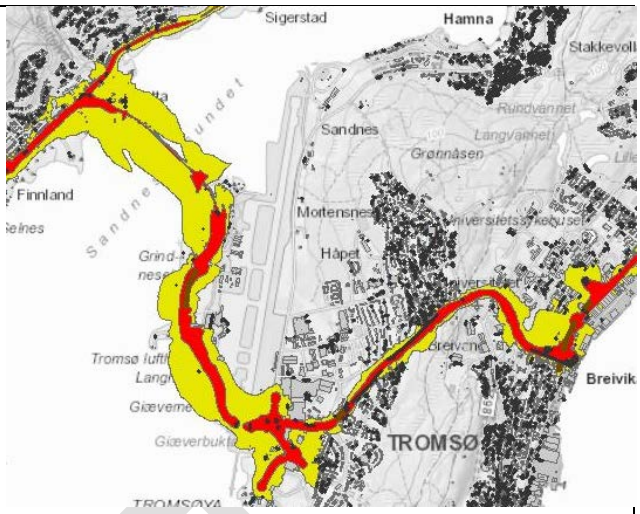
Denne er ikke revidert og kommunen mangler dermed en gyldig TS-plan. Tilbakemelding fra kommunen er at i sak i kommunestyremøte den 14.12.17 innstilte rådmannen at planarbeidet må ses i sammenheng med kommunereform, helhetlig gå- og sykkelstrategi, det videre arbeidet med kollektivtilbudet i kommunen, samt utredningsarbeid rundt Midt-Troms pakken. I prinsippet betyr det at dette arbeidet settes i bero av kommunesammenslåingen som skal gjennomføres.



- Det har skjedd 47 trafikkulykker med 8 hardt skadde og 41 lettere skadde i perioden
- Flest ulykker på fv. 86 med 31 (66 %), deretter kommunale veger med 11
- 9 ulykker involverer fotgjengere, 5 MC og 1 fotgjenger
- Vanligste ulykkestype er påkjøring bakfra med 15 ulykker, deretter kryssende kjøreretning med 9
- 26 ulykker har skjedd på vegstrekning og 11 i kryss

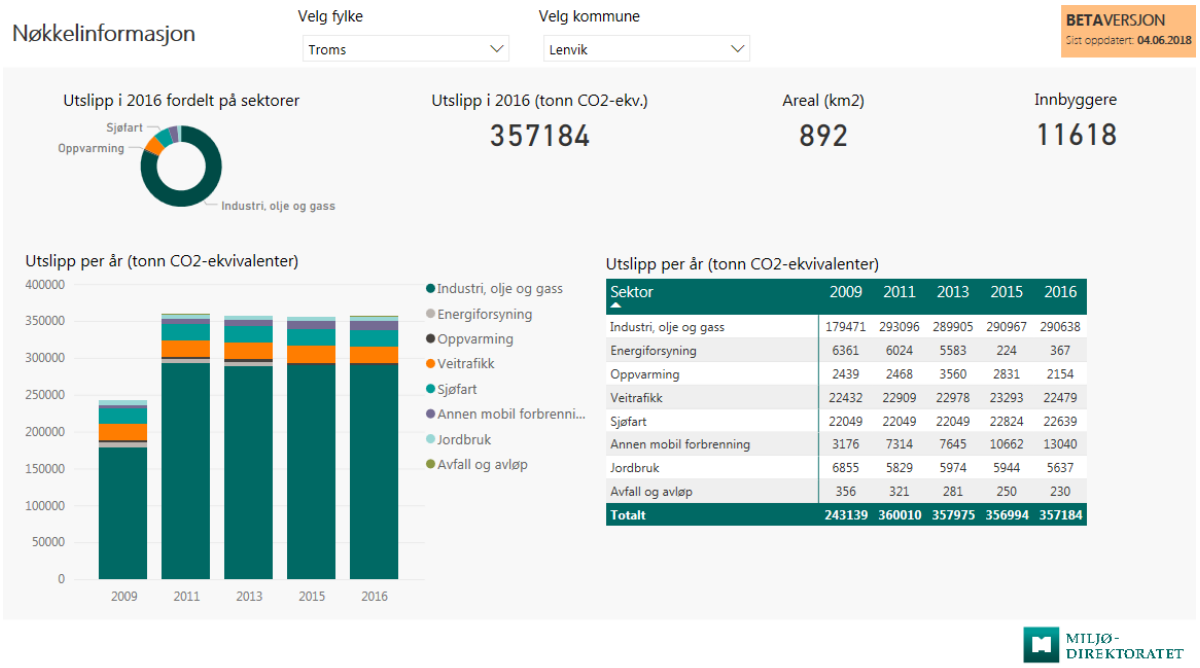
5.7. Miljø

FINNSNES – Lenvik kommune		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	Kartlegging av innendørs støy Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-21	Lovpålagt hvert 5. år etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy. Noen boliger har høye støynivåer og utredes for å avgjøre tiltak eller ikke. En del boliger langs fv86 inn mot og gjennom sentrum er utsatt for høye støynivåer, men når ikke tiltaksgrense etter forur.forskrift. Merk lavere tiltaksgrense for nye anlegg i henhold til T-1442/16 I henhold til sentrumsplanen tillates ikke virksomhet som vil medføre støyulemper.
	Støyvarselkart etter T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging	Planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)

		 Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442
	Støysonekart SE LINK: http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1931/341/Dokumenter/SPF%20støysonekart%203,%20jfr.%20bestemmelse%20pkt.%207.19%20I..pdf	*Retningslinjer – støy:* *Miljøverndepartementets retningslinje T-1442/2012" Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging" (og nyere retningslinjer som til enhver tid gjelder) skal legges til grunn for vurderingen.* *Det er gjennomført overordnet støyanalyse for planområdet. Støysonekart 3 (kort Ringvei m/tunnel; prognostisert 2032) skal legges til grunn i vurderingen/forundersøkelsen.* *Konkret utforming og utførelse av lokale støytiltak avklares gjennom plan- og byggesaksbehandling.*
Luftkvalitet	Ingen målere knyttet til nasjonalt målenettverk	Ingen kjente problemer med luftkvalitet knyttet til vegtrafikk. Sentrumsplanen tillater ikke virksomhet som vil medføre støvulemper.
Annet	Sentrumsplanen	Blant miljørelaterte mål i sentrumsplanen finnes (se avsnitt 5.2 om arealbruk): • Bevare grøntområdene og tilrettelegging for nye grøntkorridorer • Ikke tillate virksomheter som kommunen anser vil medføre vesentlige miljømessige ulemper (støv- og støybelastning), generell forurensing med mer. Bestemmelser om støy

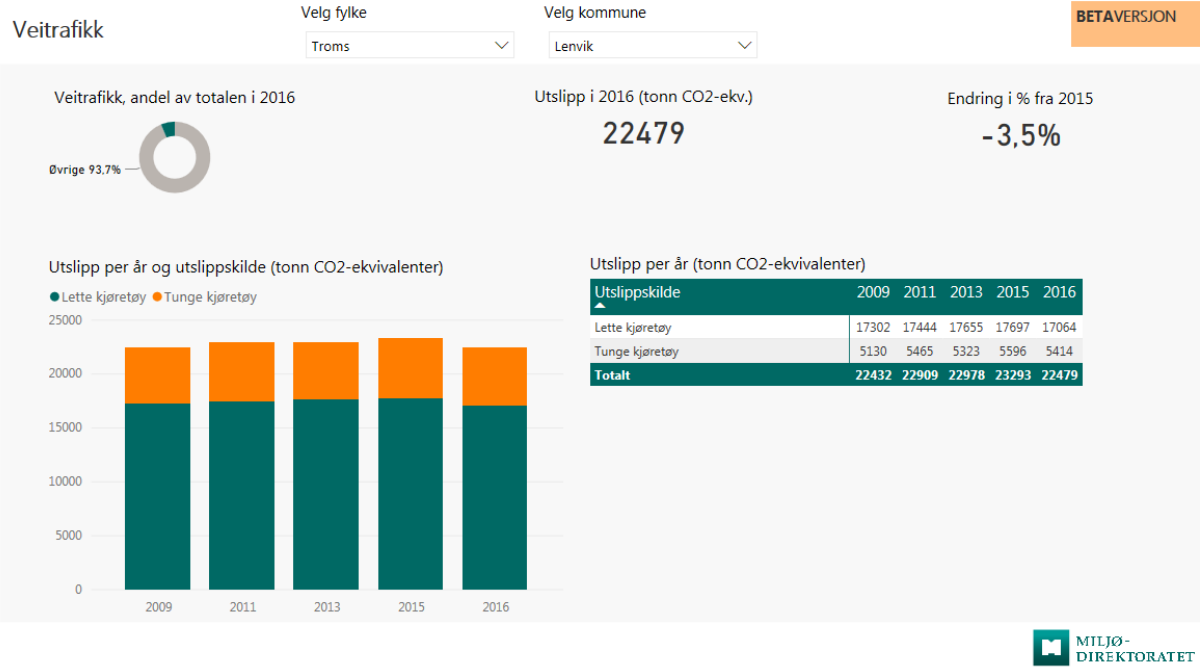
5.8. Klima

Det er bilbasert persontransport og høy tungbilandel gjennom sentrum. Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009-2016 i Lenvik kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet.



Sektor	2009	2011	2013	2015	2016
Industri, olje og gass	179471	293096	289905	290967	290638
Energiforsyning	6361	6024	5583	224	367
Oppvarming	2439	2468	3560	2831	2154
Veitrafikk	22432	22909	22978	23293	22479
Sjøfart	22049	22049	22049	22824	22639
Annen mobil forbrenning	3176	7314	7645	10662	13040
Jordbruk	6855	5829	5974	5944	5637
Avfall og avløp	356	321	281	250	230
Totalt	**243139**	**360010**	**357975**	**356994**	**357184**

Bildet ovenfor viser utslipp fordelt på sektorer, mens bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Utslippskilde	2009	2011	2013	2015	2016
Lette kjøretøy	17302	17444	17655	17697	17064
Tunge kjøretøy	5130	5465	5323	5596	5414
Totalt	**22432**	**22909**	**22978**	**23293**	**22479**

Annet

Energi- og klimaplan (2009-13) vedtatt 29.10.2009, som blant annet handler om reduksjon av utslipp fra lokal transport gjennom satsing på sentrumsutvikling/bolig). Bevaring av myr som CO_2-lager.

5.9. Gods

Lengdefordeling kjøretøy fv.86 Finnfjorbotn vest

	kjt/d	Andel
Sum kjøretøy	7760	100 %
Korte kjøretøy	7150	92 %
5,6–7,6 m	178	2 %
7,7–12,5 m	314	4 %
12,5–16,0	58	1 %
16,0–>	60	1 %
Sum Lange	610	8 %

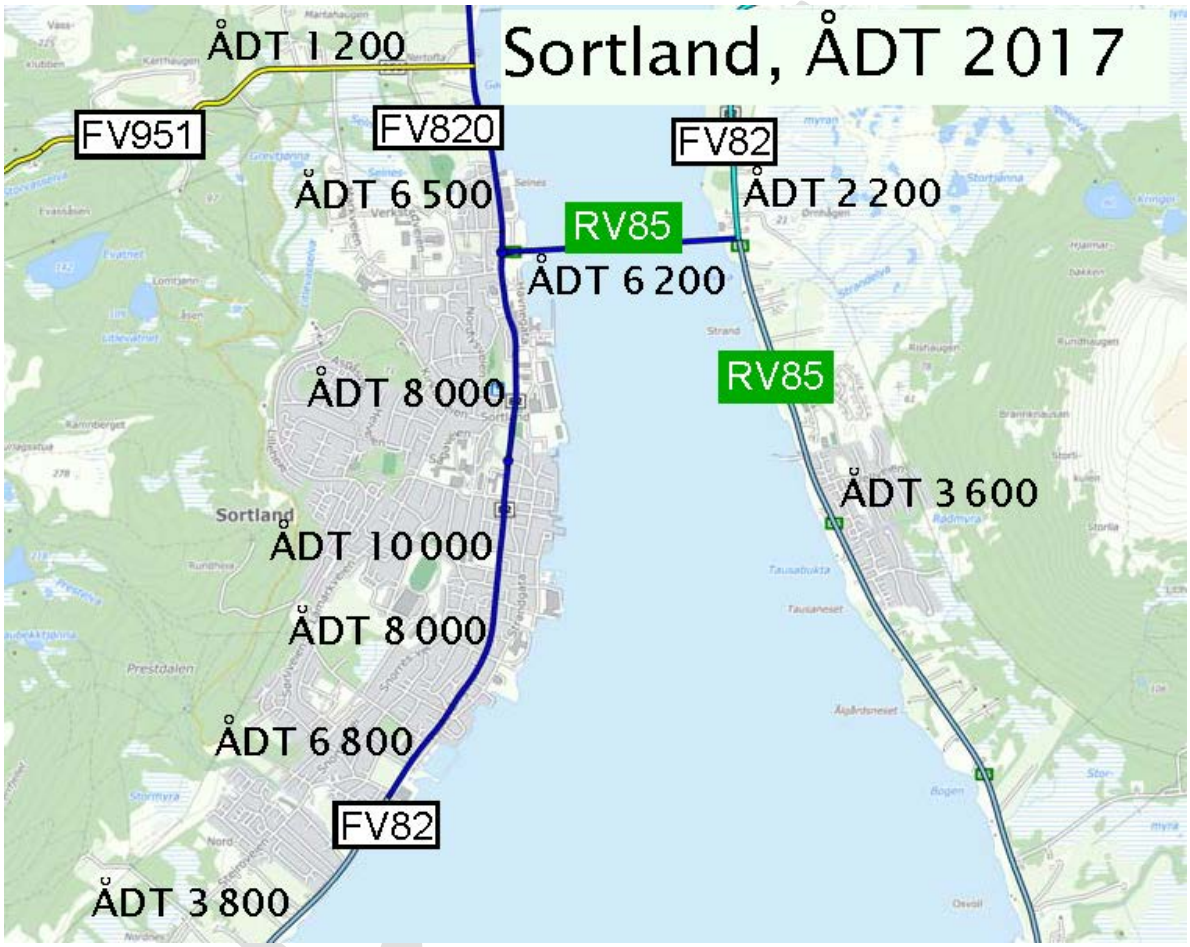
UTKAST

6. Sortland

6.1. Generelt

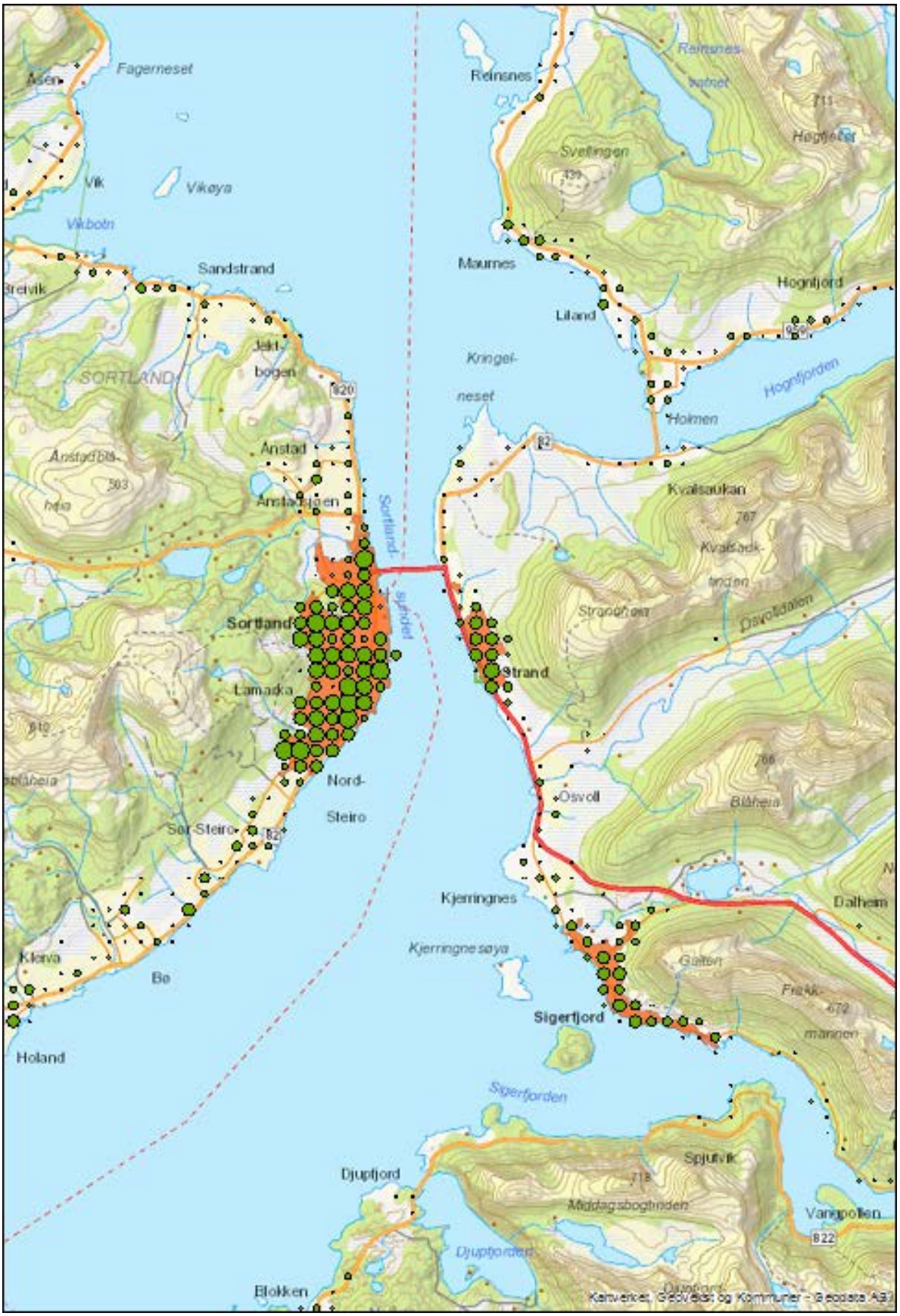
Sortland by har 6600 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i områdene Sortland sentrum, Strand og Sigerfjord.

Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen og ÅDT for 2017 (fra NVDB).



Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 10 429 innbyggere (SSB). Gjennomsnittlig årlig og total befolkningsøkning fram til 2040 er henholdsvis 0,6 % og 15,2 %.

Kartet neste side markerer med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Kirkenes by. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er i sentrum at det bor tettes med mennesker.


Fagerneset
Åsen
Vik
Vikøya
Vikbotn
Sandstrand
Breivik
SORTLAND
Jekt-
bogen
Anstad
Anstadsjøen
Anstadblå-
heia
Sortland
Lamarka
Nord-
Steiro
Sør-Steiro
Kleiva
Bø
Holand
Reinsnes
Svellingen
Maurnes
Liland
Kringel-
neset
Hogntjord
Hogntjorden
Holmen
Kvalsaukan
Kvalsauk-
tinden
Strandheia
Osvoldalen
Strand
Osvoll
Blåheia
Kjerringnes
Kjerringnesøya
Dalheim
Gaiten
Frekk-
mannen
Sigerfjord
Sigerfjorden
Spjutvik
Djuptjord
Middagsbogtinden
Vangpollen
Djuptjorden
Blokken
Kartverket, Geovekst og Kommuner - Geodata AS

6.2. Arealbruk

Sortland by er kommunesenter i Sortland kommune. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Sortland kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
Planstrategi 2017—2019, vedtatt april 2017	Mål: • Sterkt behov for å revidere samfunnsdelen. Bør starte opp i 2017. • Kommunedelplan for kommunalt vegnett. Utarbeides i 2018–2019. • Kommunedelplan for blåbyen. Bør revideres i 2017. Se link: https://www.sortland.kommune.no/innsyn/kommuneplan-planer-og-styringsdokumenter/kommunal-planstrategi/
Kommuneplanen samfunnsdel 2008–2020, vedtatt september 2007.	Visjonen er «Sammen om velferd og utvikling i Vesterålen». Noen fokusområder: • Byutvikling • Godt/bærekraftig nærmiljø • God infrastruktur • Byrom • Universell utforming Se link: https://www.sortland.kommune.no/_f/p4/id845a0c1-dec7-410b-b260-bebaa73f6732/strategidokumentet1.pdf
Kommunens arealdel (2017–2029) ble vedtatt i november 2017	Åpner for 750 boliger i distriktene dvs. en kraftig overdekning.
Kommunedelplan Byplan Sortland 2015–2027, vedtatt september 2015.	Overordnet målsettinger er bl.a: • Effektiv og miljømessig utnyttelse av arealer og riktig plassering av funksjoner • Kompakt og levende handels og kultursentrum • Attraktiv og helhetlig bymiljø med gode møteplasser for alle. • God å vokse opp, bo og bli gammel. • Trygt og effektivt å være gående og syklende på Sortland Se link: https://www.sortland.kommune.no/innsyn/kommuneplan-planer-og-styringsdokumenter/byplan-sortland/.

Kommunedelplan Byplan Sortland

Hovedstrategien i Byplan er å vokse innover. Vekst skal gjøres gjennom fortetting og utbygging av areal innenfor det allerede etablerte tettstedet.

Gang og sykkel

Det er utarbeidet en plan for sammenhengende gang- og sykkelvegnett (vedtatt 11.04.2013) som vil sikre god tilgang til sosial infrastruktur (skole, idrett, kultur, service, helse osv.)

- Det kreves sykkelparkering i alle publikumsbygg, nærings- og forretningsbygg.
- Det er planlagt 8 viktige forbindelseslinjer fra fjæra til fjell for myke trafikanter, med fokus på sikre krysningspunkt over hovedveg.

UTKAST

- Sortlandsbrua er en barriere, gang og sykkelvei over Sortlandsbrua er første prioritet i plan for gang- og sykkelvei og er nå under planlegging.
- Tidsbegrenset parkering i sentrum, og fartsdempende tiltak kan gjøre det mindre attraktivt å kjøre til, og i sentrum, dersom man bor nært.
- En sammenhengende havnepromenade er avsatt i planen.

Det ligger en naturlig begrensning på noen av de største boligområdene, da de er avhengig av større infrastrukturprosjekt for å kunne utløses. Dette gjelder områdene på andre siden av brua som ikke kan bygges for det er gang- og sykkelvei over Sortlandsbrua.

Kollektiv

- Kommune ønsker å legge til rette for lokal kollektivtransport, blant annet rundt Vestmarka
- Sortland som regionalt kollektivt knutepunkt med bussterminal skal videreføres.
- Det legges opp til lokale bussruter. Der blant annet den sammenhengende ringvei rundt de store boligområdene på Sortland nå opparbeides.
- Det skal prioriteres å etablere lokal kollektivtransport.
- Utarbeides en egen plan for transport for å øke kollektivandelen

Barn/unge

Legger til grunn kommunale retningslinjer for lekeareal på Sortland, der en differensierer mellom sentrale lekefelt, kvartalslekeplass og sandlekeplass

Bolig

- Planforslaget legger opp til høy vekst innen bolig og næring gjennom fortetting og økt kvalitet innenfor byplanområdet.
- De avsatte boligareal har god kvalitet i forhold til klima, avstand til skole, barnehage, trafikkforhold ol.
- Nye boligområder er plassert slik at eksisterende teknisk- og sosial infrastruktur kan benyttes.
- Det er satt av store areal til nye boligområder for å sikre vekstpotensialet innenfor byplanområdet. (ihht nasjonal strategi om livskraftige kommuner)
- De nye boligarealene er plassert sentralt i planområdet og alle har gang- og sykkelavstand til skole og sentrum.
- Planen legger opp til at det skal bygges varierte boligtyper. Det legges til rette for stor boligbygging i sentrum med høy tetthet; små enheter og sentral plassering vil være energivennlig og redusere bilbruken.
- Arealene som er avsatt til bolig på Strand ligger nærmest brua, og vil føre til at Sortland vokser sammen til å bli et sted.
- Sortland har i dag mange sentralt beliggende store eneboligtomter. I eksisterende boligområder tillates det fortetting med eneboliger, tomannsboliger og rekkehus.

UTKAST

Handel

Foruten at kommune åpner for detaljhandel i sentrum og i kjøpesenter gjør de det også mulig å ha slik type handel i bygninger/arealer som regnes som Storhandel og i industri/lagerlignende bygninger. Dette gjør at handel/butikker spres over et stort område.

Noen punkter fra planbeskrivelsen:

- Kommunen ønsker å sette gode rammer for vekst gjennom høy utnyttelse av kvartalene og mulighet for å etablere boliger, handel og næring i hele sentrum.
- Kommunen legger til rette for utvidelse av eksisterende handels og næringsvirksomhet i tilknytning til Vesterålsgate og på Strand.
- Kommunen ønsker at etablering av handel utenfor sentrum i minst mulig grad skal være i konkurranse med handelen i sentrum. All handel som ikke er plasskrevende skal fortrinnsvis plasseres i sentrum.
- Det tillates ikke kjøpesenter utenfor sentrum. Det åpnes for etablering av to storhandelskonsept (maks 3000m2) utenfor sentrum i planperioden, med begrenset vareutvalg og det skal dokumenteres at det ikke er i konkurranse med sentrum. Sentrums sentrale plassering, gode gang og sykkelveier og krysningsforhold, sammen med tidsbegrenset parkering, vil kunne føre til mindre kjøring til og i sentrum.
- Handel skal plasseres slik at det ikke gir et betydelig øket transportbehov. Det skal satses på kollektivløsninger og gang- og sykkel der det er aktuelt.

Parkering

Krav til høy p-dekning og strukturering av dagens p-plasser skal gjøre at det blir mange nok og nære p-plasser for alle de ulike brukere i sentrum:

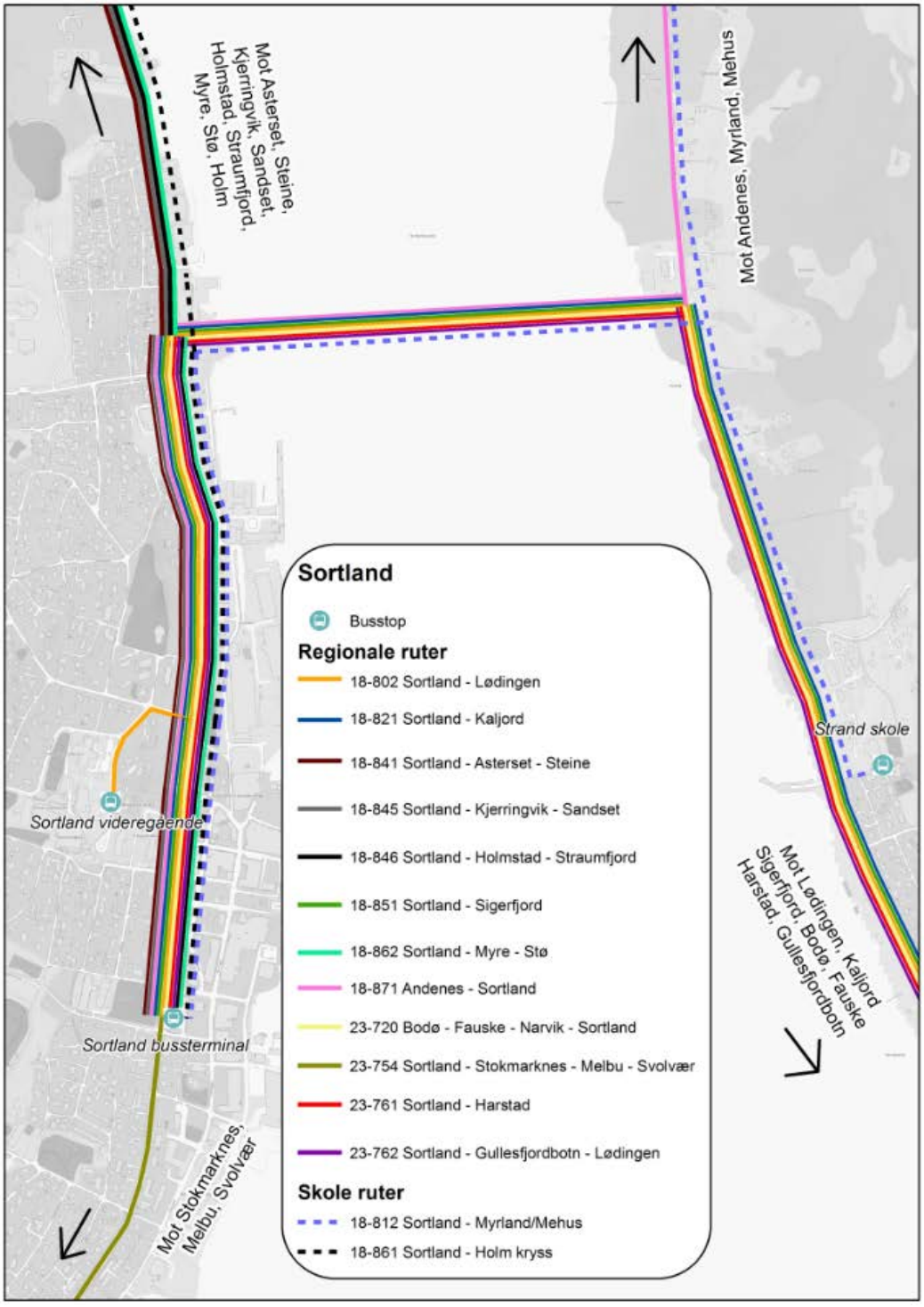
- Nye plasser: Ved utbygging vil det fortsatt stilles krav til høy parkeringsdekning. Dette vil sikre at nye p-plasser blir etablert. Kravet til parkering for små boenheter reduseres noe.
- Tidsbegrenset parkering: For å sikre god parkeringskapasitet for besøkende legges det opp til tidsbegrenset parkering.
- Reduksjon av overflateparkering. Ved nybygg bør parkering etableres under bakken eller i parkeringshus. Gateparkering reduseres for å etablere fortau, trær, belysning, gode byrom og gateløp.
- Parkeringshus: Det anbefales at det etableres et stort, nytt parkeringshus på Bankplassen/brannstasjonstomta.

