



PLANBESKRIVELSE

D58 - Delplan for BA5 og BFN2, Sjøområdet
Revidert etter offentlig ettersyn

Saksnr: 202x/xx

Fastsatt xx.xx.202x, sak xxx

UNIKT, TRYGT OG SKAPENDE

Innhold

1	SAMMENDRAG	4
2	BAKGRUNN.....	4
2.1	Hensikten med planen	4
2.2	Planområdets avgrensing	4
2.3	Forslagstiller, plankonsulent	5
2.4	Eierforhold	5
2.5	Tidligere vedtak i saken	5
2.6	Utbyggingsavtaler	5
2.7	Konsekvensutredning	6
3	PLANPROSESSEN.....	6
3.1	Oppstartsmøte, planprogram og offentlig ettersyn	6
3.2	Varsling og offentlig ettersyn	6
3.3	Behandling i lokalstyret	6
3.4	Medvirkning	7
3.5	Utredningstemaer i fastsatt planprogram	7
3.6	Oppsummering planprosess	7
4	GJELDENDE PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER.....	8
4.1	Arealplan for Longyearbyen planområde, vedtatt av lokalstyret 13.2.2017	8
4.2	Tilgrensende og andre relevante delplaner	9
4.3	Temaplaner	9
4.4	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	10
5	PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON.....	11
5.1	Beliggenhet	11
5.2	Historikk	11
5.3	Arealbruk	14
5.4	Eksisterende bebyggelse	15
5.5	Naturmiljø	17
5.6	Kulturminner og kulturmiljø	17
5.7	Byggegrunn og naturfare	18
5.8	Atkomst, trafikk og transport	21
5.9	Teknisk infrastruktur	22
5.10	Barn og unge	23
6	PLANFORSLAGET – FREMTIDIG SITUASJON.....	24
6.1	Hovedtrekkene i planforslaget	24
6.2	Mulighetsstudie	24
6.3	Illustrasjonsplan	24
6.4	Formål	25
6.5	Arealbruk	26
6.6	Byggeområder - Næringsbebyggelse N8	26
6.7	Byggeområder - Bolig/forretning/næringsbebyggelse felt F/N9	30
6.8	Friluftsmål	31
6.9	Veier og parkering	32
6.10	Teknisk infrastruktur	33
6.11	Renovasjon	34
6.12	Rekkefølgebestemmelser	34

7	KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	35
7.1	Overordnede planer	35
7.2	Landskap, byform og bebyggelse	35
7.3	Kulturminner og kulturmiljø	35
7.4	Naturverdier og naturmangfold	35
7.5	Rekreasjon og friluftsliv	35
7.6	Trafikkforhold	35
7.7	Eiendomsforhold	35
7.8	Barn og unge	36
7.9	Sosial infrastruktur	36
7.10	Universell tilgjengelighet	36
7.11	Energibehov	36
7.12	Teknisk infrastruktur	37
7.13	Økonomiske konsekvenser for lokalstyret	37
7.14	Konsekvenser for næringsinteresser	37
7.15	Interessemotsetninger	37
7.16	Avveining av virkninger	37
8	RISIKO OG SÅRBARHET	38
9	VEDLEGG	38

1 Sammendrag

Dette er planbeskrivelsen for delplan D58, Sjøområdet. Delplanen er utarbeidet i henhold til svalbardmiljølovens kapittel VI, og innebærer en områdeavgrenset endring av gjeldende arealplan for Longyearbyen. Planen tilstreber en detaljeringsgrad tilpasset områdevis behov for å styre arealbruken (§49) og utarbeides som et privat forslag av rettighetshaver (§51).

Foreliggende planbeskrivelse presenterer bakgrunnen for planen og redegjør for løsningene planen rommer. I tillegg er det gitt korte temautredninger som fastsatt i planprogrammet.

2 Bakgrunn

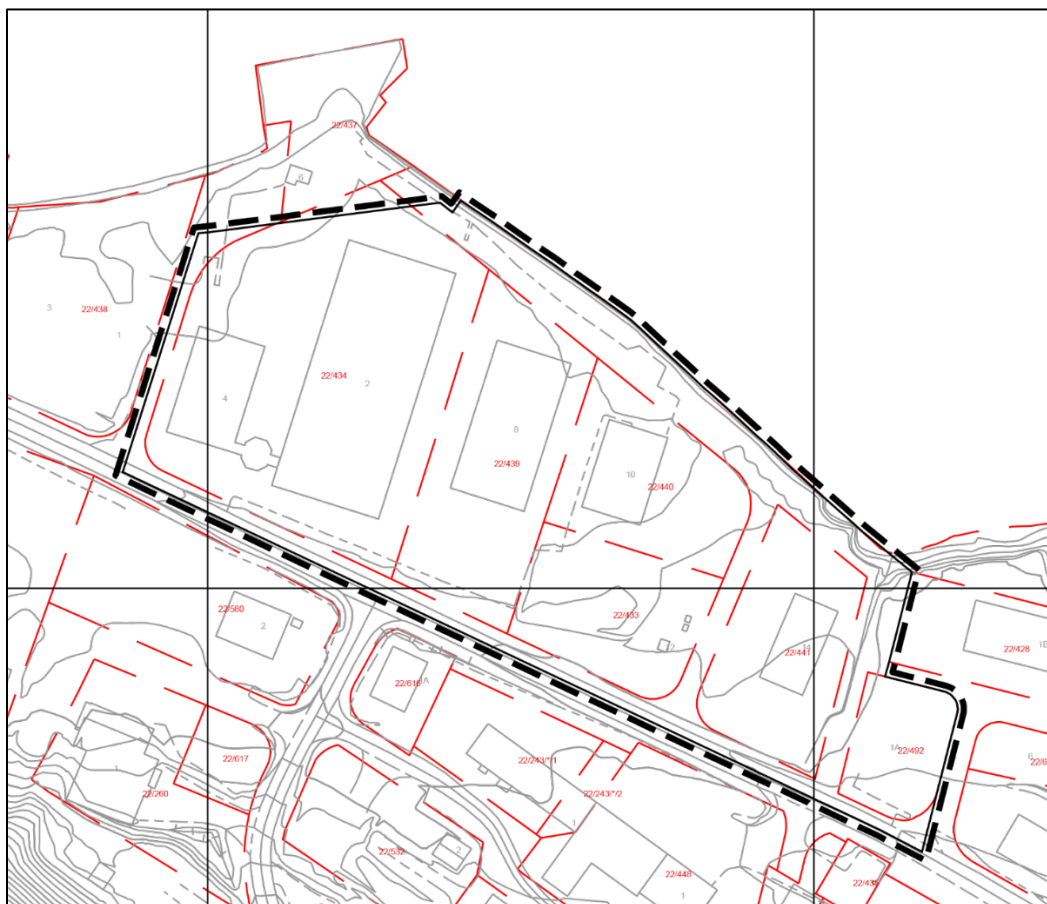
Planområdet er et kombinert nærings- lager og logistikkområde ved Adventfjorden. Planarbeidet er initiert av Materiallageret AS (ML) som disponerer størstedelen av arealene i planområdet.

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å tilrettelegge dagens felter BA5 og B/F/N2 for ny næringsbebyggelse. Planen gir føringer for denne utviklingen og søker å tilfredsstille plankravet i overordnet arealplan.

2.2 Planområdets avgrensning

Varslet planområde ligger sentralt i Longyearbyen og er vist på kartet under. Det omfatter feltene B/F/N2 og BA5, felt H5 mot Adventfjorden samt en mindre del av felt SBA7 mot brannstasjonen. Areal av varslet område er 30 dekar. En mer utførlig beskrivelse av planområdet gis i kapittel 5.



2.3 Forslagstiller, plankonsulent

Forslagstiller er Materiallageret AS, vei 610-2, 9170 Longyearbyen.

Plankonsulent er Nordic Zoning AS, Kråkerøyveien 146, 1675 Kråkerøy. Utførende planlegger er sivilarkitekt Dag Ivar Brekke.

2.4 Eierforhold

Følgende eiendommer inngår i planområdet:

Gbnr	Leietaker
22/433	LNS Spitsbergen AS (tankanlegget)
22/434	Materiallageret AS (SNSK-kontoret og Materiallageret)
22/439	Materiallageret AS (rubbhall 1)
22/440	Materiallageret AS (rubbhall 2)
22/441	Materiallageret AS (rubbhall 3)
22/492	LNS Spitsbergen AS (ubebygd)
22/1	Staten ved NFD (veigrunn, infrastruktur, strandlinje)

2.5 Tidligere vedtak i saken

Dagens bruk av området er fastsatt i gjeldende arealplan for Longyearbyen, vedtatt av lokalstyret 13. februar 2017. Her følger noen vedtak og føringer som er relevante for dette planarbeidet.

2.5.1 Kart og bestemmelser, arealplan for Longyearbyen 2016-2026

Felt BA5 er i gjeldende plan avsatt til «Bebyggelse og anlegg» (BA), som er et ganske generelt formål. Felt B/F/N2 er også relativt åpent regulert, med kombinert formål bolig, forretning og næring (B/F/N).

Begge feltene er omfattet av plankrav i gjeldende arealplans bestemmelser. Dette ved at det kreves en mer detaljert delplan før det kan gis tillatelse til tiltak eller virksomhet (§ 5.5. og § 20.1) Felt BA5 har i tillegg en skjerpene bestemmelse som ikke tillater ny bebyggelse til bruk som industri og lager (§5.5).

2.5.2 ROS-analyse for Longyearbyen

Sjøområdet er spesielt omtalt i gjeldende arealplans ROS-analyse (side 33-34). Det pekes på at området rommer et tankanlegg, noe som representerer en risiko. Videre påpekes at tidligere aktiviteter i området gir sannsynlighet for forurensing i grunnen.

ROS-analysen konkluderer likevel med at Sjøområdet har et stort potensial for barn, unge og generell folkehelse, og ønskes videreutviklet for å skape aktivitet for innbyggerne.

2.5.3 Strategisk næringsplan Longyearbyen (2017)

I strategisk næringsplan for Longyearbyen (2017) omtales arealsituasjonen for næringsvirksomhet i bosettingen. Det vises til at næringsarealer er en knapphetsfaktor, videre at arealplanleggingen må ha som formål å frigjøre bynære arealer for utvikling av bosettingen (side 21). Planen oppgir også som målsetting å øke tilgangen på attraktive næringsarealer og god infrastruktur (side 66).

2.6 Utbyggingsavtaler

Varsling av oppstart planarbeid ble det også varslet forhandling om utbyggingsavtale i henhold til byggesaksforskriftens § 2, nærmere regulert i forskriftens § 17-4. Planens bestemmelser rommer rekkefølgekrav som kan ivaretas med utbyggingsavtale, men legger i seg selv ingen føringer for slike avtaler.

2.7 Konsekvensutredning

Planområdet er et etablert byggeområde i tettstedet Longyearbyen. Planens formål er å tilrettelegge for en arealbruk som i hovedsak er sammenfallende med dagens bruk av området. Etter forslagsstillers vurdering gir ikke planlagt virksomhet betydelig og langvarig virkning for miljø og samfunn.

Under høringen av utkast til planprogram fremkom ikke innvendinger mot denne vurderingen. Det er derfor ikke utarbeidet særskilt konsekvensutredning i henhold til Svalbardmiljølovens § 59.

Tema av særskilt betydning for planen er utredet i samsvar med fastsatt planprogram. En kortfattet oversikt er gitt i kap. 3.5 nedenfor.

3 Planprosessen

3.1 Oppstartsmøte, planprogram og offentlig ettersyn

Det ble avholdt oppstartsmøte med Longyearbyen Lokalstyre 16. juni 2020. Det foreligger referat fra dette møtet, datert 28. juni 2020.

Av temaer som ble diskutert ved oppstart var:

- Avgrensing av planområdet. Denne ble justert noe mot øst ved brannstasjonen.
- Teknisk infrastruktur. LL viste til andre planer i nærområdet og påpekte at teknisk infrastruktur i området har begrenset kapasitet.
- Formål og bokvalitet. Dersom området skal tilrettelegges for boliger må planen sikre at tilfredsstillende bokvaliteter blir ivaretatt.

3.2 Varsling og offentlig ettersyn

Oppstart av planarbeid ble varslet i Svalbardposten 9. juli 2020, [vedlegg 1](#). Parallelt ble varslingsbrev og utkast til planprogram sendt grunneiere og berørte sektormyndigheter. Frist for innspill til planprogrammet var 2. september 2020. Siste innspill ble mottatt 9 september 2020.

Det kom inn totalt 7 innspill til planprogrammet, hvorav ingen varslet innsigelse til planen. Innkomne innspill fremgår av tabellen nedenfor og er videre omtalt i [vedlegg 2](#).

Avsender	Dato
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	10.07.20
Direktoratet for mineralforvaltning	19.08.20
Norges vassdrags- og energidirektorat	28.08.20
Avinor	02.09.20
Sysselmannen på Svalbard	09.09.20
LPO Arkitekter	15.09.20

3.3 Behandling i lokalstyret

Etter offentlig ettersyn av planprogrammet var det planlagt møte med Longyearbyen primo oktober 2020. Dette møtet ble utsatt, og forslagsstiller mottok brev av 16 oktober 2020 der LL anmodet om å stille planarbeidet i bero. I anmodningen ble det spesielt vist til statlige føringer for boligsituasjonen i Longyearbyen.

Saken ble forelagt for teknisk utvalg (TU) i LL. TU fattet vedtak 14 desember 2020 om at planarbeidet kunne fortsette.

Justert planprogram ble oversendt for behandling 8 februar 2020. Planprogrammet ble fastsatt i møte med teknisk utvalg 9. mars 2021 (sak PS 10/21).

Utkast til plan ble oversendt lokalstyret 12 januar 2022. Planforslaget ble førstegangsbehandlet 8. mars 2022 (LL saksnr 7/22) og vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Frist for uttalelser til planutkastet var 22.april 2022.

Til planutkastet kom det inn seks uttalelser. Disse er presentert og kommentert i vedlegg 13.

