
Rapport

Delplan 57 for Sjøområde sør

OPPDRAKSGIVER

Polarbygg Utvikling AS / LNS Spitsbergen AS /
BGI AS / Gamlemekken AS

EMNE

Planbeskrivelse

DOKUMENTKODE

10200667-03-PLAN-RAP-002



Med unntak av de rettigheter oppdragsgiver har i henhold til avtalen med Multiconsult AS, tilhører alle rettigheter til dette dokument Multiconsult. Innholdet – eller deler av det – må ikke benyttes til andre formål eller av andre enn forutsatt i avtalen. Multiconsult har intet ansvar hvis dokumentet benyttes i strid med forutsetningene. Dokumentet kan ikke kopieres uten tillatelse fra Multiconsult.

RAPPORT

OPPDRAG	Delplan 57 for Sjøområdet sør	DOKUMENT KODE	10200667-03-PLAN-RAP-002
EMNE	Planbeskrivelse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Polarbygg Utvikling AS m.fl.	OPPDRAGSLEDER	Tom Langeid
KONTAKTPERSON	Svein Hugo Hansen	SAKSBEHANDLER	Eivind Holmvik
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Arealplan og utredning Nord

SAMMENDRAG

Hensikten med planen er å legge til rette for fortetting gjennom bedre utnyttelse av eiendommene, heving av kvaliteten og rydde opp i den noe uoversiktlige situasjonen som preger planområdet i dag.

Planen tar utgangspunkt i dagens bebyggelse, men legger opp til at deler av eksisterende bebyggelse fjernes og erstattes av ny for å kunne utnytte området på en bedre måte.

Område BKB1 er i arealplanen avsatt til forretning og næring, og formålet videreføres i tråd med denne. Området BKB2 er i arealplanen avsatt til bolig, forretning og næring. Det er ikke lenger aktuelt å etablere boliger innenfor området, og formålet tas ut av delplanen.

Planområdet er totalt på ca. 35 dekar.

Polarbygg Utvikling AS / LNS Spitsbergen AS / BGI AS / Gamlemekken AS er forslagsstiller, og Multiconsult Norge AS som plankonsulent har utarbeidet plandokumentene.

REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
01	24.05.2022	Justert etter oppdragsgivers gjennomsyn			
00	19.05.2022	Versjon for oppdragsgivers gjennomsyn	Eivind Holmvik	Tom Langeid	Tom Langeid

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn for planarbeidet	6
2	Planprosessen.....	7
2.1	Oppstartsmøte.....	7
2.2	Kunngjøring og varsling om oppstart og høring.....	7
2.3	Medvirkning.....	7
2.4	Fastsetting av planprogram	7
2.5	Aktuelle temaer i fastsatt planprogram.....	7
3	Lover, planstatus og rammebetingelser	11
3.1	Lovgrunnlag	11
3.1.1	Lov om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven) med forskrifter	11
3.1.2	Forholdet til Svalbardmiljøloven § 59 (særskilt konsekvensutredning)	11
3.2	Overordnede føringer og gjeldende planstatus.....	11
3.2.1	Lokalsamfunnsplan 2013-2023, vedtatt 10.12.2013.....	11
3.2.2	Gjeldende arealplan 2016-2026 (vedtatt 13.02.17) – plankartet	11
3.3	Tilgrensende arealplaner	12
3.3.1	Delplan D58 – Delplan for Sjøområdet nord	12
3.3.2	Delplan D55 - F/N4 Transporten	12
3.3.3	Delplan D37 – Hotellneset	13
4	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	14
4.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet.....	14
4.2	Planavgrensning.....	14
4.3	Eiendomsforhold	15
4.4	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	16
4.5	Landskap	17
4.6	Kulturminner og kulturmiljø	17
4.7	Naturverdier/naturmangfold	18
4.8	Trafikale forhold	18
4.8.1	Trafikk	18
4.8.2	Hovedplan vei 2015-2022	19
4.8.3	Gang/sykkelveier	19
4.9	Teknisk infrastruktur.....	19
4.10	Barns interesser	20
4.11	Grunnforhold/stabilitet	21
4.12	Grunnforhold/forurensning	21
5	Beskrivelse av planen	23
5.1	Mulig utvikling av området	23
5.2	Hovedtrekk i planen.....	23
5.3	Arealformål	24
5.4	Bebyggelse.....	24
5.4.1	Forretning/næring (BKB1-2).....	24
5.4.2	Bebyggelsesstruktur.....	25
5.4.3	Grad av utnytting	26
5.4.4	Bygge høyder	26
5.4.5	Byggegrense.....	26
5.4.6	Fargeplan	27
5.4.7	Uteoppholdsareal	27
5.5	Trafikale forhold	27
5.5.1	Veier og adkomst	27
5.5.2	Parkering.....	28
5.5.3	Gang- og sykkelveg	28
5.6	Teknisk infrastruktur.....	29
5.6.1	Vannforsyning.....	29
5.6.2	Avløp	30
5.6.3	Overvann.....	31
5.6.4	Strømforsyning	31
5.6.5	Fjernvarme.....	32
5.7	Renovasjon	32
5.8	Snødeponering.....	32
5.9	Hensynssoner.....	33

Planbeskrivelse

5.9.1	Frisiktsoner	33
5.9.2	Faresoner	33
6	Virkninger / konsekvenser av planen	34
6.1	Overordnede planer	34
6.2	Stedets karakter, byform og estetikk	34
6.3	Landskap	34
6.4	Kulturminner og kulturmiljø	35
6.5	Naturverdier/naturmangfold	35
6.6	Rekreasjonsområde og friluftsliv	35
6.7	Trafikkforhold	35
6.8	Barns og unge	36
6.9	Universell tilgjengelighet	36
6.10	Sosial infrastruktur	36
6.11	Næring	36
6.12	Klima og bærekraft	36
7	Risiko og sårbarhet, ROS-analyse	37
8	Vedlegg.....	38

1 Bakgrunn for planarbeidet

Planarbeidet er gjennomført i samsvar med svalbardmiljølovens kapittel VI, og innebærer en områdeavgrenset endring av gjeldende arealplan for Longyearbyen.

Planarbeidet har som hovedformål å fremskaffe det formelle grunnlaget i form av en delplan som legger til rette for en ønsket framtidrettet og miljøvennlig utvikling av området, i tråd med overordnede føringer.

Delplanen skal bidra til å sikre en kvalitetsmessig heving av områdenes standard og utnyttelse.

2 Planprosessen

Planprosessen er gjennomført iht. Longyearbyen lokalstyret norm for utarbeidelse av delplaner.

2.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte ble avholdt 11.06.2020 med representanter fra lokalstyret, forslagstiller og plankonsulent.

2.2 Kunngjøring og varsling om oppstart og høring

Oppstart av arbeid med delplan ble kunngjort 12.01.2021 i Svalbardposten, samtidig ble planprogrammet lagt ut til offentlig ettersyn. Felles høringsfrist ble satt til 15.02.2021.

Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 12.01.2021. Det ble mottatt 5 merknader i løpet av høringsfristen

- Avinor, 18.01.2021
- Nærings- og fiskeridepartementet, 25.01.2021
- Norges vassdrag- og energidirektorat, 05.02.2021
- Kystverket, 11.02.2021
- Sysselmasteren på Svalbard (tidligere Sysselmanen), 17.02.2021

Innkommende merknader er vedlagt.

2.3 Medvirkning

I tråd med Svalbardmiljøloven, legges det opp til en planprosess med mulighet for utstrakt medvirkning i ulike faser av arbeidet.

Forslag til planprogram har vært ute til offentlig ettersyn i perioden 12.01.2021-15.02.2021, og berørte parter er varslet i eget brev.

Forslag til plan vil også bli lagt ut til offentlig ettersyn og oversendt berørte grunneiere, myndigheter, organisasjoner mv. til uttalelse.

2.4 Fastsetting av planprogram

Longyearbyen lokalstyre har ved Teknisk utvalg i sak 9/21, i møte den 09.03.2021, besluttet å fastsette planprogrammet for delplan 57 Sjøområdet sør.

Vedtaket er i henhold til Svalbardmiljølovens § 50, 3. ledd.

2.5 Aktuelle temaer i fastsatt planprogram

I planprogrammet ble 10 temaer fastsatt som særlig aktuelle.

Arbeidet skal i hovedsak baseres på eksisterende data, registreringer og kunnskap, men for enkelte temaer er det behov for supplerende vurderinger for tilfredsstillende beslutningsgrunnlag.

Tabell 1: I tabellen redegjøres det for problemstilling, og hvordan temaene skal følges opp i delplanen.