6.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

Dagens tilbud er i henhold til tradisjonell modell, der alle bussene kjører inn og ut fra hovedholdeplass i sentrum. I forbindelse med skoleskyss, går rutene innom skoleområdet ovenfor Vesterålsgata. Sortland har ingen bybuss, men det er en buss som pendler mellom Sortland, Strand og Sigerfjord med 4 avganger i uken og 2 i helgene.

Nordland fylkeskommune har ikke foretatt en revisjon av holdeplassene på Sortland, men noen av holdeplassene er noe oppradert i forbindelse med delprosjekter langs traseene. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har.

Linjekart for kollektivtilbud i Sortland:



6.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel - RVU	-
Gåandel jobb-undersøkelse	23

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

GS-veg langs fv 82 gjennom hele sentrum. Det er kun en smal bankett som kan brukes av gående over Sortlandsbrua. Sentrum er dominert av parkerte biler. Disse må mange steder kjøre over fortauet for å komme til parkeringsplassene.

Barnetråkkregistrering gjennomført 2012/2013.

6.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Ja
Sykkelbyavtale	Nei
Sykkelandel RVU	-
Sykkelandel jobb-undersøkelse	18
Nasjonal sykkelrute i kommunen	Nasj.rute 1/Eurovelo 1
Sykkelteller	0

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Kommunen har vært ivrig på å søke tilskuddsmidler og har gjort utbedringer på GS-nettet.

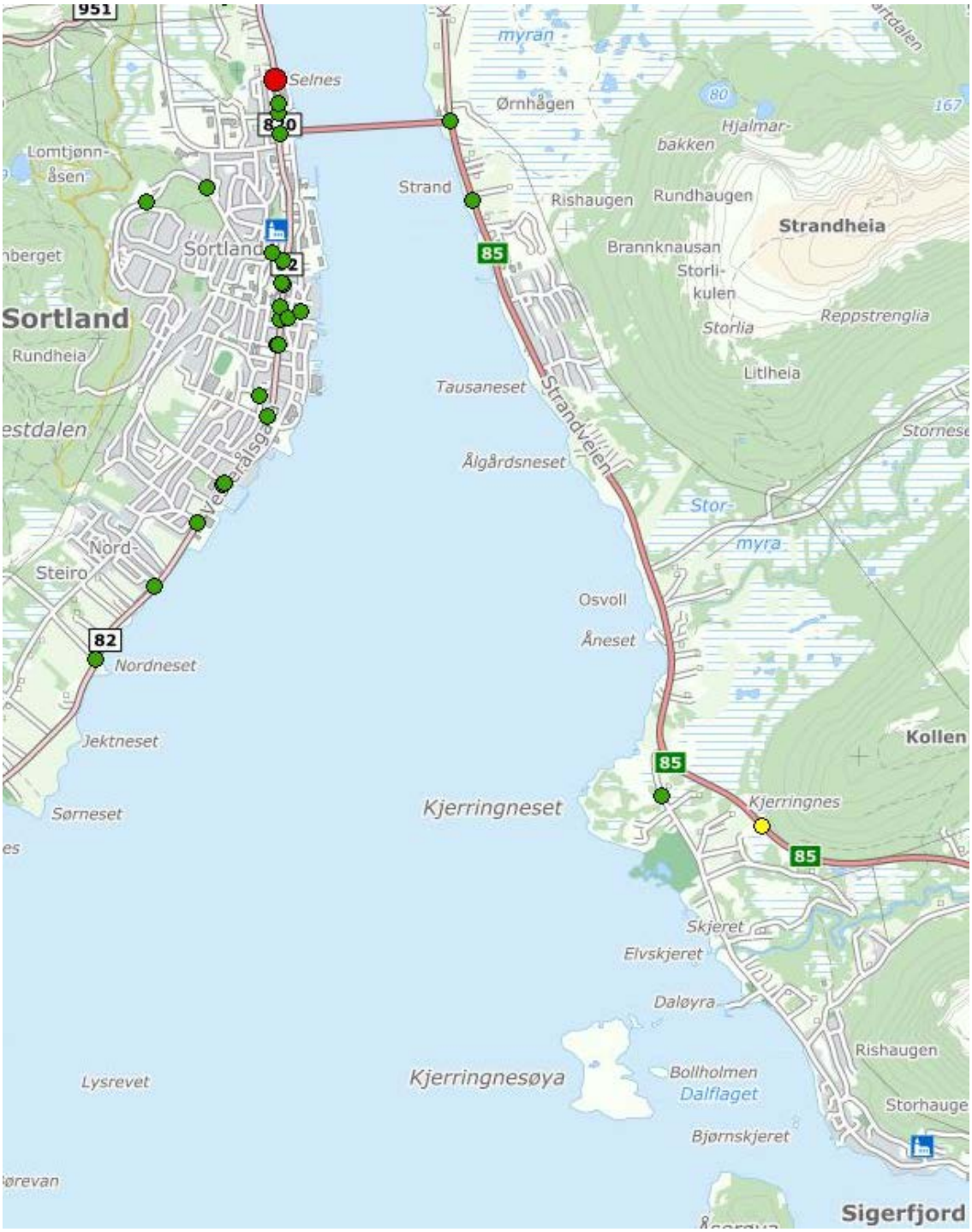
Det mangler sykkelveg over Sortlandsbrua noe som gir et «hull» i sykkeltilrettelegginga for de som bor på Hinnøysida av brua. Brua er smal og har høy trafikk og virker som er barriere mot sykling. Mye parkering langs vegene som gir dårlig forhold for sykling.

6.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

Sortland kommune ble i 2015, som første kommune i Nord-Norge, godkjent som «Trafikksikker kommune» gjennom Trygg Trafikk sin godkjenningsordning. Målet er at det drives systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer i kommunen. Godkjenningen har en varighet på 3 år.

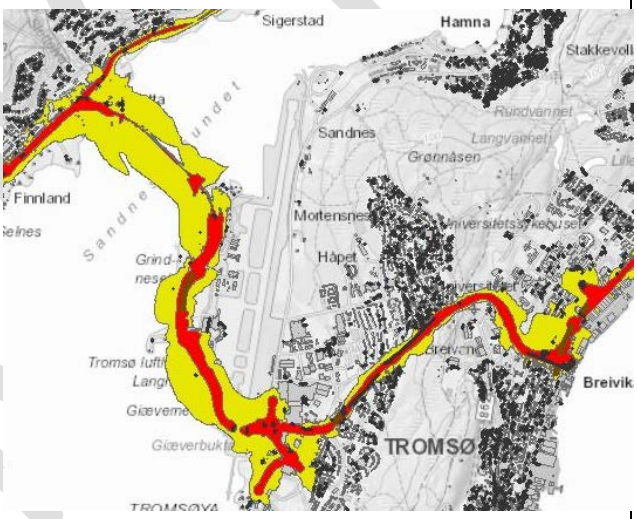
Kommunen har utarbeidet trafikksikkerhetsplan for 2014-17:
https://www.sortland.kommune.no/_f/p4/ie00bbd9c-4d6e-4947-90ee-24c404c82e67/trafikksikkerhetsplan.pdf

Planen er under revisjon og et utkast til plan for perioden 2018-2021 ble sendt på høring med uttalefrist 1.5.18. Planutkastet ivaretar behovet for å prioritere tiltak i den mest ulykkesbelastede strekningen i Sortland, som er Vesterålsgata (fv. 82).



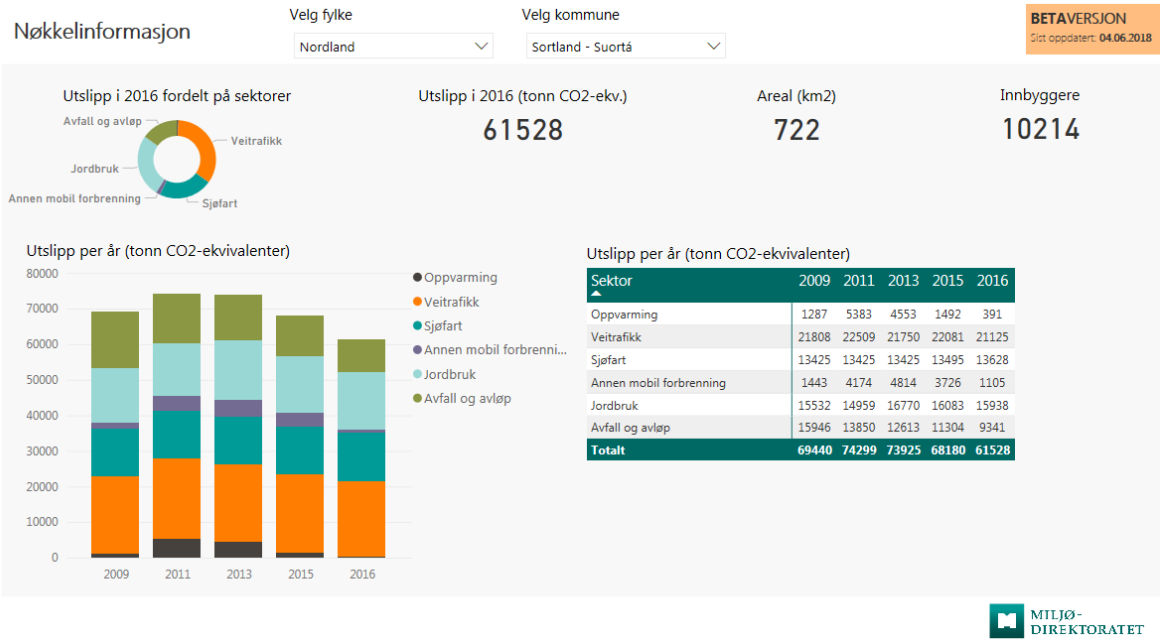
- Det har skjedd 30 trafikkulykker med 1 drept, 1 hardt skadd og 39 lettere skadde
- Flest ulykker på fv. 82 med 15 ulykker, deretter kommunale veger med 8
- MC, syklister og fotgjengere er involvert i 5 ulykker hver
- Vanligste ulykkestype er påkjøring bakfra med 9 ulykker, deretter kryssende kjøreretning med 7
- 21 ulykker i kryss og 8 på vegstrekning

6.7. Miljø

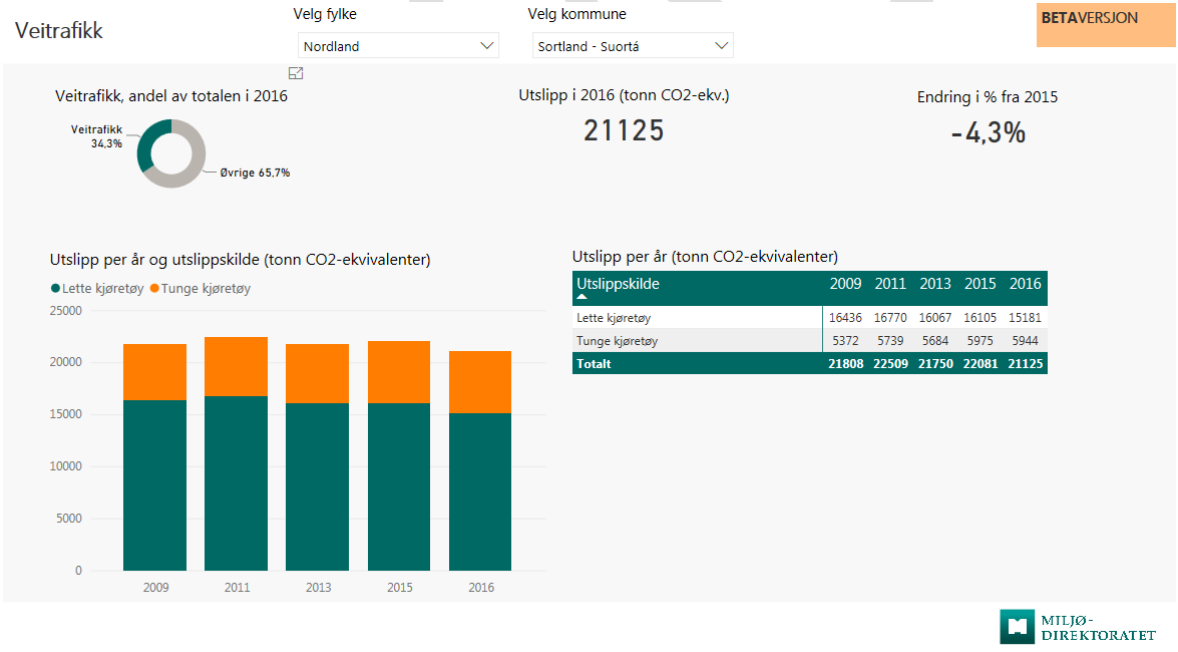
SORTLAND		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	Kartlegging av innendørs støy Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-21	Lovpålagt etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy. Noen boliger i sentrumsområdet ligger i områder med forhøyet støynivå knyttet til vegtrafikk, men forurensningsforskriftens tiltaksgrense overskrides ikke. Ved planlegging brukes imidlertid retningslinje T-1442 med lavere tiltaksgrense.
	Støyvarselkart etter T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging	Planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)  Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442
Luftkvalitet	Ingen målere knyttet til nasjonalt målenettverk	Ingen kjente problemstillinger knyttet til luftkvalitet og vegtrafikk
Annet		Miljøgate

6.8. Klima

Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009-2016 i Sortland kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet.



Bildet ovenfor viser utslipp fordelt på sektorer, mens bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Annet:

Kommunal planstrategi 2016–19, som blant annet handler om reduksjon av utslipp fra lokal transport gjennom satsing på sentrumsutvikling (næring/bolig).

Regional plan for klima og miljø for Nordland. Planprogram på høring med frist for innspill 29.9.18.

6.9. Gods

Lengdefordeling kjøretøy fv.82 Sortland (Kirkebakken)

	kjt/d	Andel
Sum kjøretøy	9856	100 %
Korte kjøretøy	8964	91 %
5,6–7,6 m	352	4 %
7,7–12,5 m	349	4 %
12,5–16,0	109	1 %
16,0–>	82	1 %
Sum Lange	892	9 %

Havnestatistikk 2017 i tonn fra SSB

	Annet stykkgods	Containere – lolo	Tørr bulk	Våt bulk	Totalsum
Innenriks – norske havner og norsk sokkel	84 674	6 326	587 492	11 653	690 145
Lastet (utgående)	25 099	2 153	496 109	–	523 361
Losset (inngående)	59 575	4 173	91 383	11 653	166 784
Utenlandske havner	12 362	703	–	–	13 065
Lastet (utgående)	12 362	239	–	–	12 601
Losset (inngående)	–	464	–	–	464
Totalsum	97 036	7 029	587 492	11 653	703 210

7. Svolvær

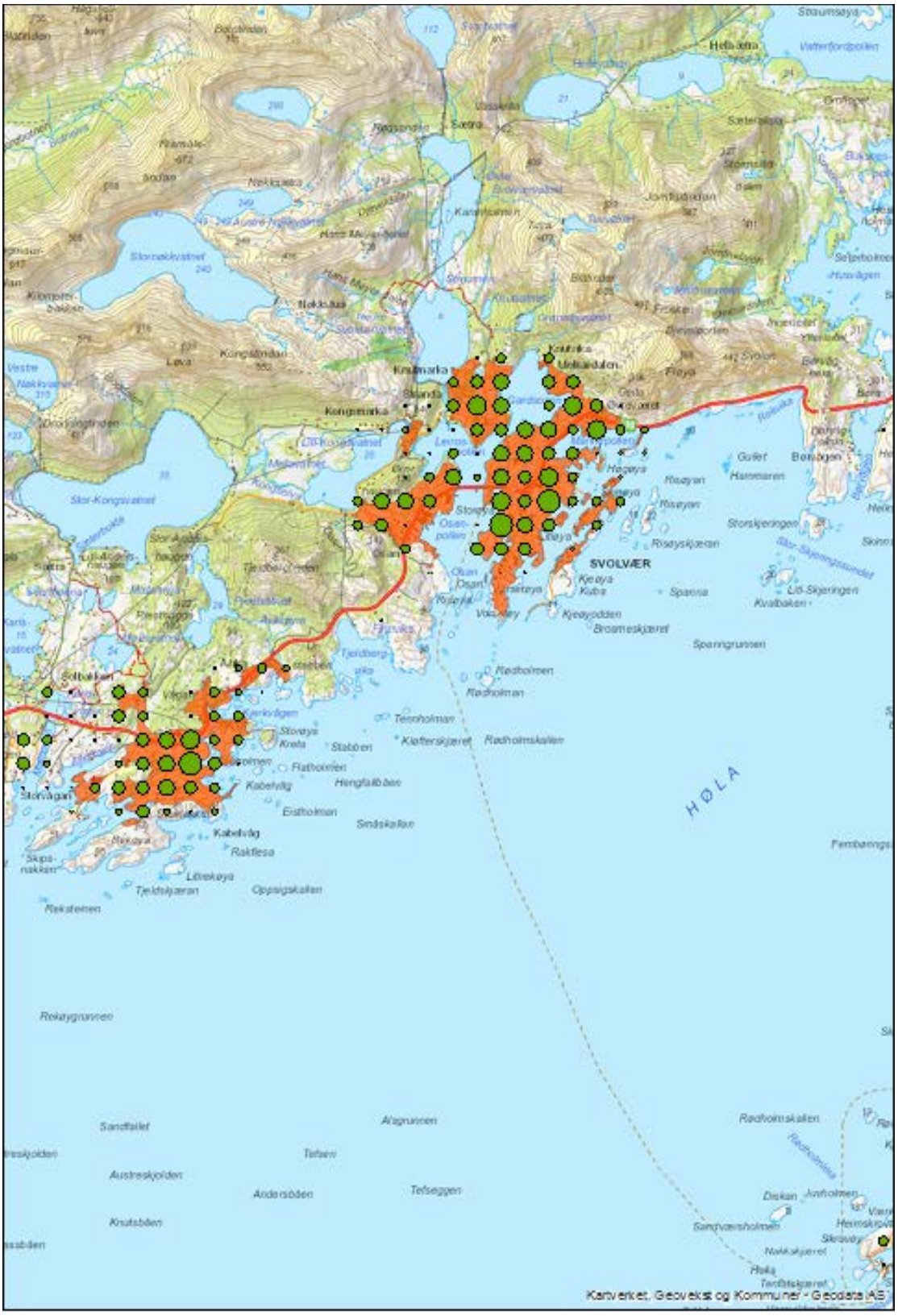
7.1. Generelt

Svolvær by har 6313 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i områdene Svolvær og Kabelvåg.

Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen og ÅDT for 2017 (fra NVDB).

Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 10 137 innbyggere (SSB). Gjennomsnittlig årlig og totale befolkningsøkning fram til 2040 er henholdsvis 0,4 % og 8,3 %.

Kartet under markere med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Svolvær by. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er i sentrum at det bor tettes med mennesker.



7.2. Arealbruk

Svolvær by er kommunesenter i Vågan kommune. I regional plan for by- og regionsenterutvikling i Nordland er Svolvær definert som en av ti regionale vekstsenter. Aksen mellom Svolvær og Kabelvåg er ett av de prioriterte utviklingsområdene i kommunen. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Vågan kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
Planstrategi 2017–2020, vedtatt mars 2017	Strategier: 1. bærekraft, miljø og folkehelse/2. Byplanlegging, urbanisering og tettsted/bygdeutvikling/3. Samfunn og næring. Se link: https://vagan.kommune.no/planer-og-horinger/kommunal-planstrategi/
Kommuneplanen samfunnsdel	Kp samfunnsdel er utdatert. Ny samfunnsdel er planlagt oppstartet i løpet av 2018.
Kommuneplanen arealdel 2017–2029, vedtatt mars 2018	Arealer for Svolvær (revisjon av sentrumsplan) og Kabelvåg (ny kommunedelplan) er ikke inkludert, og området mellom disse kommunesentrene (Områderegulering Osan–Kabelvåg). Arealdelen åpner for spredt bebyggelse i tilknytning til små steder i store deler av kommunen. Se link: https://vagan.kommune.no/planer-og-horinger/kommuneplaner/arealplan/
Kommunedelplan Svolvær, vedtatt mai 2012	Vedtatt kommunedelplan. Se link: http://webhotel2.gisline.no/GISLINEWebPlan_1865/gl_planarkiv.aspx?knr=1865&planid=2011001 Revisjon av kommunedelplan Svolvær (byplan Svolvær) pågår. Se under.
Kommunedelplan Kabelvåg	Planlagt oppstart 2018.
Områderegulering Osan–Kabelvåg, vedtatt 2015	Se under Planident 236. Arbeidet med områdereguleringen har skjedd parallelt med utarbeidelsen av kommuneplanens arealdel. Se link: http://webhotel2.gisline.no/GISLINEWebPlan_1865/gl_planarkiv.aspx?knr=1865 .

Kommunedelplan Svolvær

Kommunedelplanen for Svolvær (2012–2030) ble vedtatt i 2012. Planen har føringer som skal sikre gode kvaliteter for gående og for opphold i byen. Rekkefølgebestemmelser sikrer opparbeidelse av gater, lekeplasser etc. Torget skal være byens naturlige midtpunkt. Byens kontakt med havna/sjøen skal utvikles.

Gang og sykkel

G/S skal utvikles og videreføres fra spissen av Vorsetøya til moloen på Kuba.

Kollektiv

Sivert Nilsens gate og Avisgata blir kollektivgater som også tilrettelegges for gående og syklende. All regulering og tiltak som berører gater og trafikksystem skal legge til rette for

at flest mulig skal kunne gå, sykle og benytte kollektivtransport. Området rundt Havneterminalen er et prioritert område som skal opprettholdes som kollektivknutepunkt.

Barn og unge

Egnede arealer for barn skal lokaliseres før boliger og veger plasseres.

Bolig

Nye arealer til boligbygging er avsatt i områdene bak sentrum. I nærheten – og i selve sentrum åpnes det for noe fortetting. Kuba/Svinøya skal fremstå som et grønt område med spredt bebyggelse.

Handel

Sentrum skal være et levende sted der folk bor og møtes. Strategier for sentrum skal bygge opp under sentrum som knutepunkt og hovedarena for handel, tjenesteyting og kultur. Tyngden av industri og bilbaserte handels- og næringsfunksjoner skal på sikt flyttes ut av sentrum og lokaliseres til område 5 – Osan Syd og Tjeldbergvika.

Parkering

Parkeringsnormen er knyttet til minimumsnormer, f.eks. har en boenhet med 3 rom krav til 1 bilparkering i sentrum og 1,5 i øvrige soner, samt 2 sykkelparkeringer. Forretninger har minimumskrav på 1,5 bilparkeringer pr. 100m² BRA.

Planprogrammet for den nye kommunedelplanen for Svolvær (Byplan Svolvær) er på høring våren 2018. Bakgrunn for revisjonen er knyttet til utnyttelsesgrader i sentrum, vekstretning og behov for nye boligområder, transformasjon, flytting av industrivirksomhet og trafikkforhold i byen (fremkommelighet, parkering, sykling, E10/miljøgate).

Områderegulering Osan – Kabelvåg

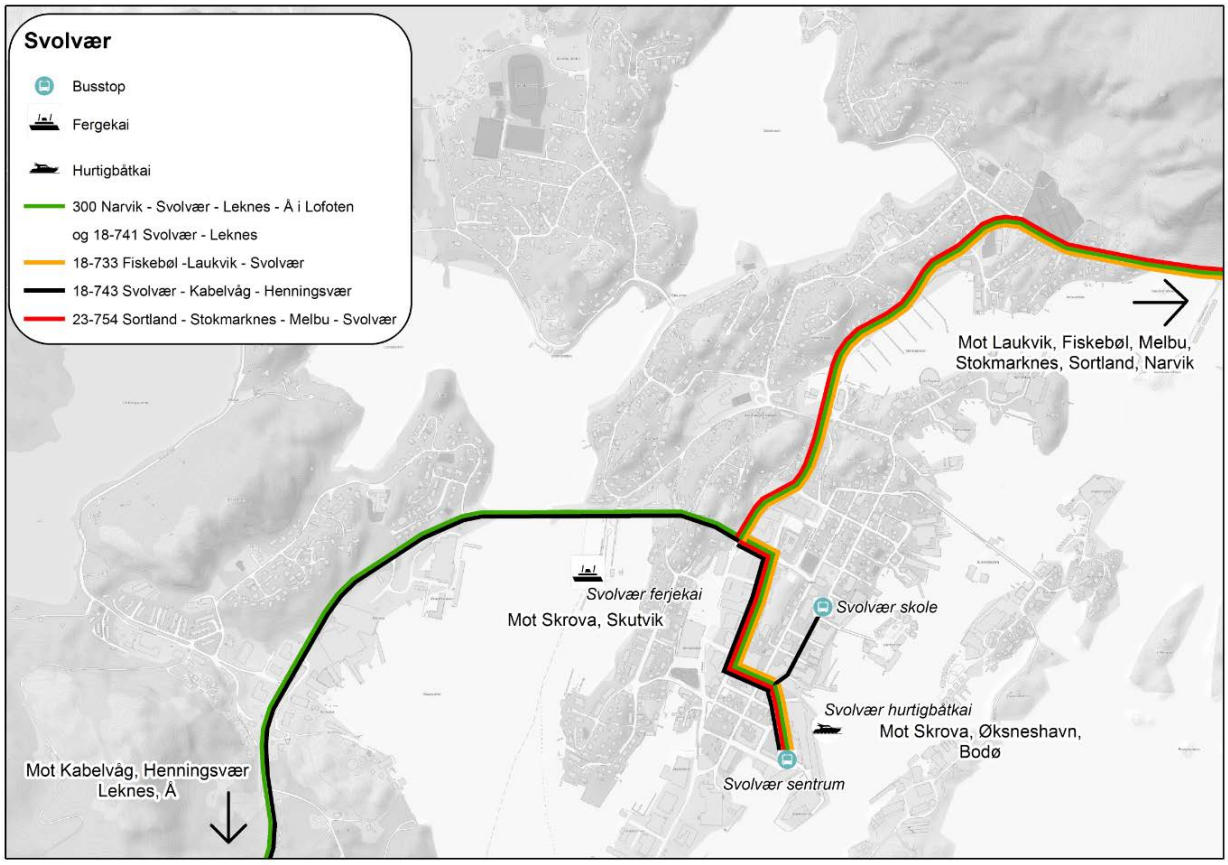
Områdereguleringen for Osan-Kabelvåg vedtatt desember 2015, gir grunnlag for viktige næringsarealer og boligarealer i aksen Svolvær - Kabelvåg. Fokuset er mer næring/forretning inn mot Svolvær, mens boligbebyggelse planlegges nærmere Kabelvåg. De nye næringsarealene åpner opp for plasskrevende varegrupper og nevner f.eks. bilforretninger, plantesenter, møbelhus etc.