3.4 Medvirkning

Det har parallelt pågått to delplanprosesser i nærområdet. Disse er Delplan D55 og D57, se nærmere omtale under pkt 4.2. Det har vært kontakt med forslagsstiller for begge planene for å avdekke kontaktpunkter og eventuelle emner for samarbeid.

Det ble avholdt møte med Longyearbyen lokalstyre 21 august 2020. Tema var teknisk infrastruktur, lokal norm for tekniske anlegg og bruk av arealer nord i planområdet.

3.5 Utredningstemaer i fastsatt planprogram

I fastsatt planprogram ble 4 temaer fastsatt som særskilt aktuelle for planarbeidet. Noen av dem er aktuelle for få forstå dagens situasjon, andre er viktige for å forstå planforslaget. Tabellen nedenfor redegjør for hvordan de ulike temaene er utredet i arbeidet med planen.

Utredningstema	Utredningform	Stikkord - oppsummering
Kulturminner og kulturmiljø	Egen	Studier av kjente kilder konkluderer med at planen ikke berører registrerte kulturminner. Temaet omtales i beskrivelsen av dagens situasjon.
Byggegrunn og naturfare	Ekstern	Området er undersøkt geoteknisk og miljøteknisk. Temaet omtales i planbeskrivelsen, samt separate rapporter vedlegg 6, 7 og 8
Adkomst, trafikk og transport	Egen	Dagens situasjon er beskrevet i kap 5. Forslagets konsekvenser er beskrevet i kapittel 6 og 7
Forhold til nærmiljø, samt eksisterende og planlagt bebyggelse	Egen	Erfaringene med eksisterende bebyggelse er utredet under dagens situasjon. Planlagt bebyggelse og dens forhold til eksisterende bebyggelse er presentert i beskrivelsen av planforslaget. Det foreligger en separat mulighetsstudie, vedlegg 10.

3.6 Oppsummering planprosess

Milepæl	Dato
Møte med LL om planinitiativ	30.03.20
Oppstartsmøte med LL	16.06.20
Kunngjøring av oppstart og utleggelse av planprogram til offentlig ettersyn	09.07.20
Møte med LL om innkomne innspill og justering av planprogram	02.02.21
Fastsettelse av planprogram i LL	09.03.21
Møte med Longyearbyen lokalstyre om bl.a. teknisk infrastruktur	21.08.20
Geotekniske undersøkelser utført	28.05.20

Miljøtekniske undersøkelser utført	04.05.21
Supplerende geotekniske undersøkelser utført	15.08.21
Planforslag oversendt LL for første gangs behandling	12.01.22
Første gangs behandling i LL – vedtak om offentlig ettersyn	08.03.22
Frist for merknader til offentlig ettersyn	22.04.22
Andre gangs behandling i LL	

4 Gjeldende planstatus og rammebetingelser

4.1 Arealplan for Longyearbyen planområde, vedtatt av lokalstyret 13.2.2017

I arealplan for Longyearbyen er Sjøområdet vært omtalt som et transformasjonsområde i flere revisjoner av planen. Arealplan for Longyearbyen 2009-2019 omtaler transformasjonen på følgende måte:

Det foreslås videre å sette i gang en prosess med sikte på transformasjon av deler av sjøområdet, fra industri/lager til boliger og eventuelt service. Dette baseres på at en del virksomhet kan flyttes til arealer på hotellneset eller i industriarealer langs skytebanen. Handlingsrommet for eventuelt vekst består i at det er plass til noe mer utbygging i det nordøstre deler av tettstedet, samt at det søkes etablert nye muligheter for funksjoner som bør ligge i tettstedet ved å søke å flytte industri og lagervirksomhet til områdene ut mot flyplassen.

I gjeldende plan (2016-2026) vises til ovennevnte, og det gis følgende føring:

Transformasjon av sjøområdet, utvikling i sentrum og industriområder på Hotellneset videreføres i stor grad i ny plan.

4.1.1 Aktuelle fellesbestemmelser

Denne planen er en delplan i henhold til overordnet arealplans fellesbestemmelser. Til delplaner settes følgende felles krav (§2.1):

- Minimumskrav til innhold, herunder arealbruk, tomtegrenser, byggegrenser, veier, tillatt utnyttelse og høyde, uteoppholdsareal og fellesområder
- Krav om illustrasjonsplan, samt utomhusplan ved søknad om tiltak.
- Krav om planbeskrivelse
- Krav om beskrivelse av forholdet til forurensing i grunnen
- Krav om rekkefølgebestemmelser, ref. også fellesbestemmelsenes §3.

Videre vil relevante fellesbestemmelser for BA5 og B/F/N2 være krav til vurdering av forurensing i grunnen (§2.2), estetikk (§2.7), overvann (§2.8), lekeplasser (§2.10), infrastruktur §2.12) og parkering (§2.14).

For byggeområder generelt anses følgende bestemmelser særlig relevante i planprosessen: Adkomst på egen grunn (§4.2), fargeplan (§4.3) og minimum kotehøyde (§4.4).

Det vil videre være krav til dokumentasjon ved søknad om tillatelse til virksomhet og tiltak (§4.5). Av aktuell dokumentasjon nevnes her utomhusplan, teknisk plan, estetisk vurdering, vurdering av virkinger for miljø og samfunn, klimaanalyse, fargesetting av bebyggelse samt avfallsplan og miljøsaneringsbeskrivelse.

4.1.2 Aktuelle områdebestemmelser

Både felt BA5 og felt B/F/N2 ligger innenfor dagens faresone for tankanlegget. Ny faresone for tankanlegget (ref. pkt 4.5) er tatt inn i delplanen og lagt til grunn for utvikling av ny bebyggelse.

For både B/F/N2 og BA5 angir arealplanen at det må utarbeides delplan før det kan gis tillatelse til tiltak eller virksomhet. I tillegg tillates ikke ny bebyggelse til bruk for industri og lager i felt BA5 (§5.5 og §20.1).

For begge områdene forutsettes at ferdig delplan for Hotellneset (D37) vil frigjøre arealer for industri og lager, og at slik bebyggelse vil kunne flyttes dit ved ny utvikling i Sjøområdet.

I felt H5 (havn) tillates ikke gjerder eller andre hindringer som vanskeliggjør allmennhetens tilgang til området. Planen fastsetter videre at det skal etableres kyststi innenfor feltet, og at terrengarbeider og tiltak skal ha avslutninger mot tilgrensende felter som sikrer en sammenhengende og fremkommelig kyststi.

4.2 Tilgrensende og andre relevante delplaner

4.2.1 Delplan D57 - Felt F/N3 og deler av B/F/N4 og F/N5

Delplanen dekker områdene sør for vei 600 og utarbeides med Polarbygg AS m.fl. som forslagsstiller. Planprogrammet ble fastsatt 9 mars 2021, i samme møte som planprogrammet for denne planen. Formålet med delplan D57 er å utvikle eksisterende næringsvirksomhet i området.

4.2.2 Delplan D55 - F/N4 Transporten

Det pågår en delplanprosess i området F/N4 sør for planområdet. Oppstart av dette planarbeidet ble varslet i Svalbardposten 2. april 2020. Denne planens formål er å «*legge til rette for etablering av ny bebyggelse for bolig og næringslokaler til kontor, håndverksvirksomhet, verksted, detaljhandel og lager i direkte tilknytning til næringsvirksomheten, enten som kombinasjon eller kun bolig.*» Områdets areal er 5.9 dekar.

4.2.3 Delplan D37 - Hotellneset

Hotellneset grenser ikke til planområdet, men delplan D37 Hotellneset har likevel betydning for nye planer i Sjøområdet. Et av formålene med denne planen er å tilrettelegge arealer der ute for midlertidige lagerbygg (rubbhaller mv.) som i dag ligger i Sjøområdet, og dermed frigjøre arealer sentralt i Longyearbyen for permanent og arealeffektiv bebyggelse.

Delplan D37 ble førstegangsbehandlet og lagt ut til offentlig ettersyn i oktober 2017. Planen er foreløpig ikke vedtatt, i hovedsak grunnet behov for nye grunnundersøkelser i området

4.3 Temaplaner

4.3.1 Lokalsamfunnsplan 2013-2023, vedtatt av lokalstyret 10.12.2013.

Planen søker å møte lokalsamfunnsplanens visjon om et trygt og attraktivt tettsted. Spesielt vises til planens mål om et allsidig arbeids- og næringsliv (2), samt infrastruktur- og logistikk-løsninger som gir et fremtidsrettet samfunn (6).

4.3.2 Temaplan ferdsel og opplevelser, 2017

Fra denne temaplanen er to forhold av særskilt interesse. Kryssing av vei 600 ved kraftstasjonen betegnes som et «oppmerksomhetspunkt» og anbefales merket som inngangsporten til Longyearbyen. Her anbefales også fotgjengerfelt og tydelig skilting for reduksjon av hastighet.

Vider omtaler planen den ønskede kyststien fra Adventdalen til Bjørndalen, og foreslår en føring av denne stien gjennom planområdet. Kyststien er også fastsatt i planbestemmelsene for felt H5, se ovenfor.



Figur: fra temaplan ferdseil og opplevelser (2017). Oppmerksomhetspunkt trafikk (sort sirkel), kyststi (blå linje)

4.3.3 Trafikksikkerhetsplan 2012 – 2015

Trafikksikkerhetsplanen omtaler behovet for sammenhengende gangvei mellom Bykaia og Longyearelva. Denne gangveien er i gjeldende arealplan lagt på sydsiden av vei 600, og berører ikke planområdet.

4.4 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

I 2020 ble det fra statlig hold gitt føringer for utvikling av Longyearbyens samlede boligmasse, samt hvor i bosettingen nye boliger skal bygges. Disse føringene ble videreformidlet av Sysselmasteren ved høring av planprogrammet.

Forslagsstiller vurderte situasjonen som at boliger primært ønskes oppført andre steder enn i Sjøområdet, og at eventuell boligbygging her vil kreve en mer omfattende prosess enn forslagsstiller ønsker.

Samtidig var nabo og rettighetshaver på en av eiendommene interessert i å beholde boligmuligheten på sin tomt. Løsningen i planforslaget ble derfor at en del av felt B/F/N2 ble opprettholdt med opprinnelig arealbruksformål, men med fortsatt plankrav. Tanken var at fremtidig bruk av feltet til boliger ville måtte avklares i en egen delplanprosess.

Under offentlig ettersyn fremmet Sysselmasteren innsigelse mot denne løsningen, og krevde at boligformålet tas ut av planen. Innsigelsen er tatt til følge og feltet er nå avsatt til forretning/næring, som tilsvarer gjeldende arealbruksformål i tiliggende felter mot øst og sør.

Med endringen har feltet fått nytt navn og benevnes heretter F/N9.

Situasjonen omtales nærmere i beskrivelsen av planforslaget (kap 6), samt under planens konsekvenser (kap 7).

5 Planområdet – dagens situasjon

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger sentralt i Longyearbyen, nordvest for Sentrumsfeltet, og er vist på bildet under. Det måler ca. 280 meter nord-sør og ca. 110 meter øst-vest. Arealet er 30 dekar.



Figur: Ortofotogram med planområdet markert. Foto: TopoSvalbard/Norsk Polarinstitutt

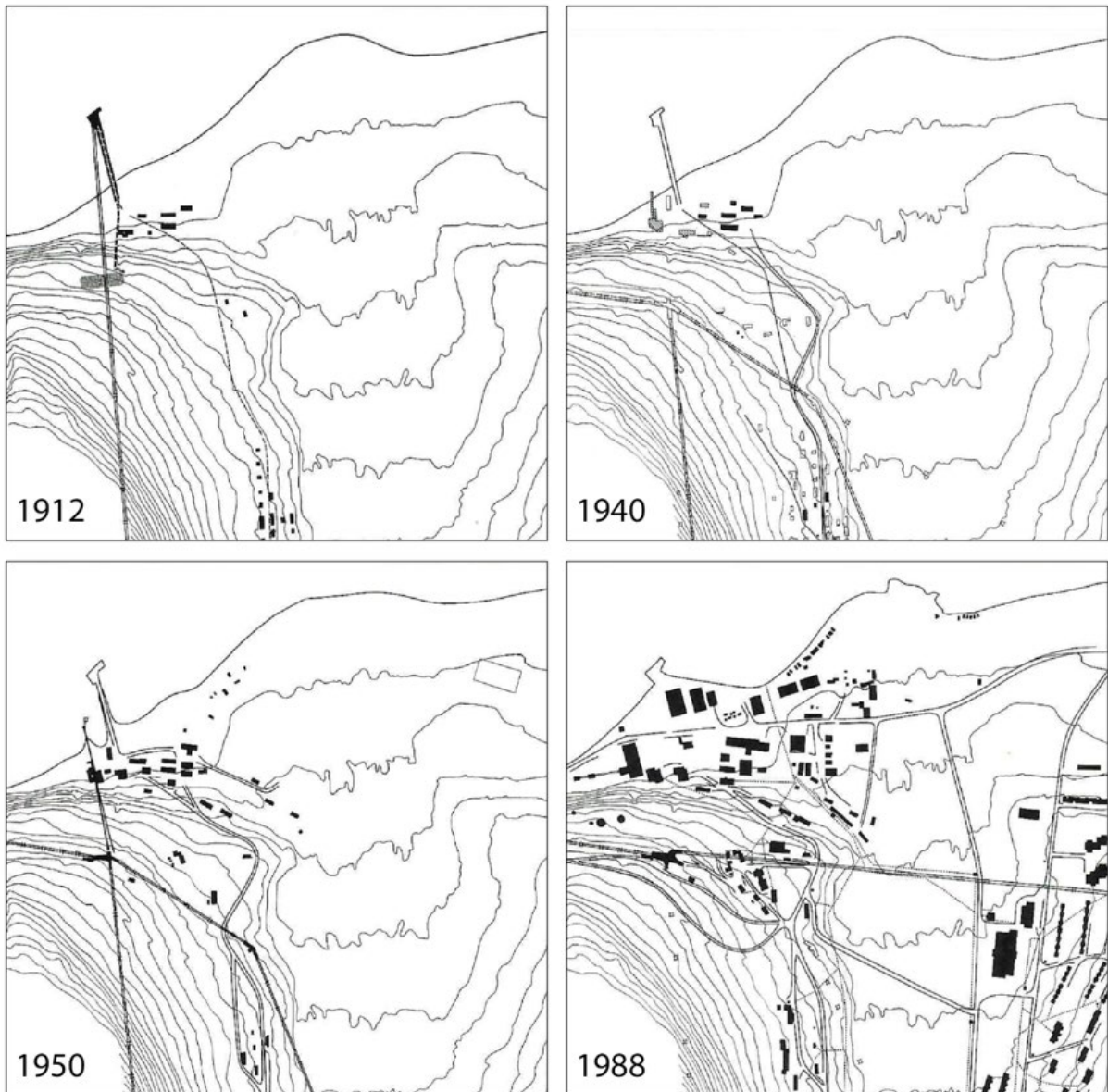
5.2 Historikk

Sjøområdet har helt siden den amerikanske driftsperioden rommet avgjørende funksjoner for bosettingen, herunder kraftverk, verksteder og lager for bygge- og driftsmaterialer. Den første bebyggelsen i området lå ved foten av skjæringa. Kaia ble anlagt 180 meter¹ ute i fjorden med uttrigger fra land. Dagens utfylling av området ble påbegynt i 1977 med tilkjørte elvemasser. Disse ble anlagt langs veien ut til kaia og deretter utvidet både øst- og vestover. Ny vei til flyplassen langs stranda overtok for Burmaveien over Skjæringa. Dette førte til at Sjøområdet ble «inngangsporten» til Longyearbyen, og det første en besøkende møter ved ankomst til tettstedet.