Utredningstema	Problemstilling	Dokumentasjon
Landskap og bevaringsverdig bebyggelse	Plassering og utforming av bebyggelse, vegger og utendørs arealer (herunder byggehøyder, utnyttingsgrad og materialbruk) sett i forhold til landskapsbildet og i forhold til	Forholdene beskrives og illustreres i planbeskrivelsen.

	bevaringsverdig bebyggelse og anlegg.	
Naturmiljø	Longyearbyen er undersøkt og vurdert av Norsk institutt for naturforskning (NINA) i temarapport 252 for biologisk mangfold. Det ble ikke kartlagt viktige naturtyper innenfor planområdet. Som en følge av at planområdet er sterkt berørt av aktivitet og utbygging gjennom mange år, antas at området har beskjedne biologiske verdier og egner seg dårlig som leveområde for ville dyr.	Forholdene beskrives og illustreres i planbeskrivelsen.
Kulturminneverdier	Det er ikke registrert kulturminner innenfor området.	Forholdene beskrives og illustreres i planbeskrivelsen.
Grunnforhold	Planområdet vurderes ikke som utsatt for naturfarer. Multiconsult har ifbm planarbeidet gjennomført geotekniske vurderinger av grunnforholdene basert på tidligere grunnundersøkelser. Nærliggende undersøkelser viser mer enn 10 – 15 m løsmassemektighet. Løsmassene synes å bestå av leire og sand. Det er ikke påvist masser med sprøbruddsegenskaper. Områdestabiliteten vurderes tilfredsstillende.	Resultat av områdestabilitetsvurderingen refereres i planbeskrivelsen med tekst og illustrasjoner.
Forurensning	Det har vært tidligere aktivitet i området, og man kan forvente at grunnen er påvirket. For å få oversikt over utførte kartlegginger av grunnforurensning i delplanområdet ble det sendt forespørsel om dette på e-post til Sysselemannen på Svalbard, Longyearbyen lokalstyre og Store Norske Spitsbergen Kulkompani. Forespørslene ga ikke resultater utover bekreftelse på at det i Miljødirektoratets database er registrert en lokalitet innenfor planområdet; «Longyearbyen, tankanlegg IV», som er området ved bensinstasjonen. Her er det mistanke om forurensning av bl.a. oljeforbindelser, PAH og BTEX. Registrert med Påvirkningsgrad 2 – akseptabel forurensning med dagens areal- og resipientbruk.	Grunnforurensning beskrives i planen med tekst og illustrasjoner. Behov for ev tiltak vil innarbeides i bestemmelsene og avbøtende tiltak hjemles som rekkefølgekrav.
Brann- og eksplosjonsfare	Deler av planområdet er i arealplan for Longyearbyen omfattet av en faresone knyttet til tankanlegget. Planområdet berøres imidlertid ikke av revidert faresone.	Forholdene beskrives og illustreres i planbeskrivelsen. Ev krav innarbeides i bestemmelsene.
Adkomst, trafikk og gangforbindelser	Planområdet ligger sentralt plassert langs hovedveg. Adkomster fra Vei 600 videreføres i tråd med arealplan for Longyearbyen, med unntak av at dagens adkomst mellom Vei 605 og 607 inntas i planen. Også Vei 308, 600, 601 og 605 videreføres, selv om førstnevnte	Temaet beskrives og illustreres i planbeskrivelsen. Det lages temakart som viser kjøreveger, adkomster, parkeringsplasser og gangforbindelser i ny

	<p>stenges for gjennomkjøring. Om mulig søkes gang-/sykkelvegen langs Vei 600 flyttet over til nordsiden, tilsvarende løsningen i arealplanen for strekningen mellom Bykaia og flyplassen. Dette innebærer at gangfeltet ved enden av den planlagte gangbroen av elva, hvor også gangstien i friluftsområdet langs elva krysser over Vei 600, blir et hovedkrysningspunkt. Snøskutertrase langs Vei 600 videreføres.</p>	<p>situasjon.</p>
Barn og unge	<p>Med bakgrunn i områdets karakter er det ikke tilrettelagt i området for barn og unge i dag. Foreslått flytting av gang-/sykkelvegen vurderes å bidra til tryggere forhold for myke trafikanter langs Vei 600. Det er ikke ønskelig å legge til rette for barn og unge i næringsområdene.</p>	<p>Temaet beskrives og illustreres i planbeskrivelsen. Det lages temakart som viser gangforbindelser og grønnstruktur i ny situasjon. Ved tilrettelegging for ordinære boliger, uavhengig av omfang på antall boenheter, må det utredes tiltak for etablering av bokvalitet, herunder uteoppholds- og lekearealer i planområdet.</p>
Teknisk infrastruktur	<p>Planområdet har godt opparbeidet infrastruktur med både vann- og kraftforsyning, avløps- og fjernvarmeanlegg.</p>	<p>Forholdene beskrives og illustreres i planbeskrivelsen. Krav til teknisk infrastruktur innarbeides i bestemmelsene. Antatt behov for teknisk infrastruktur må belyses i samsvar med planlagte bygningstyper/funksjoner. Flaskehals i infrastrukturen må identifiseres og beskrives, herunder tilgang på brannvann, vann- og avløpsanlegg, fjernvarme mv.</p>
ROS-analyse	<p>Det vil bli utarbeidet en ROS-analyse med utgangspunkt i ROS-analysen i arealplanen for Longyearbyen. Dette gjøres tidlig i planarbeidet og gir grunnlag for valg av løsninger i delplanen.</p>	<p>Avdekke om planlagte arealbruk og tiltak som omfattes av delplanen kan forårsake eller vil påvirkes av uønskede hendelser, samt å beskrive avbøtende tiltak til akseptabelt risikonivå. Avbøtende tiltak skal i nødvendig omfang sikres juridisk i delplanen, for eksempel legges nødvendige undersøkelser eller tiltak inn som rekkefølgebestemmelser slik at de gjennomføres før</p>

		tillatelse til virksomhet kan gis.
--	--	------------------------------------

3 Lover, planstatus og rammebetingelser

3.1 Lovgrunnlag

3.1.1 *Lov om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven) med forskrifter*

Planen er en delplan som utarbeides i henhold til svalbardmiljølovens Kapittel VI, og innebærer en områdeavgrenset endring av gjeldende arealplan for Longyearbyen. Planen søker å tilfredsstille lovens krav om en detaljeringsgrad tilpasset områdevis behov for å styre arealbruken (§49 1.ledd).

3.1.2 *Forholdet til Svalbardmiljøloven § 59 (særskilt konsekvensutredning)*

Planområdet er et etablert byggeområde i tettstedet Longyearbyen. Planens formål er å tilrettelegge for samme arealbruk som dagens. Planen vil romme endringer i forhold til gjeldende plan, men etter forslagsstillers vurdering representerer ikke fremtidig virksomhet i planområdet en betydelig og langvarig virkning for miljø og samfunn for Longyearbyen sett under ett.

Etter forslagsstillers vurdering utløser ikke planen krav om særskilt konsekvensutredning da det viderefører en type virksomhet som området historisk og i dag er brukt til.

3.2 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

3.2.1 *Lokalsamfunnsplan 2013-2023, vedtatt 10.12.2013*

Lokalsamfunnsplan for Longyearbyen er en overordnet og langsiktig plan, og skal legges til grunn for all planlegging og aktivitet i lokalsamfunnet.

Visjonen for Longyearbyens framtid er:

- Unikt - Longyearbyen er et unikt sted i forhold til sin beliggenhet, historie, natur, kultur, klima og internasjonale befolkning.
- Trygt - Longyearbyen er et trygt og inkluderende lokalsamfunn med forutsigbare rammebetingelser for befolkning og næringsliv.
- Skapende – Longyearbyen er et sted i utvikling, hvor kreativiteten og mangfoldet blomstrer.

Lokalsamfunnsplanen peker på åtte satsingsområder som har hver sine delmål for å nå visjonen.

Arbeidet med revisjon av lokalsamfunnsplanen er igangsatt.