7.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

Dagens tilbud er i henhold til tradisjonell modell, der alle bussene kjører inn og ut fra hovedholdeplass i sentrum. Bussene terminerer ved havneterminalen for hurtigbåt og hurtigrute. Knutepunktet er en stor trafikal flate, som gjør trafikkbildet uoversiktlig og det er store behov for separering av trafikanter. I forbindelse med skoleskyss, går rutene til skoleområdet i sentrum. Svolvær har ingen bybuss, men det er en buss som pendler mellom Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær med 8 avganger i uken og 4 i helgene.

Nordland fylkeskommune har ikke foretatt en revisjon av holdeplassene på Svolvær, men noen av holdeplassene er noe oppradert i forbindelse med delprosjekter langs traseene. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har.

Linjekart for kollektivtilbud i Svolvær:



7.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel - RVU	-
Gåandel jobb-undersøkelse	-

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

I sentrum er det mye gateparkering som også delvis foregår oppå fortauene. Ingen spesielle tiltak for gående.

Barnetråkk registrering 2007.

7.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Nei
Sykkelbyavtale	Nei
Sykkelandel RVU	-
Sykkelandel jobb-undersøkelse	-
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Nasj.rute 1/Eurovelo 1
Sykkelteller	1

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Det er aktuelt å starte planlegging av hovedvegnett for Kabelvåg og Svolvær. All sykling i begge sentrumsområdene forgår i blandet trafikk. Mye gateparkering som gir dårlige sykkelforhold. GS-veg langs Ev10 fra Kabelvåg og forbi sentrum til Moltebærholmen.

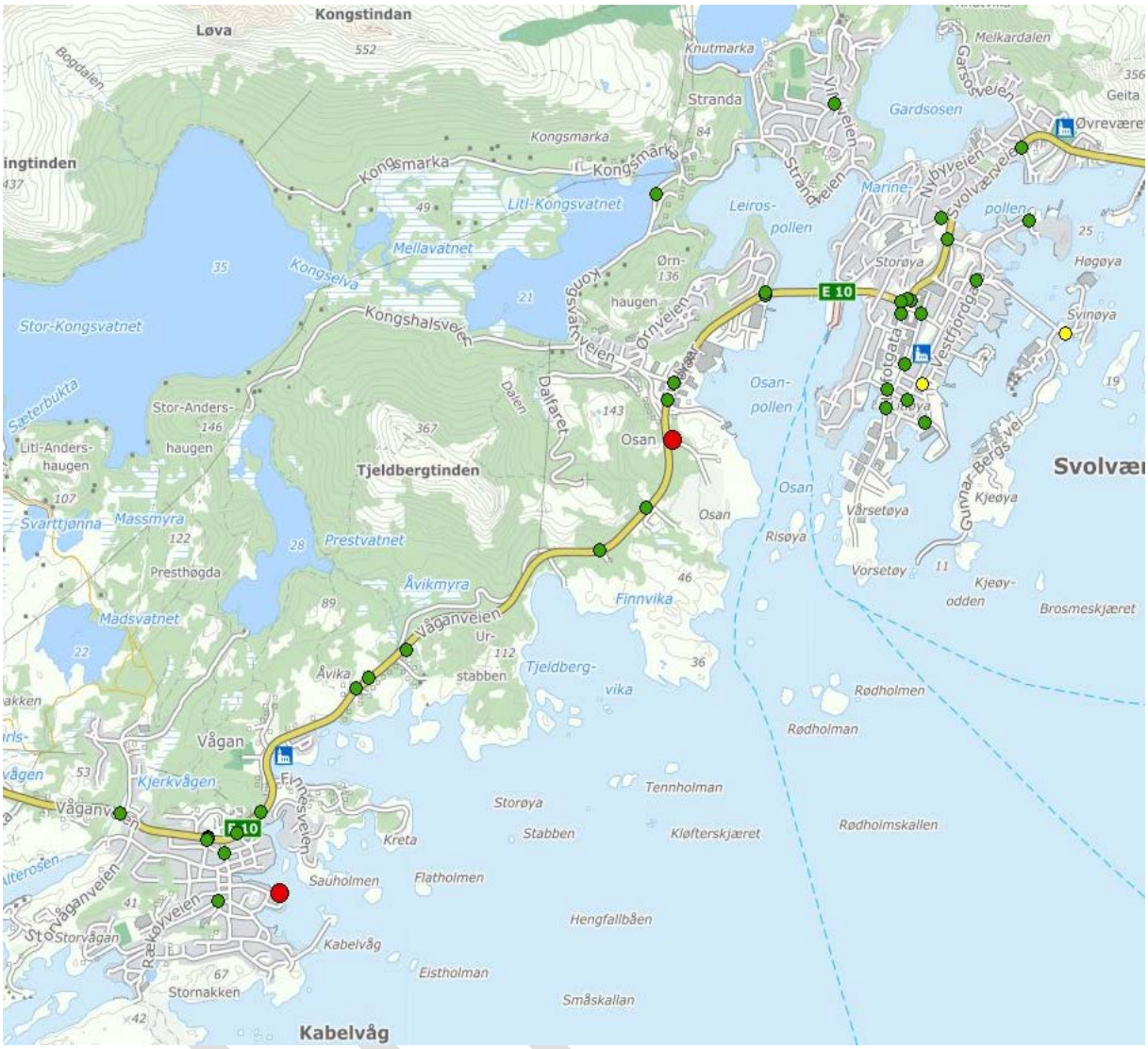
Nasjonal sykkelrute1/Eurovelo1 følger E10 forbi Kabelvåg og Svolvær.

7.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

Kommunen har en trafikksikkerhetsplan for 2016-2019: https://www.nfk.no/_f/i2d0343f7-37ad-4727-bb07-b16f8512dbc4/vagan-trafikksikerhetsplan-2016-2019.pdf

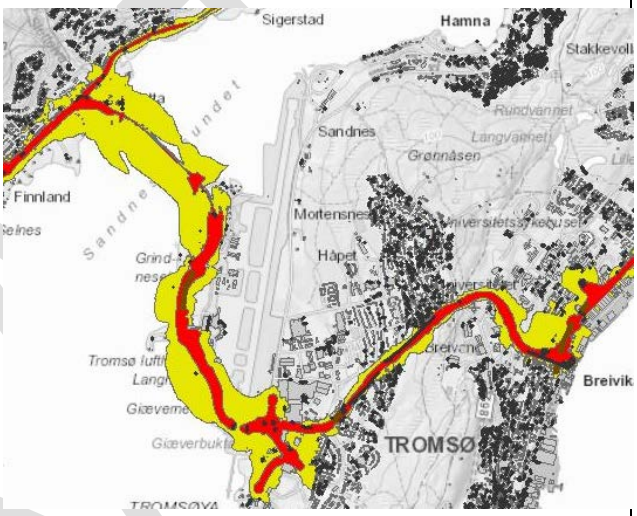
Området ved rundkjøringen mellom E10 og Lofotgata (v/Rema1000) i Svolvær er det mest ulykkesbelastede området. Dette er ikke omtalt i TS-planen.

UTKAST



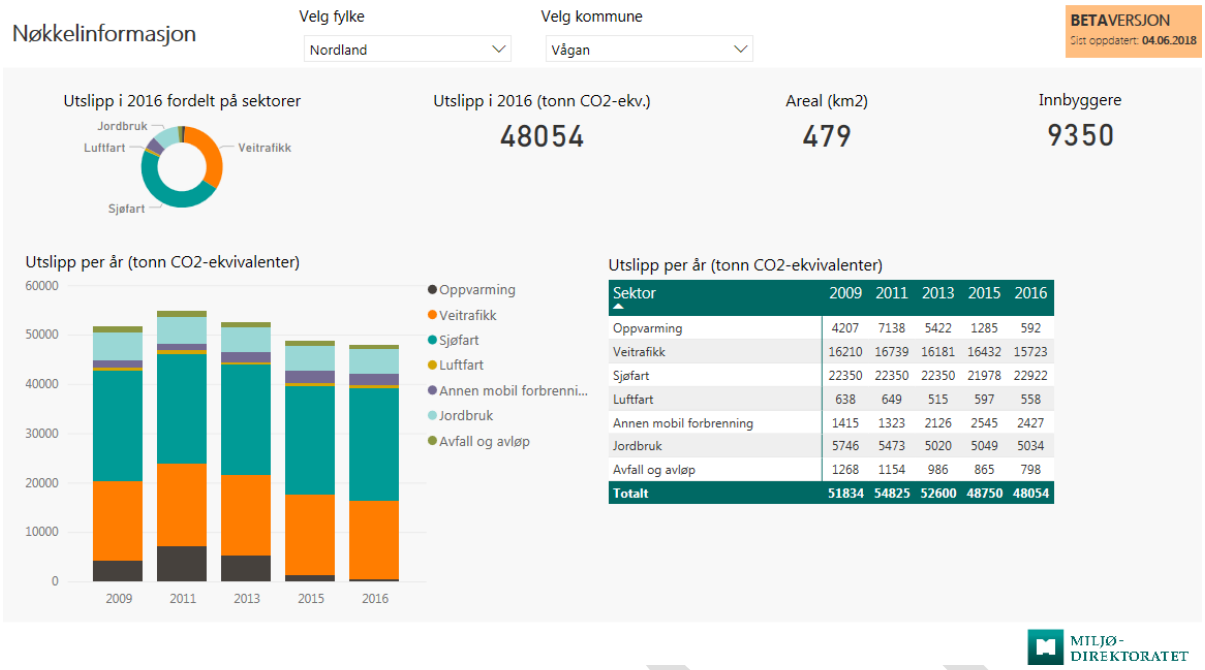
- Det har skjedd 39 trafikkulykker med 2 drepte, 2 hardt skadde og 40 lettere skadde i perioden
- Ulykkene fordeler seg med 19 hver på E10 og kommunale veger
- Syklister er involvert i 13 ulykker (33 %), fotgjengere i 7 og MC i 3
- Vanligste ulykkestype er kryssende kjøreretning med 10, deretter påkjøring bakfra med 8
- 19 ulykker i kryss og16 på strekning

7.7. Miljø

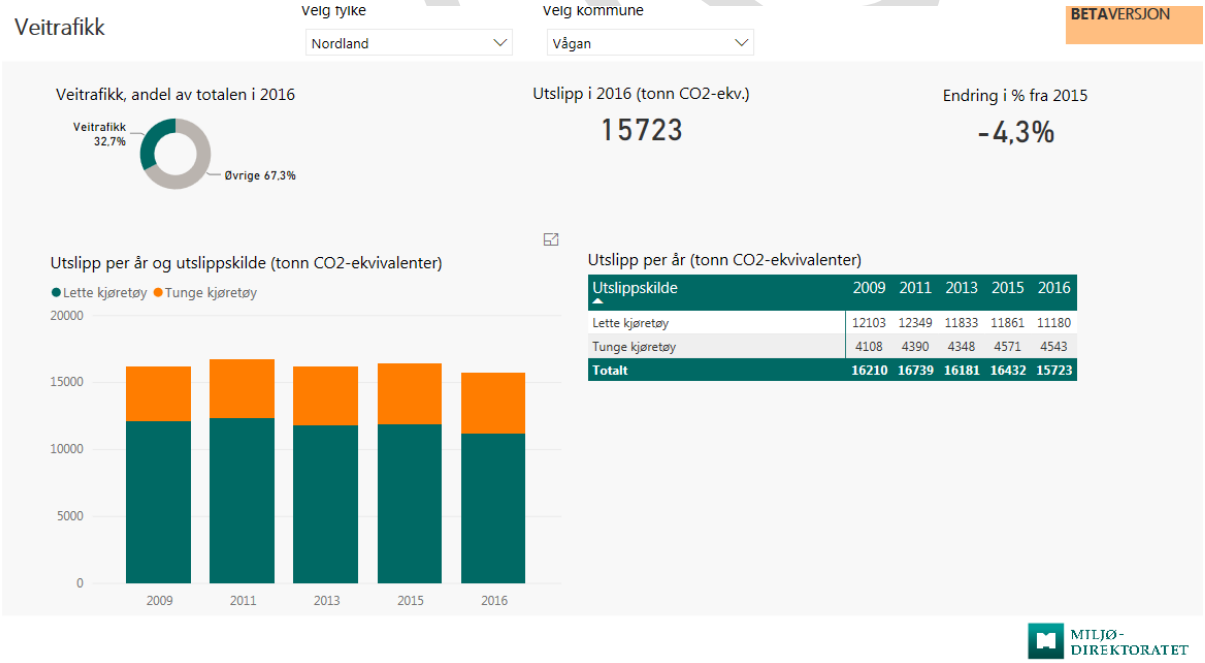
SVOLVÆR – Vågan kommune		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	Ingen overordnet kartlegging Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-21	Boliger i sentrum kan oppleve støyplage, men når ikke tiltaksgrense etter forur.forskrift. Merk lavere tiltaksgrense for nye anlegg i henhold til T-1442/16 Lovpålagt etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy.
	Støyvarselkart etter T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging	Planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)  Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442
	Byplan Svolvær 2012-2030 - bestemmelser om støy	Bestemmelser og retningslinjer Byplan Svolvær 2012-2030 Med detaljerte krav til støyhensyn med dokumentasjonskrav (s.22-23, Kap.3.1.)
Luftkvalitet	Ingen målere knyttet til nasjonalt målenettverk	Ingen kjente problemer knyttet til luftkvalitet og vegtrafikk
Annet	"Miljøgate" – Sivert Nilsens gate og ny busstrase	Støtte fra «Klimasats i kommunene»

7.8. Klima

Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009-2016 i Vågan kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet.



Bildet ovenfor viser utslipp fordelt på sektorer, mens bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Annet

Planstrategi for Vågan planperiode 2017–2020 – s.7 alt planarbeid bør baseres på noen gjennomgående temaer, heriblant klima, bærekraft og energi. Regional plan for klima og miljø for Nordland. Planprogram på høring med frist for innspill 29.9.18.

7.9. Gods

Lengdefordeling kjøretøy fv.82 Sortland (Kirkebakken)

	kjt/d	Andel
Sum kjøretøy	2835	100 %
Korte kjøretøy	2417	85 %
5,6-7,6 m	179	6 %
7,7-12,5 m	130	5 %
12,5-16,0	37	1 %
16,0->	71	3 %
Sum Lange	417	15 %

Havnestatistikk 2017 i tonn fra SSB

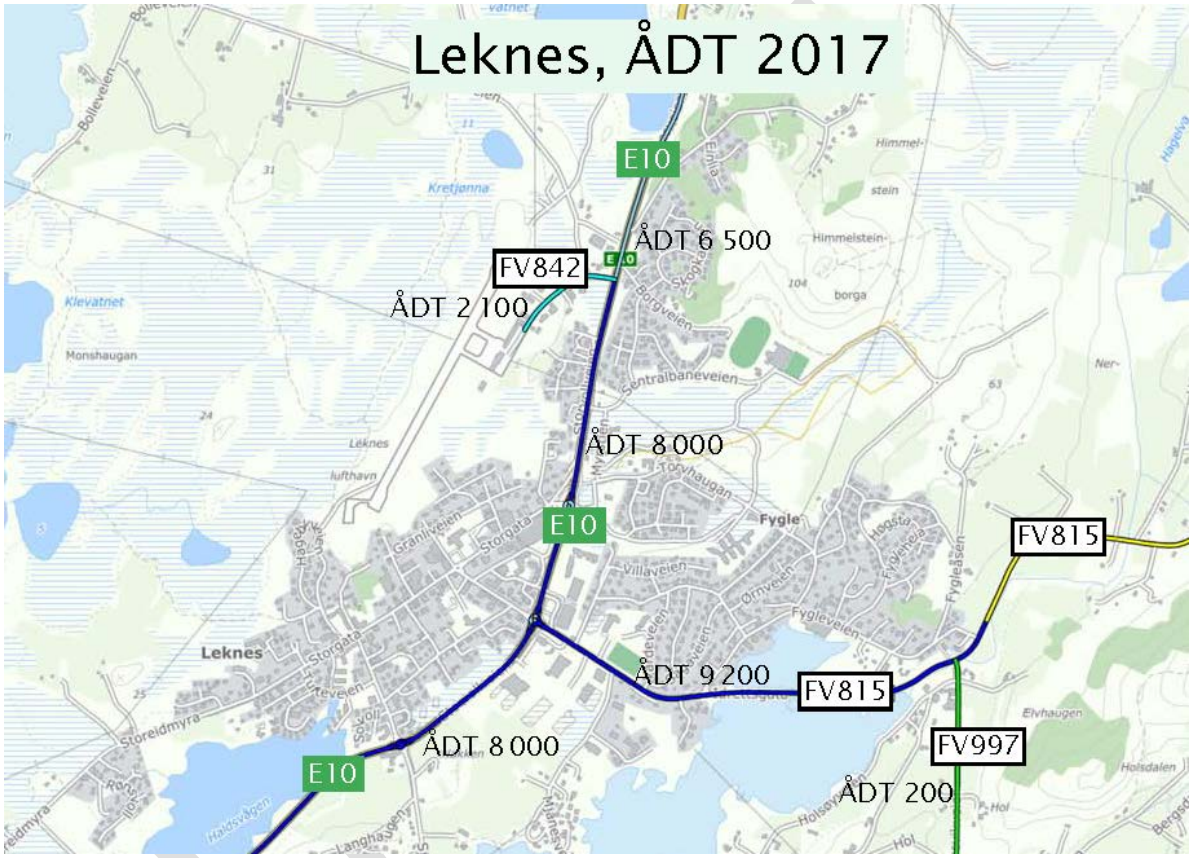
	Annet stykkgods	Containere - lolo	Tørr bulk	Våt bulk	Totalsum
Innenriks - norske havner og norsk sokkel	84 674	6 326	587 492	11 653	690 145
Lastet (utgående)	25 099	2 153	496 109	-	523 361
Losset (inngående)	59 575	4 173	91 383	11 653	166 784
Utenlandske havner	12 362	703	-	-	13 065
Lastet (utgående)	12 362	239	-	-	12 601
Losset (inngående)	-	464	-	-	464
Totalsum	97 036	7 029	587 492	11 653	703 210

8. Leknes

8.1. Generelt

Leknes by har 5775 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i områdene Leknes sentrum, Gravdal og Ballstad.

Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen og ÅDT for 2017 (fra NVDB).



Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 11 414 innbyggere (SSB).
Gjennomsnittlig årlig og total befolkningsøkning er henholdsvis 0,5 % og 11 %.

Kartet neste side markere med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Kirkenes by. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er rundt sentrum at det bor tettes med mennesker.

Bosatte pr 250m2
1 - 10
11 - 20
21 - 50
51 - 100
101 - 150
151 - 200
201 - 300
301 - 400
401 - 600
Gravdal
BUKSNES-
FJORDEN
Ballstad
Kartverket, Geovekst og Kommuner, Geodata AS

8.2. Arealbruk

Leknes by er kommunesenter i Vestvågøy kommune. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Vestvågøy kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
Planstrategi 2016—2019	Planstrategien fokuserer på: • Kun justeringer av arealdel og samfunnsdel i perioden. • Kommunedelplaner for bla. Leknes skal sluttføres i 2016 • Byutviklingsplan. Enten ny evt. revidere den fra 1990. Hovedsatsing. • Hovedplan Veg/Trafikksikring. Se link: https://www.vestvagoy.kommune.no/_f/p1/ibf5eb40f-13cb-40d2-a126-9ac4a00bb19f/planstrategi-vestvagoy-kommune-2016-2019-031016.pdf
Kommuneplanen samfunnsdel 2017-2029.	Visjonen er «*Midt i Lofoten har vi robuste unga, god livskvalitet for alle og alt kan være mulig! – Stolt Lofoting*». Noen fokusområder: • Løfte frem Leknes sin identitet som Lofotby. • Oppruste Leknes sentrum • Møteplasser • Handel • Gode og trygge bo- og nærmiljø Se link: https://www.vestvagoy.kommune.no/_f/p1/i12fed49f-38ed-43ec-9fc0-9b68d66aef2b/kommuneplanens_samfunnsdel_print.pdf
Kommunedelplan areal for Leknes/Gravdal 2014-2026	Noen fokusområder: • Høy utnyttelse og fortetting av blant annet bolig. • Gode møteplasser • G/S Gravdal – Leknes • G/S Leknessletta • Turveg Se link: https://www.vestvagoy.kommune.no/politikk-og-organisasjon/kommunal-planlegging/kommunedelplaner/

Kommunedelplan areal for Leknes/Gravdal:

Gang og sykkel

Legger til rette for hovedtrasé for gang- og sykkelforbindelse mellom Gravdal – Leknes langs den gamle fylkesveien mellom Leknes og Gravdal, samt nye gang- og sykkelforbindelser på Leknessletta.

Kollektiv

Ingenting.

Barn/unge

Utbyggingsområdene har nærhet til barnehage, skole, idrettsanlegg og fritidstilbud for å ivareta barn og unges interesser. Det er ikke gjennomført barnetråkk registreringer innenfor KDP ene.

Bolig

Leknes skal styrkes i tråd med rikspolitiske retningslinjer, med tilrettelegging for høyere utnyttelse og fortetting for næring, handel og bolig.

Tilrettelegging for vekst av boliger på Leknes og Gravdal. Det skal legges til rette for tettere boligstruktur for å øke andelen leiligheter og kjedeboliger samt fortetting innenfor allerede utbygde områder. Nye boligområder i planen gis høy utnyttelse.

For å redusere sårbarhet knyttet til gjennomføring av kommuneplanens arealdel er det lagt inn noe mer områder til boligbygging enn hva som er nødvendig for å realisere veksten frem mot 2030.

- Leknes:151 eneboliger og 604 firemannsboliger frem mot 2030
- Gravdal: 531 eneboliger frem til 2030

Innenfor de områder som i dag er avsatt og bebygd med boliger er det stort rom for fortetting. I planene er disse områdene avmerket med BFt med tilhørende bestemmelse som åpner opp for fortetting uten krav om detaljplan i forkant. Det kan settes en del krav til selve byggesaken.

Handel

Leknes og Gravdal er to selvstendige tettsteder med Leknes som prioritert kommunesenter og regionsenter. Leknes skal styrkes i tråd med rikspolitiske retningslinjer, med tilrettelegging for høyere utnyttelse og fortetting for næring, handel og bolig.

Nytt forretningsområde på Leknessletta skal supplere sentrumsområdet med handel, som ikke vil kunne gis plass innenfor definert sentrumsformål. Området skal gis høy utnyttelse.

Vekst av kontor og forretning skal i hovedsak skje innenfor definert sentrumsområde i kommunedelplanen. Det er likevel et stort behov for forretningsareal for større virksomheter for spesielt plasskrevende varer, som ikke får plass innenfor det definerte sentrumsområdet. Området på Leknessletta er sentrumsnært, godt tilrettelagt med kollektiv- og gang- og sykkelvegtilbud, og området vil kunne ivareta behovet for denne typen forretningsvirksomhet for de neste 10 til 20 årene.

Parkering

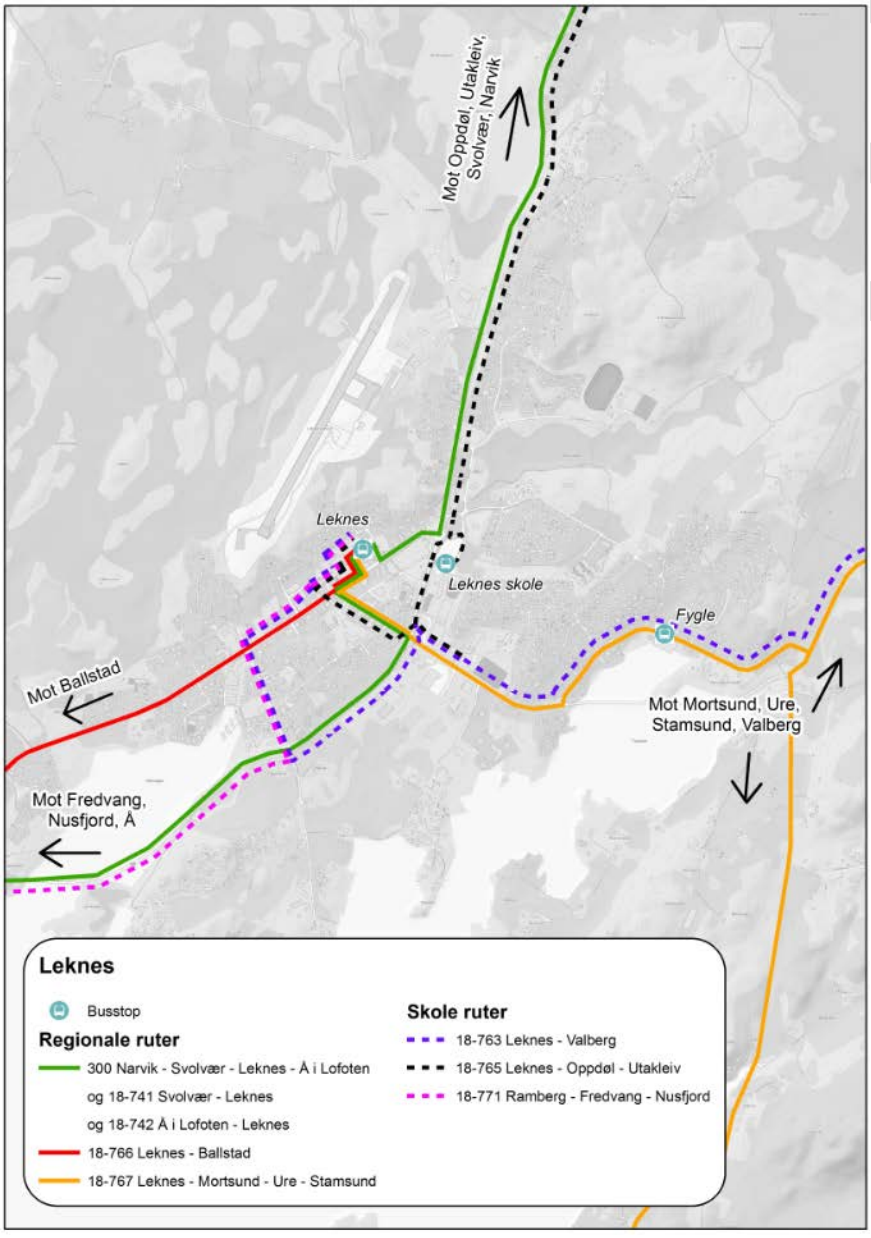
Liberale parkeringsnormer f.eks 1 parkering pr. 2-romsbolig, 2 parkeringer pr. 4-romsbolig og 1 parkering pr. 50 m2 forretningsareal.

8.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

Dagens tilbud er i henhold til tradisjonell modell, der alle bussene kjører inn og ut fra hovedholdeplass i sentrum. Knutepunktet ligger litt gjemt bak bensinstasjonen, som gjør trafikkbildet uoversiktlig og det er behov for separering av trafikanter. I forbindelse med skoleskyss, går rutene til skoleområdet i sentrum. Leknes har en bybyss som går mellom Leknes sentrum – Gravdal og Ballstad med 11 avganger i ukedagene og 5 i helgene.

Nordland fylkeskommune har ikke foretatt en revisjon av holdeplassene på Leknes by, og noen av holdeplassene er noe oppradert i forbindelse med delprosjekter langs traseene. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har.

Linjekart for kollektivtilbud i Leknes:



8.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel - RVU	-
Gåandel jobb-undersøkelse	-

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

GS-veg langs Ev10 forbi sentrum. Selve sentrumsområdet er noe uklart for gående med parkering på tvers av fortau.