¹ Longyearbyen – Svalbard, historisk veiviser. Kari Holm forlag 2006



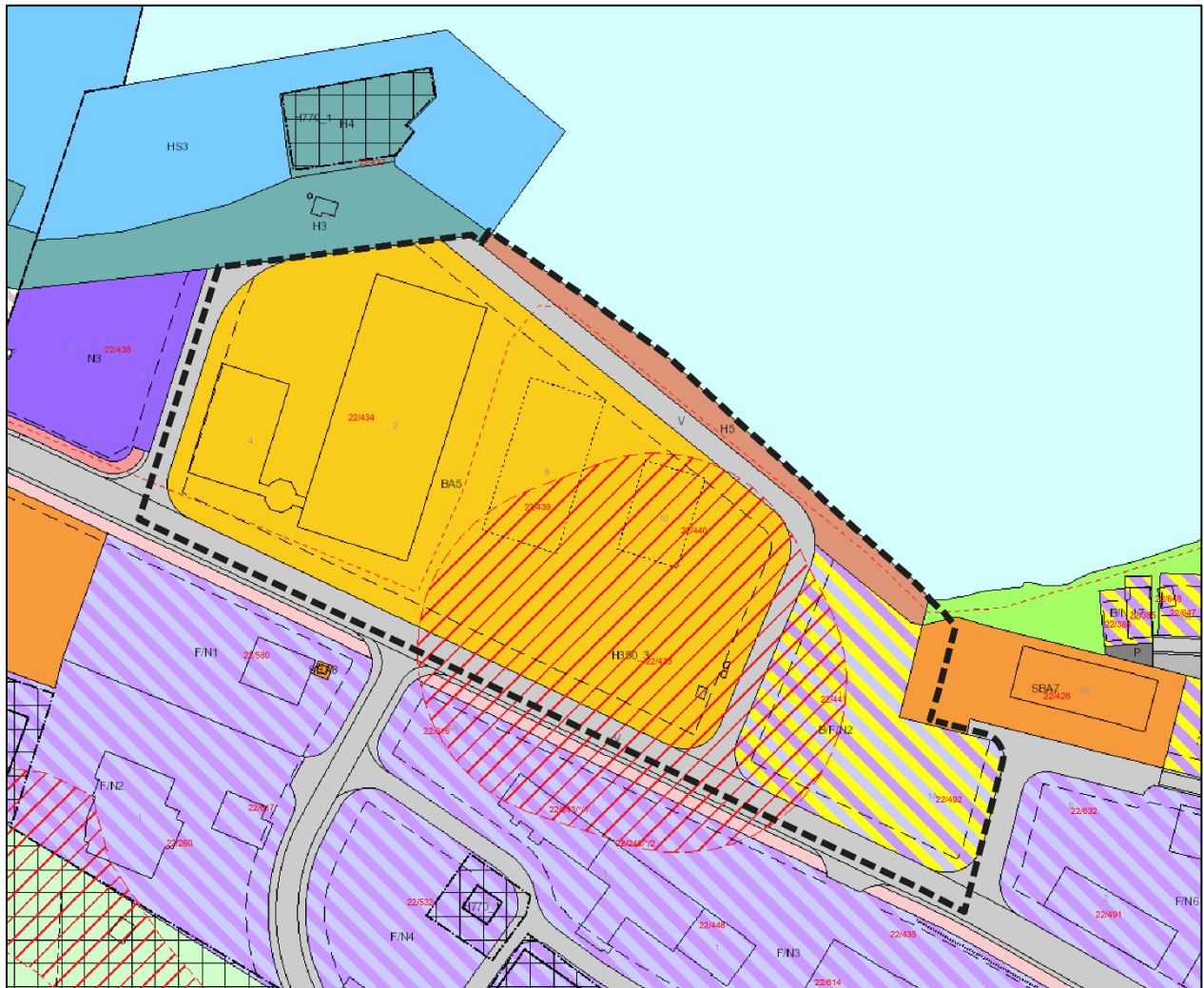
Illustrasjon basert på flyfoto fra 1936. Lokaliseringen av planområdet er anslått med stiptet linje. Dagens kai og strandlinje vest for området er anslått med heltrukket linje. Fotogrunnlag: TopoSvalbard/Norsk Polarinstitutt.



Figur: kartskisser som viser sjøområdet utvikling fra 1912 til nyere tid. Kilde: Store Norske 75 år, jubileumsskrift 1991

5.3 Arealbruk

Avgrensningen omfatter feltene BA5 og BFN2, felt H5 mot fjorden og veiareal mellom disse områdene.



Figur: Kartutsnitt fra Arealplan for Longyearbyen 2016-2026 med planområdet avmerket. Felt BA5 (gult) og felt BFN2 (stripet gult/lilla/lyseblått). Gjeldende faresone rundt tankanlegget er vist med rød skravur.

5.3.1 Tilstøtende arealbruk

I syd grenser området mot vei 600 og feltene FN1 og FN3. Tilstøtende arealer i nord og nordvest er havneområdet H3/Gammelkaia og næringsområdet N3 / Akan-tomta. Mot øst grenser området mot SBA7/brannstasjonen og tilhørende veiareal.

5.3.2 Argumentasjon for avgrensningen

Planen er avgrenset slik fordi forslagsstiller ønsker å utvikle feltene BA5 og B/F/N2 i sammenheng. Nærheten til gammelkaia og dens lager/logistikkvirksomhet er en sentral føring for planen.

5.3.3 Kjente verdier og arealbrukskonflikter

Sjøområdet har i flere år vært i transformasjon fra et rent lager/næringsområde til også å inneholde boliger og fritidsboliger. Den tiltakende funksjonsblandingen har vært omdiskutert, blant annet er det reist spørsmål ved brannsikkerhet, hvor tett bebyggelsen skal ligge og om området egner seg for beboelse.

Virksomheten i planområdet har vært drevet i flere årtier, og det foreligger ikke kjente brukskonflikter rundt dagens virksomhet.

Tankanlegget med tilhørende sikkerhetssone legger noen føringer for omgivelsene. I praksis er det ikke aktuelt med boliger og liknende sårbare formål i denne sonen.

5.4 Eksisterende bebyggelse

Planområdets bebyggelse er sammensatt og karakteristisk for lagerområder ved sjøen. Bebyggelsen er eldre enn gjeldende lovverk for planlegging på Svalbard. Planer tilkommet i etterkant har derfor handlet om fremtidig utvikling, ikke om å styre begrensning allerede etablert virksomhet.



Bilde: Planområdet sett fra fjorden / nord.

5.4.1 Materiallageret

Dominerende fast bebyggelse i området er Materiallageret, som består av to bygninger. Østre fløy er den eldste, og ble bygget i 1978. Utvidelse mot vest ble ferdigstilt i 1990. Begge fløyer er stålrammebygg på betongplate i to etasjer, der første etasje har ekstra takhøyde. Mønehøyde er ca. 9.5 meter, gulv ligger på kote c+3.6.

5.4.2 Rubbhallene

Det er tre rubbhaller i området som benyttes til diverse kaldtlagring. Det har lenge vært et ønske fra flere hold at haller av denne typen flyttes ut av byen, og at sentrumsnære arealer utvikles for mer permanent og fremtidsrettet bebyggelse.

5.4.3 Tankanlegget

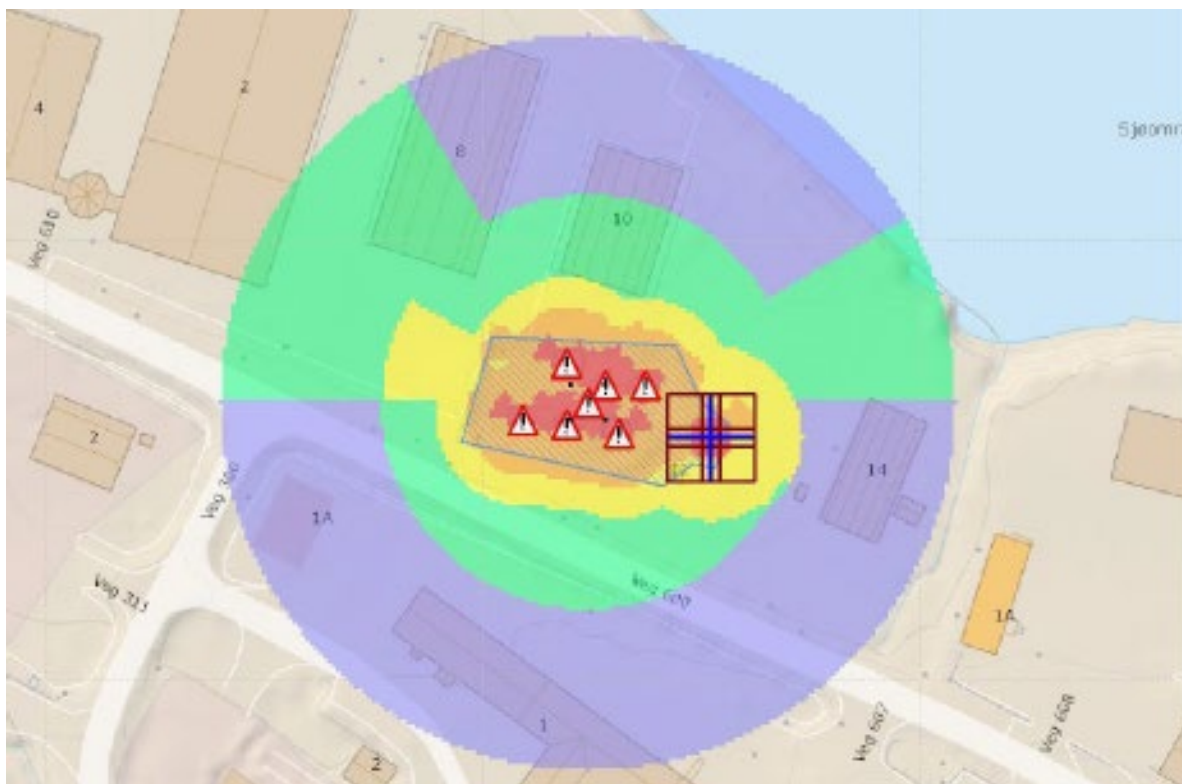
Tankanlegget er Longyearbyens hovedanlegg for lagring av bensin til kjøretøyer. Det består av seks ståltanker med et samlet volum på 1265 kubikkmeter. Anlegget er inngjerdet og har et felles oppsamlingsarrangement for spill fra overfylling og eventuelle andre lekkasjer (Sweco/Safetec 2020). Fra tankanlegget går det drivstoffledninger til Gammelkaia og bensinstasjonen på motsatt side av vei 600.



Tankanlegg for bensin i Sjøområdet, Longyearbyen. Største tank er 300 m³

Tankanlegget er ikke omfattet av DSBs kriterier for akseptabel risiko forbundet med anlegg som håndterer farlig stoff. Det er likevel ansett som hensiktsmessig å etablere hensynsoner rundt anlegget basert på DSBs kriterier, samt en kvantitativ risikovurdering for selve anlegget.

Det er i nyere tid (Sweco/Safetec 2020) gjort en risikovurdering som anbefaler slike hensynsoner. Disse vist på figuren under: Risikovurderingen foreligger som vedlegg 12.



Bilde: Fra risikoanalyse for tankanlegget (Sweco, 2020). Indre sone (rød-orange-gul), midtre sone (grønn), ytre sone (blå).

I DSBs rapport *Sikkerheten rundt anlegg som*

håndterer brannfarlige, reaksjonsfarlige, trykksatte og eksplosjonsfarlige stoffer, Kriterier for akseptabel risiko (2012) fastsettes følgende for de ulike sonene:

Sone	Hensynssonene for Farlig stoff-anlegg går ut:	Bestemmelser for hensynssonene (objekter og aktiviteter akseptert i sonen)
Indre sone	Til risikokontur 10^{-5}	Dette er i utgangspunktet virksomhetens eget område. I tillegg kan for eksempel LNF-område inngå i indre sone. Kun kortvarig forbi-passering for tredjeperson (turveier etc.).
Midtre sone	Til risikokontur 10^{-6}	Offentlig vei, jernbane, kai og lignende. Faste arbeidsplasser innen industri- og kontorvirksomhet kan også ligge her. I denne sonen skal det ikke være overnatting eller boliger. Spredt boligbebyggelse kan aksepteres i enkelte tilfeller.
Ytre sone	Til risikokontur 10^{-7}	Områder regulert for boligformål og annen bruk av den allmenne befolkningen kan inngå i ytre sone, herunder butikker og mindre overnattingssteder.
Utenfor ytre sone	Ingen hensynssone utenfor ytre sone	Skoler, barnehager, sykehjem, sykehus og lignende institusjoner, kjøpesenter, hoteller eller store publikumsarenaer må plasseres utenfor ytre sone.