3.2.2 *Gjeldende arealplan 2016-2026 (vedtatt 13.02.17) – plankartet*

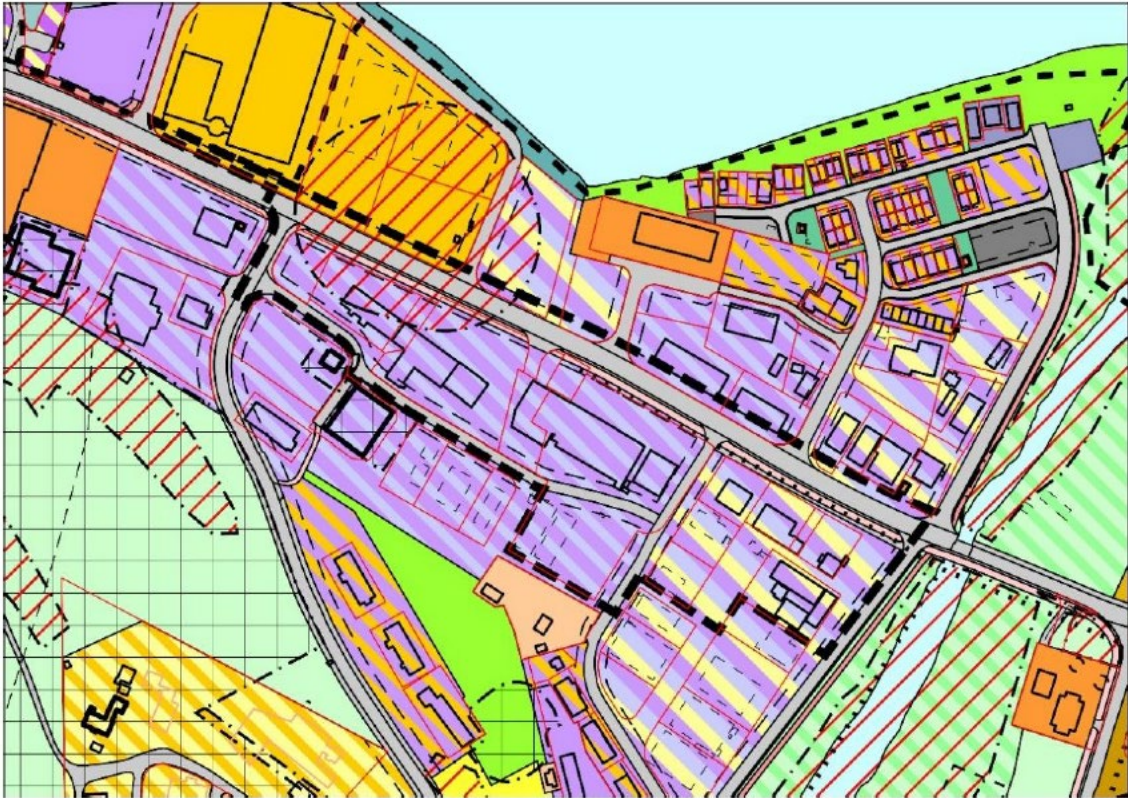
I arealplan for Longyearbyen planområde gis føringer for utvikling innenfor Longyearbyen planområde, herunder felt F/N1-F/N5 som omtales følgende:

«(..) Innenfor områdene er det ønskelig med en transformasjon, fra industri- og lager, til et renere og ryddigere nærings- og forretningsområde. Innenfor gitt arealbruk vil det alltid være behov for nærlager som er direkte knyttet til næringsvirksomheten. Arealplanen har som intensjon at slik type lagring skal være tillatt».

Feltene som blir berørt av delplanen er avsatt til følgende arealformål i plankartet datert 20.01.17:

- Kombinert bolig, forretning og næring (B/F/N4)
- Kombinert forretning og næring (F/N3)
- Kombinert forretning og næring (F/N5)

I tillegg til arealer for kjøreveg og gang-/sykkelveg.



Figur 1: Utsnitt av gjeldende arealplankart for Longyearbyen med varslet planavgrensning. Kilde: Fastsatt planprogram.

I planens bestemmelser er følgende nedfelt for de ulike byggeformålene/sonene:

Kombinert bolig/forretning/næring, felt B/F/N3 og B/F/N4

Før tillatelse til virksomheter kan gis må arealplanen detaljeres ytterligere gjennom utarbeidelse av delplan for hele felt samlet, jf. § 2.1.

Innenfor feltene tillates bolig og næringstiltak eller i form av kontor og bevertning. Det tillates forretning til ikke-plasskrevende varer. I første etasje mot offentlige veier tillates kun forretning og bevertning, eller annen publikumsrettet virksomhet.

Forretning/næring, felt F/N3

Deler av felt F/N3 ligger innenfor faresone for brann og eksplosjonsfare, H350_1, jf. § 43.3. Innenfor feltene tillates næringsvirksomhet i form av kontor, håndverksvirksomhet. Det tillates forretning.

Brann- / eksplosjonsfare, sone H350 1-3

Områdene skal sikres med gjerder eller lignende på forsvarlig måte.

3.3 Tilgrensende arealplaner

3.3.1 Delplan D58 – Delplan for Sjøområdet nord

Nord for vei 600 er det en pågående prosess for Sjøområde nord, der forslag til plan ligger ute til offentlig ettersyn.

Delplanen omfatter felt BA5, samt deler av felt B/F/N2 i arealplan 2016-2026. Delplanen tilrettelegger for ny næringsbebyggelse.

3.3.2 Delplan D55 - F/N4 Transporten

Det pågår en delplanprosess i området F/N4 vest for planområdet, der oppstart ble varslet 02.04.2020.

Delplanens 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».

3.3.3 Delplan D37 – Hotellneset

Planområdet grenser ikke til delplan D37, men har betydning for pågående delplan. D37 tilrettelegge bl.a. for arealer til midlertidige lagerbygg som vil frigjøre arealer i Sjøområdet.

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 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet ligger i utkanten av Longyearbyen sentrum og vest for Longyearelva langs Vei 600. Området er på ca. 35 daa, og berører felt F/N3 og deler av felt F/N5 og B/F/N4 i arealplanen for Longyearbyen. I tillegg til de nevnte områdene tas deler av eksisterende vei 600, 601, 605 og 308 med i planen for å bedre trafikksikkerheten og sikre gang- og sykkelforbindelse gjennom planområdet og til omkringliggende områder.



Figur 2: Beliggenhet planområdet. Kilde: Svalbardkartet.

4.2 Planavgrensning

Endelig planavgrensning er noe justert i forhold til den som ble varslet ved planoppstart.

I nord er avgrensningen innskrenket, og følger etter innspill fra lokalstyret senterlinje i Vei 600 og 300.

I sør utvides planavgrensningen noe.

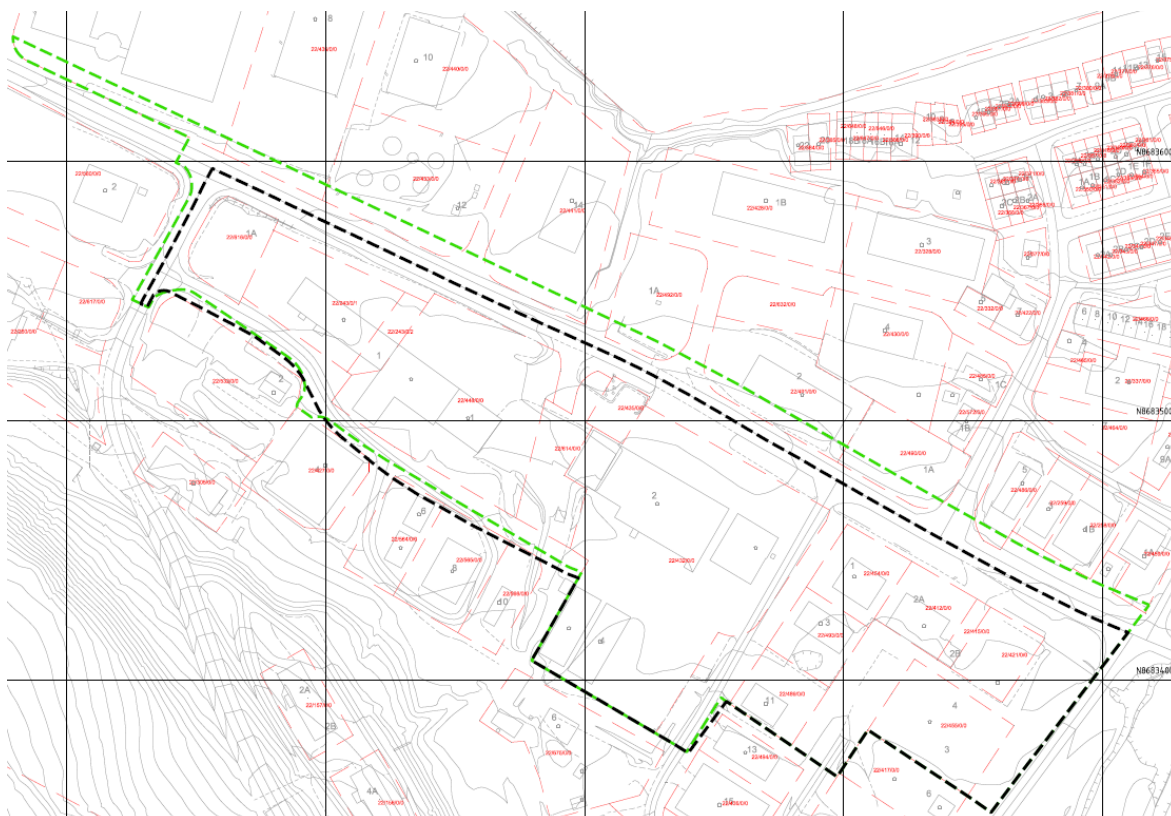
Tabell 2: Eiendommer som berøres av utvidelsen av plangrense.