8.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Nei
Sykkelbyavtale	Nei
Sykkelandel RVU	-
Sykkelandel jobb-undersøkelse	-
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Nasj.rute1/Eurovelo 1
Sykkelteller	0

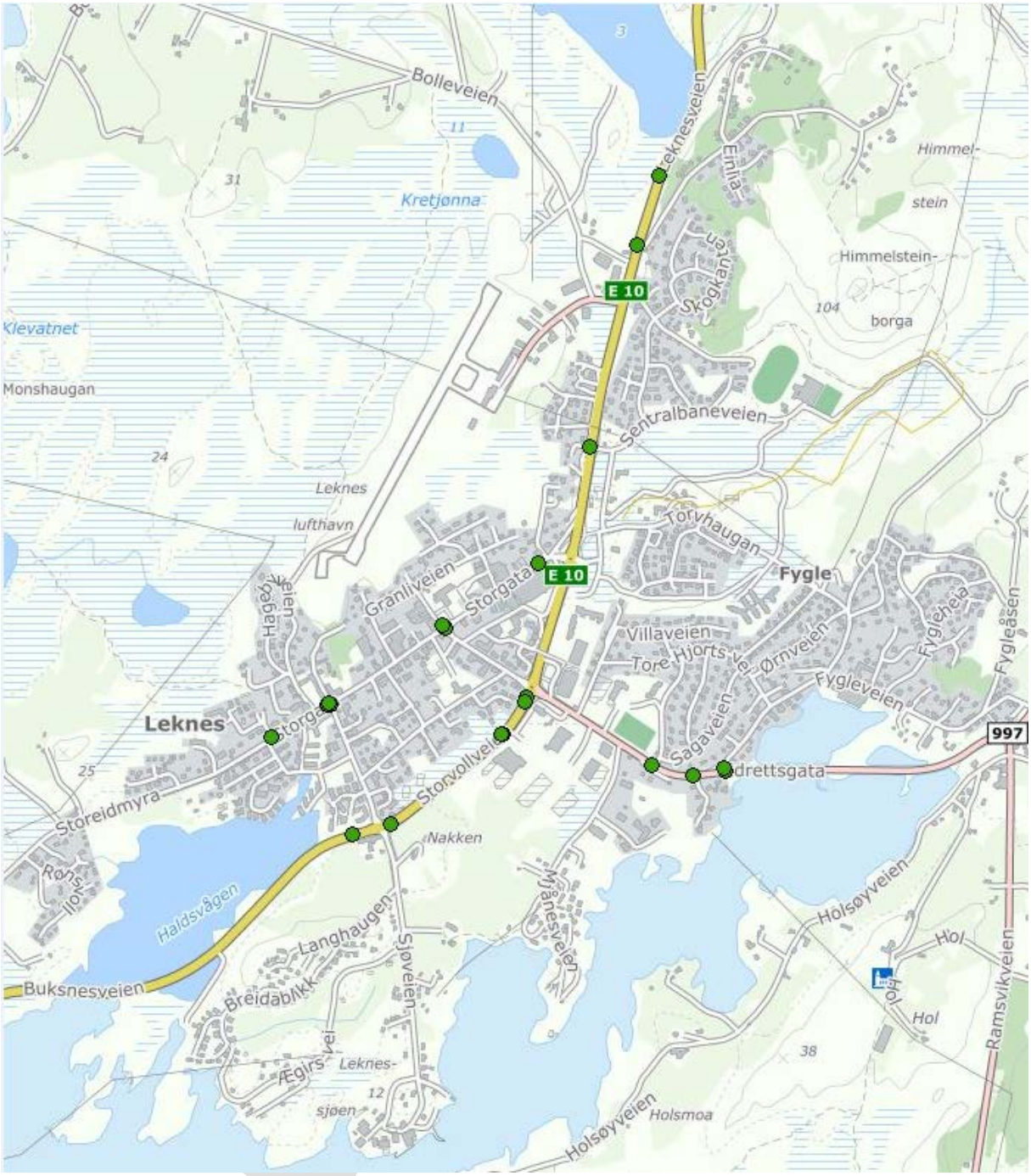
** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

GS-veg langs E10 som går forbi sentrum. I sentrum er det blandet trafikk. Det er søkt tilskuddsmidler for bedre tilrettelegging i sentrum. Skal etter planen utføres i 2019.
Noe tilrettelegging for sykkel langs fv815 mot Fygle.

Nasjonal sykkelrute 1/Eurovelo1 følger vegnettet i de vestlige delene av sentrum. Ingen tilrettelegging for sykkel på disse vegene.

8.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

Siste vedtatte trafikksikkerhetsplan er for 2013-2016. Den er ikke videreført ved vedtak, så i prinsippet står kommunen uten gyldig TS-plan. De jobber med ny plan, som de tar sikte på å få godkjent i år.

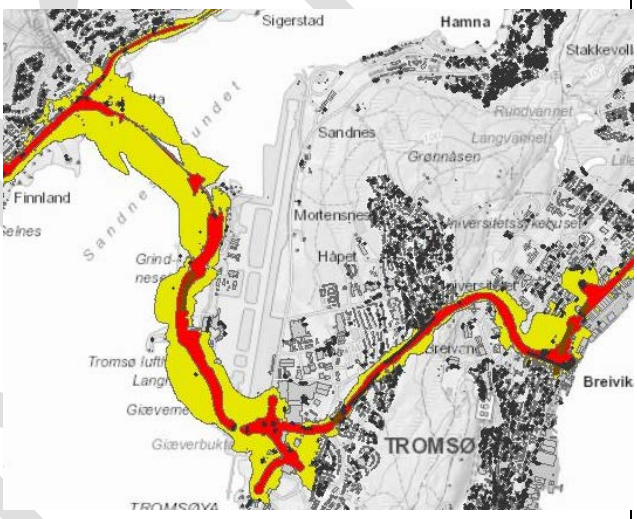


- Det har skjedd 21 trafikkulykker med 25 lettere skadde i perioden
- Flest ulykker på E10 med 10, deretter kommunale veger med 7 og fv. 815 med 4
- 6 ulykker involverer MC og 3 fotgjengere
- Vanligste ulykkestype er kryssende kjøreretning med 6, deretter utforkjøringer med 5 og påkjøring bakfra med 4
- 12 ulykker i kryss og 9 på vegstrekning

Leknes, strekningen Storeidet–Ballstad:

- Det har skjedd 22 trafikkulykker med 1 hardt skadd og 29 lettere skadde i perioden
- Flest ulykker på fv. 818 med 10, deretter E10 med 6
- 3 ulykker involverer MC og 2 hver med fotgjenger og syklist
- Vanligste ulykkestype er kryssende kjøreretning med 8, deretter møte og utforkjøringer med 4 hver
- 12 ulykker i kryss og 10 på vegstrekning

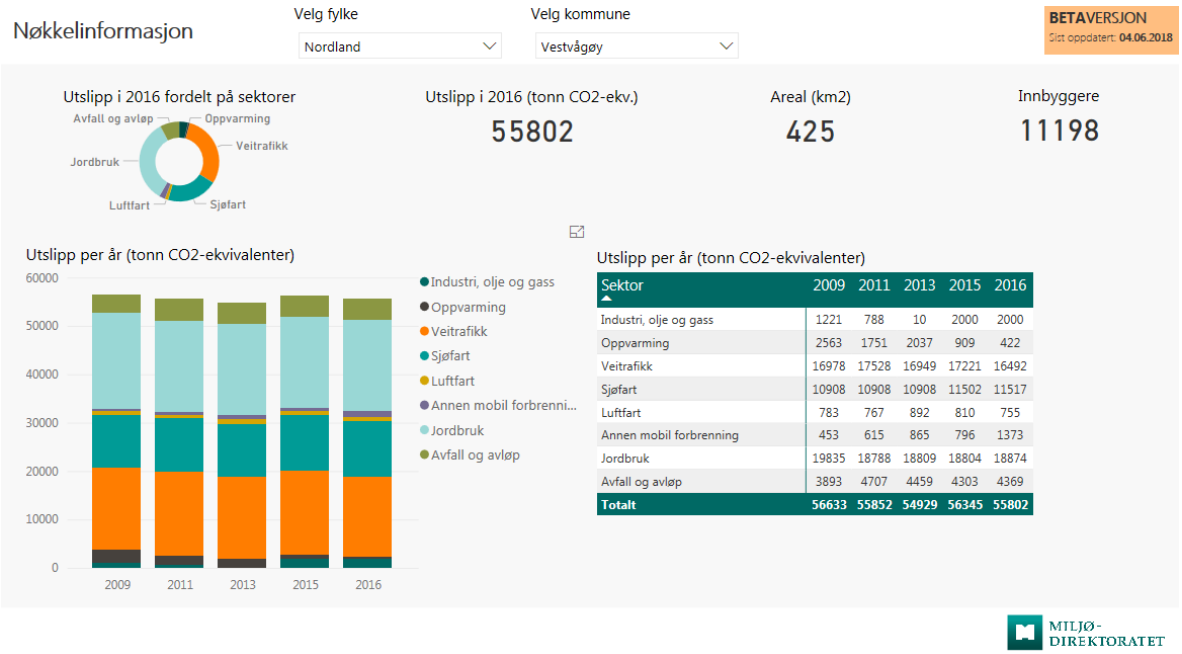
8.7. Miljø

LEKNES – Vestvågøy kommune		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	Ingen overordnet støykartlegging Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-21	Boliger i sentrum kan oppleve støyplage, men når ikke tiltaksgrense etter forurensingsforskriften kap. 5. Merk lavere tiltaksgrense for nye anlegg i henhold til T-1442/16 Lovpålagt hvert 5. år etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy
	Støyvarselkart etter T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging	Planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)  Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442
Luftkvalitet	Ingen målere knyttet til nasjonalt målenettverk	Ingen kjente problemer knyttet til luftkvalitet og vegtrafikk
Vann	Rapport vegfyllinger i Midtre-Hålogaland Regional vannforvaltningsplan med tiltaksprogram for Vannregion Nordland og Jan Mayen (2016-2021)	E10 og fv815 Buksnesfjorden indre kartlegging/problemavklaring vegfyllinger avsnøringer med forurensing/biotopendring. Midler avsatt først i 2020 kr 500 000. Må følges opp. Flere problemeiere, bl.a. kommunene med avløpsproblematikk.
Annet		

UTKAST

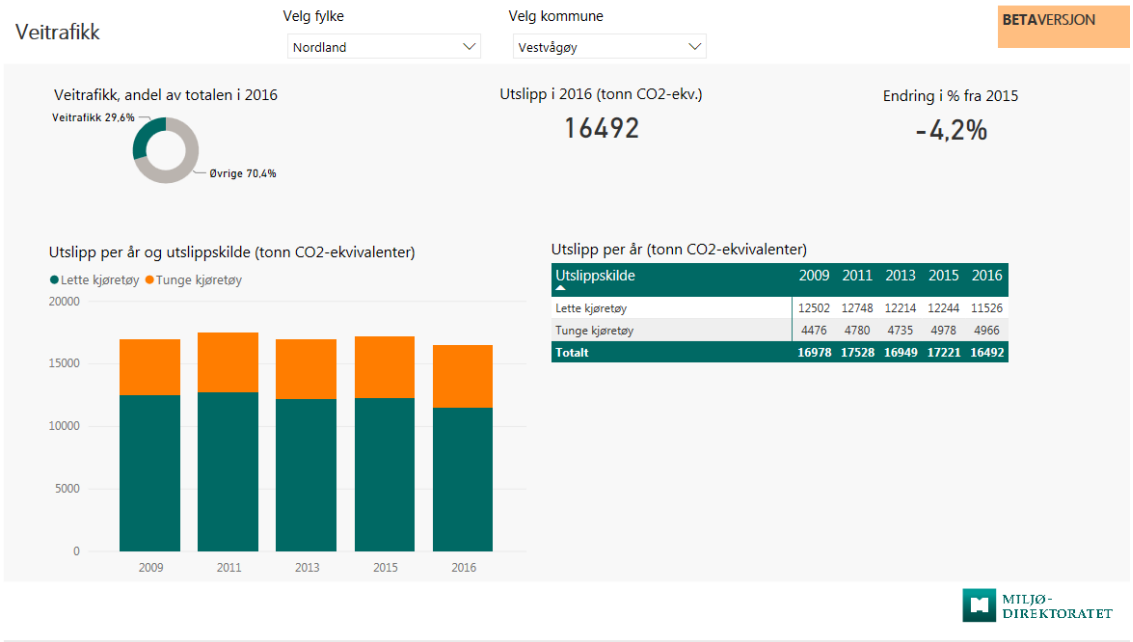
8.8. Klima

Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009–2016 i Vestvågøy kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet.



Sektor	2009	2011	2013	2015	2016
Industri, olje og gass	1221	788	10	2000	2000
Oppvarming	2563	1751	2037	909	422
Veitrafikk	16978	17528	16949	17221	16492
Sjøfart	10908	10908	10908	11502	11517
Luftfart	783	767	892	810	755
Annen mobil forbrenning	453	615	865	796	1373
Jordbruk	19835	18788	18809	18804	18874
Avfall og avløp	3893	4707	4459	4303	4369
Totalt	**56633**	**55852**	**54929**	**56345**	**55802**

Bildet ovenfor viser utslipp fordelt på sektorer, mens bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Utslippskilde	2009	2011	2013	2015	2016
Lette kjøretøy	12502	12748	12214	12244	11526
Tunge kjøretøy	4476	4780	4735	4978	4966
Totalt	**16978**	**17528**	**16949**	**17221**	**16492**

Annet

Energi- og klimaplan for Vestvågøy kommune

Regional plan for klima og miljø for Nordland. Planprogram på høring med frist for innspill 29.9.18.

8.9. Gods

Lengdefordeling kjøretøy E10 Leknes Øst

	kjt/d	Andel
Sum kjøretøy	6541	100 %
Korte kjøretøy	5824	89 %
5,6–7,6 m	349	5 %
7,7–12,5 m	238	4 %
12,5–16,0	77	1 %
16,0–>	53	1 %
Sum Lange	716	11 %

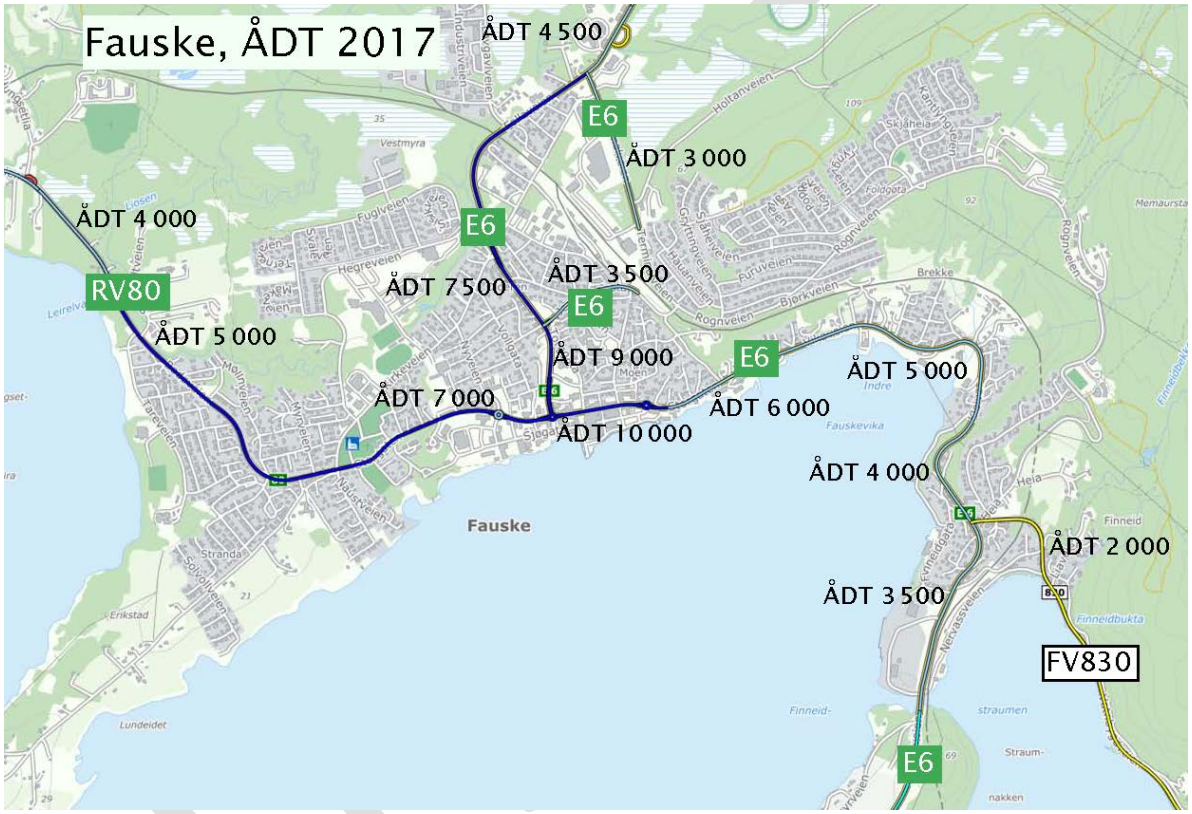
UTKAST

9. Fauske

9.1. Generelt

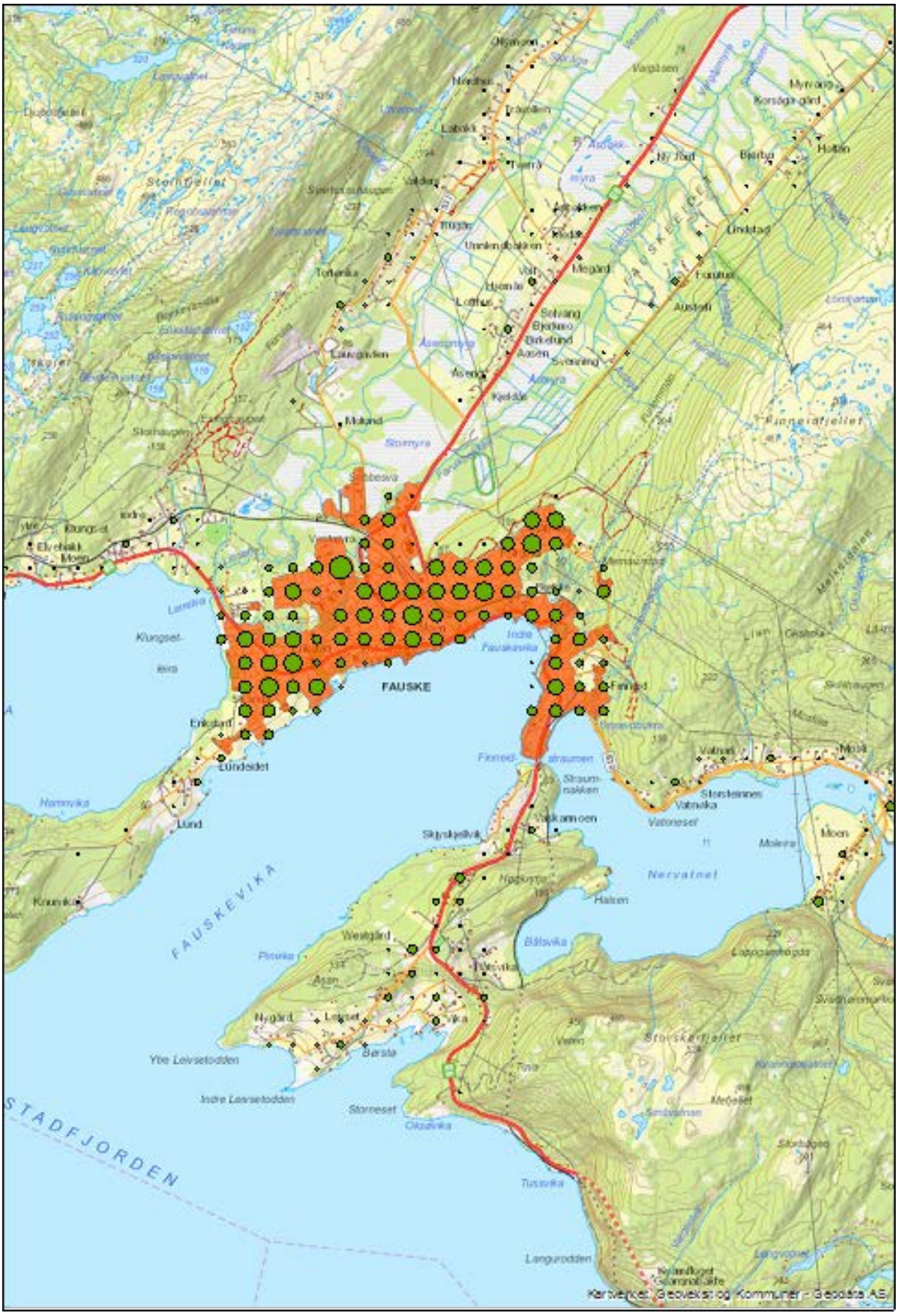
Fauske by har 6120 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i områdene Fauske sentrum avgrenset med Leirelva i vest sentrum, Terminalveien i nord og Finneidstraumen i sør.

Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen og ÅDT for 2017 (fra NVDB).



Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 9 783 innbyggere (SSB). Gjennomsnittlig årlig befolkningsendring er tilnærmet null (-0,03 %).

Kartet neste side markere med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Fauske by. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er i øvre del av sentrum at det bor tettes med mennesker.


FAUSKE
FAUSKEVIKA
STADFJORDEN
Nervatnet
Storskarfjellet
Kartverket, Geovekst og Kommuner - Geodata AS

9.2. Arealbruk

Fauske by er kommunesenter i Fauske kommune. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Fauske kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
Planstrategi 2017—2019,	
Kommuneplanen samfunnsdel, vedtatt 8.9.2011 Fauske kommune – 2025	Visjonen er «Fauske – folkehelsekommunen der alle trives» Link: https://www.fauske.kommune.no/fauske-2025-kommuneplanens-samfunnsdel.152782.no.html Overordna mål: Mot 2025 skal vi sammen videreutvikle Fauske, Valnesfjord og Sulitjelma til samfunn der det er: God folkehelse, vekst i næringslivet, vekst i folketallet og gode tjenester. Det overordna målet skal oppnås gjennom 6 strategier: **F**olkehelse, **S**teds- og næringsutvikling, **F**rivillig sektor, **O**ppvekst-, bo- og nærmiljø, **D**en regionale dimensjonen og **M**iljø/energi, herunder nasjonalparker. Noen aktuelle handlinger: – Ønsker å legge til rette for spredt boligbygging – Et bo- og arbeidsmarkedsperspektiv knyttet til aksen Fauske-Bodø – Planlegge for kompakte tettsteder og fortetting i sentrum – Legge til rette for bedre kollektivtilbud og bedre gang- og sykkelveger
Kommuneplan arealdel sjø og land 2018-2030, vedtatt 22. mars 2018	Link til Kommuneplan arealdel sjø og land: https://www.fauske.kommune.no/kommuneplanens-arealdel.199610.no.html Kart for hele kommunen (hovedplankartet) og kart for kommunedelplan sentrum. Sistnevnte er tatt ut av over hovedplankartet.
Kommunedelplaner	Sentrumsplan for Fauske – se over
Temaplan	• Temaplan – Hovednett for sykkel Fauske (2015): https://www.fauske.kommune.no/getfile.php/3498994.1292.bcxqpcyedp/Hovednett+sykkel+Fauske+planbeskrivelse.pdf Temaplan-sykkel inneholder et hefte med beskrivelse av ruter/lenker/tabell over tiltak, datert 2015. • Trafikksikkerhetsplan 2019-2023 (planprogram): https://www.fauske.kommune.no/getfile.php/4114439.1292.zbjplqjjpqusls/Planprogram+-+trafikksikkerhetsplan.pdf o Ferdigstilles H-2018 (inneholder handlingsdel)

Kommuneplan arealdel

Tre sentrumssoner i Fauske:

- Sone A: bykjernen/kvadraturen, er en sentrumssone iht. Regionale planbestemmelser.
- Sone B: omfatter boligområdene nord for sentrumssone A, og er ikke en sentrumssone iht. Regionale planbestemmelser.
- Sone C: de områdene som dekkes av kommuneplan Fauske sentrum og som ikke dekkes av sentrumssone A og B.

Det meste av bebyggelsen i Fauske sentrum, ligger innenfor en sirkel med radius på ca. 2,5 km med senter i krysset E6/Rv. 80. Sentrumsutvikling som følge av omlegging av E6 og Rv. 80 rundt Fauske sentrum.

Gang og sykkel

Det er lagt inn et eget temakart for gang- og sykkelveger. I bestemmelser til kommunedelplan for Fauske sentrum framgår det av § 3.3.1.1 Framtidig gang-/sykkelveg, at det er lagt inn linje til fremtidig gang- og sykkelveg over Farvikdalen (planlagt forbindelse mellom boligområder på Vestmyra og Stranda). Det planlegges også areal for framtidig etablering av fortau langs Erikstadsveien.

Kollektiv

Fortetting fører til at Fauske må legge vekt på gode kollektivløsninger. Det finnes et kollektivknutepunkt ved togstasjon og en buss-stasjon/holdeplass i sentrum i dag.

Barn/unge

Det er opprettet en ny hensynssone for friluftsliv i Klungsetmarka og på Finneidfjellet for å sikre området som utfartsområde for befolkningen. I forbindelse med etablering av ny skole på Vestmyra, ble det utarbeidet to barnetråkkrapporter. Dette har dannet grunnlag for sikker skolevei.

Bolig

Det er lagt til rette for flere boenheter gjennom fortetting i Fauske sentrum og på Strømsnes i Valnesfjord. I tillegg er hovedkonsentrasjonen av boligbygging lagt til de mest befolkningstette områdene.

Planbestemmelse 1.5 Støy: Innenfor sentrumssone A, kan det tillates utbygging av ny boligbebyggelse dersom det kan dokumenteres i reguleringsplan at både innendørs- og utendørs støykrav oppfylles.

UTKAST

I retningslinjer for planbestemmelse § 1.11 Sentrums- og tettstedsutvikling står det at planleggingen av sentrum og tettsteder skal bidra til god boligfortetting og boligkvalitet gjennom å fokusere på «nærhet» som prinsipp i planleggingen framfor «tetthet». (?)

Handel

Varehandelen i Fauske preges i dag av et stort kjøpesenter i sentrum og en handelspark på Krokstadmyra like nord for sentrum. En del butikklokaler i sentrum står tomme. Det forventes ikke en vesentlig økning i behovet for nytt handelsareal.
To handelsområder på Terminalveien vest og øst. I handelsområde Terminalveien øst kan det etableres kjøpesentra større enn 3000 m^2 BRA der virksomheten er begrenset til handel med plasskrevende varegrupper som bil, motorkjøretøy, lystbåter, trelast ol.

Parkering

I Planbestemmelse § 1.15.2 om parkeringsbestemmelser vises det til N100. For boliger gjelder minimumsnorm, og for kontor/næring gjelder minimumsnorm-maksimumsnorm.

9.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

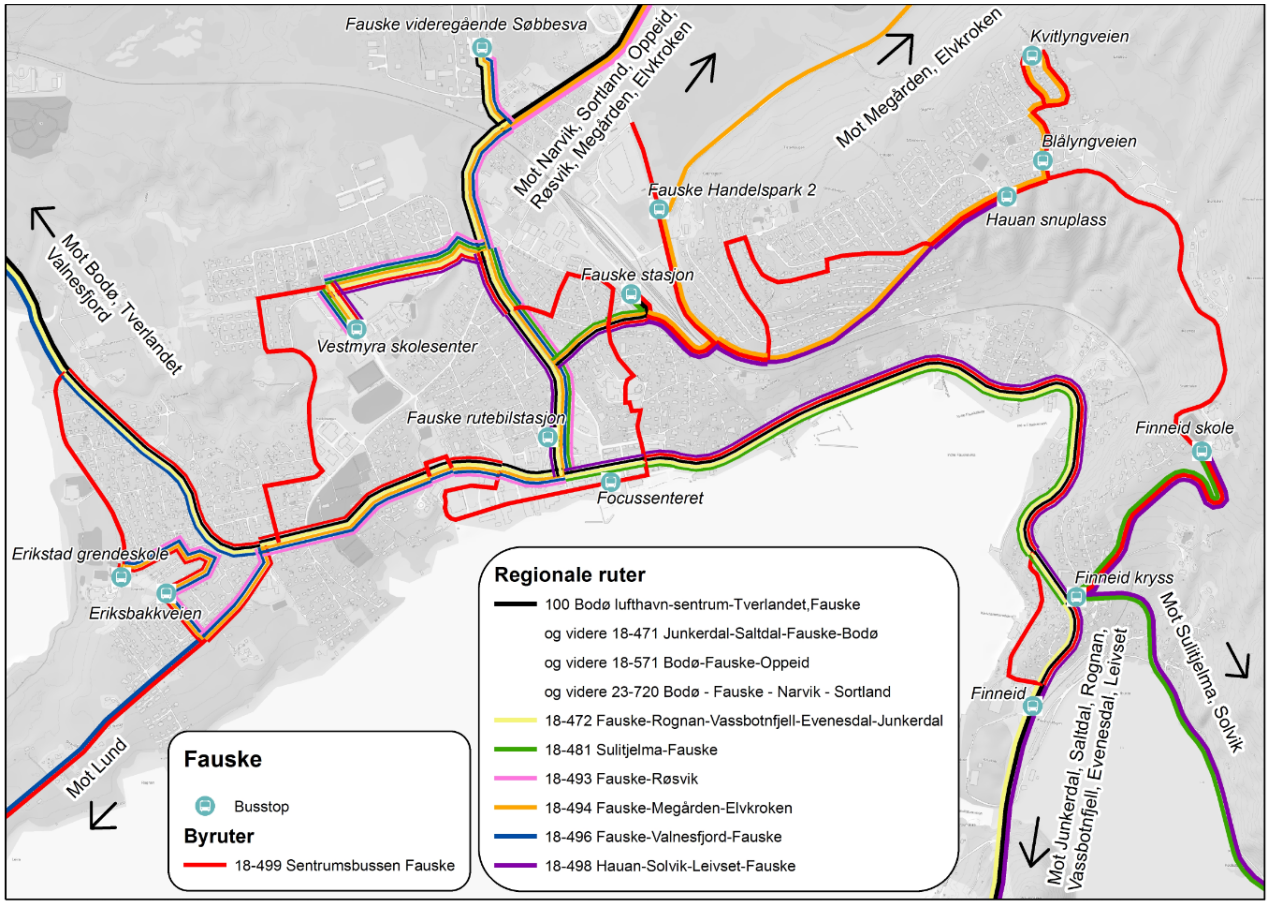
Fauske har 2 kollektivknutepunkt, ett nede i sentrum og ett ved Fauske togstasjon. Det er vel 700meter i gangavstand mellom disse. Det er potensialer arealmessig til å lage kortere og god gangforbindelse mellom disse. På begge, men særlig i sentrum er det stor behov for oppgradering av knutepunktet og separering mellom trafikantene. Det har i flere år vært diskusjon mellom fylket, kommunen og vegvesenet om hva som er riktig løsning på Fauske, uten at man har landet på et godt alternativ. Det har vært ulike tiltak inne i NTP men det har ikke resultert i noen helhetlig løsning i Fauske. Statens vegvesen bør prioritere å gå i gang med analyse/planlegging for å vise at vi tar ansvar for tilrettelegging for kollektivtrafikken.