Som det fremgår av ovennevnte vil det være Indre og midtre sone som er relevant for arbeidet med foreliggende plan. Disse sonene legges til grunn for plankart og bestemmelser, se videre omtale i neste kapittel om planforslaget.

5.4.4 Erfaringer - forholdet til Hotellneset og D37

Det er en overordnet føring for Longyearbyens fysiske utvikling at «grovere» og midlertidige lager- og hallfunksjoner flyttes ut av bosettingens sentrum.

Erfaringsmessig har det vist seg vanskelig å finne alternative arealer til slik flytting. I arbeidet med Delplan D37 for Hotellneset satses det bevisst på å utvikle slike arealer for tyngre virksomhet, lagerhaller, industri, entreprenørvirksomhet etc. De mer sentrumsnære arealene vil da kunne frigjøres for bymessig bebyggelse av høyere teknisk og estetisk kvalitet.

5.5 Naturmiljø

Sjøområdet er ikke nevnt særskilt i Norsk Polarinstituttets kartlegging av naturverdier i Longyearbyen planområde (2015). Den omtaler Longyearelva med tilliggende områder, da med vekt på hekkeområder for fugl ved elvedeltaet mot fjorden

Norsk Institutt for Naturforskning (NINA) gjennomførte i 2007 en kartlegging av biologisk mangfold som grunnlag for ny arealplan i Longyearbyen (NINA rapport 252). Planområdet er omtalt på side 22 i denne rapporten. Området er vurdert til verdiklasse 4, som tilsier at det på lokaliteten ikke er registrert eller kjent spesielle biologiske verdier.

NINA konkluderer med at området anses å være uten betydning for å bevare biologisk mangfold i planområdet Longyearbyen.

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet grenser mot Gammelkaia, som er automatisk fredet. I selve planområdet er det ikke kjente fredede kulturminner i planområdet. Tankanlegget er listet som teknisk-industrielt minne i Riksantikvarens database (Askeladden). Vernestatus er satt til «ikke fredet». Anlegget er også omtalt i rapporten «Teknisk industrielle kulturminner i Longyearbyen med omegn» (Sysselemanden 2010). Her tilskrives tankanlegget miljøverdi fremfor bevarings- eller kunnskapsverdi. Argumentasjonen er at slike tankanlegg er viktig infrastruktur for små samfunn langs kysten og i Arktis.



Figur: Registrerte kulturminner i og nær planområdet. Kilde: Askeladden.ra.no, Juni 2020.

5.7 Byggegrunn og naturfare

Som beskrevet i forrige punkt og vist på illustrasjonen over ligger store deler av planområdet på utfylt fjordbunn. Østre halvdel berører elvedeltaet for Longyearelva, som frem til moderne tid fylte hele Longyeardalen.

5.7.1 Geotekniske forhold

Geotekniske undersøkelser ble gjennomført i mars 2021 av Geofield AS på oppdrag fra Rambøll Norge AS. Det ble utført 7 totalsonderinger, og tre prøveserier ble tatt opp. Videre ble det installert to termistorer for temperaturregistrering. Mot sjøen er det utført stabilitetsberegninger for en tenkt last tilsvarende planlagt bebyggelse i området.

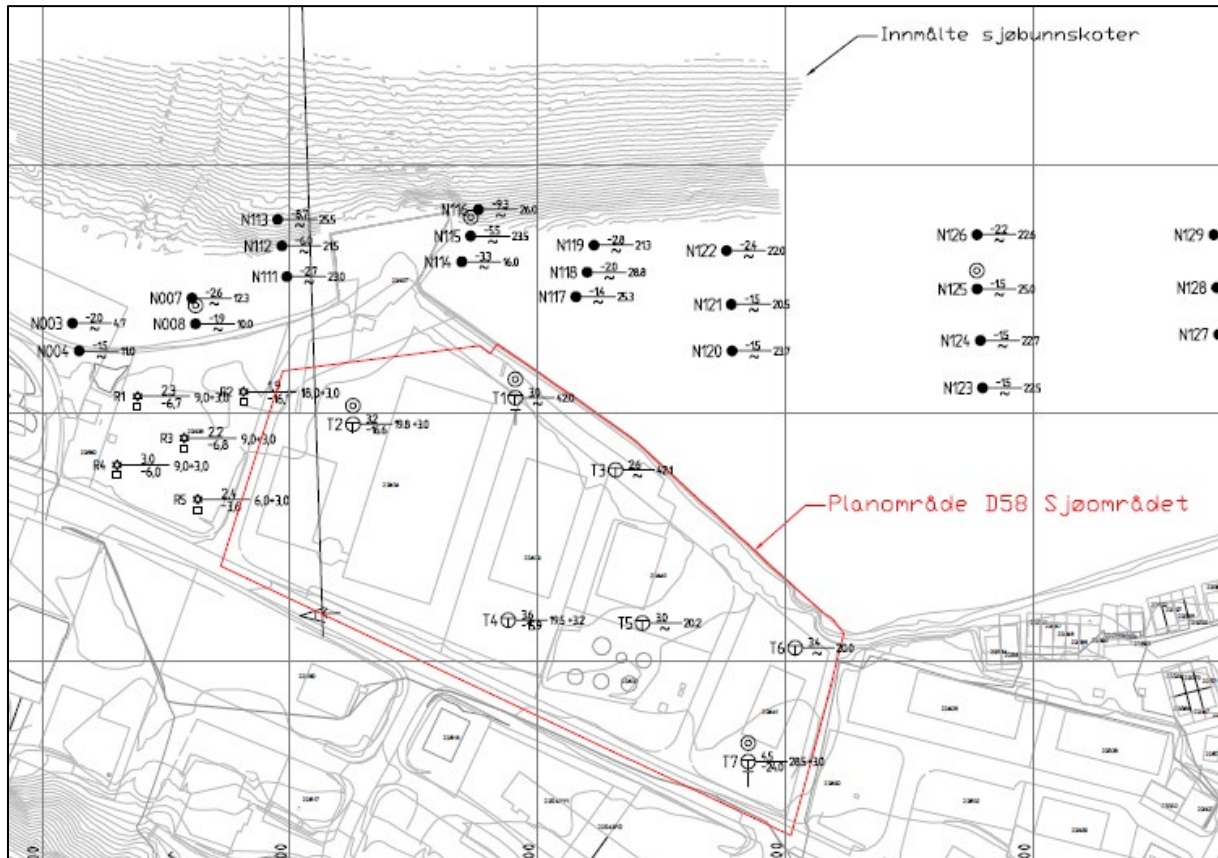
Geoteknisk vurdering foreligger som egen rapport, vedlegg 6. Resultatene kan punktvis oppsummeres som følger:

- 1) Grunnen består i hovedsak består av sand og grus over grovere fyllmasser.
- 2) Det er påvist permafrost i dybden i områdets østre del, mens det i vestre del av området ikke er påvist permafrost. Temperaturmålingene skal dog pågå en stund til for å sikre så representative målinger som mulig.

3) Stabilitetsberegningene viser tilstrekkelig sikkerhet for området stabilitet i henhold til gjeldende krav. Dog anbefales supplerende beregninger på byggesaksnivå.

4) Mot sjøen anbefales å kontrollere og eventuelt utbedre eksisterende spuntvegg.

5) Ulike fundamenteringsmetoder kan benyttes i området. Spissbærende peler og direktefundamentering nevnes tom to aktuelle.



Figur: Utdrag av situasjonsplan, geoteknisk rapport (Rambøll 2021)

5.7.2 Miljøtekniske forhold

Miljøtekniske grunnundersøkelser ble utført i februar 2021 av Geofield AS etter instruks fra Rambøll Norge AS. Området er undersøkt iht. Miljødirektoratets normverdier. Resultatene fra undersøkelsene foreligger som egen rapport, vedlegg 7 og 8.

Resultatene kan oppsummeres som følger:

- 1) Det er funn over normverdier – altså forurensing - i 8 av 16 borepunkter.
- 2) Påvist forurensing er hovedsakelig knyttet til ulike oljeforbindelser, og kommer typisk fra bensin- og oljesøl. Den høyeste forurensingen ble imidlertid ikke påvist nær tankanlegget.
- 3) I tre av borepunktene er forurensingen i tilstandsklasse 5, som er dårligste kategori. Det ble utført supplerende undersøkelser rundt disse tre punktene i august 2021. Supplerende funn indikerer at forurensingen i disse punktene er avgrenset og ikke spredt over et større område.

Inngrep i forurenset grunn vil kreve tiltaksplan. En tiltaksplan vil kunne kreve at forurenset masse flyttes og deponeres som del av utviklingen i området. Det finnes i dag ikke noe godkjent deponi for forurenset masse i Longyearbyen. Som resultat kan slike masser måtte fraktes til fastlandet for behandling og deponering.

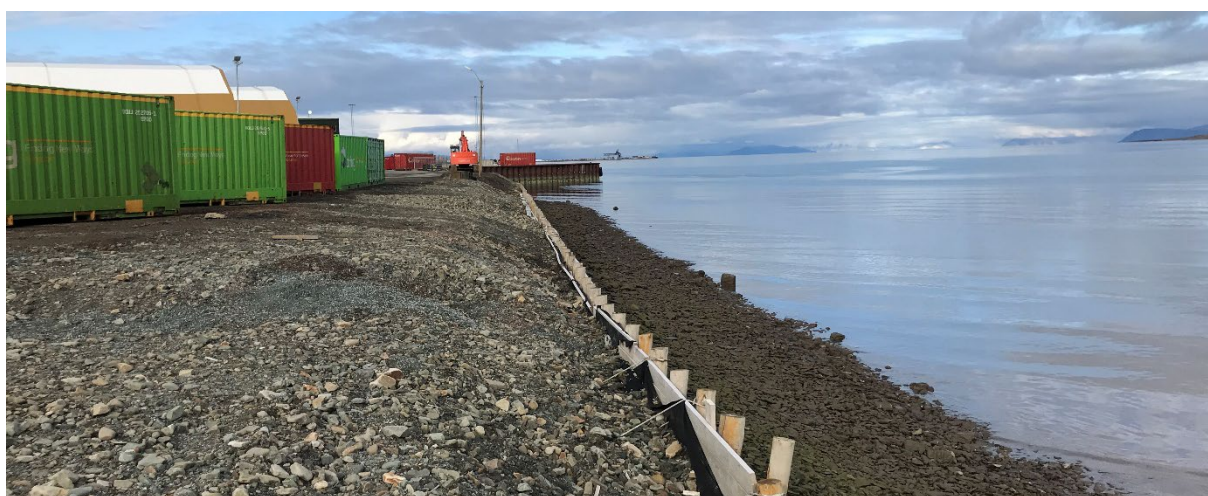


Figur: Kart som viser miljøprøver og tilstandsvurdering (Rambøll 2021) Sirkler markerer prøver tatt i første runde. Kvadrater markerer supplerende prøver.

5.7.3 Erosjonsfare

Strandlinja nord i planområdet er utsatt for erosjon fra fjorden, og er spuntet med trespunt som er forankret inn i bakenforliggende støttefylling. Utover dette er planområdet ikke erosjonsutsatt. Stabiliteten er omtalt under pkt 5.7.1 over.

I gjeldende arealplan er arealet mot fjorden satt av til havneområde (H5) Det er viktig å påpeke at sjøen utenfor området er grunn, noe bildet under viser. Det anses ikke aktuelt å utvikle dagens strandlinje i dette området med havneanlegg, kaifronter eller tilsvarende, men den må sikres og ses i sammenheng med fremtidig bebyggelse. Dette søkes ivaretatt i planforslaget.



Bilde: Spuntvegg mot fjorden.

5.7.4 Flom- og skredfare

I sitt innspill til planprogrammet opplyser NVE at planområdet ligger utenfor flom- og skredutsatt areal, og at det derfor ikke er nødvendig med ytterligere utredninger av flom- og skredfaren. Flom- og skredfaren er derfor ikke utredet videre i planarbeidet.

5.8 Atkomst, trafikk og transport

Planområdet ligger inntil vei 600, som er hovedveien i Longyeardalen. Gjeldende plan viser en regulert adkomst til havna fra to sider, men grunnet havnas ISPS-restriksjoner er denne passasjen ikke åpen for allmenn ferdsel. Det vil den heller ikke være i fremtiden, av samme årsak.

5.8.1 Hovedplan vei 2015 - 2022

Planområdet er ikke omtalt særskilt i lokalstyrets hovedplan vei 2015 – 2022. I Sjøområdet er samlevei 606 (til Naustområdet) omtalt som utilfredsstillende, men denne berører ikke planområdet.

5.8.2 Gang/sykkelveier

Det er ikke gang- og sykkelveier i planområdet. I overordnet arealplan for Longyearbyen er gang- og sykkelveien gjennom Sjøområdet lagt på sørsiden av vei 600. Det er i planprosessen fastsatt at dette vil være situasjonen også videre.

5.8.3 Avkjørsler

Planområdet har to forbindelser til vei 600. Den vestre er tjener i hovedsak som adkomst til Gammelkaia og Store Norskes kontorbygg. Den østre tjener som adkomst til tankanlegget, rubbhallene og arealene mot fjorden.

Avkjørselen til Gammelkaia er lang, og ville nok blitt utformet på annet vis om den skulle anlegges i dag. Samtidig er området svært oversiktlig, og det foreligger ingen erfaringer som tilsier at avkjørselen er trafikkfarlig.

5.8.4 Kyststien

I gjeldende arealplan er kyststien ført gjennom planområdet, se figur under. Den følger strandlinja for brått å knekke sørover ved der havneområdet er avsperrert. Dette er ikke en god situasjon. Arealene mot havna trafikkeres hyppig av anleggsmaskiner og tunge kjøretøyer, med håndtering av containere og gods. Området benyttes ikke av turgåere i dag, og det er heller ikke ønskelig å få mange turgåere inn i selve havneområdet. Situasjonen søkes løst i planforslaget.