Gnr/bnr	Hjemmelshaver/fester
22/1	Næring- og fiskeridepartementet
22/427	Ole Imerslund Reistad
22/532	Ole Imerslund Reistad
22/564	Næring- og fiskeridepartementet
22/565	LNS Spitsbergen AS

22/566	Phairin Nanthawisit
--------	---------------------

Utvidelsen kommer av at Vei 308 oppgraderes i tråd med lokal veinorm for Longyearbyen. Det legges også inn et grøfteareal sør for veien som er en del av overvannshåndtering.

Vei 605 justeres etter eiendom 22/1, og medfører en mindre utvidelse av plangrensen i sør. Utvidelsen av plangrensen berører ingen eiendommer utover 22/1.



Figur 3: Varslet plangrense i grønt, og justert plangrense i svart. Kilde: Multiconsult.

4.3 Eiendomsforhold

Tabell 3: Eiendomsforholdene innenfor planområdet.

Gnr/bnr	Hjemmelshaver/fester
22/1	Næring- og fiskeridepartementet
22/412	Polarbygg Spitsbergen AS / LNS Spitsbergen AS
22/415	LNS Spitsbergen AS
22/421	LNS Spitsbergen AS
22/427	Ole Imerslund Reistad
22/432	LNS Spitsbergen AS
22/435	LNS Spitsbergen AS
22/243/0/1	Polar center AS

22/243/0/2	Gruvedalen eiendom AS
22/448	Gamlemekken AS
22/454	Polarbygg Spitsbergen AS / Istind AS
22/455	Polarbygg Spitsbergen AS / JM Hansen Eiendom AS
22/489	Bård Gundersen
22/493	Polarbygg Spitsbergen AS
22/564	Næring- og fiskeridepartementet
22/565	LNS Spitsbergen AS
22/566	Phairin Nanthawisit
22/614	LNS Spitsbergen AS
22/616	Karito eiendom AS

4.4 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Bebyggelsen er i dag tilbaketrasket fra vegen, og består av lagerhaller, bilverksted, bensinstasjon. I tillegg til bebyggelsen består planområdet av store åpne flater som benyttes til parkering, samt oppstilling og mellomlagring av utstyr.

Området bærer preg av en organisk og lite planmessig utvikling hva angår plassering og utførelse. De ubebygde områdene er ikke klart definert, og funksjonene overlapper delvis. Dette medfører at planområdet framstår som uoversiktlig, og med potensiell konflikt mellom kjøretøyer og myke trafikanter.



Figur 4: Til venstre: planområdet sett fra nord. I bakgrunnene sees Longyeardalen. Til Høyre: Området sett fra øst. I bakgrunnene sees Hotellneset. Kilde: LPO arkitekter.



Figur 5: Til venstre: Området sett fra nordøst opp mot Platåberget. Til høyre: Deler av felt F/N3 sett fra sør. Kilde: LPO arkitekter.

4.5 Landskap

Planområdet er bebygd, og ligger i et forholdsvis flatt terreng. Ubebygde arealer innenfor planavgrensningen er gruslagt eller asfaltert. Det er ikke opparbeidet grøntstruktur innenfor planområdet. Langs Vei 600 er det en bred gruset skulder som mange trafikanter benytter når de beveger seg langs med veien.

Øst for planområdet ligger Longyearelven hvor det i arealplanen er avsatt et grøntområde langs bredden. I dag benyttes arealet mot elven delvis til lagring av utstyr.

4.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet, men planområdet grenser i sørvest mot et lagerbygg og et kontorbygg fra perioden 1905-1920 som har vernestatus automatisk fredet (kulturminneID 136723).

På vestsiden av Longyearelven er det også flere andre registrerte kulturminner i nærheten, men ikke i direkte tilknytning til planområdet. Deriblant Taubanesentralen (kulturminneID 159015) og den gamle kraftstasjonen (kulturminneID 136720).



Figur 6: Registrerte kulturminner i området rundt delplanområdet. Kilde: Svalbardkart.

4.7 Naturverdier/naturmangfold

Det er gjort en registrering av Teist i randsonen til planområdet. Utover dette er det ikke registrert arter eller lokaliteter av spesiell verneverdig karakter innenfor planområdet.

Norsk Polarinstitutt's kartlagte naturverdier i Longyearbyen planområde og nærområdene rundt i 2015. Longyearelva og tilgrensende områder blir omtalt som hekke- og rasteområder for vannfugl. Planområdet er ikke særskilt nevnt.

I 2007 gjennomførte Norsk institutt for naturforskning (NINA) på oppdrag fra lokalstyret på Svalbard en kartlegging av områder med spesiell betydning biologisk mangfold i og rundt Longyearbyen (NINA rapport 252). 42 områder ble kartlagt som en del av dette arbeidet. Planområdet inngår ikke, men områder på østsiden av elven inngår i kartleggingen.

4.8 Trafikale forhold

4.8.1 Trafikk

Vei 600 er hovedveien inn til Longyearbyen fra vest, og går langs nordsiden av planområdet. De fleste av virksomhetene i delplanen har sin hovedadkomst fra denne.



Figur 7: Veger i og rundt planområdet. Kilde: Svalbardkart.

Biltrafikk er dominerende i planområdet, og flere bygg har tilrettelagt kjøreadkomst fra flere sider. Det er i dag en rekke utflytende kryss og avkjørslers langs med Vei 600 som er mye brukt. Eksisterende utforming tydeliggjør i liten grad hvor bilene skal kjøre, samt at farten gjennom avkjørslene kan være noe høy. Trafikksituasjonen i planområdet er uoversiktlig, og det er et generelt behov for å strukturere trafikkavviklingen bedre gjennom å skille mellom parkering, myke og harde trafikanter.

4.8.2 Hovedplan vei 2015-2022

Det nevnes i hovedplanen at Vei 600 er en hovedvei, og er sammen med Vei 400 de mest trafikkerte veiene i Longyearbyen. Det er registrert klager på Vei 600. Utover dette henvises det ikke spesifikt til veier i planområdet.

4.8.3 Gang/sykkelveier

Det er i dag ikke noen tilrettelagt løsning for myke trafikanter langs veien, ut over en bred gruset skulder som de myke trafikantene benytter når de beveger seg langs med veien. Denne benyttes også til scooterkjøring vinterstid.

I arealplan for Longyearbyen er det avsatt gang- og sykkelveg på sørsiden av vei 600. Dette følges opp i planen.

4.9 Teknisk infrastruktur

Planområdet har opparbeidet infrastruktur med både vann- og kraftforsyning, avløps- og fjernvarmeanlegg.

Infrastrukturen bærer preg av tilfeldig utbygging, lite dokumentasjon, høy slitasje og høy alder. I deler av området ligger tekniske traseer åpent i dagen uten tildekking og med synlige skader fra brøyting og annen aktivitet. Overvannshåndteringen er mangelfull og spesielt i perioder med snøsmelting danner det seg store områder med stående vann.

Det er i forbindelse med delplanen utarbeidet en teknisk plan hvor eksisterende infrastruktur er kartlagt (se vedlegg 8).

