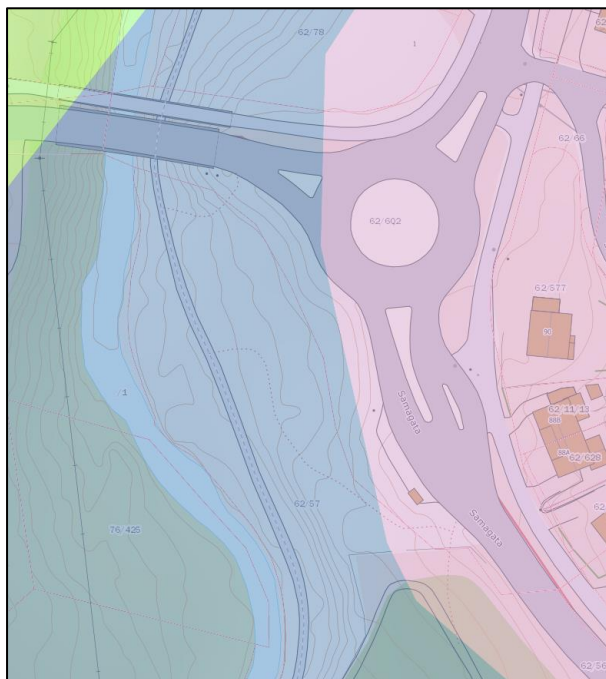


Virkninger av planendring - Bergselva

I henhold til oppstartsmøtereferatet for endring av reguleringsplan for Rv. 867 Samamoa Ervik (planID 403), langs rv. 83 Samagata, skal det gjøres planfaglige vurderinger knyttet til forskjellige temaer. Under finnes vurderingene som er gjort for de aktuelle temaene fra referatet, der dagens situasjon beskrives samt virkningen av planendringen.

Grunnforhold



Området befinner seg under marin grense, og ligger i hovedsak på løsmassetypen blokkhav (lilla område) og ligger inntil og litt innpå marine strandavsetninger (blått område). Området er også i stor grad allerede opparbeidet med tilkjørte masser og veganlegg.

Flyttinga av fortau og leskur kan forårsake fylling inn på det blå området. Dette er snakk om en liten mengde masser, men som et forebyggende tiltak vil det forutsettes lette masser på denne fyllingen. Da vurderes det at denne oppgraderingen ikke vil ha en vesentlig virkning på grunnforholdene i området. Derfor vil det heller ikke gjøres grunnundersøkelser i forbindelse med denne planendringen.

Figur 1 Løsmasser i området for planendringen.
Kilde: www.miljostatus.no

Grønnstruktur

Deler av området for planendringen er regulert til naturområde, dette er areal som i utgangspunktet hører til under reguleringsplanen for Tofta gravlund (planID 490). Den delen som er inkludert i planendringen ligger inne på Statens vegvesens eiendom og det er snakk om ca. 70 m².

Forslaget til planendring innebærer at arealet omtalt over tas i bruk til annen veggrunn. Det er kun snakk om små justeringer og gjøres mest av praktiske årsaker ift. eiendomsforhold og for å gi litt mer rom til annen veggrunn. Det vurderes at ddet vil ha liten betydning for bruken av naturområdet og grønnstrukturen i området.

Friluftslivsinteresser



- Svært viktig friluftslivsområde
- Viktig friluftslivsområde
- Registrert friluftslivsområde
- Ikke verdisatt friluftslivsområde

Figur 2 Registrert friluftslivsområde inntil og litt innenfor planområdet.
Kilde: www.miljostatus.no

Langs Bergselva er det registrert friluftslivsområde som går inntil og litt inn i planområdet. Det er ikke sagt noe om hvor viktig dette friluftslivsområdet er, men ifølge www.miljostatus.no er det igangsatt kartlegging av området. Den delen av registrert friluftslivsområde som er innenfor planområdet, er den delen av Statens vegvesens eiendom som blir inkludert i annen veggrunn.