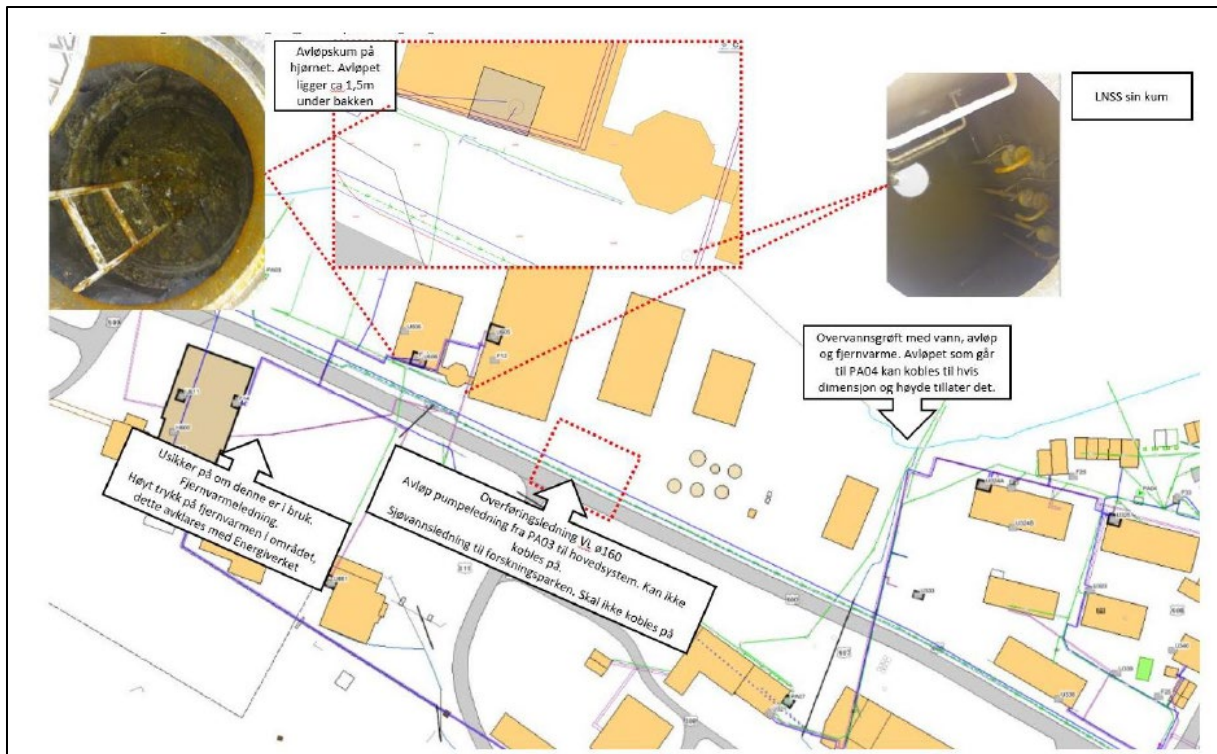


Figur: Kyststiens linjeføring i gjeldende arealplan for Longyearbyen

5.9 Teknisk infrastruktur

5.9.1 Vann, avløp og overvann

Teknisk infrastruktur til området er kartlagt og utredet som del av arbeidet med en plan for vann, avløp og overvannshåndtering (VAO-plan). VAO-planen foreligger som vedlegg 9 og legges til grunn for planforslaget. Her vises til nærmere omtale i neste kapittel.



Figur: Illustrasjon fra VAO-plan, karlegging av eksisterende tekniske anlegg.

5.9.2 Elektrisitet

Området forsynes i dag via en trafo ved gamle brannstasjonen syd for vei 600. Elkraftnettet i Sjøområdet kan være aktuelt å oppgradere ved at det opprettes en såkalt ringforbindelse. Denne oppgraderingen er foreløpig ikke besluttet, og det foreligger heller ikke forhold som tilsier at planområdet berøres særskilt.

Ved fremtidig utvikling av området kan det bli aktuelt med ny netstasjon. Plassering og tilkomst sikres i teknisk plan og utomhusplan.

5.9.3 Andre forsyninger

Gjennom planområdet går det rørledninger for drivstoff mellom gammelkaia og tankanleggene. Disse ledningene er ikke funnet i det digitale kartgrunnet for planområdet, men fremgår av Sweco/Safetecs risikoanalyse for tankanlegget. Ny infrastruktur vil måtte samordnes med disse ledningene.

5.10 Barn og unge

Planområdet er ikke mye benyttet av barn og unge. I barnetråkkregistreringen som ble utført ifm. arealplan Longyearbyen 2016-2026 er området ikke omtalt. Foreliggende plan legger heller ikke opp til økt bruk av området for barn og unge.

6 Planforslaget – fremtidig situasjon

6.1 Hovedtrekkene i planforslaget

Planforslaget rommer følgende hovedgrep:

1. Område BA5 får nytt navn **N8** og er i sin helhet regulert til næringsbebyggelse, med nærmere angivelse av formål i planens bestemmelser.
2. I N8 er inkludert deler av B/F/N2, eksisterende vei samt felt H5. Gjeldende bestemmelser for H5 er inkludert i bestemmelsene for BA5. Veiforbindelsen gjennom området utformes ved utvikling av området.
3. Gjenværende del av B/F/N2 er avsatt til forretning/næring. Feltet får nytt navn F/N9.
4. Mellom N8 og F/N9 er det lagt inn en utvidelse av friluftsområde F#, som følger stranda østover. I dette friluftsområdet er det regulert inn kyststi.

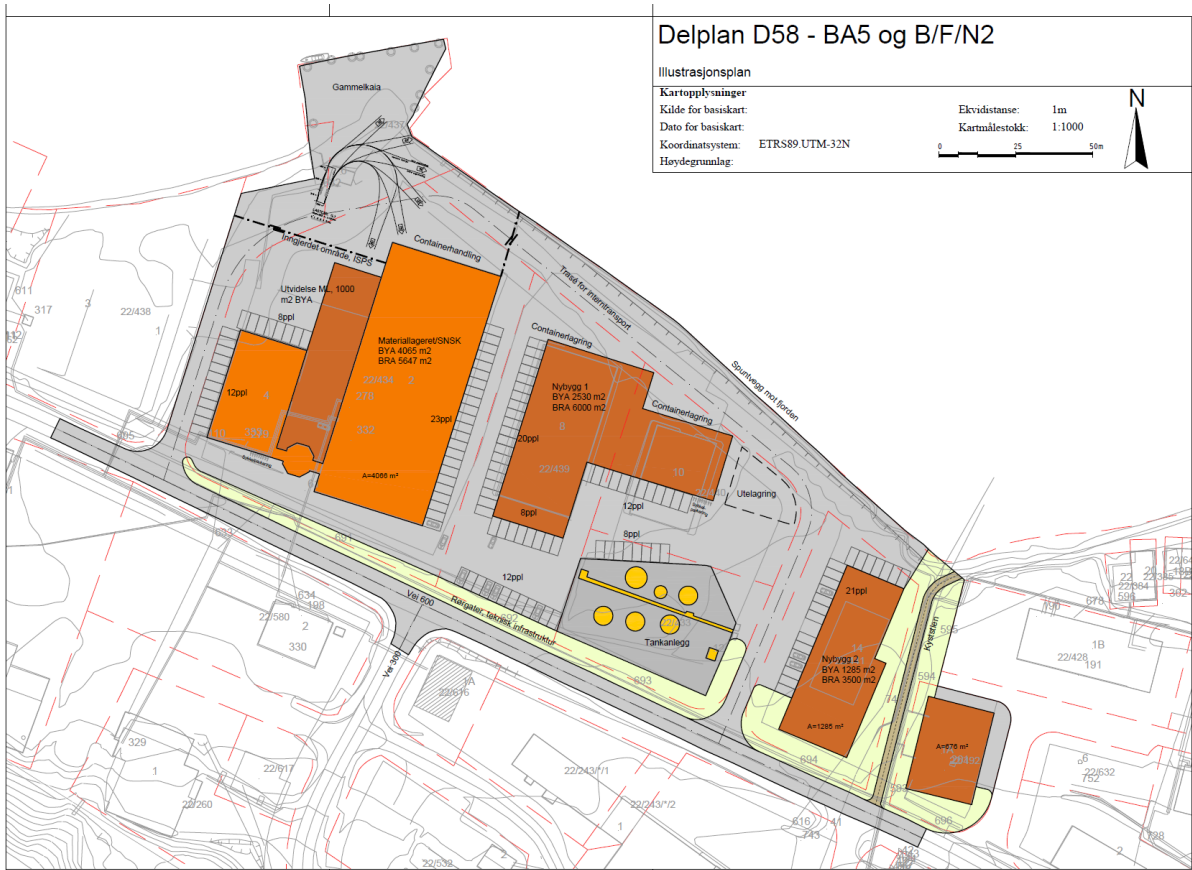
6.2 Mulighetsstudie

Som grunnlag for planforslaget er det utarbeidet en enkel mulighetsstudie for området. Denne foreligger som vedlegg 10.

Mulighetsstudien viser enkle volumalternativer og snitt for ny bebyggelse. Det mest arealkrevende alternativet er benyttet som grunnlag for illustrasjonsplan. For beregning av arealer og grad av utnyttning vises til avsnitt 6.6 under.

6.3 Illustrasjonsplan

Basert på mulighetsstudien er det utarbeidet en illustrasjonsplan som viser prinsipper for plassering av bebyggelse, bruk av utearealer og bearbeidet terreng. Illustrasjonsplanen skal ikke leses som et konkret prosjekt, men som en visualisering av en sannsynlig utvikling. Den foreligger som vedlegg 5.



Figur: Illustrasjonsplanen.

6.4 Formål

Planområdet foreslås regulert med følgende arealbruksformål:

Byggeområder (sml. § 49.3 nr 1)

N8: Næringsbebyggelse (1300)

F/N9: Forretning/næring (1810)

Kulturminne- natur- og friluftsområder (sml. 49 tredje ledd nr. 3)

F3: Friluftsmål (5130)

Veier og andre viktige ledd i kommunikasjonssystemet (sml. §49.3 nr 6)

Veg (2010)

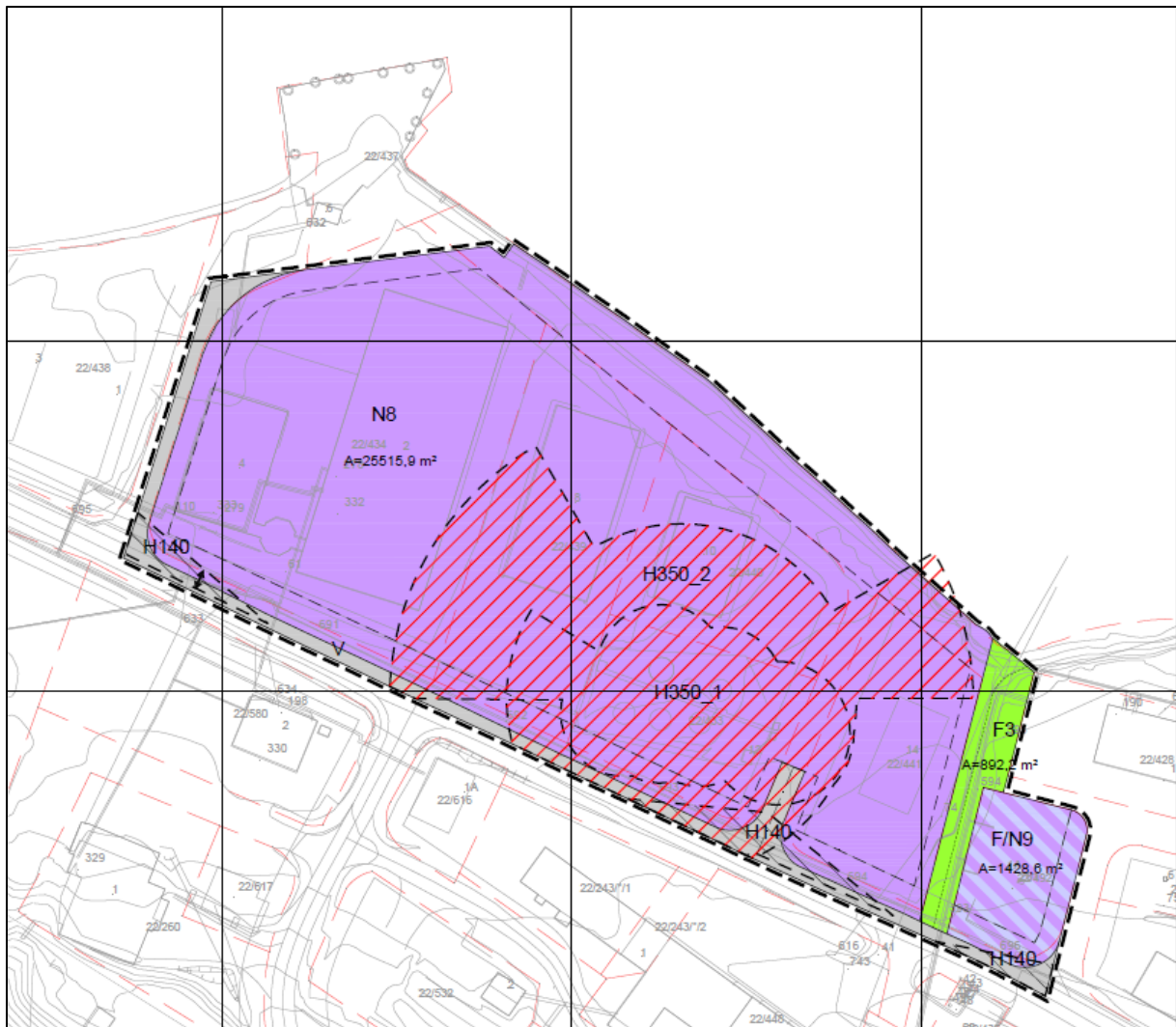
Linjer som viktige ledd i kommunikasjonssystemet i planområdet (sml. §49.3 nr 6)

Kyststi: Turveg/turdrag (1140)

Sikrings- og båndleggingssoner (sml §49.3 nr 7)

H140: Frisikt

H350: Brann/eksplosjonsfare



Figur: Plankartet.