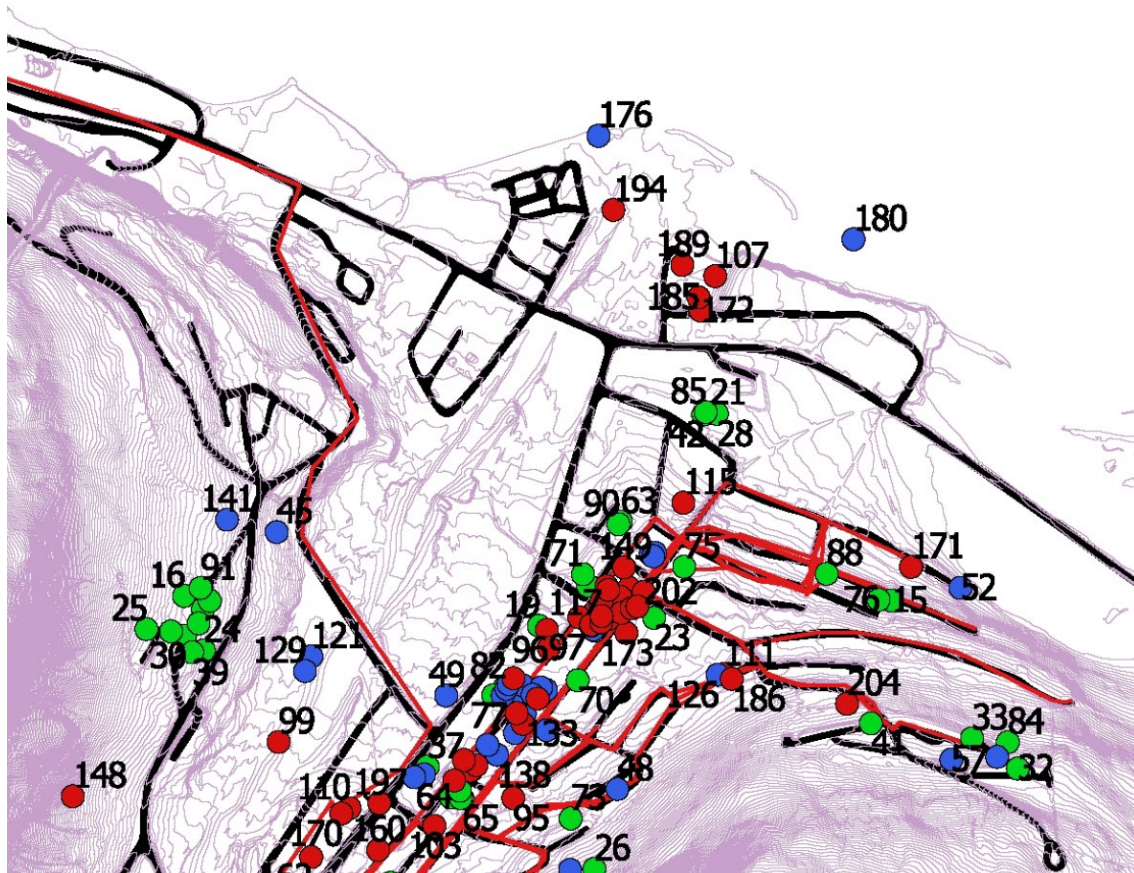


Figur 8: Skisse med rørledninger i området. Kilde: LPO arkitekter.

4.10 Barns interesser

Innenfor planområdet er det i hovedsak bilbaserte virksomheter som er lite forenlig med opphold og rekreasjon for barn og unge.

I 2015 ble det i 5., 8. og 9.klasse gjennomført barnetråkkregistrering i Longyearbyen. Det er ikke registrert noen aktivitet innenfor planområdet, men det er registrert et tråkk forbi planområdet langs Vei 300 (se figur 9).



Figur 9: Barnetråkk i Longyearbyen. Registreringene er gjort av 5. klasse våren 2015. Kilde: Barnetråkk.no.

4.11 Grunnforhold/stabilitet

I notat 10200667-RIG-NOT-001 er det gjort en vurdering av grunnforholdene basert på tidligere grunnundersøkelser i nærområdet.

Nærliggende undersøkelser viser mer enn 10 – 15 m løsmassemekthet bestående av leire/sand. Ingen av undersøkelsene antyder løsmasser med sprøbruddsegenskaper. Området er også relativt flatt. Ut ifra de foreliggende undersøkelsene vurderes områdestabiliteten å være tilfredsstillende.

Fyrhus 3 er pelefundamentert til berg, og det er nærliggende å anta at dette også vil være aktuell fundamenteringsmetode for nye bygg i planområdet.

4.12 Grunnforhold/forurensning

Multiconsult har gjort en historisk kartlegging av forurensningskilder hvor det ble samlet informasjon om historiske og nåværende forurensningskilder. Resultater fra kartleggingen foreligger i vedlagt notat (10200667-RIGm-NOT-001).

I notatet oppsummeres forurensningskildene slik:

Området består blant annet av et flertall mindre verksteder, bilmekaniker og en bensinstasjon. Utendørs har det vært oppstillings/parkeringsplasser for anleggsmaskiner og biler i områder uten tette dekker. Virksomhetene gir et generelt inntrykk av at det kan ha forekommet spill og søl i flere områder. Det kan også forekomme fyllmasser fra gruveindustrien som kan inneholde forhøyde nivåer av for eksempel metaller, alifatisk hydrokarboner, polysykliske aromatiske hydrokarboner (PAH) samt benzen, toluen, etylbenzen og xylener (BTEX). Det er også mistenkt diffus forurensning over hele delplansområdet.

På grunnlag av historisk informasjon har Instanes utarbeidet et forslag til en prøveplan for miljøtekniske grunnundersøkelser på to eiendommer hvor riving og utbygging er planlagt i nær fremtid.

- Gnr. 22/ bnr. 243 (JM Hansenbygget)
- Gnr. 22/ bnr. 412 (Bilutleiebygget)

Prøvetaking i øvrige områder foreslås utført ved seinere tidspunkt, når planer for riving og nye bygg er konkretisert.

5.3 Arealformål

Planområdet foreslås regulert med følgende arealbruksformål:

Byggeområder (sml. § 49.3 nr 1)

- Forretning/næring (1810)

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

- Veg (2010)
- Gang-/sykkelveg (2015)
- Samferdsel og teknisk infrastruktur (annen veggrunn) (2001)

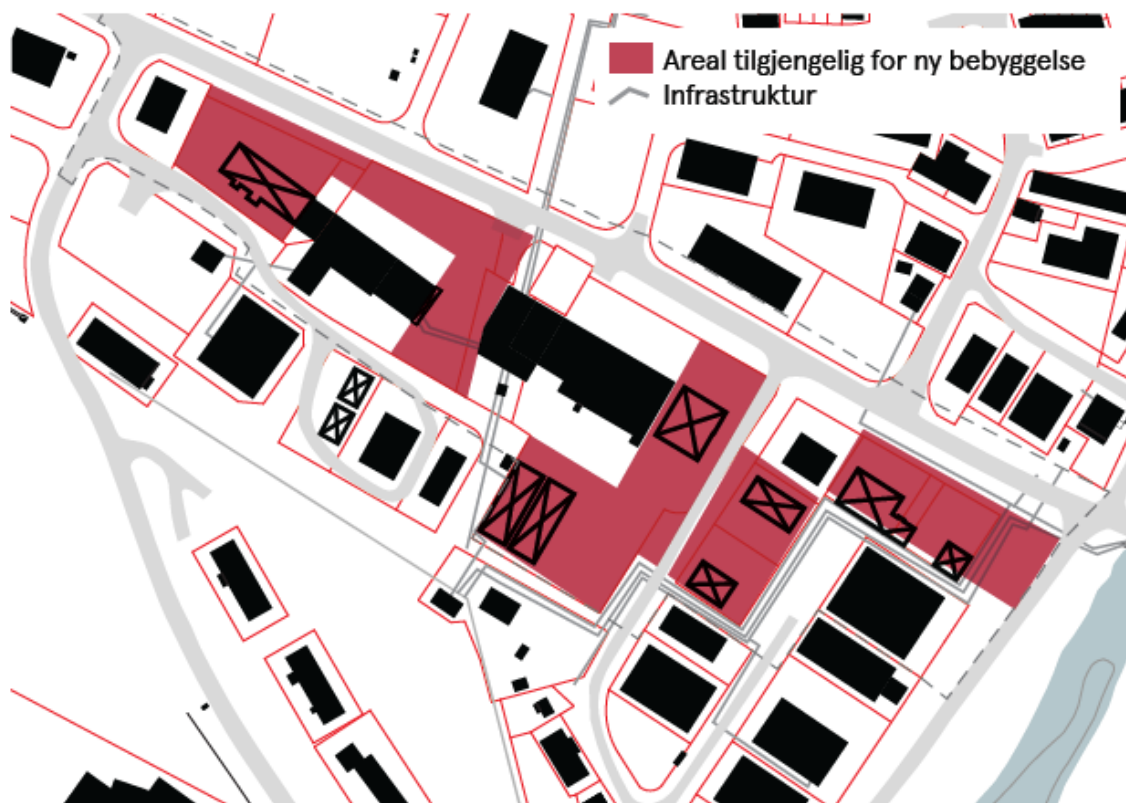
Hensynssoner (sml §49.3 nr 7)

- Frisikt (140)
- Brann-/eksplosjonsfare (350)

5.4 Bebyggelse

5.4.1 Forretning/næring (BKB1-2)

Innenfor feltene BKB1-2 legger planen opp til økt fortetning. Deler av dagens bebyggelse skal bestå, mens noen av dagens bygg er skadet og/eller over sin forventete levealder og planlegges derfor revet. Gjennom å rive noen bygg åpnes det for bedre utnyttelse av arealene i området (se figur 11).