Det gjøres ingen store endringer i området mot Bergselva, formålene forblir stort sett på samme sted. Fortauet og leskuret er flyttet noe nærmere Bergselva, men det vurderes at dette vil ha liten innvirkning på friluftslivet i området.

Forurensning

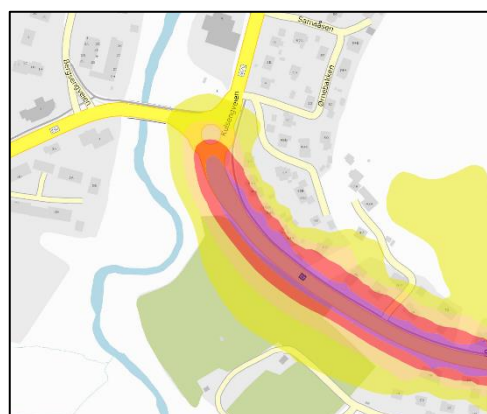
Trafikken gjennom området er hovedsakelig gjennomgangstrafikk og trafikk til boliger i området. Statens vegvesen har utarbeidet støysoner langs riks- og fylkesveg med ÅDT over 8200 kjøretøy per døgn. Forbi planområdet er ÅDT over 10000, derfor er dette området kartlagt.

Kartleggingen viser at de nærmeste boligene er delvis innenfor rød støysoner ($L_{den} > 65\text{dB}$) og helt innenfor gul støysoner ($L_{den} > 55\text{dB}$). Om det er gjort støydempende tiltak på boliger, er ikke kjent. Det er ikke kjent hvor mye vegstøv som oppstår, men man må anta at det er en normal mengde ift. trafikkmengden i området.

Oppgraderingen av busstoppene ansees i seg selv ikke å generere noe mer støy eller støv. I Harstadpakken er det et mål å redusere biltrafikken gjennom økt kollektivbruk. Dette vil imidlertid kunne forbedre støy- og støvsituasjonen over tid.

Anleggsperioden

I anleggsperioden vil utbyggingen generere noe støy og støv. Det forutsettes at dette ivaretas gjennom byggeplan med krav til tiltak.



Figur 3 statens vegvesens kartlagte støyområder langs riksveg. Kilde: vegvesen.no

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er kartlagt og vurdert potensielt uønskede hendelser knyttet til tiltaket/området. ROS-analysen viser økt risiko for ulykker i anleggsfasen for de myke trafikantene som passerer gjennom området, og det forutsettes at det iverksettes tiltak som ivaretar disse, jf. reguleringsbestemmelsene.

Det er også avdekket mulig risiko for kvikkleireskred, da deler av området består av marin avsetning. Det er vurdert at det er tilstrekkelig at det benyttes lette masser på den nye fyllinga på busstoppet i vest, da er det ikke nødvendig med grunnboringer.

En fullstendig oversikt finnes ROS-analyse som ligger vedlagt til høringsbrevet.

Områder for allmennheten

Til grunn for planendringen ligger at kollektivholdeplassene med tilhørende anlegg skal utformes i henhold til gjeldende standard for universell utforming og Statens vegvesens vegnormaler for kollektivløsninger. I tillegg skal Harstadpakkens designmal legges til grunn utforming av leskur og andre tiltak i området. Som vedlegg til høringsbrevet finnes malskisser fra Statens vegvesen samt skisse over vegutforming.

Trafikkforhold

Ifølge trafikkdata fra vegvesen.no er den gjennomsnittlige årsdøgnstrafikk (ÅDT) på 10750 kjøretøy langs rv. 83 Samagata (vegvesen.no), der 9 prosent av disse er store kjøretøy som buss og lastebil. Statens vegvesen har ikke registrert noen ulykker innenfor området for planendringen de siste 30 årene, ifølge vegkart.no.

Oppgraderingen av busstoppene vil ha en positiv virkning på trafikken i området. Busstoppene vil ha en mer hensiktsmessig plassering og utforming og det vil tilrettelegges bedre for en oversiktlig trafikksituasjon. I tillegg gjøres adkomsten til boligene i området mer oversiktlig ved at det er etablert en egen adkomstveg til disse.