6.5 Arealbruk

Formålenes arealfordeling er som følger:

Arealformål (antall felt i parentes)	Areal (m2)
1300 Næringsbebyggelse (N8)	25 520
1810 Forretning/næring (F/N9)	1429
5130 Friluftformål (F3)	892
2010 Veg (V)	1709
Sum arealbruk i planforslaget	29 546

6.6 Byggeområder - Næringsbebyggelse N8

6.6.1 Om formålet

For område N8 er valgt arealbruksformålet Næringsbebyggelse (SOSI 1300). Dette er samme formål som feltene N og N3 langs vei 600 mot Bykaia, og bestemmelsene er forsøkt samordnet med disse feltene.

På fastlandet kan formålet Næringsbebyggelse spesifiseres nærmere gjennom underformål, eksempelvis kontor (1310), industri (1340) eller lager (1350). Denne underdelingen finnes ikke i tegnereglene for svalbardplaner. Presiseringen av formål er forsøkt samordnet med tilliggende planer langs fjorden (D34 og N3): Næringsvirksomhet i form av lager, kontor, forretning og tjenesteyting.

6.6.2 Grad av utnyttning

Planen benytter %-BYA for å regulere grad av utnyttning, basert på beregnet grunnflate av planlagte bygg og nødvendig areal for parkering.

For felt N8 er fastsatt grad av utnyttning 60%-BYA. Parkering er ikke regulert som eget formål, og biloppstillingsplasser er derfor medregnet grad av utnyttning.

Grad av utnyttning kan illustreres med illustrasjonsplanen og arealene angitt der. Her er utregnet bebyggelsens fotavtrykk, samt nødvendig areal for antall parkeringsplasser i henhold til gjeldende norm for Longyearbyen. Det er regnet 23 m² pr parkeringsplass, og totalt 125 parkeringsplasser for den utnyttelse som er vist i illustrasjonsplanen. Arealet pr parkeringsplass følger vegvesenets håndbok 100. Det er tatt høyde for at 10 % av plassene dimensjoneres for bevegelsehemmede.

Grad av utnyttning er deretter utregnet i to trinn som følger:

Eiendom	BYA	BRA	Lager	P lager	Næring	P næring	P totalt	Areal P
22/434 SNSK kontor	5 065	5 647	4 066	27,1	1 581	16	43	773
22/440,22/439 ML Nybygg 1	2 530	6 000	2 530	16,9	3 470	35	52	928
22/433 Tankanlegg LNS	1 488	0	0	0,0	0	0	0	0
22/441 ML Nybygg 2	1 285	3 500	1 300	8,7	2 200	22	31	552
22/492 LNS		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
22/1 (rørkorridor)		0	0	0,0	0	0	0	0
SUM	10 368	15 147	7 896	53	7 251	73	125	2 253

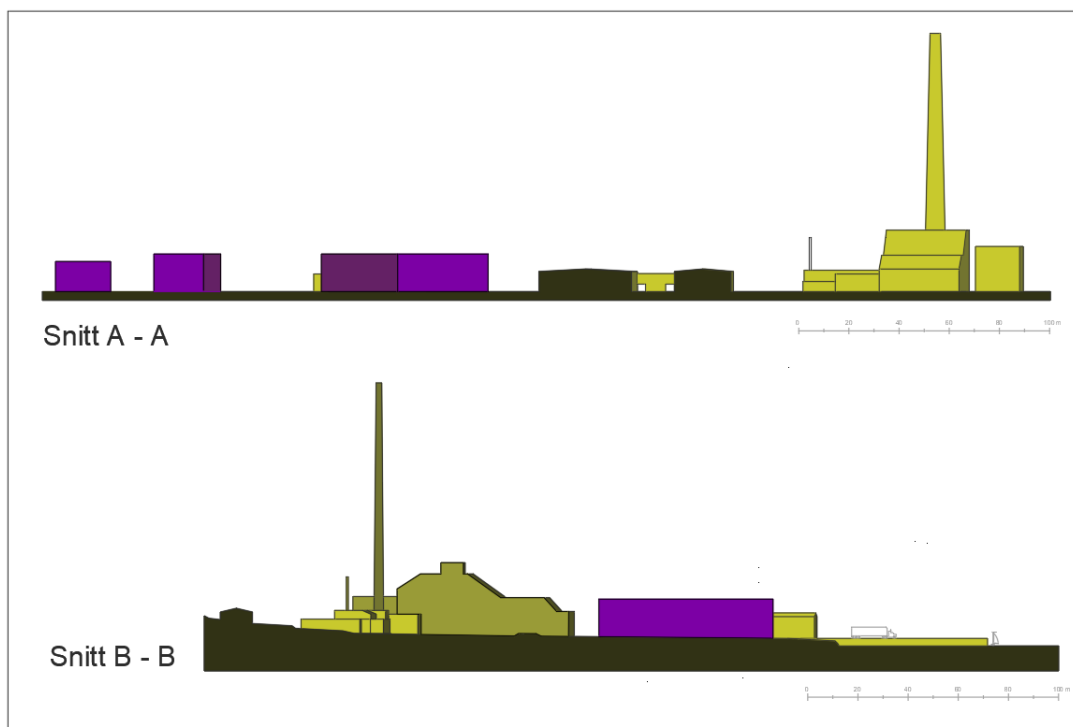
Tallene i rødt over er deretter matet inn i følgende tabell:

Areal N8:		25520
Samlet BYA bygg, N8	10 368	
Samlet areal parkering, 125 plasser x 23 m ²	2 875	13 243
%-BYA for scenario vist på illustrasjonsplan		0,52

6.6.3 Byggehøyder

Bebyggelsens høyde er fastsatt i arbeidet med mulighetsstudien, vedlegg 10. Felt N8 har største byggehøyde på c+16.0 meter. Til sammenlikning er største byggehøyde i tilliggende delplan for Bykaia to meter høyere, altså c+18.0 meter.

Dagens terrengnivå ved Materiallageret er ca. c+3.6 meter. Planen åpner dermed for at nybygg kan ha en høyde på inntil 12.5 meter, som er ca. 3 meter høyere enn dagens møne på Materiallageret (9.5 meter)



Snitt fra mulighetsstudie, alternativ 3

6.6.4 Byggegrenser

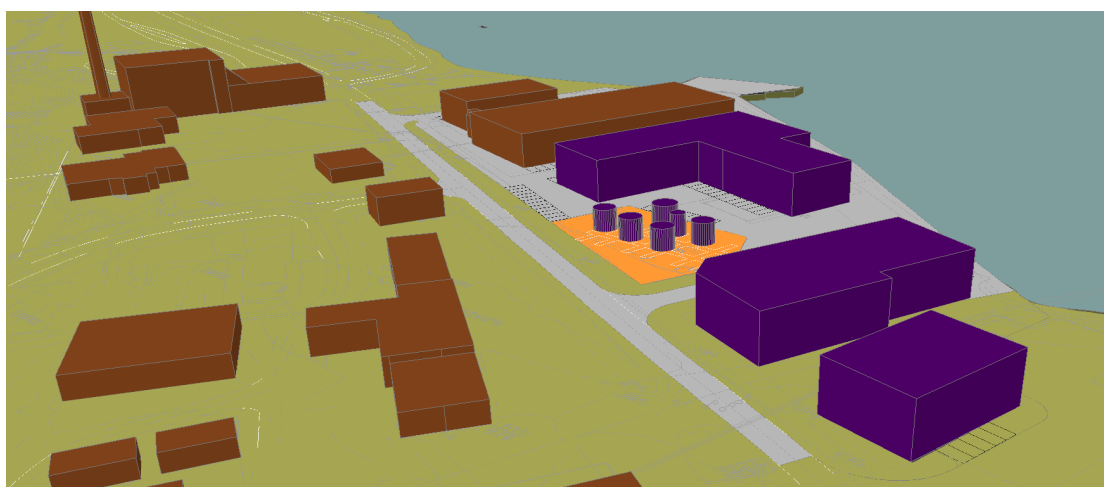
Planforslaget viderefører dagens byggegrense mot vei 600. Det foreslås også en byggegrense mot fjorden.

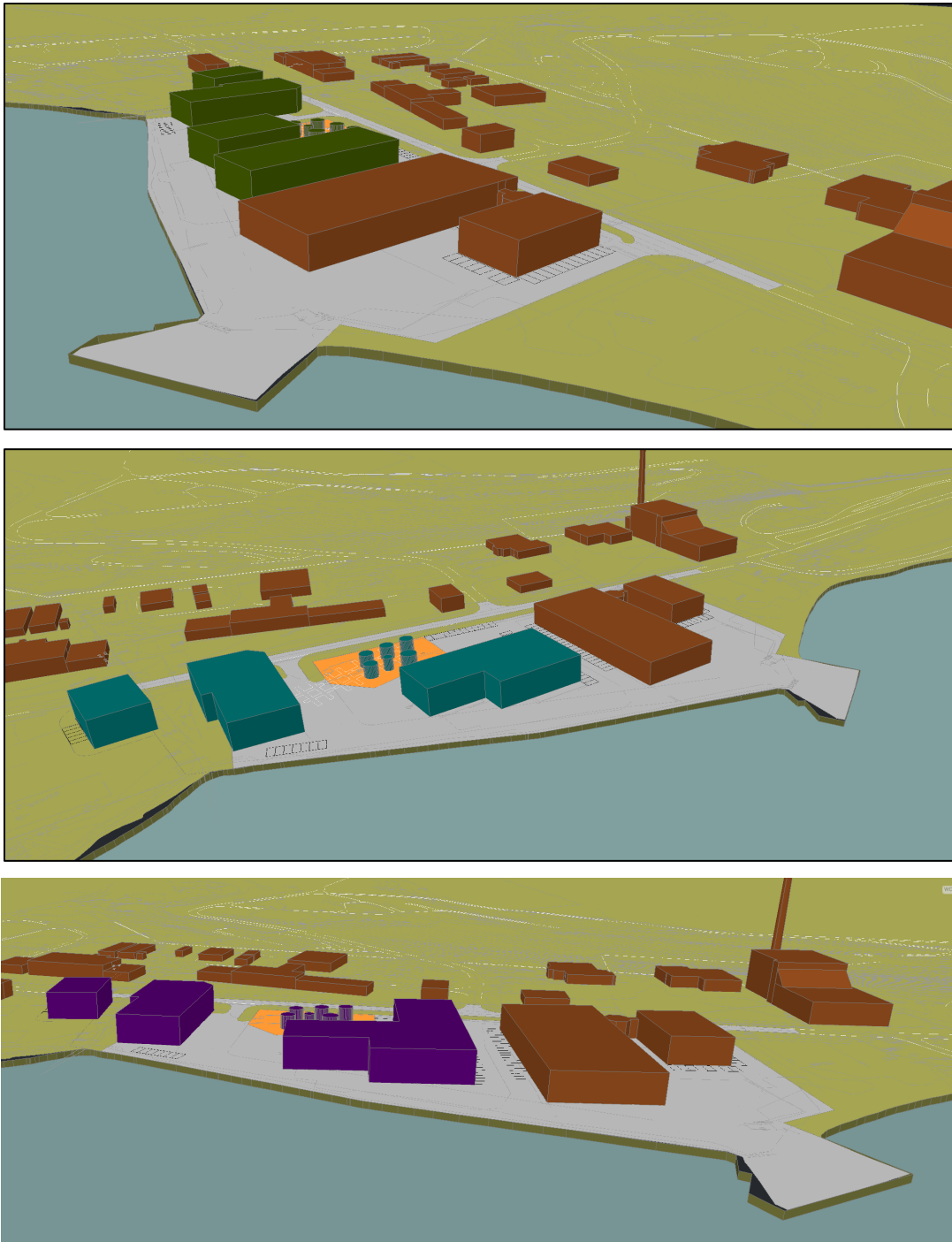
6.6.5 Utforming av bebyggelse

Planforslaget fastsetter ikke egne og nye bestemmelser for arkitektonisk utforming, men benytter fellesbestemmelse § 2.7 i gjeldende arealplan for Longyearbyen:

Tiltak og virksomhet skal ha en god estetisk utforming i samsvar med sin funksjon og med respekt for de naturgitte og bebygde omgivelser.

Tanken bak dette valget er at den type næringsbebyggelse planen legger opp til har et ganske klart og enkelt formspråk. I den grad fremtidig tiltak vil utfordre dette vil det være naturlig å se på tiltakets forhold til omkringliggende bebyggelse. Det er forslagsstillers oppfatning at ovennevnte fellesbestemmelse gir tilstrekkelig styringsmulighet.