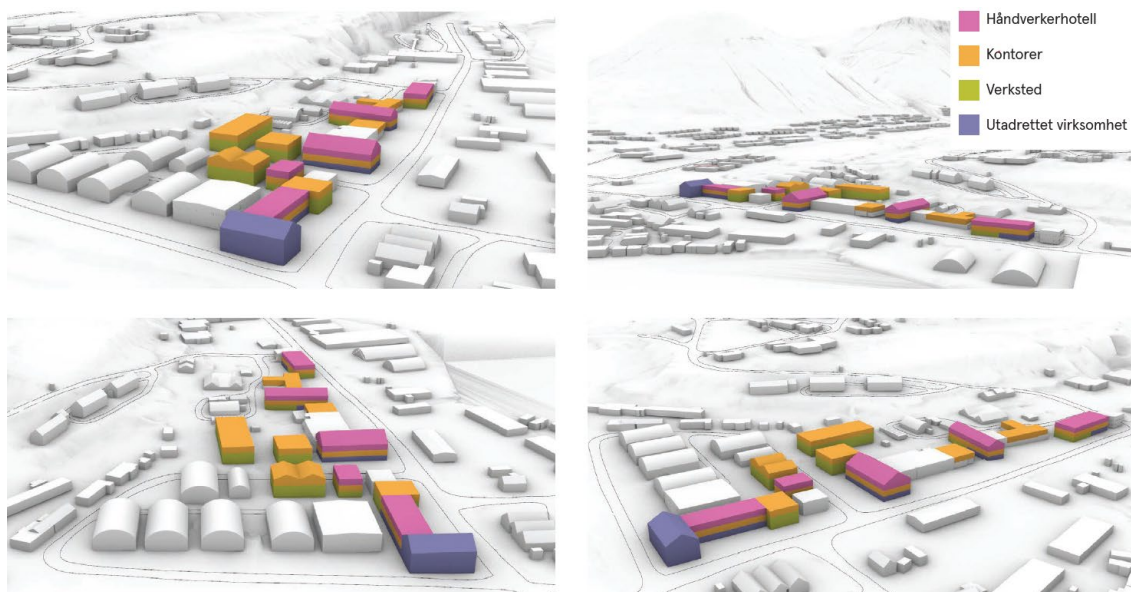
Figur 11: Nye byggeområder i planområdet. Bebyggelsen som er markert med svart kryss planlegges fjernet. Kilde: LPO arkitekter.

Innenfor feltene BKB1-2 legges det til rette for å tillate forretning, lager, verksted, kontor, overnatting, service, samt kunst- og håndverksvirksomhet. Dette muliggjør en videreføring av dagens virksomheter samtidig som det åpnes opp for at nye virksomheter kan etableres.

Klimaet på Svalbard gjør det å jobbe under tak spesielt viktig. Det vil derfor være behov for å ha sentrumsnære områder med verksted og håndverksvirksomhet også i tiden framover selv om de mest arealkrevende virksomhetene planlegges flyttet til Hotellneset. Verksted og håndverksvirksomhet vil i stor grad måtte etableres på bakkeplan med kjøreadkomst for å sikre tilgang for maskiner, biler og annet utstyr. Noen av virksomhetene vil også ha behov for dobbel etasjehøyde noe planen åpner opp for.

I tillegg til håndverks- og lagervirksomhet legges det også til rette for forretning på bakkeplan. I tilknytning til virksomhetene på bakkeplan legges det til rette for kontor og fellesarealer for de ansatte i 2. og 3. etasje.

Planen åpner også for overnatting. Dette vil være enheter som er knyttet til virksomhetene i planområdet, og beregnet på sesongarbeidere som skal være på Svalbard i en avgrenset tidsperiode. Gjennom å legge til rette for en slik løsning sikrer man bopel for sesongarbeidere uten at det går ut over et allerede presset boligmarked i Longyearbyen.



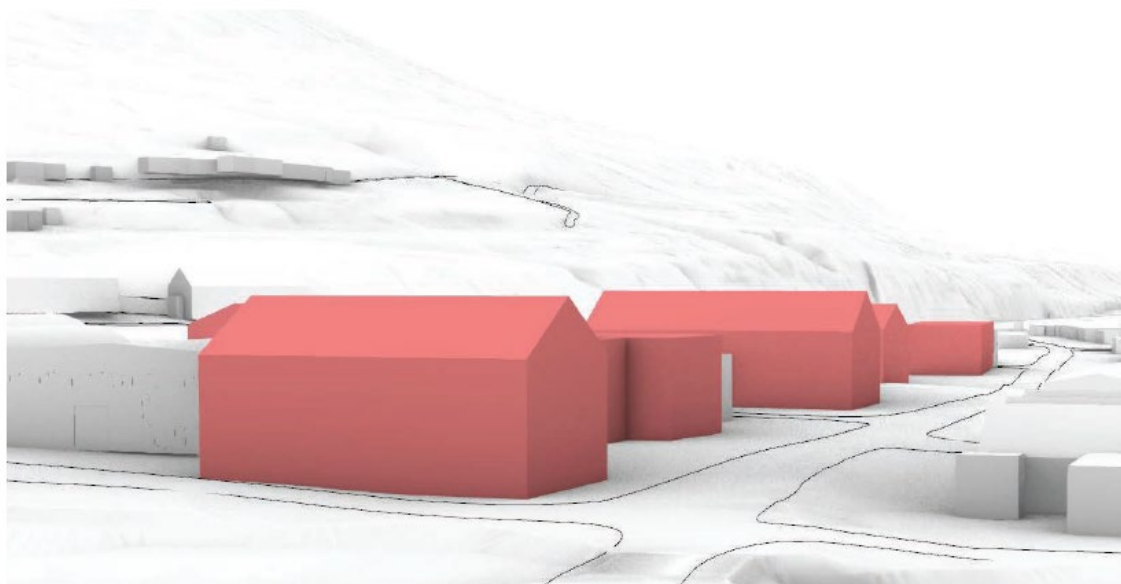
Figur 12: Potensiell sammensetning av funksjoner i delplanen. Kilde: LPO arkitekter.

5.4.2 Bebyggelsesstruktur

Planområdet ligger i et større næringsområde på vestsiden av Longyearelven. Området er blitt bygget ut etter behov, med fokus på funksjon framfor arkitektonisk kvalitet. Området preges av bl.a. lagerhaller, brakkerigger av varierende kvalitet og store åpne arealer som benyttes til mellomlagring av maskiner og utstyr, samt kundeparkering.

Planen tar utgangspunkt i dagens bebyggelse som ligger i øst-vestlig retning langs Vei 600. For å bryte opp dagens struktur foreslås det i foreliggende konsept at ny bebyggelse legges i nord-sør retning. Ved å plassere ny bebyggelse på tvers av eksisterende bebyggelse vil man få en mer variert fasade mot Vei 600. De store åpne flatene mellom bebyggelsen avgrenses gjennom dannes av mindre gårdsrom i front av de forskjellige aktørene. De avgrensede gårdsrommene vil bidra til å bedre den uoversiktlige trafikksituasjonen som oppleves i dag.

Et mer oppdelt forløp langs veien vil også gjøre det mer interessant å bevege seg langs Vei 600 og motvirker til en viss grad vindtunnel-effekten som oppleves i dag.



Figur 13: Ny fasade langs Vei 600 sett i vestlig retning. Kilde: LPO arkitekter.

5.4.3 Grad av utnytting

Planen benytter %-BYA for å regulere grad av utnytting. Tillatt utnyttelse knyttes til delfeltene og ikke enkelteiendommer. Parkering er ikke regulert som eget formål, og biloppstillingsplasser er medregnet i grad av utnytting.

Felt BKB1-2 har et samlet areal på ca. 25 100 m². I foreliggende konsept har eksisterende og ny bebyggelse en samlet BYA på ca. 10 500 m². Parkeringsareal i konseptet utgjør ca. 3 300 m². Til sammen har bebyggelse og parkering en samlet grunnflate på ca. 13 800 m². I planen settes derfor grad av utnytting til 60%-BYA for felt BKB1-2.

I figur 14 illustreres foreliggende konsept i form av mulig framtidig bebyggelse og parkeringsarealer. Konseptet angir en utnyttelse som varierer mellom de ulike eiendommene.

Kjøre- og manøvreringsarealer vist med grått i figur 14 er ikke medregnet i grad av utnytting.

5.4.4 Byggehøyder

Planområdet er forholdsvis flatt, men det er noe variasjon i terrenghøyde.

I foreliggende konsept legges det opp til at bebyggelse kan etableres i opptil 3 etasjer. Etasjehøydene vil variere noe etter type virksomhet som ønskes etablert. For enkelte virksomheter som verksteder vil det være aktuelt å ha dobbel etasje høyde.

I planen settes maks byggehøyde til kote +25. Dette åpner for et snitt der plan 1 ligger 1 m over et framtidig terreng på kote +8. Dette åpner for heving av terrenget med ca. 1-2 m. Det er tatt høyde for 3 etasjer med en bruttohøyde på 4 m. Dette gir en gesimshøyde på kote +21. I tillegg er det lagt på 4 m for takkonstruksjoner.

5.4.5 Byggegrense

Langs Vei 600 legges byggegrense i formåls grensen til felt BKB1-2. Formåls grensen følger i stor grad byggelinjen i arealplanen, og er minimum 10 meter fra senterlinje i vei. Langs Vei 601 videreføres byggegrense i arealplanen. Langs vei 605 settes byggegrensen 8 meter fra senterlinje

Byggegrense framgår av plankart. Der hvor byggegrense ikke framgår er formåls grenser å regne som byggegrense.

5.4.6 Fargeplan

Det tas ikke stilling til fargevalg i delplanen. Fargevalg skal redegjøres for og godkjennes i forbindelse med byggesak.