Trafikksikkerhet; fotgjengere, avkjørsler og kryss

Dagens trafikkløsning i området følger mer eller mindre reguleringsplanen for Rv. 867 Samamoa - Ervik (planID 403) med kjøreveg, gang- og sykkelveg og bussholdeplasser. Forholdene er noe uoversiktlige og det er ikke en fullgod løsning. Ulykkesstatistikken til Statens vegvesen viser ingen trafikkulykker innenfor dette området de siste 30 årene.

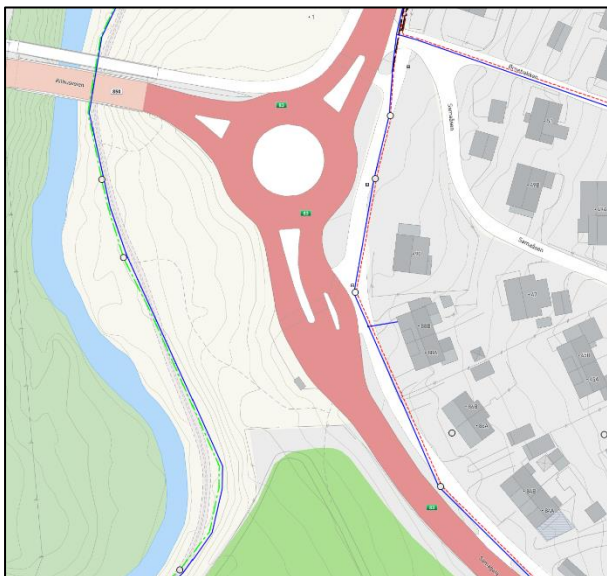
Som følge av planforslaget, gjøres trafikksituasjonen i området mye mer oversiktlig. Ved å dra anlegget lenger sør, slipper adkomsten til boliger i området å gå via busslomme og får egen avkjørsel direkte mot rv. 83. Som følge av at holdeplassen på østsiden dras lenger sør, blir fotgjengerovergangen også tryggere og mer oversiktlig.

Planforslaget vurderes å ha en overvekt av positive virkninger for trafikksikkerheten i området.

Kollektivtrafikk

Gjennom Harstadpakken satses det på kollektivtransport, og målsettingen er å gjøre det enklere og mer attraktivt å ta buss. De oppgraderte busstoppene vil være moderne busstopp med god brukervennlighet, bedre trafikksikkerhet og universell utforming slik at de kan brukes av alle. Tiltaket vurderes å ha en positiv virkning for brukerne og for trafikkflyten.

Teknisk infrastruktur



Figur 2 Vann- og avløp i området er avsatt som hensynssoner i plankart med egne bestemmelser. Kilde: kommunekart.no.

Området langs Samagata har boliger på østsiden og gravlund og naturområde på vestsiden. Det er tilrettelagt med både VA og strøm i området. Det går ingen høyspentanlegg gjennom området. Ifølge kartgrunnlag fra Harstad kommune er det VA i annen veggrunn og gang- og sykkelveg, samt i sti langs Bergselva.

Planforslaget utløser ingen behov eller krav om flytting av eksisterende tekniske infrastruktur i området, og planen har liten innvirkning på øvrig tekniske infrastruktur. Strøm til leskur forutsettes løst i byggeplanen.

Etter anmodning fra Harstad kommune er det avsatt 8 meter brede hensynssoner for å sikre eksisterende eller framtidig vann og avløp i grunnen. Dette er ivaretatt både i plankartet og gjennom reguleringsbestemmelsene som hensynssoner med bakgrunn i VA-kart fra Harstad kommune.

Hensyn til gravlund i anleggsfasen

Under utbygging av veganlegget, skal forholdet til Tofta gravlund ivaretas. Det kan for eksempel bety at det må tas hensyn når det er et gravfølge i området. Dette hensynet er ivaretatt i bestemmelsene, der det også er satt krav til å redegjøre for hvilke tiltak som vil iverksettes ift. hensynet.