Figur: Perspektiver fra mulighetsstudie

6.6.6 Inkludering av Havneområdet H5

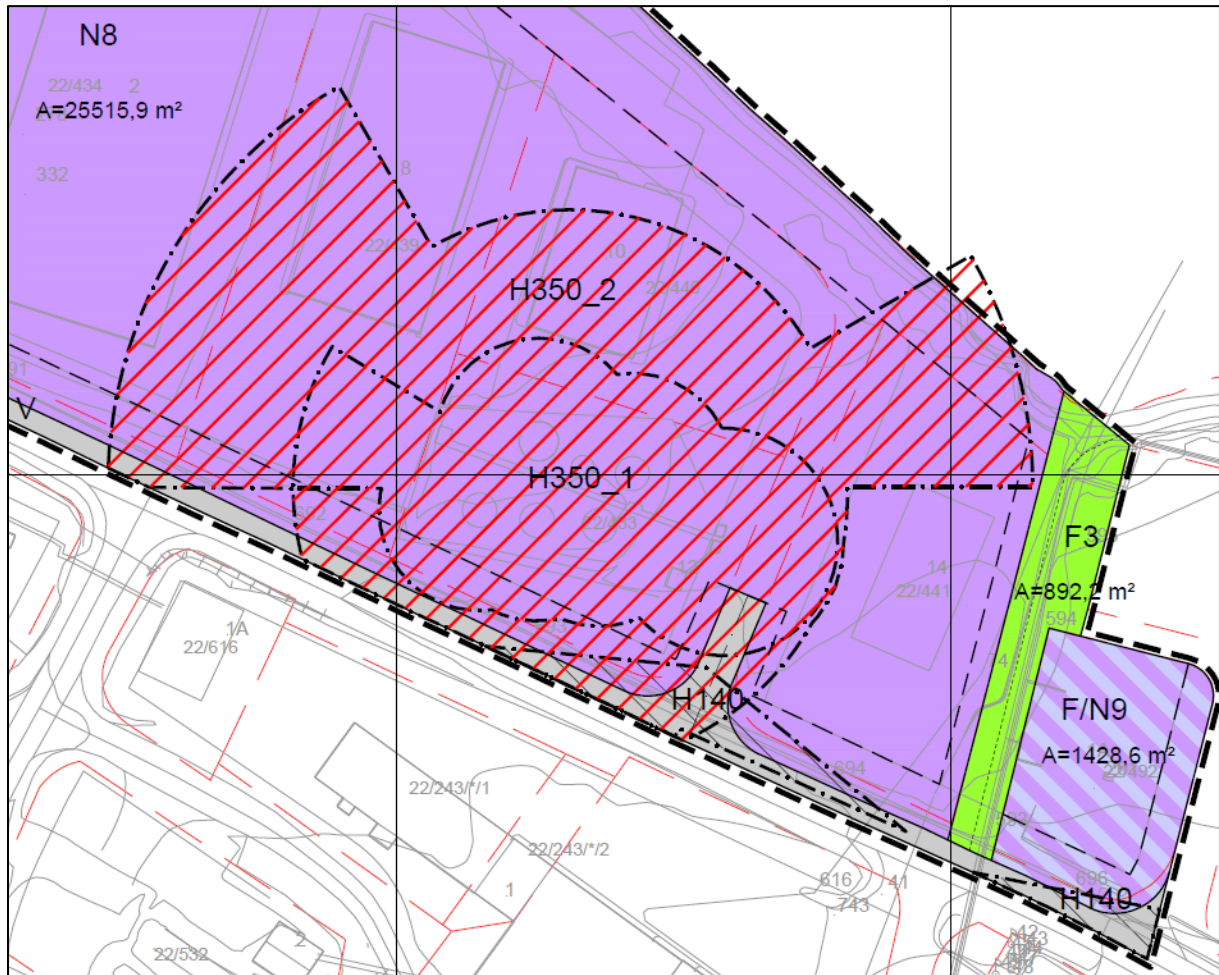
Havneområdet H5 er inkludert i N8. Forslagsstiller ser det naturlig å se disse to feltene i sammenheng. Strandlinja i H5 anses ikke aktuell for havneutbygging, ref omtale i kapittel 5, men har en viktig funksjon i å sikre bakenforliggende trafikk- og byggeområder mot erosjon og utglidning. Dette er ivarettatt med egen bestemmelse under formålet.

6.6.7 Tankanlegget

Tankanleggets virksomhet foreslås inkludert i arealbruken for N8. Samtidig anser forslagsstiller der som lite trolig at tankanlegget fjernes eller flyttes i overskuelig fremtid. Longyearbyen trenger bensin til kjøretøyer, men med den pågående elektrifiseringen av transportsektoren er det usikkert hvor

lenge dette behovet vil vedvare. Som konklusjon anser forslagsstiller at tankanlegget vil bestå inntil videre, men planforslaget åpner for enhetlig fremtidig utvikling av området dersom anlegget fjernes.

Planforslaget tar inn to hensynssoner fra Sweco/Safetecs risikoanalyse (2020). Disse sonene legger føringer for den planlagte arealbruken i området. Det er valgt ikke å ta inn hensynssoner for boliger, sykehjem og annen sårbar bebyggelse, da slik arealbruk ikke er planlagt i området.



Figur: Utsnitt fra plankart med foreslåtte hensynssoner

6.7 Byggeområder - Bolig/forretning/næringsbebyggelse felt F/N9

6.7.1 Om formålet

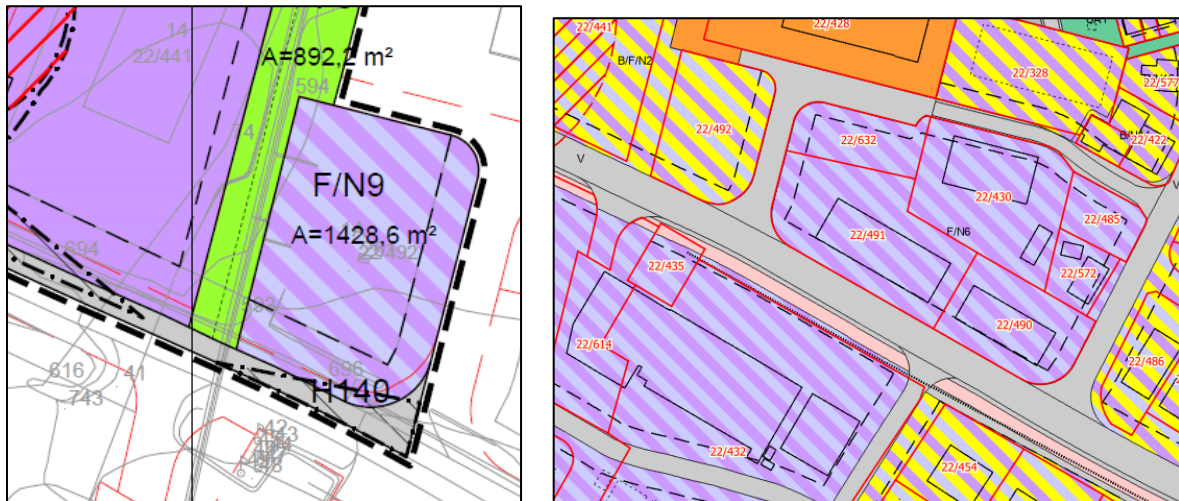
Formålet åpner for næring og forretning. Planforslaget som gikk til første gangs behandling opprettholdt kombinert bolig/forretning/næring som i gjeldende arealplan. Denne løsningen ble det fremmet innsigelse mot. Her vises til omtale i kap 4.4. over.

Innsigelsen er tatt til følge ved at bolig er tatt ut av formålet, og feltet avsettes til forretning/næring (F/N) Dette formålet er benyttet på tilstøtende felter i øst og sør, se illustrasjon under.

Formålsbeskrivelsen i bestemmelsene er utformet som for tilliggende felt F/N6, med omtale av forretning for ikke-plasskrevende varer. Med bortfall av boligformålet anses det naturlig å se feltene F/N9 og F/N6 i sammenheng. Dette er også gjort med grad av utnyttning og høyde.

6.7.2 Grad av utnyttning

For felt F/N9 er det satt en grad av utnyttning på 55%-BYA. Dette tilsvarer tillatt grad av utnyttning il tilstøtende felt F/N6.



Til venstre: Utsnitt av plankart med nytt felt F/N9. Til høyre: Utsnitt av gjeldende arealplan som viser tilstøtende felters formål.

6.7.3 Byggehøyder

Feltet er gitt en største byggehøyde på c+16. Feltet ligger litt høyere enn N8, med terreng på kote c+5 – c+6. Byggehøyden åpner dermed for bebyggelse på inntil 10 meter over terreng, som tilsvarer tillatt mønehøyde i felt F/N6.

6.7.4 Byggegrenser

Gjeldende byggegrense mot vei 600 og innkjøring ved brannstasjonen er opprettholdt.

6.7.5 Utforming av bebyggelse

Det er også her forslagsstillers oppfatning at fellesbestemmelse § 2.7 i overordnet arealplan gir tilstrekkelig styringsmulighet. Her vises til pkt. 6.6.5 over.

6.8 Friluftsmål

6.8.1 Om formålet

Formålet sikrer dagens grønne belte mellom feltene N8 og F/N9. Formålet er valgt fordi det er benyttet i tilgrensende plan. Ved vedtak av foreliggende planforslag kan feltet fusjoneres med dagens felt F3, som følger strandlinja østover. Bestemmelsene for formålet er tilpasset dagens bestemmelser for F3.

6.8.2 Kyststien

Planforslaget legger opp til at kyststien føres opp til vei 600 i dette grønne beltet mellom feltene N8 og F/N9. Kyststien er omtalt og sikret med egen bestemmelse, som er forsøkt samordnet med dagens bestemmelser for friluftsområde F3.



Figur: Tenkt føring av kyststi



Bilde: Område der kyststien foreslås ført opp. Bilde tatt fra vei 600.

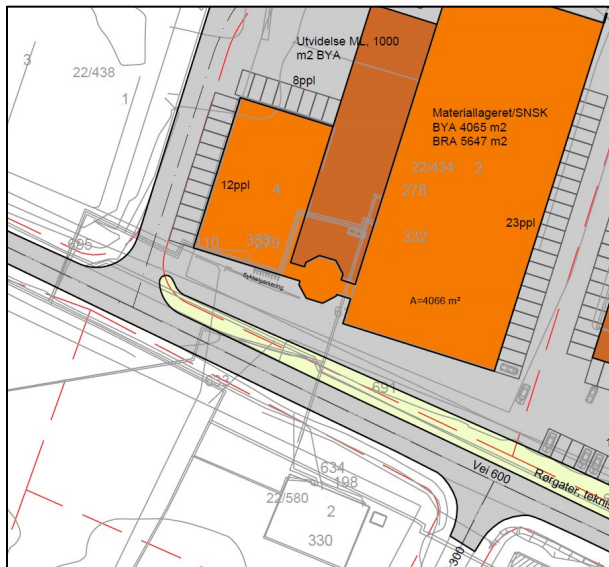
6.9 Veier og parkering

6.9.1 Veier og adkomst, næringsbebyggelse

Planforslaget viderefører dagens to avkjørsler fra vei 600, men foreslår en endring ved at dagens regulerte vei fra tankanlegget til Gammelkaia innlemmes i felt N8.

Endringen innebærer ikke at veien bortfaller, men åpner for mer fleksibel utforming av vei og tilhørende arealer ved ny utbygging i området. Forslagsstiller ønsker å leie arealet som i dag er avsatt til vei, og er i praksis eneste bruker av arealet. Dette omtales i kapittel 7 om planens konsekvenser.

Trafikkarealer og internt veisystem vil fastsettes i utomhusplan, som det er krav om i fellesbestemmelsene.



Figur: Aktuell justering for avkjørsel ved Materiallageret. Utsnitt fra illustrasjonsplan.

6.9.2 Parkering, næringsbebyggelse.

Parkering er ikke vist som eget formål. Areal til parkering er innregnet i grad av utnyttning, se kap 6.6. over.

6.9.3 Adkomst og parkering, kombinert forretning/næring

Parkeringsarealer forutsettes uformet i sammenheng med ny bebyggelse. Som for nabofeltet F/N6 er areal til parkering ikke innregnet i grad av utnyttning.

6.9.4 Gang- og sykkelveg, tilgjengelighet for gående og syklende

Gang- og sykkelvei planlegges på sørsiden av vei 600. Planforslaget setter ikke av egne arealer til gang- og sykkelvei, da slik vei planlegges på sørsiden av vei 600.

6.9.5 Frisiktsone vei

Frisiktsoner er lagt inn i henhold til kravene i Statens vegvesens håndbok 100. Som for øvrige frisiktsoner langs vei 600 er de dimensjonert for regulerte kryss, altså at vei 600 er forkjørsvveg.

6.10 Teknisk infrastruktur

6.10.1 Vann og avløp

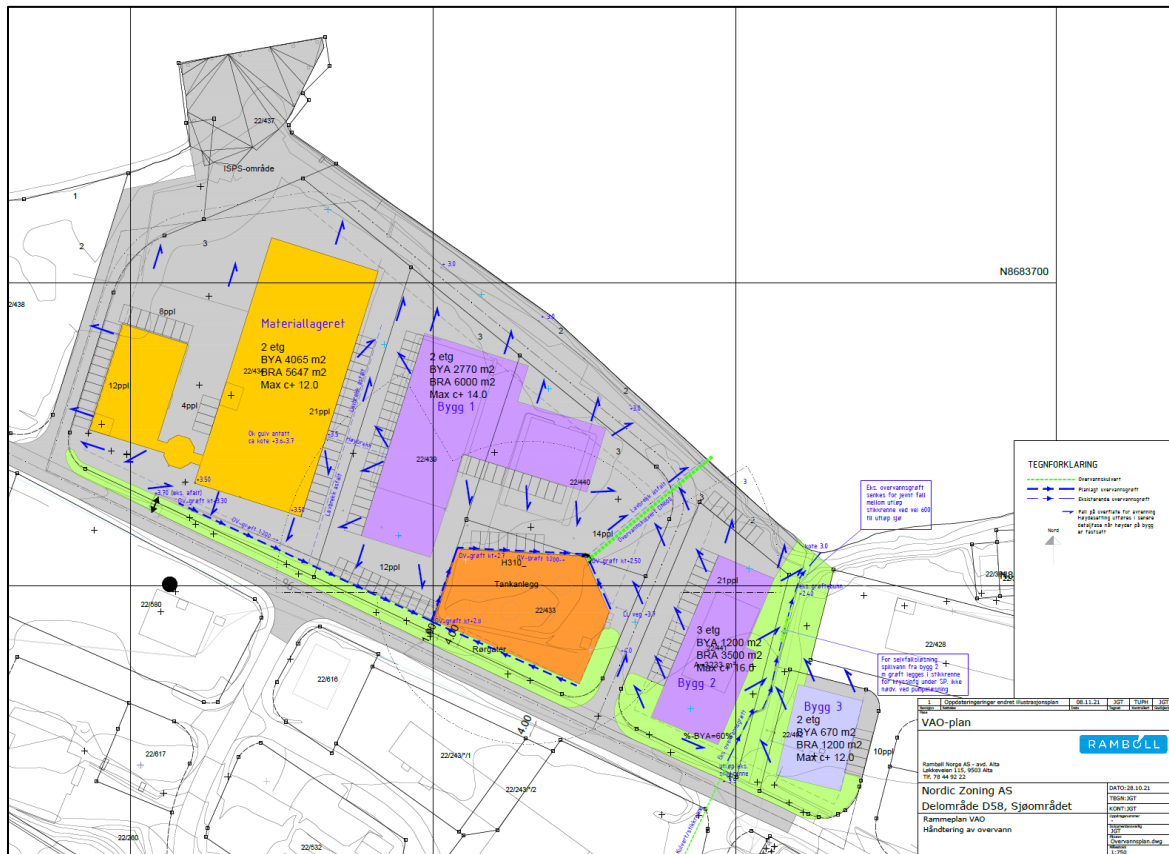
Det er utarbeidet en vann- avløps- og overvannsplan (VAO-plan) for området. Denne planen er basert på samme tenkte utbygging som illustrasjonsplanen. VAO-planen med tilhørende kart foreligger som vedlegg 9.