5.4.7 Uteoppholdsareal

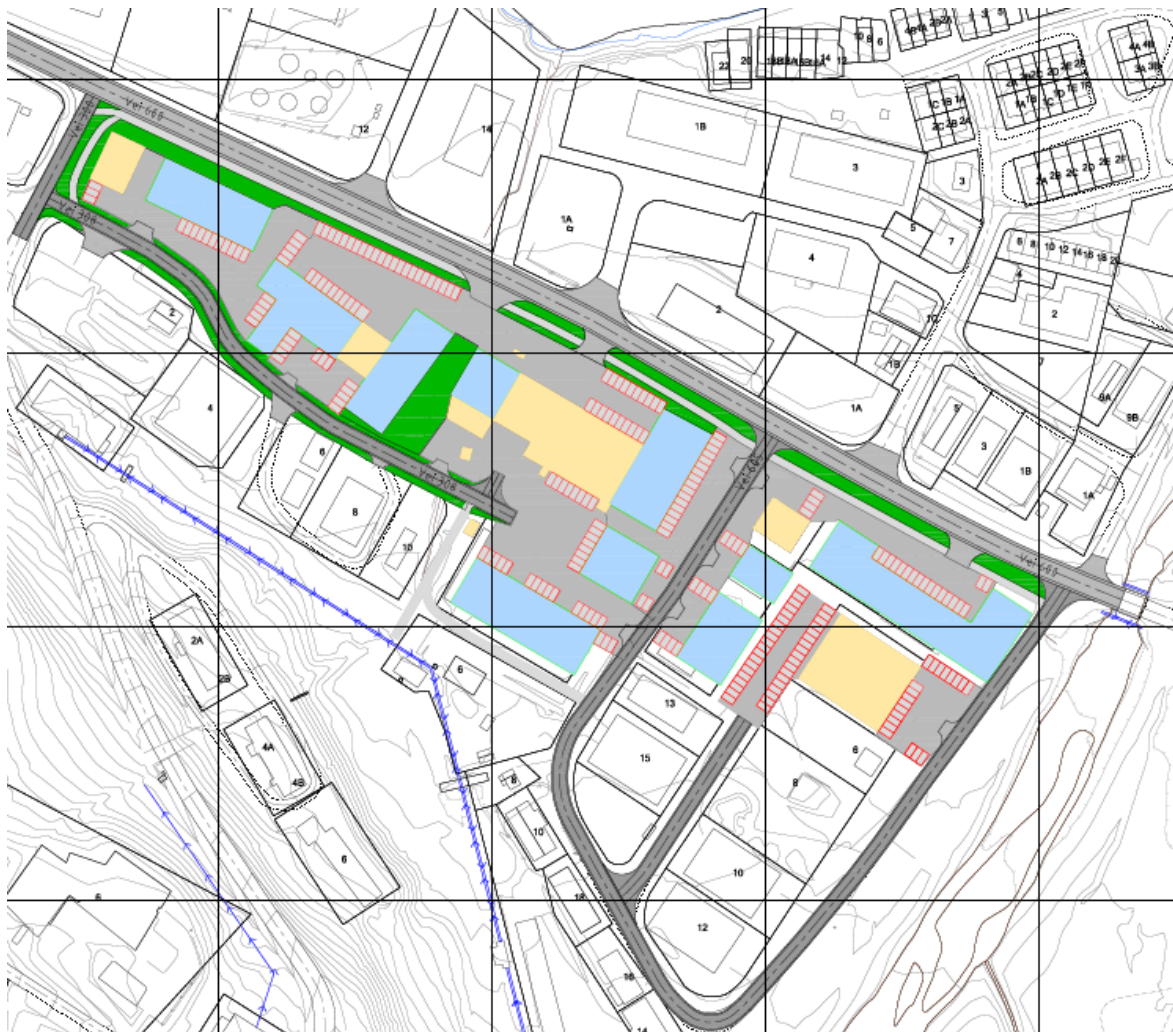
Det legges ikke opp til arealer for opphold i planområdet ettersom dette vurderes som lite forenlig med foreslått arealbruk.

Delplanen legger til rette for en oppgradering av bebyggelsen og opprydding i den noe uoversiktlige situasjonen i området. Dette vil bidra til å bedre opplevelsen til de som ferdes gjennom området.

5.5 Trafikale forhold

5.5.1 Veier og adkomst

Vei 600 forbi planområdet oppgraderes i henhold til lokal norm for Longyearbyen. Avkjørsler og kryss er strammet opp, noe som gjør at farten blir redusert. Trafikksikkerhetsmessig er dette positivt for mange trafikanter som ferdes langs med vei 600, da det reduserer sannsynligheten for ulykker hvor mange trafikanter blir påkjørt, samt at lavere fart kan redusere skadegraden i eventuelle ulykker. Utformingen gjør også at sannsynligheten for trafikkulykker mellom kjørende reduseres, da det blir et tydeligere trafikkmønster i kryss og avkjørsler og farten blir lavere. Avkjørsler fra Vei 600 reduseres til 3. Rundt bensinpumpene som er mye brukt etableres det 2 avkjørsler, og 1 lengere øst i planområdet (se figur 14).



Figur 14: Oversiktstegning av justerte veier og parkeringsplasser. Kilde: Multiconsult.

Planforslaget legger opp til en ombygging av Vei 308 i tråd med lokal norm for Longyearbyen med tydelig definerte avkjørsler og grøfteareal for håndtering av overvann. Justeringen medfører at varslet planavgrensning ved oppstart må justeres noe. Justeringen er nærmere omtalt i avsnitt 4.2 Planavgrensning.

I arealplan 2016-2026 er Vei 308 videreført fram til Vei 605. Delplanen her følger ikke opp denne løsningen da det ikke er ønskelig å legge til rette for gjennomgangstrafikk her. I enden av veien legges det opp til vendehammer. Planen gjør det mulig for enkelte av eiendommene sør for Vei 308 å koble seg på denne, istedenfor å ha avkjørsel direkte ut i Vei 300 hvor det kan være noe dårlig sikt og antagelig være mer trafikk. Dette vil rydde opp i trafikksituasjonen, og bedre trafiksikkerheten for brukerne.

Vei 605 ligger utenfor planavgrensningen, men er i situasjonsplanen tegnet inn i henhold til lokal norm for Longyearbyen. En oppgradering av Vei 605 og oppstramming av kryss mot Vei 600 vil medføre at dagens vei justeres noe. Planavgrensningen justeres i tråd med oppgradert vei.

5.5.2 Parkering

Parkering er ikke avsatt som eget formål i planen, men tillates etablert innenfor formålene forretning/næring. Parkeringsarealer forutsettes utformet i sammenheng med ny bebyggelse, og i tråd med parkeringsnormen fra Arealplan 2016-2026.

Fordelingen i foreliggende konsept mellom forretning, lager, verksted, kontor, overnatting, service, samt kunst- og håndverksvirksomhet som vist i figur 12, utløser et krav om 215 parkeringsplasser ifølge lokal parkeringsnorm.

I figur 14 er det illustrert 237 plasser. Dette viser at det kan etableres tilstrekkelig med parkeringsplasser innenfor planområdet. Det er regnet 23 m² pr parkeringsplass.