Dagens tilbud inneholder 3 ulike systemer;

- En byrute med en litt kronglete struktur, som går innom flere målpunkter. Det er et potensiale for å modernisere dette tilbudet.
- 6 ruter etter tradisjonell modell der alle bussene kjører inn og ut fra hovedholdeplass i sentrum til målpunkt på steder rundt Fauske.
- 4 gjennomgangsruter som knytter regionale måltpunkt i Nordland sammen.

Nordland fylkeskommune har ikke foretatt en revisjon av holdeplassene på Svolvær by, og noen av holdeplassene er noe oppradert i forbindelse med delprosjekter langs traseene. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har.

Linjekart for kollektivtilbud i Fauske:



9.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel – RVU	–
Gåandel jobb-undersøkelse	14

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Fauske har miljøgate langs E6 gjennom sentrum. Det er GS-veg langs E6 fra sentrum og nordover og østover. Og langs rv80 mot vest, men her mangler en lengre bit for å ha sammenhengende GS-veg til Erikstad. Ellers er sentrum dominert av parkerte biler, både langs vegen og bak fortau.

Forenklet barnetråkk registrering «Fauske øst» 2014.

9.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Under arbeid
Sykkelbyavtale	Nei
Sykkelandel RVU	-
Sykkelandel jobb-undersøkelse	18
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Nei
Sykkelteller	1 (Kommer høsten 2018)

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

GS-veg langs rv80 og E6 mot nord. Miljøgaten gjennom sentrum ikke spesielt godt tilrettelagt for sykkel. Heller ikke øvrige deler av sentrum er spesielt sykkelvennlig, med mange parkerte biler.

Det foreligger ett utkast til hovedvegnett for sykkel. Vedtas sannsynligvis i 2018.

9.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

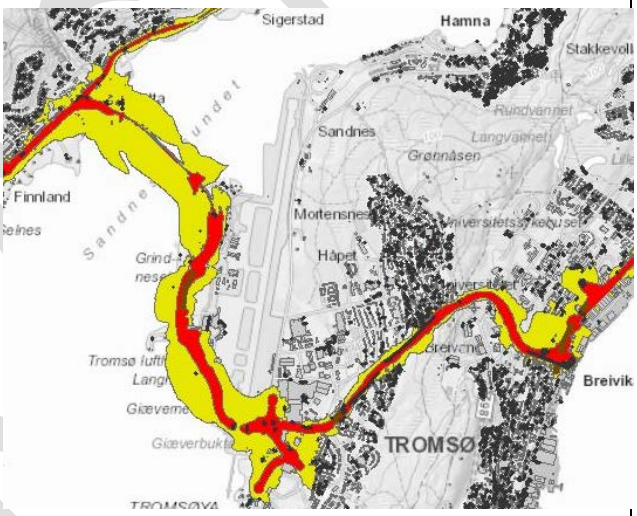
Kommunen utarbeidet trafikksikkerhetsplan for 2012-2016:
https://www.fauske.kommune.no/getfile.php/2932227.1292.ssvcewpqfc/Trafikksikkerhetsplan+2012+-+2016+vedtatt+11+12+2012.pdf

Planen ble forlenget til 2018 gjennom vedtak. Tiltakene foreslått i planen samsvarer bra med ulykkesbildet i Fauske bortsett fra kurven på rv. 80 vest for sentrum (Erikstad) hvor det har skjedd mange strekningsulykker.

UTKAST

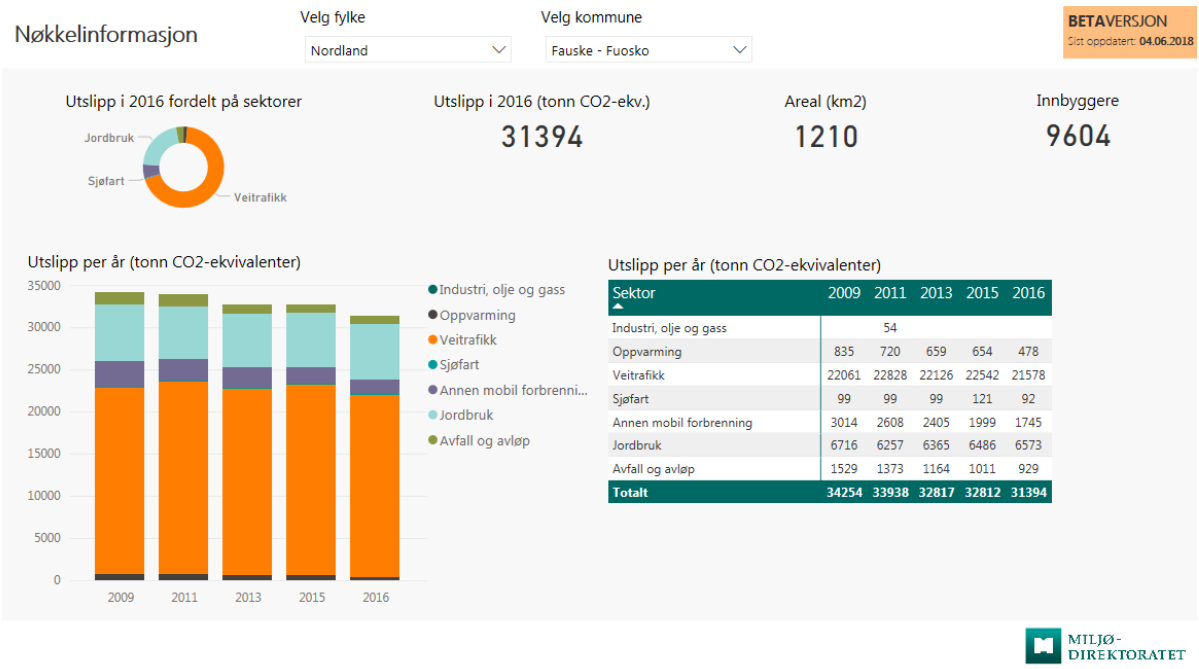
- Det har skjedd 45 trafikkulykker med 1 drept, 4 hardt skadde og 63 lettere skadde i perioden
- Flest ulykker på E6 med 19, deretter kommunale veger med 13 og rv. 80 med 12
- 12 av ulykkene (26 %) involverer MC, 8 fotgjenger og 4 syklister
- Vanligste ulykkestype er påkjøring bakfra med 12, deretter kryssulykker med 9
- 25 ulykker har skjedd på vegstrekning og 13 i kryss

9.7. Miljø

FAUSKE		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	Kartlegging av innendørs støy Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-21	Lovpålagt etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy. Noen boliger i sentrum har høye støynivåer, men ikke over tiltaksgrensa etter forurensingsforskriften. Ved planlegging brukes imidlertid retningslinje T-1442 med lavere tiltaksgrense.
	Støyvarselkart etter T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging	Planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)  Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442
Luftkvalitet	Ingen målere knyttet til nasjonalt målenettverk	Ingen kjente problemstillinger knyttet til luftkvalitet og vegtrafikk
Annet		Miljøgate gjennom sentrum

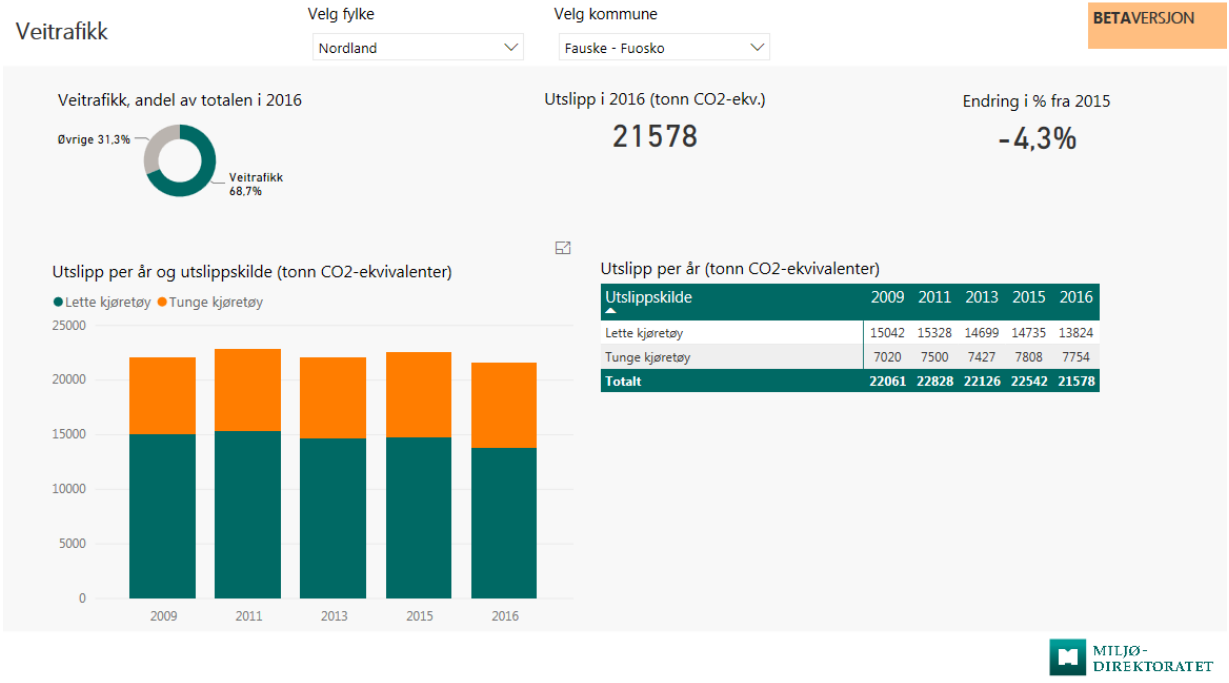
9.8. Klima

Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009-2016 i Fauske kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet.



Sektor	2009	2011	2013	2015	2016
Industri, olje og gass		54			
Oppvarming	835	720	659	654	478
Veitrafikk	22061	22828	22126	22542	21578
Sjøfart	99	99	99	121	92
Annen mobil forbrenning	3014	2608	2405	1999	1745
Jordbruk	6716	6257	6365	6486	6573
Avfall og avløp	1529	1373	1164	1011	929
Totalt	**34254**	**33938**	**32817**	**32812**	**31394**

Bildet ovenfor viser utslipp fordelt på sektorer, mens bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Utslippskilde	2009	2011	2013	2015	2016
Lette kjøretøy	15042	15328	14699	14735	13824
Tunge kjøretøy	7020	7500	7427	7808	7754
Totalt	**22061**	**22828**	**22126**	**22542**	**21578**

Energi- og klimaplan for Fauske kommune 2011–2014

Kommuneplans samfunnsdel og arealdel legger opp til å planlegge for kompakte tettsteder og fortetting sentrum.

Regional plan for klima og miljø for Nordland. Planprogram på høring med frist for innspill 29.9.18.

9.9. Gods

Lengdefordeling kjøretøy E6 Tussvika

	kjt/d	Andel
Sum kjøretøy	1284	100 %
Korte kjøretøy	1044	81 %
5,6–7,6 m	53	4 %
7,7–12,5 m	82	6 %
12,5–16,0	28	2 %
16,0–>	77	6 %
Sum Lange	240	19 %

Havnestatistikk 2017 i tonn fra SSB

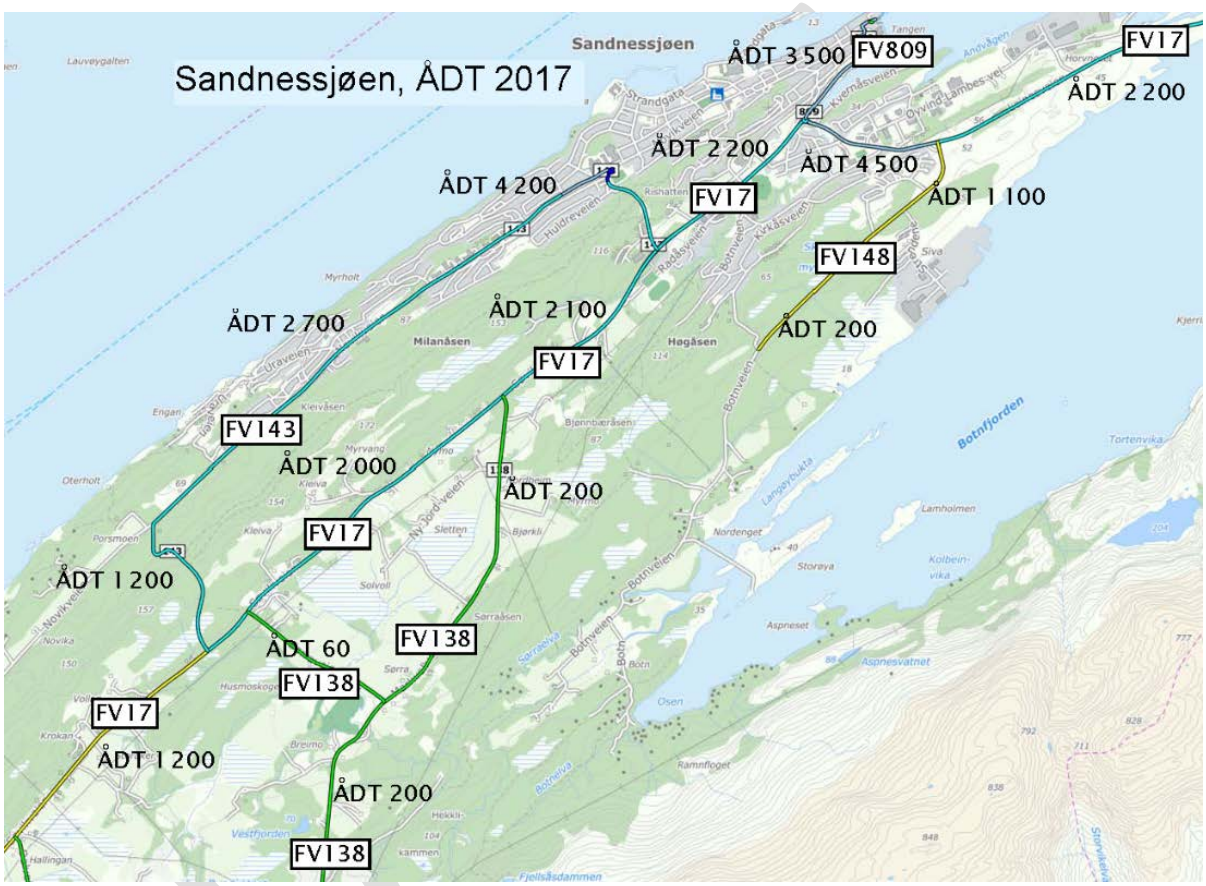
	Annet stykkgods	Containere – lolo	Tørr bulk	Våt bulk	Totalsum
Innenriks – norske havner og norsk sokkel	84 674	6 326	587 492	11 653	690 145
Lastet (utgående)	25 099	2 153	496 109	–	523 361
Losset (inngående)	59 575	4 173	91 383	11 653	166 784
Utenlandske havner	12 362	703	–	–	13 065
Lastet (utgående)	12 362	239	–	–	12 601
Losset (inngående)	–	464	–	–	464
Totalsum	97 036	7 029	587 492	11 653	703 210

10. Sandnessjøen

10.1. Generelt

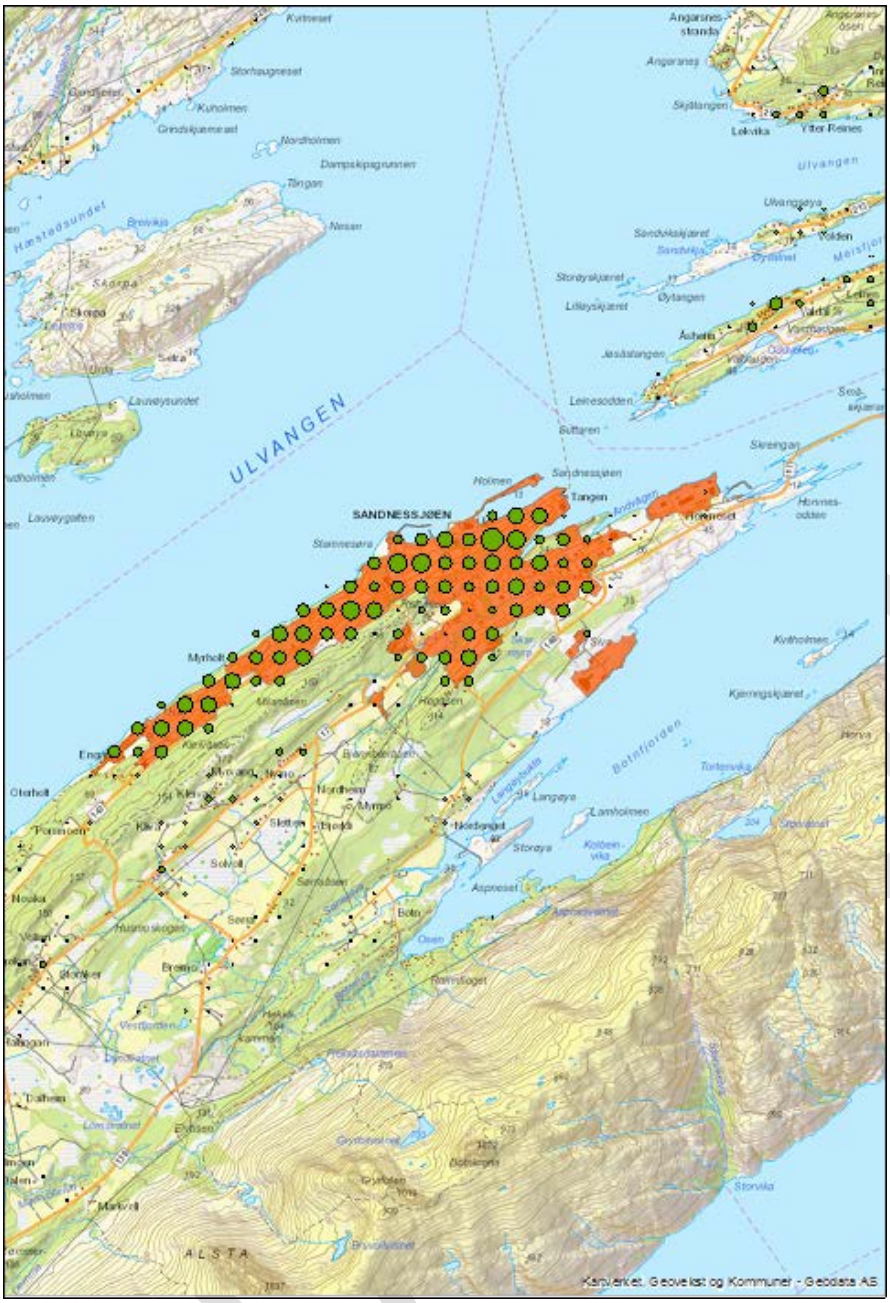
Sandnessjøen by har 6079 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i Sandnessjøen sentrum.

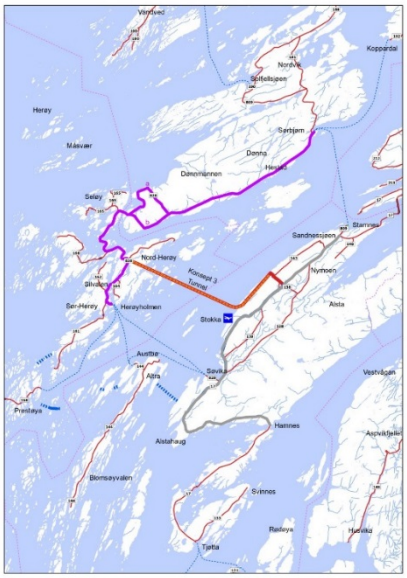
Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen og ÅDT for 2017 (fra NVDB).



Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 7 450 innbyggere (SSB). Gjennomsnittlig årlig og total befolkningsøkning er henholdsvis 0,30 % og 7 %.

Kartet neste side markerer med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Sandnessjøen by. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er i sentrum at det bor tettes med mennesker.





10.2. Arealbruk

Sandnessjøen by er kommunesenter i Alstahaug kommune. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Alstahaug kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
KVU	KVU for Fv 17 Helgeland. https://www.vegvesen.no/Fylkesveg/fv17helgeland Langsiktig mål er fergefrie forbindelser til Herøy og Dønna. En slik løsning vil gi fri ferdsel hele døgnet, gode muligheter for dagpendling, og styrke Herøy, Dønna og Alstahaug som et felles bo- og arbeidsmarked. Fergesamband mellom Brønnøysund og Sandnessjøen opprettholdes med kapasitetsøkning.

Planstrategi 2017—2019,	Ikke behov for å revidere samfunnsdel eller arealdel i kommuneplan. Det er meldt inn behov for helhetlig plan for skolestruktur og hovedplan veg.
Kommuneplanen samfunnsdel 2012-2022, vedtatt 18.09.14.	Visjonen er «Alstahaug- et historisk sted med nye muligheter. I planperioden er tre innsatsområder valgt ut: bolig, kompetanse og kommunikasjon, infrastruktur og næring I dag bor det omtrent 6040 i tettbygde strøk, mens 1330 bor utenfor. Horvnes og Strendene industri skal videreutvikles. Sandnessjøen har et sykehus. Se link: http://www.alstahaug.kommune.no/getfile.php/2764847.1880.qbfpyfpput/Vedtatt+kommuneplanens+samfunnsdel.pdf **Arealpolitiske retningslinjer** (siste del av kp samfunnsdel) sier at utbygging av boligområder i all hovedsak skal skje innenfor etablerte by- og tettstedstrukturer. Arealdisponeringene skal stimulere til redusert bilbruk gjennom å tilrettelegge for sykkel og kollektiv. For Sandnessjøen sentrum gjelder: det skal planlegges og legges til rette for et levende sentrum ved å blant annet redusere biltrafikk og tilrettelegge for et velutviklet gangnett for fotgjengere. Det legges også opp til å utvikle attraktive gang- og sykkeltraseer og bolignære turområder. Her nevnes Åsen og områdene mellom Ura og Novika.
Kommuneplanen(kp) arealdel med kystsone 2016-2022	Kommunedelplan for Sandnessjøen er innarbeidet i kp arealdel, se under. Link kommuneplan arealdel: http://www.alstahaug.kommune.no/getfile.php/3721935.1880.uqywdawaya/3.+Planbeskrivelse.pdf
Kommunedelplaner	Utviklingsplan for Sandnessjøen sentrum (2013): https://alstahaug.custompublish.com/getfile.php/1801434.1880.tcppdfwbfs/rapport310810.pdf
Temaplan	• Sykkelstrategi 2013 • Trafikksikkerhetsplan (TS-plan) 2015-2022: o Kommunens trafikksikkerhetsplan består av en strategidel, som beskriver utfordringer, mål og satsningsområder og en handlingsdel, som prioriterer rekkefølge på tiltak. For å utløse fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler (NFTU) må kommunene ha en vedtatt og gjeldende TS-plan. o Delmål om at halvparten av befolkninga skal bruke aktiv transport til/fra arbeid eller skole 2 ganger i uka eller mer. o Sikker skoleveg er prioritert. I tillegg har tiltak med et folkehelseperspektiv (tilrettelegge for gående og syklende) også hatt en prioritet. o Både holdningsskapende aktiviteter og fysiske aktiviteter o Fysiske tiltak beskrives på sidene 16-24 og gjelder både fylkesveg og kommunal veg.
Andre	• Parkeringsveileder for Alstahaug kommune, datert 23.11.2016: http://www.alstahaug.kommune.no/getfile.php/3721946.1880.vdrcrvevsw/13.+Parkeringsveileder.pdf

Kommuneplan arealdel 2016-2022

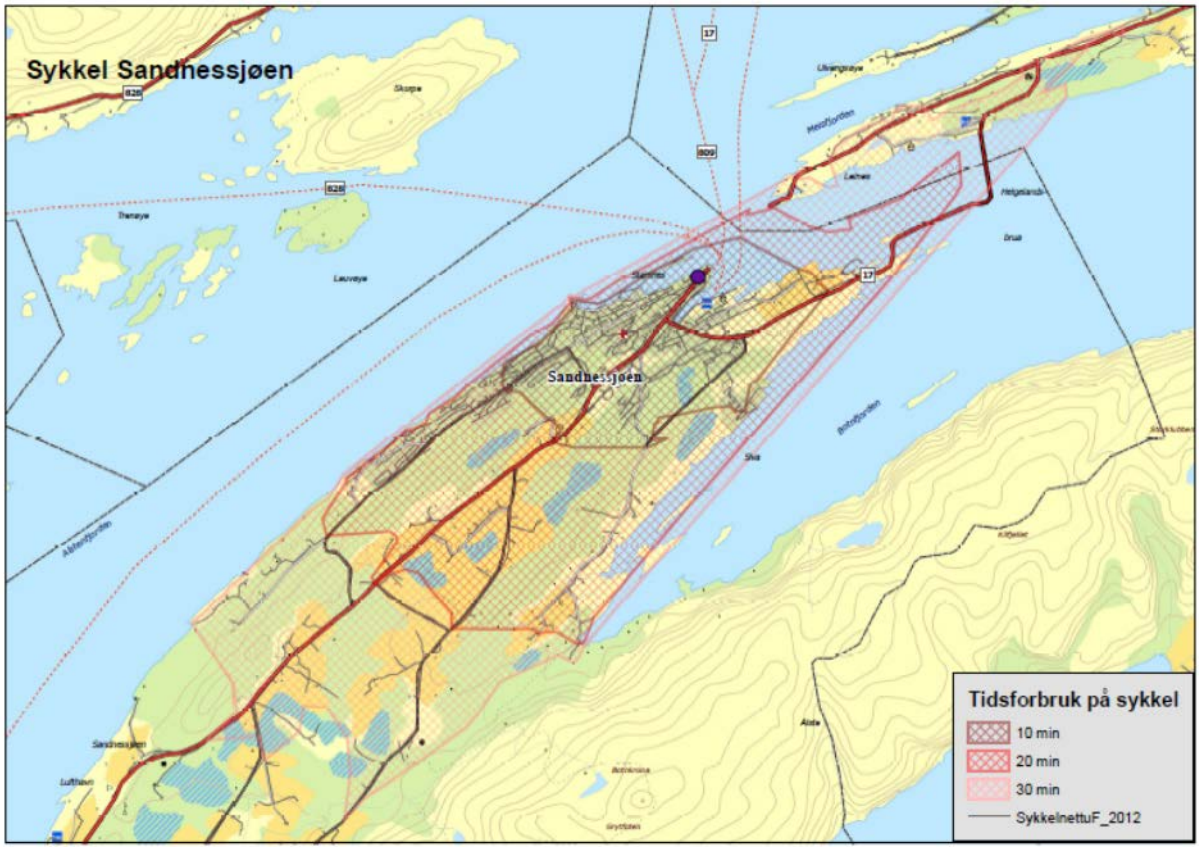
Det er gjort en ny sentrumsavgrensning. Sentrum bør bære preg av fortettet bygningsmasse med forholdsvis høy utnyttelse og et urbant preg. Det er etablert markagrense for å sikre det sentrale og tettstednært friluftsområdet i Sandnessjøen. Åsen er et svært mye brukt turområdet og Strandpromenaden er et viktig friluftsområde.