VAO-planen bygger på forslagsstillers scenario for ny bebyggelse, og er i tillegg supplert med informasjon og føringer fra Longyearbyen lokalstyre. Et særskilt aktuelt tema for planområdet er avløp og derav følgende høyde på gulv. VAO-planen har utarbeidet to scenarier for infrastrukturen, henholdsvis selvføll og pumpeløsning.

Vann og avløp til planområdet forutsettes sikret i teknisk plan, og samordnes med den påfølgende prosjekteringen av ny bebyggelse og anlegg i området. Krav til teknisk plan er gitt i planens fellesbestemmelser, som er samordnet med gjeldende arealplan for Longyearbyen.

6.10.2 Håndtering av overvann

VAO-planen inneholder også en utredning av overvannshåndtering, basert på normkrav for nedbør og avrenning. Det er ikke påvist flomfare i området. For håndtering av overvann legges opp til åpne overvannsløsninger med samlegrøft langs vei 600 mot tankanlegget. Derfra til fjorden må avrenning legges i kulvert.



Figur: Utsnitt av overvannsplan (Rambøll, 2021)

6.10.3 Elektrisitetsforsyning

Om omtalt i kapittel 5 forsynes området i dag via en trafo ved gamle brannstasjonen syd for vei 600. Elkraftnettet i Sjøområdet er aktuelt å oppgradere med en såkalt ringforbindelse. Denne oppgraderingen er foreløpig ikke besluttet, og det foreligger heller ikke forhold som tilsier at planområdet berøres særskilt.

Ved fremtidig utvikling av området vil det kunne bli aktuelt med ny netstasjon. Plassering og tilkomst for ny netstasjon med tilhørende anlegg forutsettes avklart i teknisk plan og utomhusplan.

6.10.4 Annen infrastruktur

Som omtalt i kapittel 5 går det drivstoffledninger gjennom planområdet. Dette fordrer særskilt aktsomhet ved graving og anlegg av nye ledninger mv. samordning av eksisterende og fremtidige anlegg fastsettes i teknisk plan.

6.11 Renovasjon

Området forutsettes å få renovasjonsløsninger som i dag. Containere forutsettes plassert i tilknytning til adkomstveier og parkeringsplasser. Endelig plassering fastsettes i utomhusplan.

6.12 Rekkefølgebestemmelser

Det er planbestemmelsene tatt inn rekkefølgebestemmelser for å sikre noen sentrale forhold. Blant disse er:

Krav til utomhusplan og teknisk plan igangsettingstillatelse.

Krav til tiltaksplan for forurenset grunn før igangsettingstillatelse

Krav om brukstillatelse for tekniske anlegg, herunder adkomst og vannforsyning for brannvesenet, før virksomhet tas i bruk.

7 Konsekvenser av planforslaget

Her beskrives og vurderes virkninger og konsekvenser av gjennomføring av planen. Konsekvenser beskrives når planen avviker fra vedtatt oversiktsplan, temaplan, vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt eller når planen vil medføre konsekvenser for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives

7.1 Overordnede planer

Planforslaget foreslår endring av formålsgrensene for feltene N8 og B/F/N2, og utvider felt F3. Arealbruk i tilliggende områder berøres ikke.

Felt B/F/N2 mister boligformålet og får nytt navn F/N9.

Forbudet mot bruk av bebyggelse til industri og lager i felt BA5 oppheves og erstattes av delplanens bestemmelser for bruk og utforming av bebyggelse for nytt felt N8.

Forbudet mot gjerder i H5 oppheves. Kyststien legges utenom dette området.

7.2 Landskap, byform og bebyggelse

Gjennomføring av planen vil gi mer fullverdig bebyggelse i felt N8, og gi et mer helhetlig inntrykk av næringsbebyggelsen i sjøområdet. Områdets fasade mot fjorden vil styrkes.

Planen åpner for bebyggelse som er inntil 3 meter høyere enn i dag. Ny bebyggelse vil gi lokale skyggevirkninger, men vesentlige landskapsmessige konsekvenser forventes ikke

7.3 Kulturminner og kulturmiljø

Planen berører ikke fredede kulturminner. Tankanlegget forventes å beholde sin miljøverdi så lenge det er i bruk. se mot taubanekorridoren, men berører ikke denne korridoren. Ny bebyggelse vil forsterke korridorens synlighet og dermed taubanens strukturerende rolle i byutviklingen. Utover dette har planen ikke kjente konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.

7.4 Naturverdier og naturmangfold

Det aller meste av arealet i planområdet er allerede berørt av menneskelig virksomhet. Deler av arealene mellom N8 og F/N9 er bevokst og grønne, noe som søkes videreført ved at disse arealene avsettes til friluftsområde og kyststi.

7.5 Rekreasjon og friluftsliv

Planområdet har ikke noen særskilt rolle som rekreasjonsområde i dag.

7.6 Trafikkforhold

Planen medfører ikke vesentlige endringer i dagens trafikksituasjon. Dog vil det ved ny bebyggelse på tomt 22/434 være aktuelt å utarbeide en ny og bedre adkomstsituasjon.

7.7 Eiendomsforhold

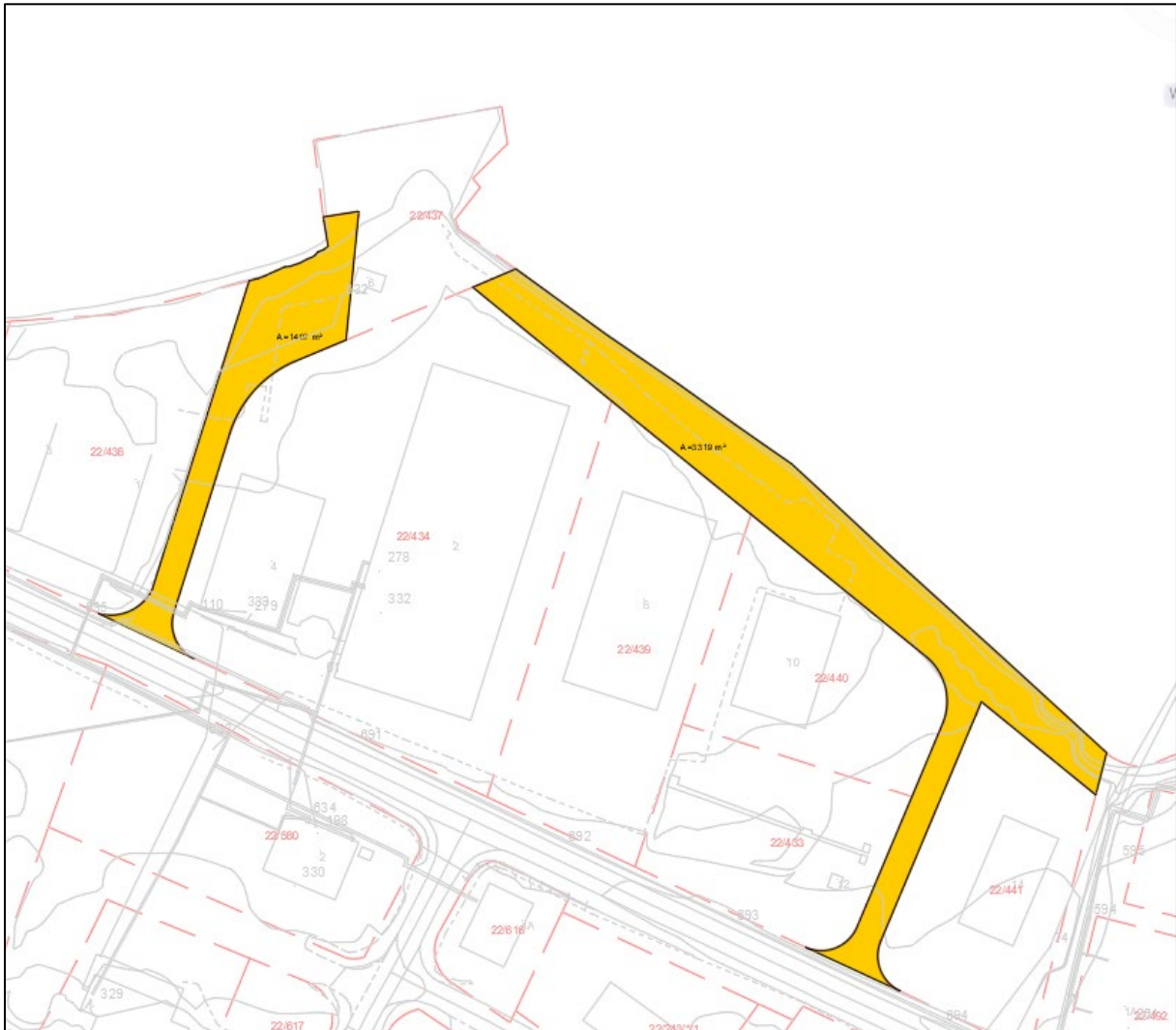
Gjennomføring av planen har ikke konsekvenser for dagens eiendomsforhold. Dog er det i gjennomføring av planen ønskelig å gjøre noen endringer:

1) fradeling av areal på eiendom 22/1 som i dag utgjør adkomsten til gammelkaia.

2) Fradeling fra 22/1 av det arealet som utgjøres av eksisterende vei, samt felt H5.

Begge fradelinger vil berøre arealer som kun disponeres av forslagsstiller. De er ønskelige for å sikre en helhetlig utvikling av planområdet, og forutsetter godkjent delplan.

Foreslåtte fradelinger er vist på figuren under.



Figur: Anslåtte konsekvenser for eiendomsforhold.

7.8 Barn og unge

Området benyttes ikke av barn og unge, og er heller ikke tilrettelagt spesielt for denne gruppen.

7.9 Sosial infrastruktur

Planforslaget forventes ikke å utløse behov for ny eller endret sosial infrastruktur i Longyearbyen.

7.10 Universell tilgjengelighet

Bebyggelse og uteareal skal tilstrebes utformet slik at de kan brukes på like vilkår av en så stor del av befolkningen som mulig.

7.11 Energibehov

Energibehov for ny bebyggelse forutsettes beregnet ved prosjektering. Utbyggingens effekt- og energibudsjett fremlegges som del av teknisk plan.

7.12 Teknisk infrastruktur

Forslag til VAO-plan foreslår prinsipper for ny teknisk infrastruktur i området. Ny elektrisitetsforsyning vil måtte anlegges. Overvannshåndtering vil kunne kreve lokale masseforflytning og arrondering.

7.13 Økonomiske konsekvenser for lokalstyret

Det forutsettes en dialog med lokalstyret om utbygging av området. Teknisk infrastruktur forutsettes prosjektert og anlagt i samsvar med lokal teknisk norm. Økonomiske konsekvenser vil avgjøres av hvilke anlegg lokalstyret anlegger, forskutterer eller på annen måte bekoster, og hvilke grensesnitt som avtales med forslagsstiller.

7.14 Konsekvenser for næringsinteresser

Planen vil gi en oppgradering av sentrale og sjønære næringsområder. Den forventes å ha positive konsekvenser for bosettingens næringsinteresser.

7.15 Interessemotsetninger

Det ble i planarbeidet avdekket interessemotsetninger om boliger i Sjøområdet. Forslagsstiller frafalt sine planer om boliger, planen legger ikke til rette for boligbebyggelse.

7.16 Avveining av virkninger

Planforslaget representerer en videre utvikling av Sjøområdet i Longyearbyen, basert på allerede etablerte prinsipper for arealbruk og bebyggelse i området.

Planen har noen avgrensede virkninger for eksisterende bebyggelse, veinett og foreslått kyststi.

Det er likevel forslagsstillers konklusjon at planens positive konsekvenser er større enn de negative.

8 Risiko og sårbarhet

Planområdet er relativt godt beskrevet og vurdert i overordnet ROS-analyse for Longyearbyen. Her vises til kapittel 11 Sjøområdet, sidene 33-34.

Denne ROS-analysen er benyttet som grunnlag og supplert med nye forutsetninger der dette er nødvendig. ROS-analysen er vedlagt som vedlegg 11.

9 Vedlegg

Til denne planbeskrivelsen er vedlagt følgende dokumenter, totalt 26x sider i tillegg til denne planbeskrivelse:

- 1: Plankart, forslag (1 side, utskriftsformat A2)
- 2: Utfyllende bestemmelser, forslag (9 sider)
- 3: Annonse, oppstart av planarbeid, Svalbardposten 9. juli 2020 (1 side)
- 4: Innkomne innspill til planprogram, oppsummering. (8 sider)
- 5: Illustrasjonsplan (1 side, utskriftsformat A3)
- 6: Geoteknisk vurdering, Rambøll 2021 (37 sider)
- 7: Miljøteknisk grunnundersøkelse, Rambøll mai 2021 (81 sider)
- 8: Supplerende prøvetaking med analyser, Rambøll september 2021 (47 sider)
9. VAO- plan med vedlegg, Rambøll november 2021 (26 sider)
10. Mulighetsstudie, Nordic Zoning november 2021 (11 sider)
11. ROS-analyse for planområdet, Nordic Zoning november 2021 (9 sider)
12. Risikovurdering, Tankanlegget i Sjøområdet. Sweco / Safetec, 2020 (38 sider)
13. Oversikt innkomne uttalelser, offentlig ettersyn.