Gang og sykkel

Hovedsakelig kommunal veg, men noe fylkesveg (fv.17). Krav om sykkelparkering i parkeringsnormen. Gangavstand fra sentrumskjerne til ytterpunktene bør ikke være mer enn 1 km eller tilsvarende 15 min effektiv gange. Sentrumsavgrensning legger føringer for utvikling av sentrumsfunksjoner, herunder g/s-vegnett og kollektivtransport.

I plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn – inneholder også strategi for gående. Planene skal identifisere et hovedvegnett for hvordan sykkelvegnettet kan gjøres mer attraktivt og er innarbeidet i kommunedelplan for trafikksikkerhet.

Det finnes flere detaljreguleringer for g/s-veger i Alstahaug kommune, jf. digitalt planarkiv http://webhotel3.gisline.no/Webplan_1820/gl_planarkiv.aspx



Kollektiv

Sentrumfunksjon bør ha et trafikknutepunkt.

Bolig

Forventning om høy vekst er lagt til grunn for arealdelen. Det legges hovedsakelig opp til byfortetting i sentrum i den nye arealdelen, men den tillater noe ny spredt boligutbygging ved fylkesveg 17. Merk at kommunen i arealdel sier at det bør være en restriktiv holdning til å legge bolig ved fylkesveg, pga. økt trafikk vil gi mer støy/forurensning og redusere veiens funksjon.

Radåshøgdan (BB1), Husmo (BB2), v/Gartneri (BB8) og Sandnessjøen (BB9) er de største framtidige boligområdene.

Handel

Blandet formål inkl. forretning er tillatt flere steder utenfor sentrum.

Parkering

Parkeringsnorm stiller andre krav til Sandnessjøen sentrum enn til områdene utenfor. Det er laget en veileder for hvordan kravene skal tolkes/brukes i planarbeid ol. Det skilles mellom parkeringssone 1 og parkeringssone 2. Tradisjonelle parkeringsnormer.

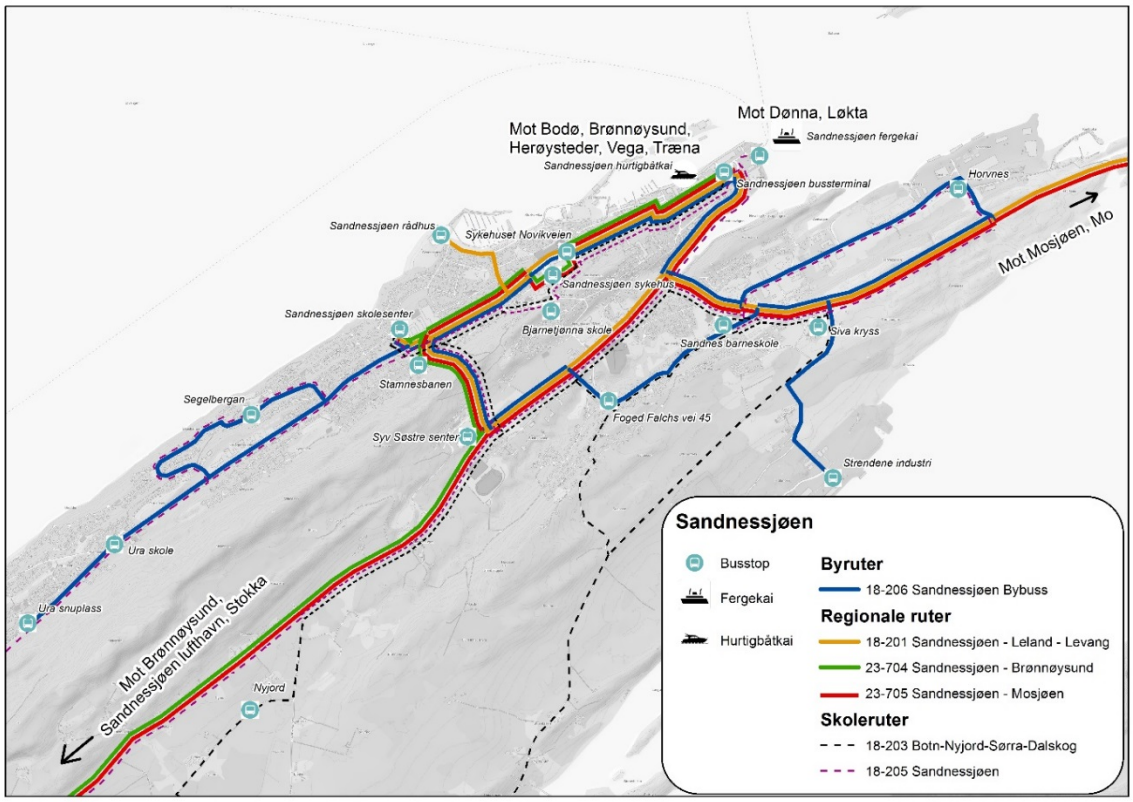
10.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

Dagens tilbud er i henhold til tradisjonell modell, der alle bussene kjører inn og rundt sentrum. I tillegg finner vi en del av kollektivsystemet på sjø, fra hurtigbåtkaia , som også ligger i sentrum, både til Bodø og til øyene rundt. Sandenessjøen har egen byrute, som går mellom sentrum og områdene rundt med stive ruter 1 gang i timen i ukedagene og 6 ganger i helgene. Busserutene kommer inn i en gate som oppleves som en bak-/sidegate i sentrum. Alt ligger i nær gangavstand i sentrum, slik at det er potensiale for å knytte transportmidlene sammen, med gode trafikkseparering.

Nordland fylkeskommune har ikke foretatt en revisjon av holdeplassene på Sandnessjøen, men noen av holdeplassene er noe oppradert i forbindelse med delprosjekter langs traseene. Det er ikke gjennomført holdeplassrevisjon i fylket. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har.

UTKAST

Linjekart for kollektivtilbud i Sandnessjøen:



10.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel - RVU	-
Gåandel jobb-undersøkelse	14

**Utarbeidet i fbm planlegging hovedvegnett for sykkel*

Gågate gjennom sentrum. Barnetråkk registrering fra 2010

10.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Ja
Sykkelbyavtale	Nei
Sykkelandel RVU	-
Sykkelandel jobb-undersøkelse	27
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Nasj.rute 1/Eurovelo 1
Sykkelteller	1 (kommer høsten 2018)

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

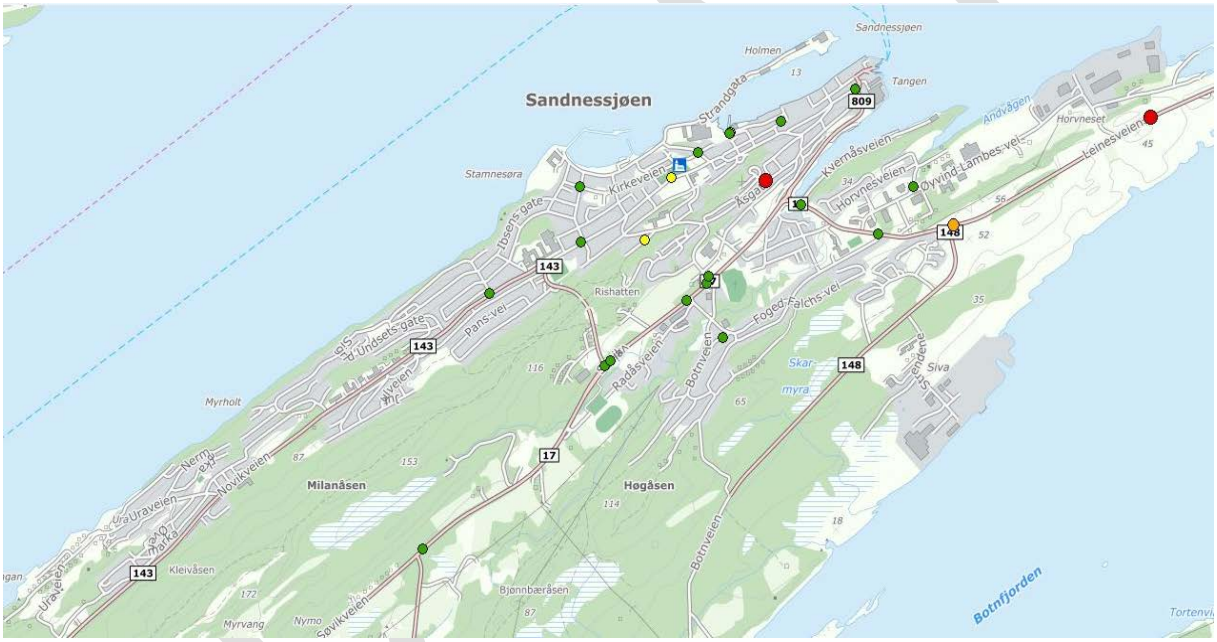
Sykling foregår i blandet trafikk i hele sentrumsområdet. Noen strekninger med GS-veg langs fv17.

Nasjonal sykkelrute1/Eurovelo 1 følger fv17 utenfor sentrum. Ingen tilrettelegging fra sykkelruta og inn til sentrum.

10.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

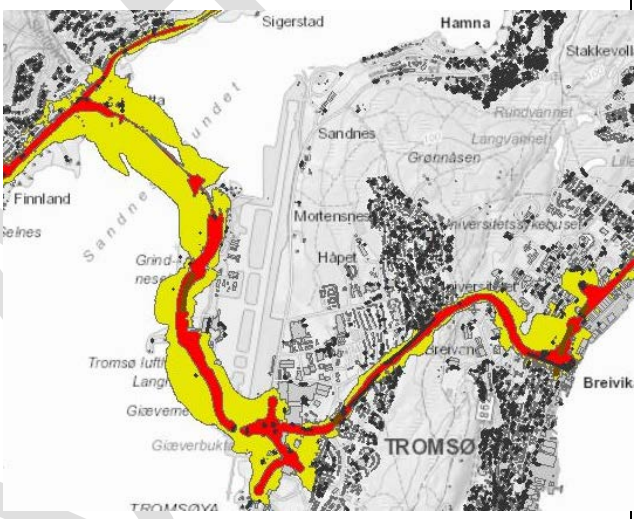
Kommunen har utarbeidet trafikksikkerhetsplan for perioden 2015 – 2022: https://www.nfk.no/_f/i7e49c525-432c-4157-8b59-d7e01ce1a023/alstadhaug-trafikksikkerhetsplan-2015-2022.pdf

Siden planen strekker seg over såpass mange år er det listet opp mange fysiske tiltak i planen. Kryss mellom fv. 17 og fv. 143 ved Rishatten er det mest ulykkesbelastede punktet, men det er ikke nevnt i tiltaksoversikten (fylkeskommunalt ansvar).



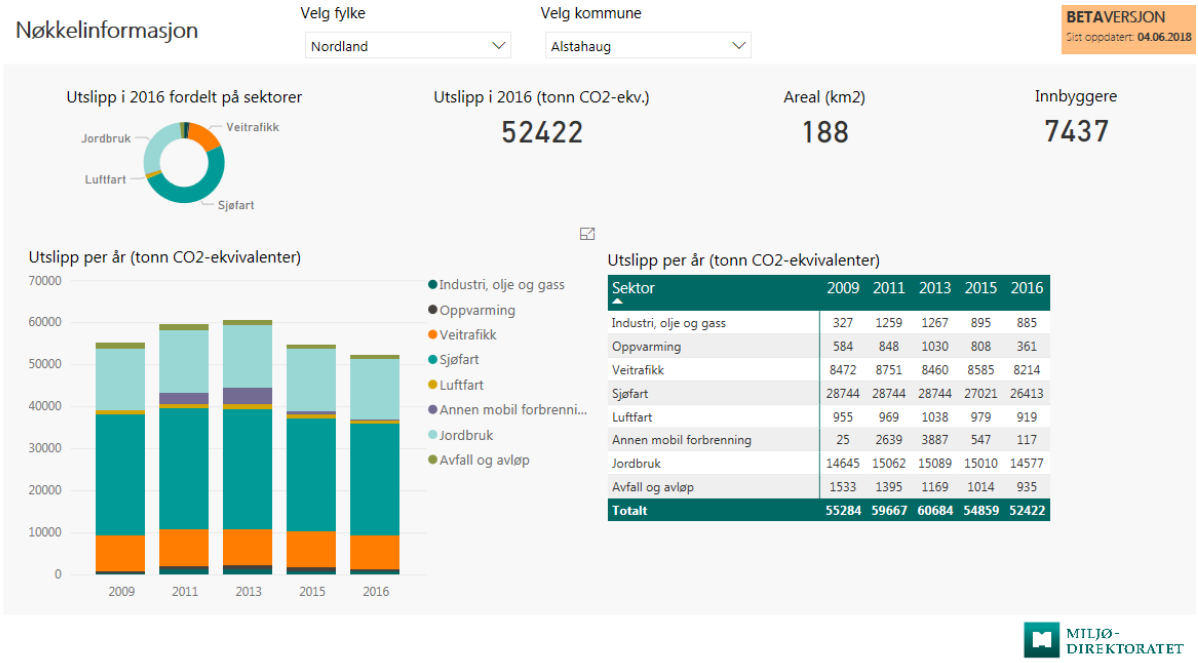
- Det har skjedd 24 trafikkulykker med 2 drepte, 4 hardt skadde og 25 lettere skadde i perioden
- Flest ulykker på kommunale veger med 12, deretter fv. 17 med 11
- 6 ulykker involverer sykkel og 4 fotgjengere
- Vanligste ulykkestype er kryssende kjøreretning med 8, deretter utforkjøringer med 6 og fotgjengerulykker med 4
- 10 ulykker på vegstrekning og 9 i kryss

10.7. Miljø

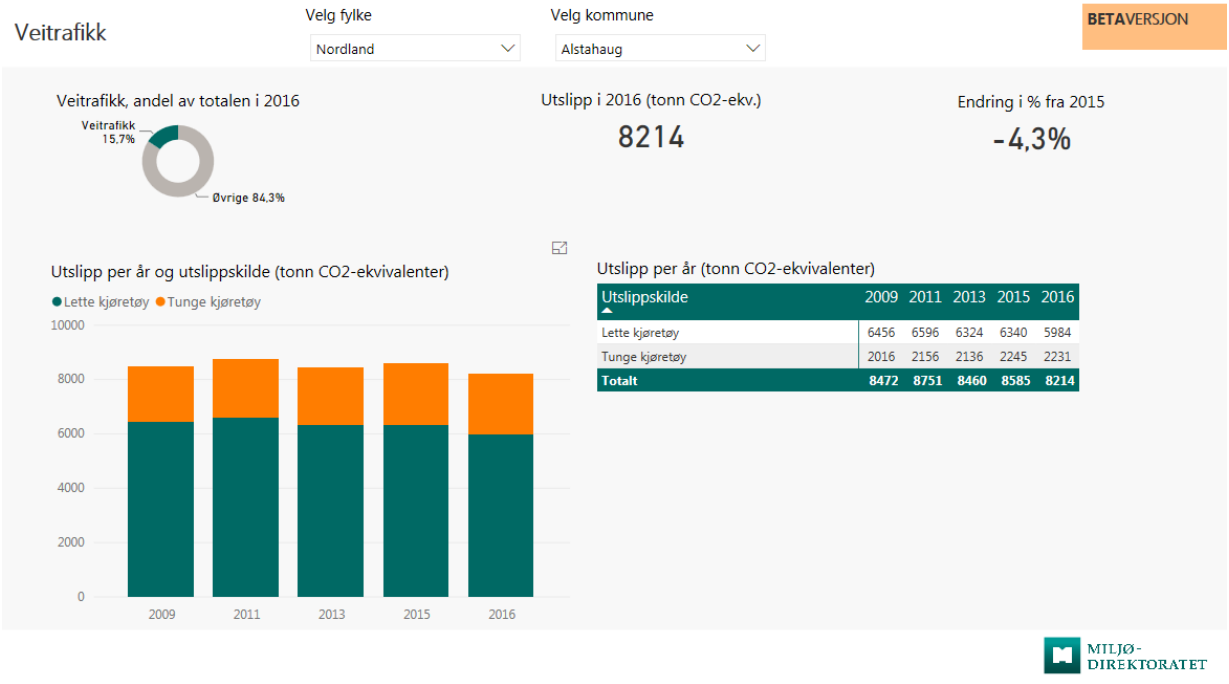
SANDNESSJØEN – Alstadhaug kommune		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	Ingen overordnet kartlegging Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-21	Ikke kjent støyproblematikk Lovpålagt etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy.
	Støyvarselkart etter T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging	Planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)  Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442
Luftkvalitet	Ingen målere knyttet til nasjonalt målenettverk	Ingen kjente problemstillinger knyttet til luftkvalitet og vegtrafikk
Annet		

10.8. Klima

Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009-2016 i Alstadhaug kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet.



Bildet ovenfor viser utslipp fordelt på sektorer, mens bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Annet

Kommunedelplan for energi og klima 2010 –2020

Regional plan for klima og miljø for Nordland. Planprogram på høring med frist for innspill 29.9.18.

10.9. Gods

Lengdefordeling kjøretøy fv.17 Søvik

	kjt/d	Andel
Sum kjøretøy	1481	100 %
Korte kjøretøy	1262	85 %
5,6–7,6 m	102	7 %
7,7–12,5 m	71	5 %
12,5–16,0	20	1 %
16,0–>	26	2 %
Sum Lange	219	15 %

Havnestatistikk 2017 i tonn fra SSB

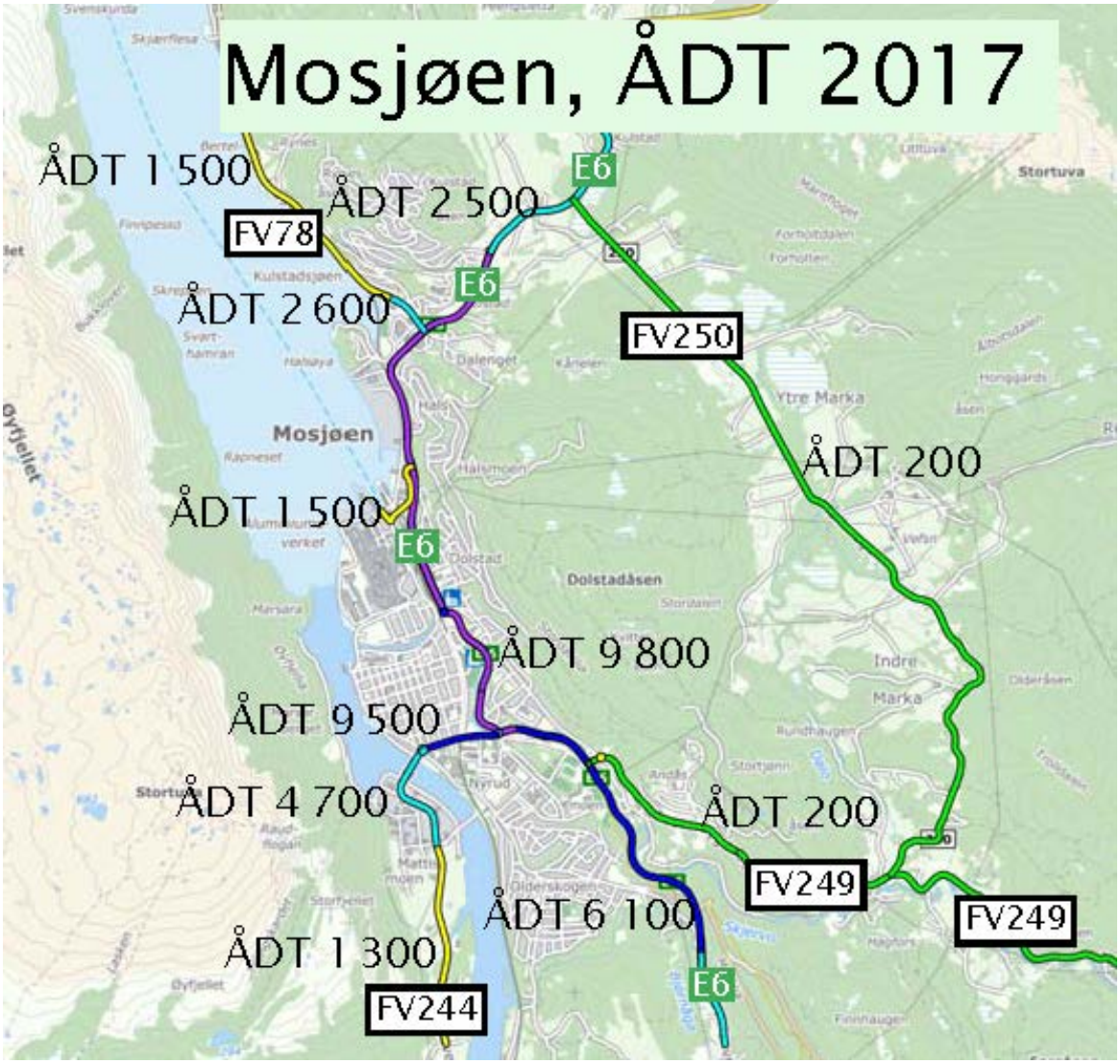
	Annet stykkgods	Containere – lolo	Tørr bulk	Våt bulk	Totalsum
Innenriks – norske havner og norsk sokkel	84 674	6 326	587 492	11 653	690 145
Lastet (utgående)	25 099	2 153	496 109	–	523 361
Losset (inngående)	59 575	4 173	91 383	11 653	166 784
Utenlandske havner	12 362	703	–	–	13 065
Lastet (utgående)	12 362	239	–	–	12 601
Losset (inngående)	–	464	–	–	464
Totalsum	97 036	7 029	587 492	11 653	703 210

11. Mosjøen

11.1. Generelt

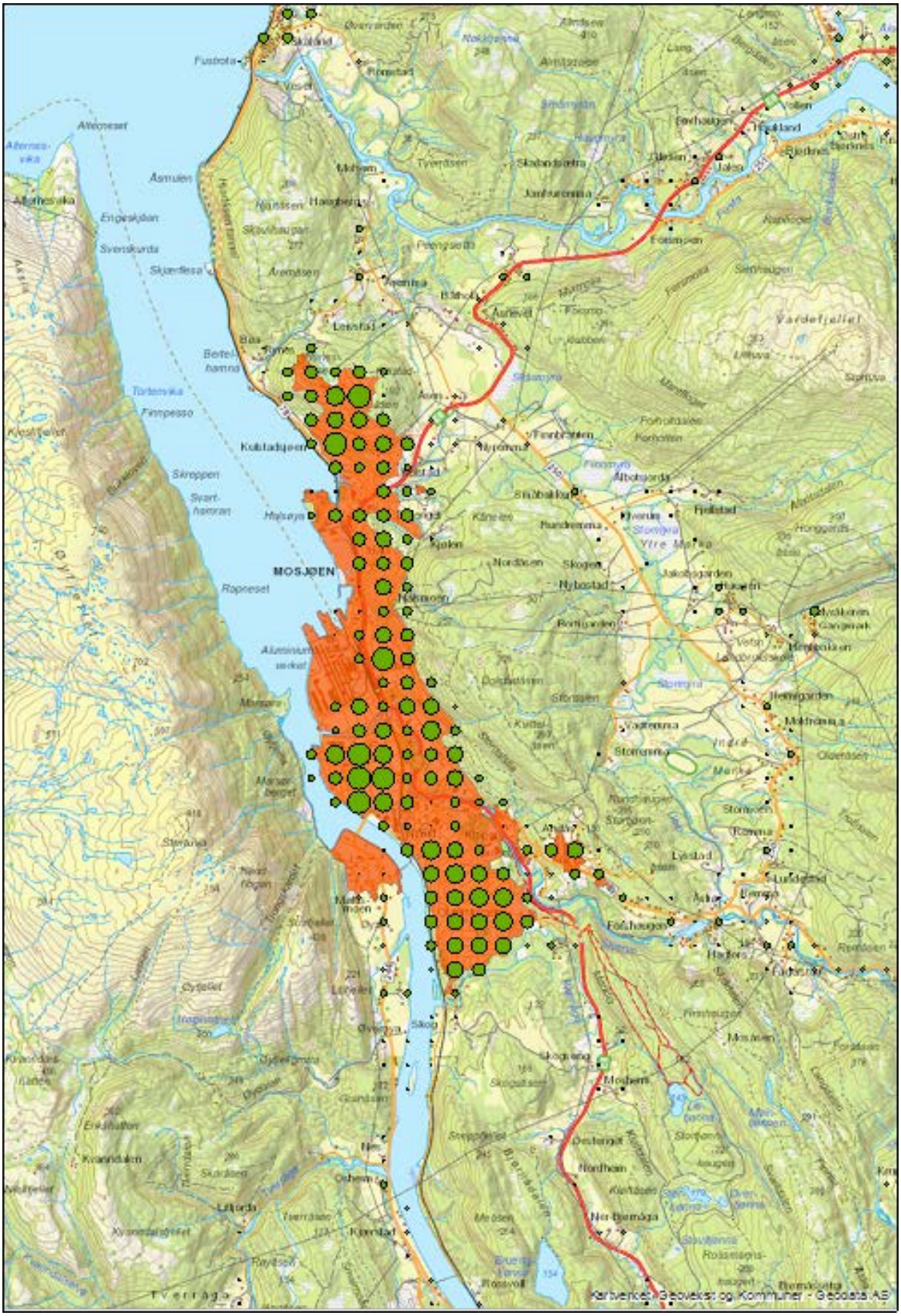
Mosjøen har 9735 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i områdene Mosjøen sentrum.

Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen og ÅDT for 2017 (fra NVDB).



Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 13 457 innbyggere (SSB).

Kartet neste side markerer med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Mosjøen by. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er i sentrum på vestsiden av E6, at det bor tettes med mennesker.


MOSJØEN
Kartverket, Statkart og Kommuner - Geodata AS

11.2. Arealbruk

Mosjøen by er kommunesenter i Vefsn kommune. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Vefsn kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
Kommunal planstrategi 2016–2019, vedtatt 16 november 2016.	http://jupiter.vefsn.kommune.no:8080/motekalender Søkekriterier: kommunestyret + møtedato
Kommuneplanen samfunnsdel 2017–2029 inkl. arealpolitiske retningslinjer, vedtatt 21. juni 2017 http://jupiter.vefsn.kommune.no:8080/motekalender Søkekriterier: kommunestyret møtedato	Visjon: «Vefsn kommune – et steg foran» 3 satsningsområder med målsetninger og strategier + 4 fokusområder – som skal støtte opp en helhetlig samfunnsutvikling: 1. Legge til rette for private næringsutvikling og offentlige arbeidsplasser 2. Beholde og rekruttere unge mennesker i etableringsplasser 3. God eldreomsorg Vefsn kommune har utarbeidet flere strategier for 4 fokusområder: 1. Folkehelse 2. Vefsn kommune som organisasjon 3. Byutvikling, levende bysentrum (Fortetting og gode forhold for myke trafikanter(gå/sykle) i sentrum og gode parkeringsmuligheter i randsonene til sentrum + videreutvikle arbeidet med sykkelbyen Mosjøen) 4. Klima og miljø (videreføre og utvikle sykkelbyen Mosjøen) Arealpolitiske retningslinjer skal legges til grunn for all arealplanlegging i Vefsn kommune. Gjennom disse skal det legges til rette for Mosjøens rolle som regionsenteret og knutepunkt. Relevante føringer: 1. Folkehelse – UU på sosiale møteplasser, utearealer, nærturområder og nærmiljøanlegg. Forankret i samfunnsdel – G/S, grøntdrag, snarveger og annen infrastruktur som stimulerer til aktiv transport skal sikres og opparbeides. 2. By- og tettstedsutvikling – Nye større boområder skal lokaliseres sentrumsnært og langs kollektivakser – Fortetting skal prioriteres foran utbygging som tar nye områder i bruk til bymessig bebyggelse – Trafikksikkerhet og barns lekemuligheter skal ivaretas ved all utbygging 3. Samferdsel – Traseer for aktiv transport og kollektiv skal prioriteres ved arbeid i vegnettet – Parkering for sykler og nullutslippskjøretøy skal prioriteres – Parkeringsnormer for sentrum og større forretningsetableringer skal baseres på maksimumsnormer 4. Offentlige tjenester, arbeidsplasser og næringsutvikling

	Publikumsrettede og arbeidsintensive virksomhet skal så langt det er hensiktsmessig lesses så sentrumsnært som mulig og i gangavstand fra kollektivtraseer
Kommunens arealdel	Under arbeid?
Kommunedelplan Regionsenteret Mosjøen 2040, vedtatt oktober 2016 http://jupiter.vefsn.kommune.no:8080/motedag?offmoteid=1185 se sak 0093/16	Tema for planen er bystruktur og videreutvikling + nye utbyggingsområder. Mål Mosjøen skal være den foretrukne handelsbyen på Helgeland Mosjøen skal være en god vertsby for offentlige og private virksomheter, samt nye etableringer. Mosjøen skal være en trehusby og en småhusby, der det nye tar hensyn til det historiske. Mosjøen skal være tilpasset myke trafikanter. Sykkelbyen Mosjøen videreføres og videreutvikles.

Kommunedelplan Mosjøen

Gang og sykkel

Sentrumsgater og torgarealer skal prioritere gående og syklende fremfor biltrafikk. Alle løsninger skal ha universell utforming.

Det skal legges til rette for gode, gjennomgående sykkelruter. Sykkelruter bør plasseres slik at man er mest mulig beskyttet fra vegstøy, vind og vær. Sykkelruter bør ha god skilting og merking i veibanen. Sykkelkartet i Mosjøen gir føringer for hvor en bør fokusere på det grønne, både opparbeidelse og vedlikehold.

Boliggater skal utformes for lav hastighet, og trygghet for fotgjengere, barn og unge. Universell utforming skal være førende prinsipp. Tilførselsgater med få boliger eller særlig lav trafikk kan oppføres uten fortau. Øvrige gater, og gater med mindre biltrafikk, men stor trafikk av gående eller syklende bør utformes med fortau eller gang- og sykkelsti.

Kollektiv

Det bør som prinsipp tenkes kombinasjonsformål, dvs. handel/næring og bolig sammen, i bydelssentre, sentrum og ved kollektivknutepunkter.

Barn/unge

Via Ferrata i Øyfjellet. Klatrefjell er et lavterskel aktivitetstilbud.

Bolig

- *Nyrud og Halsøy* skal videreutvikles som bydelssentra og med tanke på storvarehandel og servicebedrifter, samtidig som sentrum skal styrkes. *Halsøy:* det skal bli enklere å være myke trafikanter i området. *Nyrud:* nytt sykehus kan plasseres her – transformasjonsområdet. Hvis det blir endringer på sykehusarealet bør man se på muligheten for å avlaste trafikk fra Hemig Unges veg, slik at denne får en boliggatefunksjon fremfor en gjennomfartsårefunksjon.
- *Kulstadlia:* det vurderes fortetting.

- *Sentrum*: Det legges opp til fortetting med tanke på næringsbygg, boliger og offentlige funksjoner
- *Nervollan* sentrumsnært område. Fortetting. Det er planlagt ny gangbru over Skjerva som skal gi vesentlig kortere gang- og sykkelavstand til sentrumsfunksjoner.
- *Olderskogs* senter kan styrkes, både gjennom bedre tilrettelegging for kollektive reisemidler, samt tilrettelegging for mer næringsvirksomhet. Videre kan området fortettes med flere boliger.
- *Andåsen* skal være Mosjøens reserve for nye eneboligtomter i framtiden. Det skal også etableres barnehage i området.

Handel/Næring

Det er en trend i tiden at mange kunderettede bedrifter søker seg til Nyrud på grunn av nærheten til E6 og det allerede etablerte forretningsmiljøet i dette området. For at denne trenden skal kunne fortsette, bør man se på hvorvidt enkelte virksomheter av mer industriell karakter burde flyttes ut av dette området.

På Nyrud og Halsøy tillates det storvarehandel i såkalte «big box retailers»- butikker. Dette kan også etableres på Veveritomta.

I sentrum samles detaljvarehandel og kjøpesenteretableringer. Bilforretninger og lettindustri kan samles på Øya.

Parkering

Parkeringsnormer for sentrum og større forretningsetableringer skal baseres på maksimumsnormer.

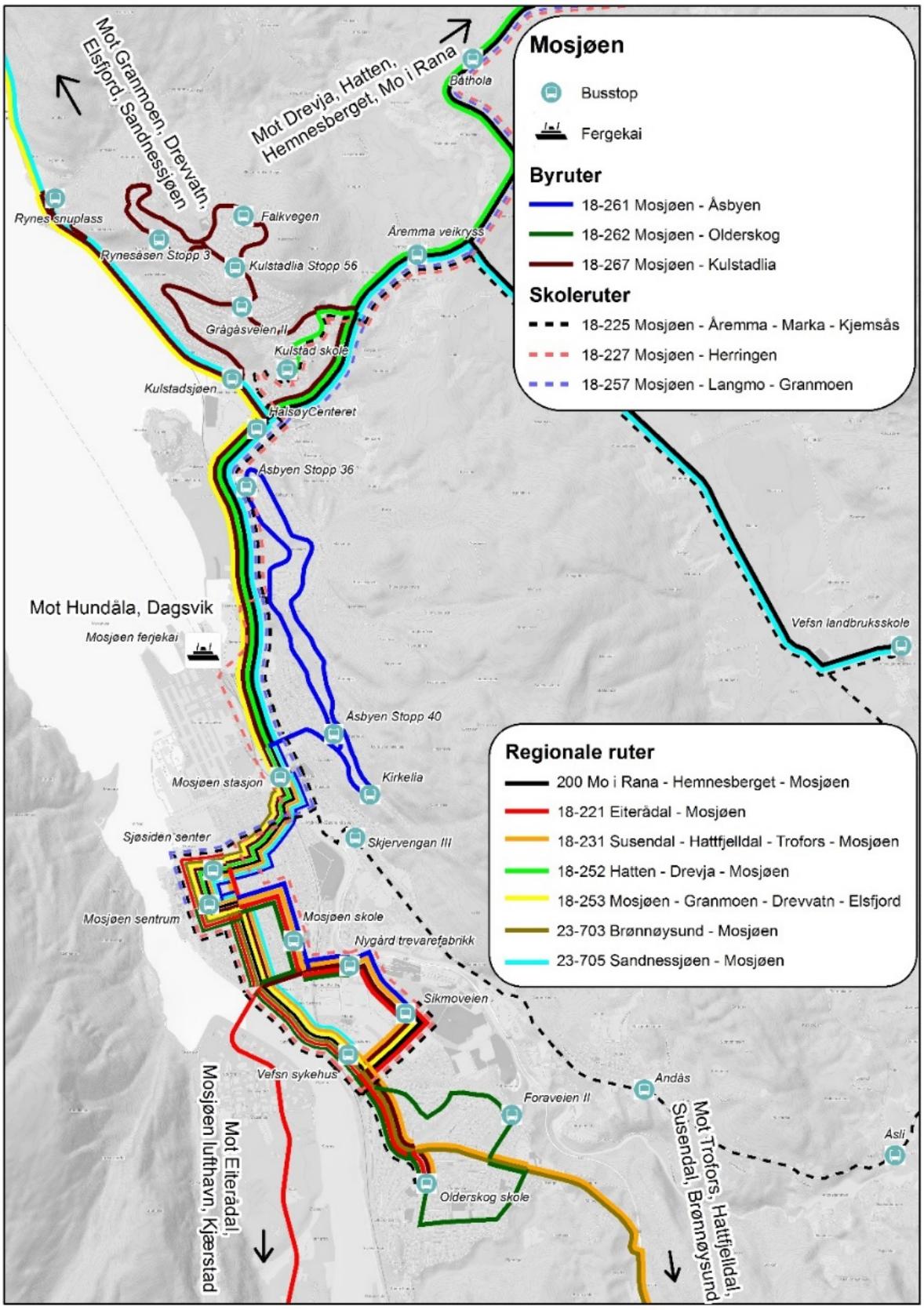
11.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

Dagens tilbud er i henhold til tradisjonell modell, der alle bussene kjører inn/ ut fra hovedholdeplass gjennom flere traseer i sentrum. Kartet over rutetilbudet viser at rutetilbudet er komplisert. Dagens tilbud inneholder hovedsakelig 3 ulike tilbud;

- 3 byrute med en litt kronglete struktur, som går innom flere målpunkter. Det er et potensiale for å modernisere dette tilbudet.
- 7 regionale ruter etter tradisjonell modell der alle bussene kjører inn og ut fra hovedholdeplass i sentrum.
- 3 skoleruter, som går litt lengre ut enn byrutene og inn til skolene.

Rutetilbudet bør gjennomgås for å se på forenkling, men det kan være utforende å få til god flatedekning fordi E6 og Skjervo elven som sterke barrierer for transport på tvers av disse. Nordland fylkeskommune har ikke foretatt en revisjon av holdeplassene på Mosjøen, og noen av holdeplassene er noe oppradert i forbindelse med delprosjekter langs traseene. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har.

Linjekart for kollektivtilbud i Mosjøen:



11.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel - RVU	-
Gåandel jobb-undersøkelse	-

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Gjort noen gangtiltak i fbm arbeidet i sykkelbyen. Gågate ved torvet i sentrum. Høsten 2018 ble det laget hjertesone rundt Mosjøen skole.

Barnetråkk registrering ifb trafikksikkerhetsplan 2015.

11.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Ja
Sykkelbyavtale	Ja
Sykkelandel RVU	-
Sykkelandel jobb-undersøkelse	-
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Nei
Sykkelteller	2

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Jobbes godt med sykkel og har vært utvalgt sykkelby i perioden 2010-2014. Arbeidet er videreført i en samarbeidsavtale mellom kommunen, fylkeskommunen og SVV. Flere tiltak med bygging av gang- og sykkelveger er gjort. I sentrumsområde sykles det i blandet trafikk. GS-veg langs Ev6 fra Jernbanestasjonen til Kulstadlia nord for sentrum. Også en kort strekning med GS-veg langs Ev6 forbi Kippermoen sør for sentrum. GS-veg langs fv 244 fra xEv6 til Øverøya (mot flyplassen).

11.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

Vefsn kommune ble i 2016 godkjent som «Trafikksikker kommune» gjennom Trygg Trafikk sin godkjenningsordning. Målet er at det drives systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer i kommunen. Godkjenningen har en varighet på 3 år.

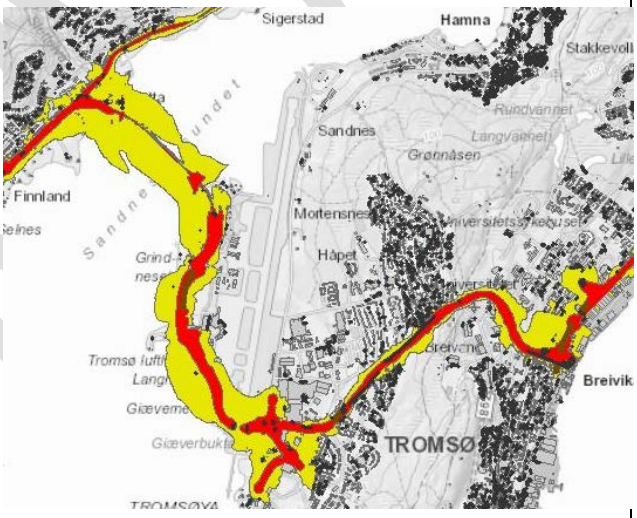
Kommunen har utarbeidet trafikksikkerhetsplan for perioden 2016-2019: https://www.nfk.no/_f/i91c37343-4f8a-4893-b976-24d6447d1cf4/vefsn-trafikksikkerhetsplan-2016-2019.pdf

Handlingsplan for fysiske tiltak i TS-planen rulleres hvert år. Det framkommer ikke spesielle mangler i denne tiltaksplanen i forhold til ulykkessituasjonen.

Det har skjedd 85 trafikkulykker med 1 drept, 4 hardt skadde og 98 lettere skadde i perioden

- Flest ulykker på kommunale veger med 54, deretter E6 med 21 og fv. 244 med 8
- 25 ulykker involverer MC, 18 med syklister og 7 fotgjengere
- Vanligste ulykkestype er kryssende kjøreretning med 33 ulykker (39 %), deretter påkjøring bakfra med 20
- 46 ulykker i kryss og 30 på vegstrekning

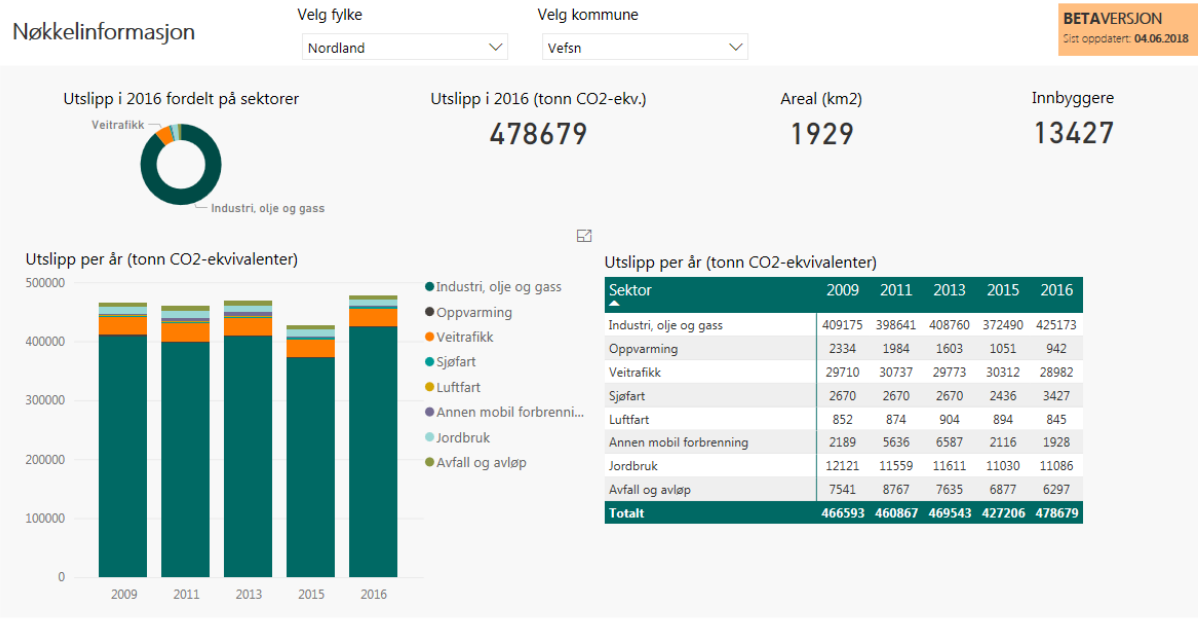
11.7. Miljø

MOSJØEN – Vefsn kommune		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	Kartlegging av innendørs støy	Lovpålagt etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy. Noen boligområder langs eksisterende veg har høye støynivåer, men ikke over tiltaksgrensa etter forur.forskriften. Ved planlegging brukes retningslinje T-1442 med strengere krav til støynivå og lavere tiltaksgrense
	Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-21	Lovpålagt hvert 5. år etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy I NTP/Handlingsprogram for riksveger(2018-21) er det avsatt midler til støytiltak i 2020 på 4 mill. kroner (rute 7).
	Støyvarselkart etter T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging	Planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)  Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442
Luftkvalitet	Prøvemålinger 2015-16 indikerte ikke svevestøv/NO_2 problem og ikke videreført.	2015-16: 3 målere for luftkvalitet i Mosjøen ved Mosjøen brannstasjon, Mosjøen skole og Rådhuset. Info: http://www.vefsn.kommune.no/kartlegging-av-luftkvalitet-i-mosjoeen.5784552.html Miljødirektoratet M673/2016 Rapport fra Cowi (s.28-29): Screening mikrosensorer: ingen indikasjon på høye nivåer av PM10 og NO_2 i Mosjøen
Annet		

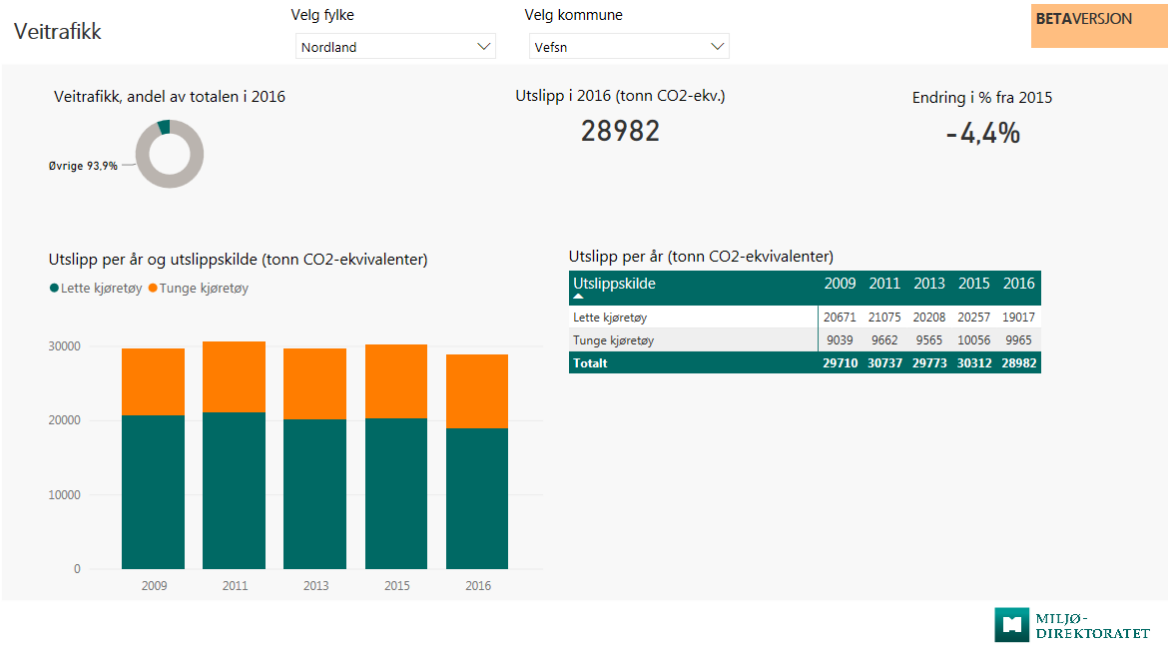
UTKAST

11.8. Klima

Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009–2016 i Vefsn kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet.



Bildet ovenfor viser utslipp fordelt på sektorer, mens bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Annet

Energi- og klimaplan vedtatt 2009. for Vefsn kommune.

Regional plan for klima og miljø for Nordland. Planprogram på høring med frist for innspill 29.9.18.

11.9. Gods

Lengdefordeling kjøretøy E6 Baustein

	kjt/d	Andel
Sum kjøretøy	1481	100 %
Korte kjøretøy	1262	85 %
5,6–7,6 m	102	7 %
7,7–12,5 m	71	5 %
12,5–16,0	20	1 %
16,0–>	26	2 %
Sum Lange	219	15 %

Havnestatistikk 2017 i tonn fra SSB

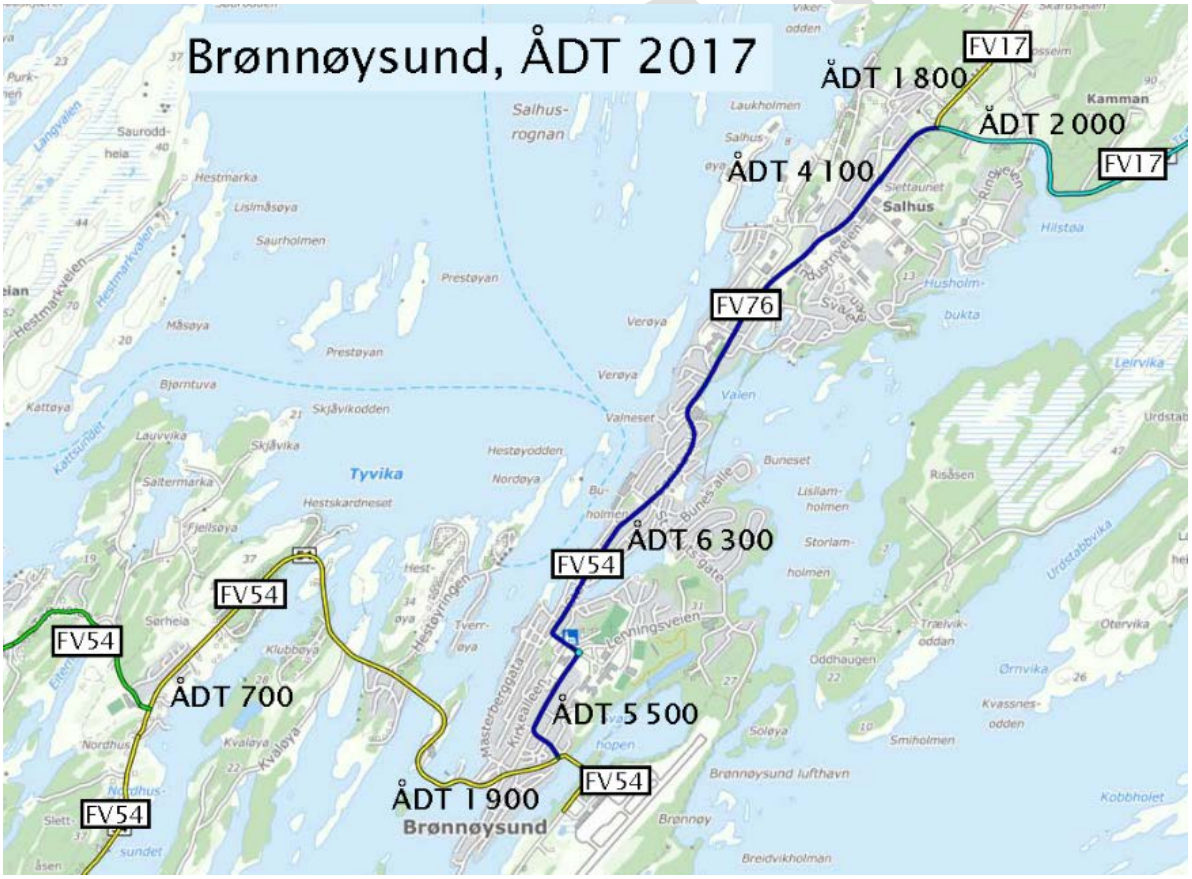
	Annet stykkgods	Containere – lolo	Tørr bulk	Våt bulk	Totalsum
Innenriks – norske havner og norsk sokkel	84 674	6 326	587 492	11 653	690 145
Lastet (utgående)	25 099	2 153	496 109	–	523 361
Losset (inngående)	59 575	4 173	91 383	11 653	166 784
Utenlandske havner	12 362	703	–	–	13 065
Lastet (utgående)	12 362	239	–	–	12 601
Losset (inngående)	–	464	–	–	464
Totalsum	97 036	7 029	587 492	11 653	703 210

12. Brønnøysund

12.1. Generelt

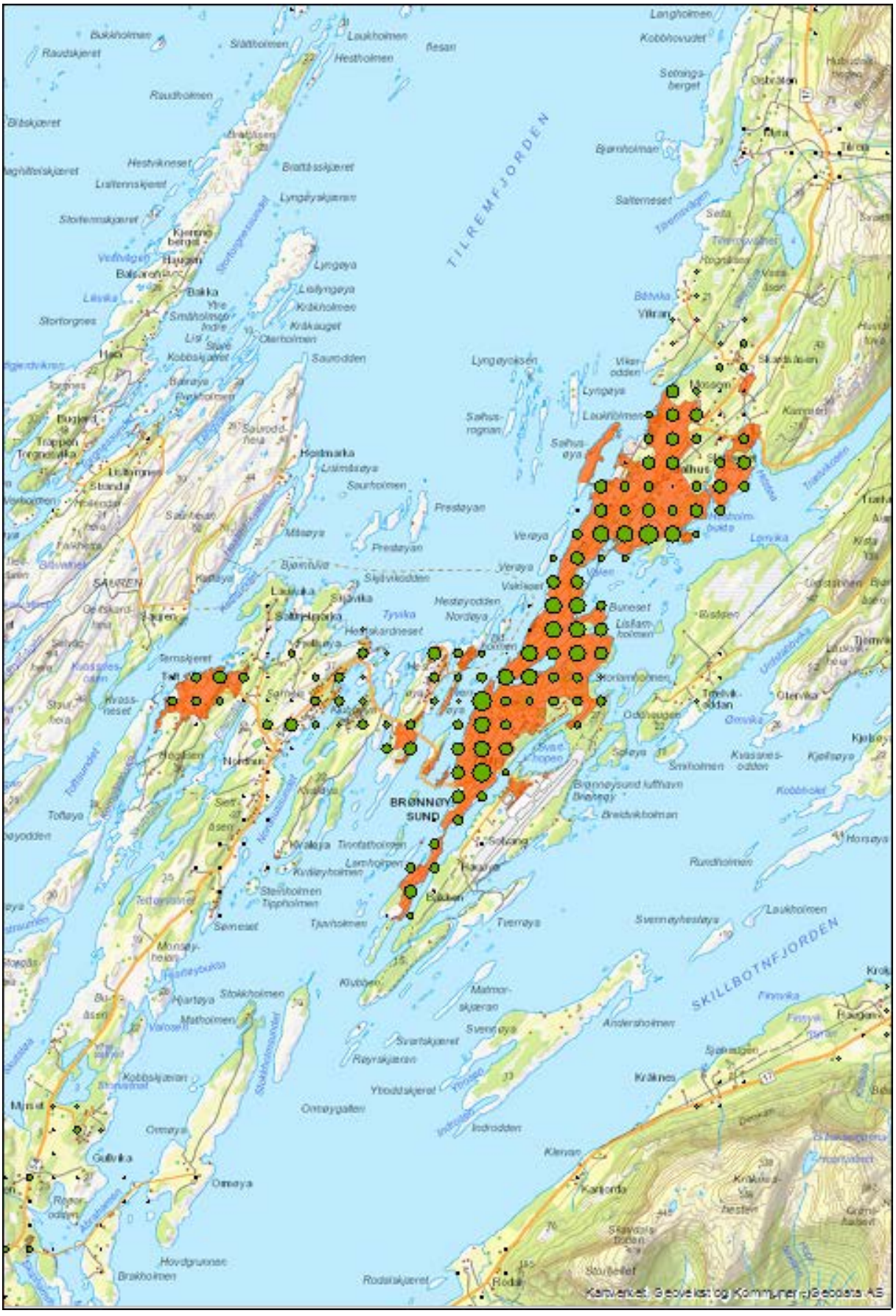
Brønnøysund har 5286 innbyggere (SSB 1.jan.17) og innbefatter innbyggerne i områdene Salhus, Brønnøysund sentrum, Klubbøya og Torget.

Kart under viser veger og gater eid av staten og fylkeskommunen og ÅDT for 2017 (fra NVDB).



Antall innbyggere i kommunen per 1. kvartal 2018 er 7 941 innbyggere (SSB). Gjennomsnittlig årlig og total befolkningsøkning er henholdsvis 0,6 % og 15,3 %.

Kartet neste side markere med rødt arealer som inngår i innbyggerantallet for Brønnøysund by. De grønne sirklene viser befolkningstetthet, der sirkelen blir større jo flere folk det er pr m2. Det vil si at det er i sentrum at det bor tettes med mennesker.


TILREMFJORDEN
BRØNNØY SUND
SKILLBOTNFJORDEN
SANDEN
Kartverket, Geovekst og Kommuner | Geodata AS

12.2. Arealbruk

Brønnøysund by er kommunesenter i Brønnøy kommune. Tabellen under viser en oversikt over relevante planer i Brønnøy kommune.

PLANTYPE	KOMMENTARER
Planstrategi 2016—2019, vedtatt oktober 2016.	Link: http://www.bronnoy.kommune.no/tjenester/planer-og-horinger/kommunal-planstrategi/ Ønsker at kp arealdel skal ferdigstilles i 2017 og at kommunedelplan for Brønnøysund – Ny byplan skal prioriteres i planperioden.
Kommuneplan samfunnsdel 2013–2024, vedtatt desember 2013.	Planen mangler visjon (skal avklares seinest i forbindelse med kp arealdel). Planen har 4 innsatsområder med hovedmål, delmål og strategier. • Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø (1 hovedmål/9 delmål/mange strategier) • Verdiskaping og næringsutvikling (1 hovedmål/12 delmål/mange strategier) • By-, distrikts- og regionsenterutvikling (1 hovedmål/6 delmål/mange strategier) Understreke Brønnøysunds tilknytning til sundet, ved å legge til rette for en sammenhengende havnepromenade mellom Valen og Tautra. Denne må være tilgjengelig for alle. Ivareta og styrke gjennomgående grønnstruktur som grunnlag for en sammenhengende ferdselsnerve for myke trafikanter (turvei, gang-/sykkelveisystem med belysning) i framtidas Brønnøysund, og som rekreasjonsområder, spesielt rundt skoletunet, flyplassen og "De sju høyder". Legge til rette for lettere kryssing av bilveg for myke trafikanter. Ha fokus på å sikre områder og ferdselsårer for friluftsliv der folk bor gjennom arealplanlegging, tilrettelegging og skjøtsel. • Brønnøy kommune som organisasjon og tjenesteyter (1 hovedmål/6 delmål/mange strategier) Se link: http://www.bronnoy.kommune.no/_f/p1/idad543c8-0702-4ef9-80b4-b6d50e67f2fe/kommuneplanens_samfunnsdel_2013-2024.pdf **Overordna arealpolitiske retningslinjer:** Vektlegger lokalisering av boligområder/arbeidsplasser innenfor etablert by- og tettstedstryktur. Tilrettelegger for bruk av sykkel, parkeringstidsbegrensninger, kollektivtilbud ol. Lokalisering av arbeidsintensiv virksomhet sentralt for å legge til rette for redusert bilbruk. Allerede regulerte og delvis utbygde boligfelt skal fortrinnsvis tas i bruk og ferdigstilles før nye boligfelter åpnes.

	Det skal stimuleres til redusert bilbruk gjennom å tilrettelegge for bruk av sykkel, parkeringstidsbegrensninger, kollektivtilbud og lignende. Gang- og sykkeltraseer skal sikres gjennom kommunens arealplaner. Utbygging av boligområder og arbeidsplasser skal i hovedsak skje innenfor de etablerte by- og tettstedsstrukturene. Nye boligområder skal lokaliseres innenfor rimelig avstand (2-3 km) til sentrumsfunksjoner. Lokalisering av kjøpesentre sentralt. MERK! Prioriteringer av oppgaver skal fremgå av Kommuneplanens handlingsdel, denne forventes å vedtas i Kommunestyret desember 2018
Kommuneplan arealdel 2018-2029, På høring: frist 18. juni 2018	Link: http://www.bronnoy.kommune.no/tjenester/planer-og-horinger/horinger-og-kunngjoringer/pagaende-horinger/kommuneplanens-arealdel-2018-2029/ Sakset fra planforslaget (beskrivelsen) lagt til offentlig ettersyn: Videreføring av reguleringsplaner, herunder flere for gang- og sykkelveg (side 13 og 14). Tilrettelegging for syklende vurderes som spesielt viktig i forbindelse med ny kommunedelplan for Brønnøysund. Planbestemmelse **1.5**: Forretningsbebyggelse med bruksareal over 2000 m2 og flere enn 3 butikkenheter innenfor samme bygning, kan bare etableres innenfor bysenteret i Brønnøysund (Valen-Skolegata). **1.12**: Parkering (rause)
Kommunedelplan for Brønnøysund – planprogram, vedtatt oktober/november 2017	http://www.bronnoy.kommune.no/_f/p1/ia6806b96-9917-47d4-829e-1cc652a3b6f9/hoeringsutkast_planprogram_pr_03_10_2017.pdf Utredninger skal blant annet redegjøre for utbyggingsstrategi for sentrum, alternativvurdering for utviklingsretning for byer og trafikk og parkering (utbyggingskonsekvenser for ulikt trafikktyper). Store deler av Brønnøysund ligger innenfor gul støysone jf. Avinors flystøykartlegging 2013-2023 for Brønnøysund lufthavn.
Temaplan	• Plan for sammenhengende sykkelveinett Brønnøysund m/omegn, 2013 (strategiplan) • Handlingsplan 2015-2018 for sykkelvegnettet i Brønnøysund Link: http://www.bronnoy.kommune.no/_f/p1/i26c89bd1-8f9b-427c-84f6-e30b2c49af4a/sykkelplan-kart.pdf • Rapport etter byromseminar (2014): https://www.nfk.no/byromseminar-nordland/_f/p35/i5041bee1-7718-4ef2-b44c-23fd0d98119c/byromseminar_broennoeysund_final_small_a4.pdf • Stedsanalyse Brønnøysund sentrum, Rambøll 16.6.17: grunnlag for sentrumsstrategi.

Kommunedelplan for Brønnøysund (planprogram)

En kommunedelplan for dette området er en detaljering av kommuneplanens arealdel. Byen oppleves i dag som 3-delt, som tre ulike typer, mindre sentra:

- Nordbyen: Havnegata/ Storgata fra Brønnøyosen til Valhågjen.

- Arealene rundt og øst for Skolegata: fra gammelskolen til de nye skolene.

- Nærings- og boligområdene Salhus/ Salhusmarka.

Gang og sykkel

I arbeidet med Byplan skal svake ledd i gang- og sykkeltrafikksystemet er.

I handlingsplan for sykkelvegnettet i Brønnøysund og omegn 2015-2018 har kommunen prioritert følgende tiltak på henholdsvis kommunal og fylkeskommunal veg.

Rutenr	Sted	Type tiltak	Lengde (km)	Kostnad	Merknad
Sone 1b	Brønnøysund barne- og ungdomsskole	Trafikkregulerende tiltak rundt skolen jf. kommunal plan	0,2	1.375.000	Tiltak ferdig 2014
Rute 2	Havnegata	Redusere fartsgrensen til 40 km/t	1,0	50.000	Dekkes opp av driftsbudsjett.
Sone 2a	Frøkenosen og Salhusmarka sør	Utbedre sjøfyllinger	0,1	150.000	Det er gitt avslag på midler 2015 fra Nftu på utbedring av g-s-veg langs Frøkenosen. Søkes på nytt for 2016.
Sone 1b	Tverrforbindelse øst/vest Tomaslenninga - Flaggstanghaugen	Oppgradere snarveier mellom flere boligfelt.	0,2		Plan med kostnader utarbeides i 2015. De ses på alternative finansieringsmuligheter

Tabell 6-2. Tabellen viser prioriterte tiltak i perioden 2015-2018 langs sykkelrutene kommunen har ansvar for.

Rutenr	Sted	Type tiltak	Lengde (km)	Ansvar	Kostnad	Merknad
1b	Fv. 76 på Salhus	Rundkjøring og undergang på fv. 76 med sanering av 2-3 kryss på gang- og sykkelvegen langs fv. 76. (se for øvrig utfyllende kommentar under)		NFK	10 mill.	Tiltaket vil bedre trafikksikkerheten langs fv. 76 og gir en trafikksikker løsning for barn og andre i Salhus-området som må krysse fv. 76. Prosjektet gis høy prioritet og det må jobbes aktivt for å få prosjektet i fylkets økonomiplan i 2016.
		Byggeplan rundkjøring		NFK/BK	300.000	Det søkes Nftu om midler til byggeplan. 20 % dekkes av BK
3b	Fv.54 Molofylling	Breddeutvidelse (fylling) av vegen langs moloen. Grunnundersøkelser prioriteres i første omgang.	0,2	NFK	200.000	Kostnad grunnundersøkelse
3b	Fv.54 Brønnøysund bru	Vurdere mulighet for vedheng til brua for syklende	0,6	NFK	100.000	Kostnad for analyse
3c	Fv.54 Bryggeveien - Flyplassen	Videreføring av fortau mot Farmen-veien med tosidig busslommer mellom Masterberggata og Laukholmveien	0,05	NFK/BK	560.000	Tiltaket vil bedre trafikksikkerheten. Det er ikke busslommer mellom rådhuset og Hestøya sør. Det er gitt avslag på midler i 2015 fra Nftu. Søknad gjenopptas for 2016.

Tabell 6-3. Tabellen viser prioriterte tiltak i perioden 2015-2018 langs sykkelrutene Statens vegvesen og Nordland Fylkeskommune har ansvar for.

Kollektiv

Det vil i planarbeidet bli vurdert om kollektivtilbudet kan bli bedre.

Bolig

Fortetting.

Handel

Næringsområder fra nordre Salhus til Mosheimkrysset og havnas sentumsnære areal skal videreutvikles, jf. samfunnsdel.

Parkering (1.12 i planbestemmelsene i Kp arealdel)

I arbeidet med Byplan skal det utredes en parkeringsstrategi. I dag er for mye areal i sentrum satt av til arbeidsparkering, framfor alt arbeidsparkering og mindre til besøksparkering.

Boligbebyggelse skal ha oppstillingsplass på egen tomt eller på fellesareal for flere tomter for 1.25 bil pr. boenhet. I boligbygg med flere enn 4 boenheter skal det for boenheter (ut over de 4 første) med mindre BRA enn 60 m2, avsettes plass for 1 bil pr. boenhet.

Kontor- og forretningsbebyggelse skal ha parkeringsplass på egen tomt eller på fellesareal for flere tomter for 1 bil pr. 50 m2 BRA i bebyggelsen .

For alle næringsvirksomheter skal det i tillegg til parkering for bil, avsettes plass til sykkelparkering tilsvarende 20 % av beregnet parkeringsbehov for bil, minimum 2 plasser. Sykkelparkeringen skal utrustes med sykkelstativ og belysning.

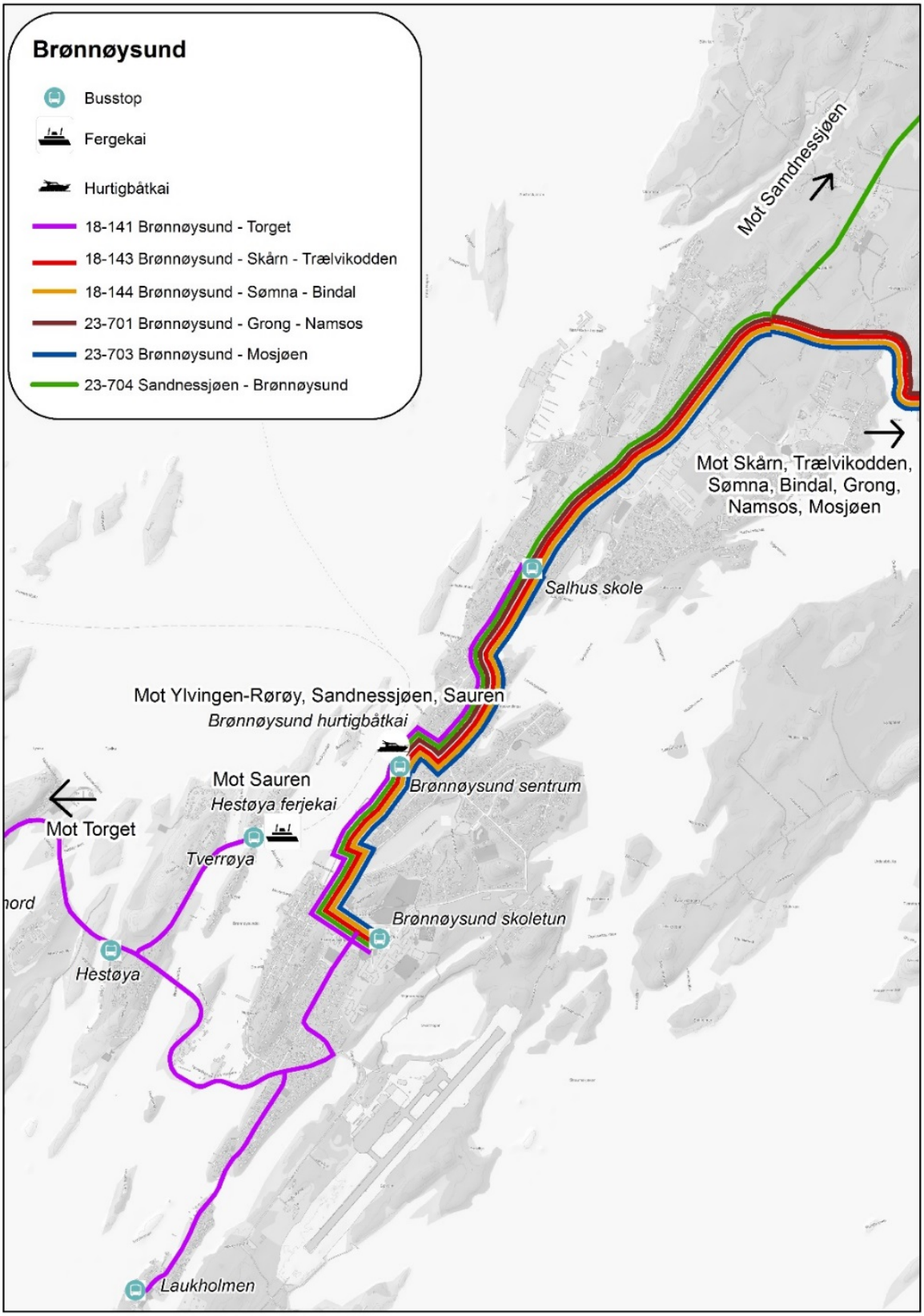
12.3. Kollektivinfrastruktur og tilbud

Dagens tilbud er i henhold til tradisjonell modell, der alle bussene kjører inn og ut fra hovedholdeplass i sentrum. Bussterminalen er samlokalisert med hurtigbåtkaia. Området er noe opparbeid, men det er potensiale for oppstramming og bedre trafikkseparering. Brønnøysund har ingen bybuss, men det er en buss som pendler mellom Brønnøysund og Torget med 8 avganger pr. dag i uken og 2 i helgene.

Nordland fylkeskommune har ikke foretatt en revisjon av holdeplassene på Sortland, men noen av holdeplassene er noe oppradert i forbindelse med delprosjekter langs traseene. Det betyr at det er behov for å gå gjennom alle holdeplassen om de er i rute eller ikke og hvilken tilstand infrastrukturen på holdeplassen har.

UTKAST

Linjekart for kollektivtilbud i Brønnøysund:



12.4. Tilrettelegging for gående

Gåandel - RVU	-
Gåandel jobb-undersøkelse	8

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Ingen spesielle tiltak for gående

12.5. Tilrettelegging for syklende

Plan for hovedvegnett sykkel	Nei
Sykkelbyavtale	Nei
Sykkelandel RVU	-
Sykkelandel jobb-undersøkelse	36
Nasjonal/europeisk sykkelrute	Nasj.rute1/Eurovelo 1
Sykkelteller	1 (Kommer høsten 2018)

** Se kapitel 1.5 for informasjon om tabellen*

Sykling i blandet trafikk i sentrum. Gang- og sykkelveg på deler av strekningen fra fv17 og inn til sentrum. Men i sentrum mangler tilrettelegging.

Har fått tilskudd for å skilte lokal sykkelrute.

Nasjonal sykkelrute1/Eurovelo1 følger Fv17 utenfor sentrum.

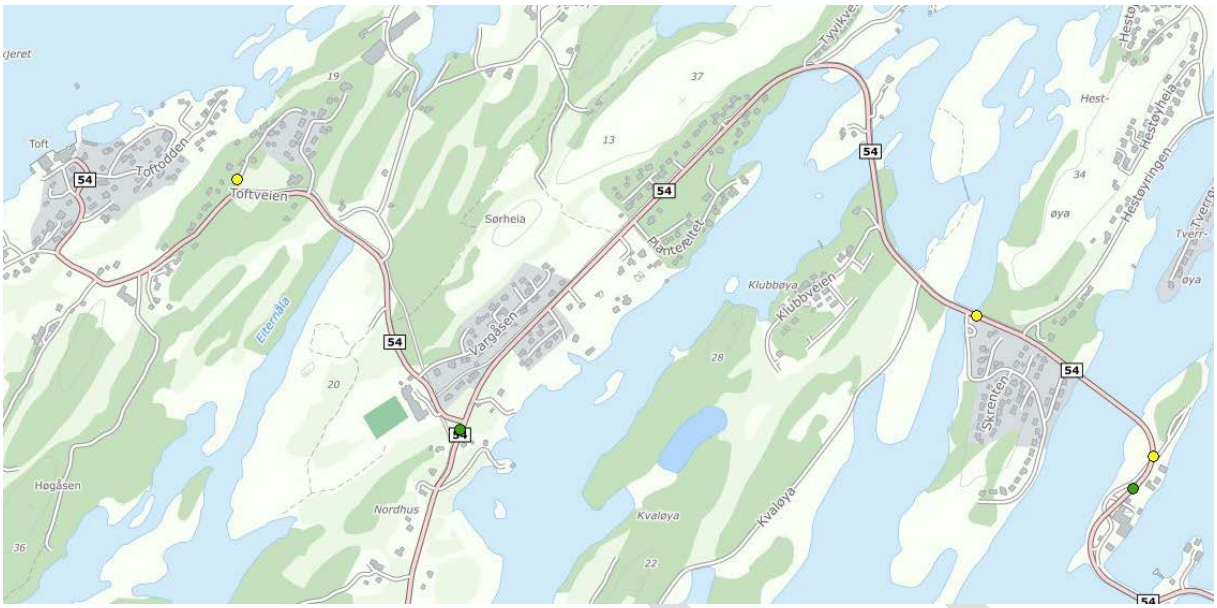
12.6. Trafikksikkerhetsplaner og tiltak

Brønnøy utarbeidet trafikksikkerhetsplan for perioden 2012-2016. Den er ikke rullert. Det er senere utarbeidet handlingsplan 2015-2018 for sykkelvegnettet i Brønnøysund og omegn. TS-planens tiltaksdel er prolongert i samsvar med handlingsplan for sykkelvegnettet.

http://www.bronnoy.kommune.no/_f/p1/i367e6621-28e1-42ca-90b0-6d75d0a2b936/handlingsplan-2015-2018.pdf

- Det har skjedd 20 trafikkulykker med 1 drept, 6 hardt skadde og 13 lettere skadde personer i perioden
- Flest ulykker på fv. 76 med 9, deretter kommunale veger med 6
- 6 av ulykkene (30 %) involverer syklister, 4 på MC og 1 med fotgjenger
- Vanligste ulykkestype er påkjøring bakfra med 6 ulykker, deretter kryssulykker med 5
- 9 ulykker har skjedd i kryss og 9 på vegstrekning

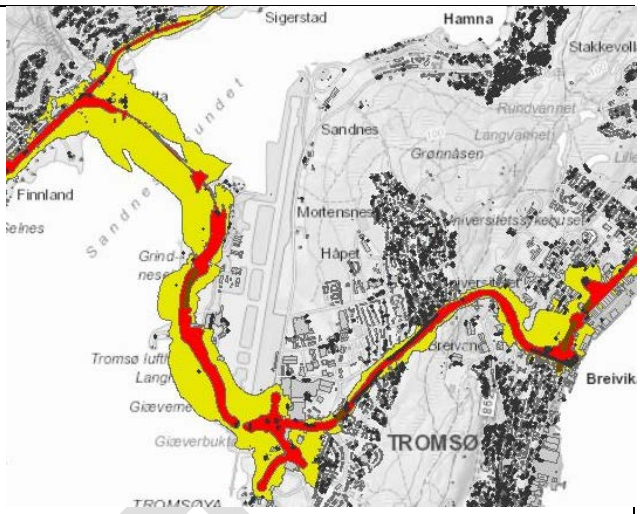
Brønnøysund, strekningen sentrum-Toft:



- Det har skjedd 5 trafikkulykker med 3 hardt skadde og 2 lettere skadde personer i perioden
- 3 ulykker på fv. 54 og 2 på kommunal veg
- 2 av ulykkene involverer syklister og 2 på MC
- Vanligste ulykkestype er kryssende kjøreretning med 2 ulykker
- 2 av ulykkene har skjedd på brua

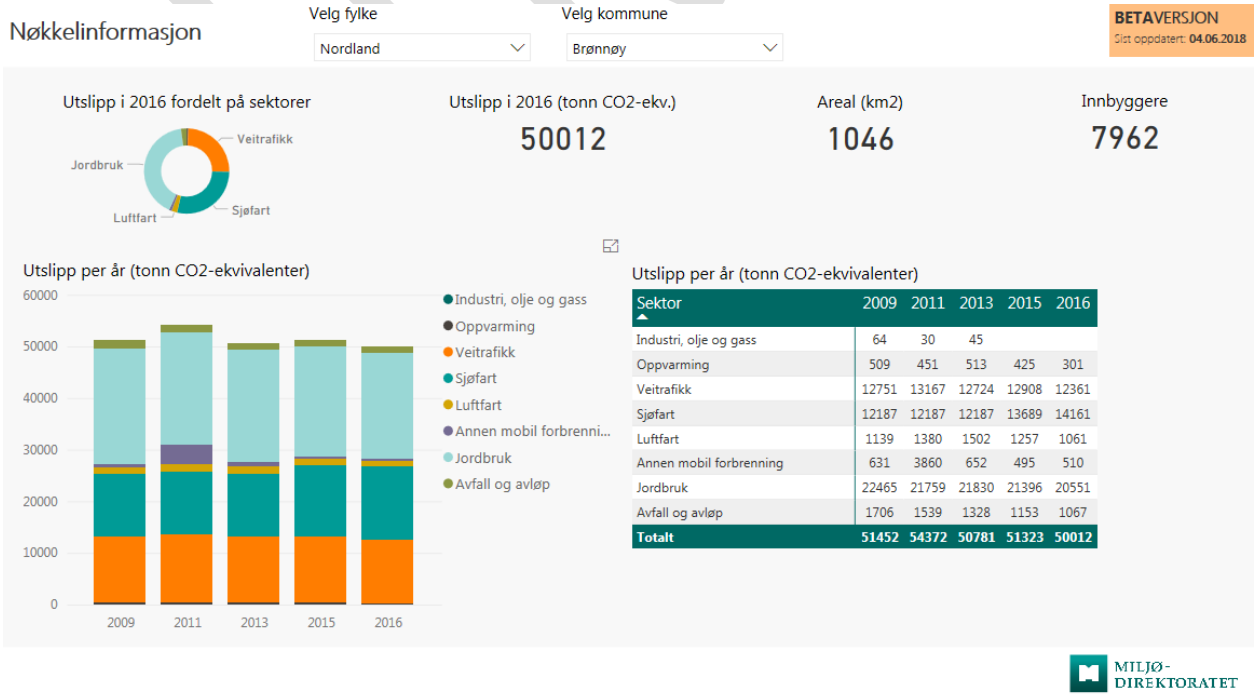
12.7. Miljø

BRØNNØYSUND - Brønnøy kommune		
Miljøtema	**Aktuelle dokumenter**	**Kommentarer**
Støy	Ingen overordnet kartlegging Handlingsplan mot støy for riks- og fylkesveger i Rn 2018-21	Boliger i sentrum kan oppleve støyplage, men når ikke tiltaksgrense etter forur.forskrift. Merk lavere tiltaksgrense for nye anlegg i henhold til T-1442/16 Lovpålagt etter forurensningsforskriftens kap. 5 om støy.
	Støyvarselkart etter T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging	Planlagt produksjon 2018/2019. Kan lages på bestilling. Kontakt Lars Christensen (lars.christensen@vegvesen.no)

		 Illustrasjon: Eksempel på støyvarselkart etter T-1442
Luftkvalitet	Ingen målere knyttet til nasjonalt målenettverk	Ingen kjente problemer knyttet til luftkvalitet og vegtrafikk.
Annet	Klimasats i kommunene.	Klimasats i kommunene. Delutredninger Byplan Brønnøysund. Areal- og transportplanlegging

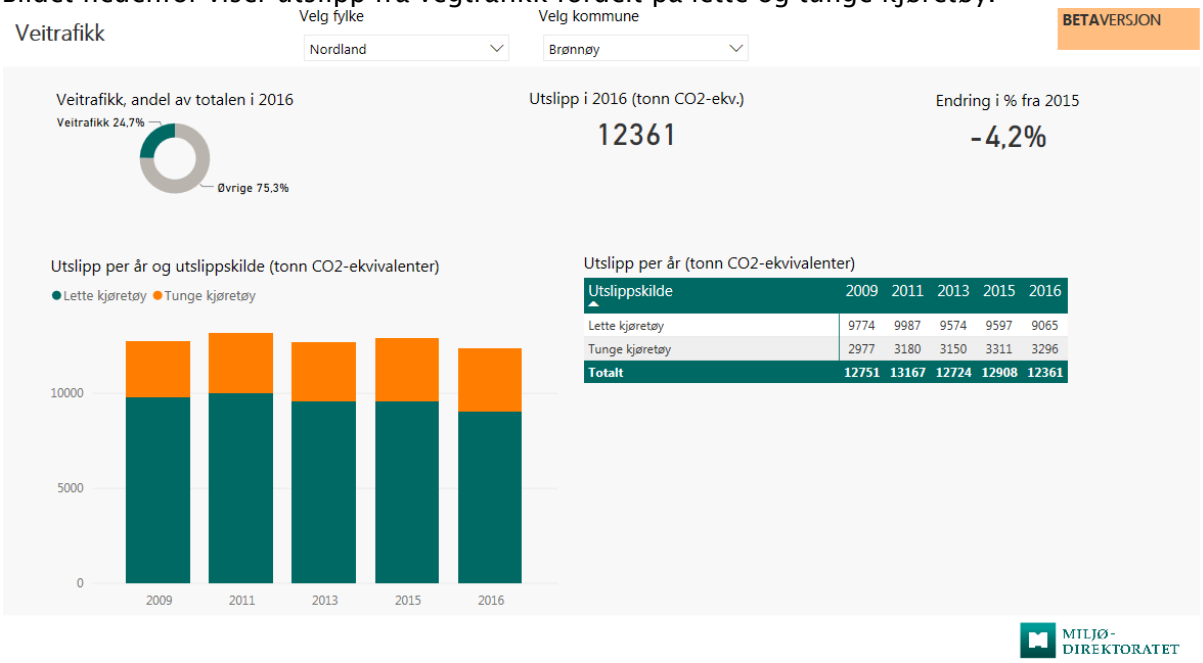
12.8. Klima

Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser utslipp (tonn CO2-ekvivalenter) i 2009-2016 i Brønnøy kommune. Betaversjon og fortløpende rettinger. For oppdatering følges hyperlink i bildet, som viser utslipp fordelt på sektorer.



Sektor	2009	2011	2013	2015	2016
Industri, olje og gass	64	30	45		
Oppvarming	509	451	513	425	301
Veitrafikk	12751	13167	12724	12908	12361
Sjøfart	12187	12187	12187	13689	14161
Luftfart	1139	1380	1502	1257	1061
Annen mobil forbrenning	631	3860	652	495	510
Jordbruk	22465	21759	21830	21396	20551
Avfall og avløp	1706	1539	1328	1153	1067
Totalt	**51452**	**54372**	**50781**	**51323**	**50012**

Bildet nedenfor viser utslipp fra vegtrafikk fordelt på lette og tunge kjøretøy.



Annet

- Klimasats i kommunene – støtte til «Delutredninger Byplan Brønnøysund» i 2017.
- Energi- og klimaplan (2011–15) felles for kommunene Brønnøy, Vega og Vevelstad. Handler blant annet om reduksjon av utslipp fra lokal transport gjennom satsing på sentrumsutvikling (næring/bolig).
- Regional plan for klima og miljø for Nordland. Planprogram på høring med frist for innspill 29.9.18.

12.9. Gods

Havnestatistikk 2017 i tonn fra SSB

	Annet stykkgods	Containere – lolo	Tørr bulk	Våt bulk	Totalsum
Innenriks – norske havner og norsk sokkel	84 674	6 326	587 492	11 653	690 145
Lastet (utgående)	25 099	2 153	496 109	–	523 361
Losset (inngående)	59 575	4 173	91 383	11 653	166 784
Utenlandske havner	12 362	703	–	–	13 065
Lastet (utgående)	12 362	239	–	–	12 601
Losset (inngående)	–	464	–	–	464
Totalsum	97 036	7 029	587 492	11 653	703 210