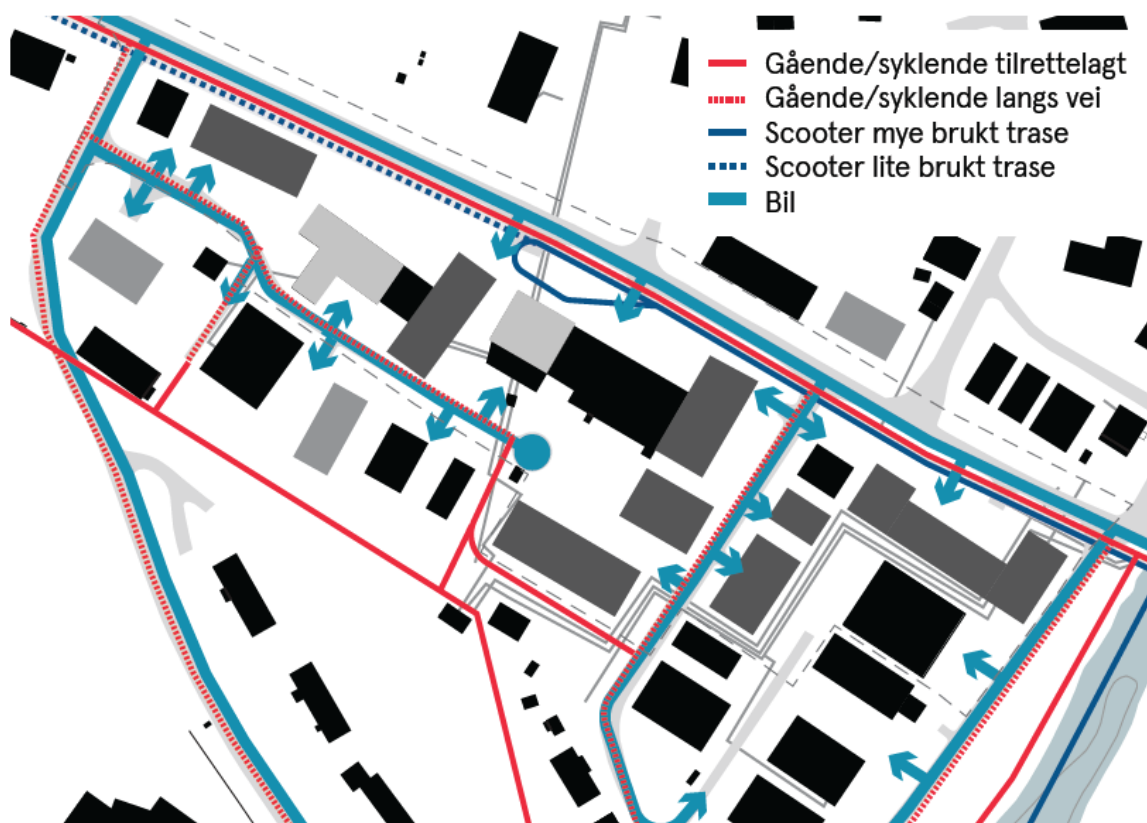
5.5.3 Gang- og sykkelveg

Planen legger opp til gang- og sykkelvei på sørsiden av Vei 600. Gang- og sykkelveien blir adskilt fra Vei 600 med en grøft på den østre delen. Dette separerer myke trafikanter og kjørende på en god måte, og gjør det vanskeligere for kjørende å komme opp på gang- og sykkelveien ved en utforkjøring. Om vinteren vil grøften kunne benyttes som skutertrase bort til bensinstasjonen

Vest for bensinpumpene blir gang- og sykkelveien lagt inntil veien pga. høydeforskjeller som vanskeliggjør en grøft mellom gang- og sykkelveien og Vei 600. På dette strekket foreslås det å etablere et skille mot veien med f.eks. kantstein. Planforslaget gir et vesentlig bedre og mer trafiksikkert tilbud til myke trafikanter langs med Vei 600, enn i dagens løsning.

Gang- og sykkelveien forlenges langs Vei 300 til Vei 308. Vei 308 er en adkomstvei med begrenset trafikk og lav fart. Det legges derfor opp til blandet trafikk lang Vei 308.

Fra enden av Vei 308 vil det være mulig å etablere en gang- og sykkelvei fram til Vei 605. Denne vil ligge utenfor planområdet, men er vist i figur 15. Fra Vei 605 kan gående og syklende fortsette videre mot Longyearelva, og gang- og sykkelvei avsatt i arealplanen. .



Figur 15: Framtidig bevegelsesmønster i området. Merk at gang- og sykkelveien vil ligge på innsiden av scooterløype til bensinpumpe, og ikke mellom Vei 600 og scooterløype som det framgår av figur. Kilde: LPO arkitekter.

5.6 Teknisk infrastruktur

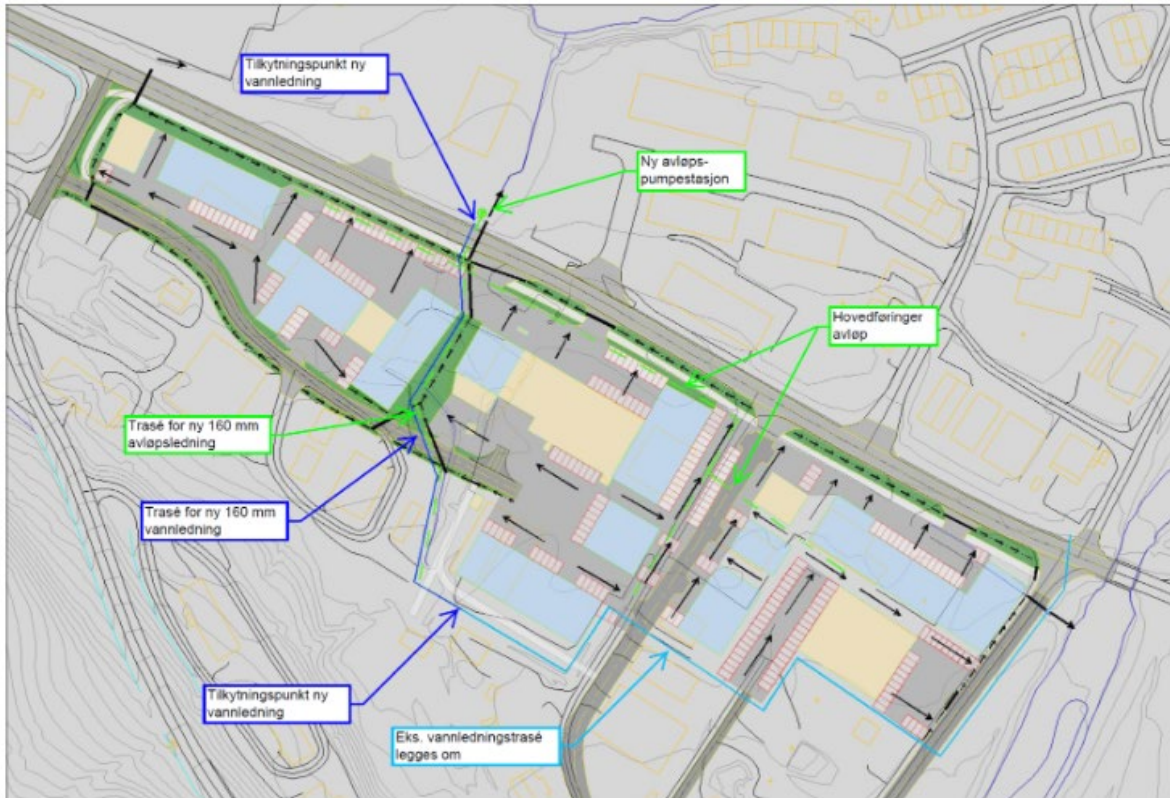
5.6.1 Vannforsyning

Dagens vannforsyning til området domineres av to ledninger:

- 160 mm fra området ved brua. Denne følger en sikksakk-trasé felles med fjernvarme til fyringssentralen i bakkant av området.
- 110 mm fra fyringssentralen diagonalt gjennom området. Traséen går i kulvert under Circle K/Toyota felles med avløp og fjernvarme og krysser under vei 600 med retning mot kaiområdet.

Førstnevnte 160 mm opprettholdes, men legges sammen med fjernvarme om slik at den i større grad unngår bebygde arealer. Ny trasé blir på elvekanten på østsiden av vei 601 og i bakkant av området fram til fyringssentralen.

Eksisterende 110 mm erstattes av ny 160 mm ledning som legges i ny trasé felles med avløp, fjernvarme og overvannsgrøft sentralt gjennom området.



Figur 16: Prinsipper for vann og avløp. Kilde Multiconsult.

Rørnett og vanddistribusjon i Longyearbyen er ikke dimensjonert med hensyn til å tilfredsstille dagens krav til slokkevannskapitet. Slokkevannsbehov vil avhenge av mange faktorer og må detaljeres nærmere ved utarbeidelse av brannkonsept for de enkelte byggene. Det er i planfase likevel gjort overslag og konkludert at regelverkets krav til 50 l/s kan reduseres til 20 l/s med følgende forutsetninger:

- Bygningene deles inn i brannceller med størrelse inntil ca. 500 m² gulvflateareal og/eller byggverk utstyres med automatiske slokkeanlegg.
- 20 l/s er tilstrekkelig vannkapasitet for å benytte tradisjonelt sprinkleranlegg i de fleste tilfeller, men høyere vannforbruk kan være aktuelt ved høye fareklasser. Vanntåke kan være egnet tiltak for å redusere krav til slokkevann.

5.6.2 Avløp

Det er et uttrykt ønske fra Lokalstyre at mest mulig av avløpet håndteres internt og føres felles ut området.

Avløpsledning legges om til trasé felles med vannledning, fjernvarme og overvannsgrøft sentralt gjennom området (se figur 16). Det forslås at dimensjonen økes til 160 mm for ikke å legge begrensninger på eventuelle senere utbygginger.

Bortsett fra avløpet fra Maler Andersen lengst vest, antas det at avløpet vil kunne løses med selvfall innenfor området. Figur 16 viser traséer for mulige hovedføringer fram mot et knutepunkt før kulvert som krysser under vei 600. Fallforholdene i traséene må kontrolleres i forbindelse med detaljplanlegging av området.

Felles pumpestasjon for avløpet foreslås plassert på nordsiden av vei 600. En slik plassering må koordineres med delplan 58. Avløpet pumpes inn på eksisterende pumpeledning på nordsiden av vei 600.

5.6.3 Overvann

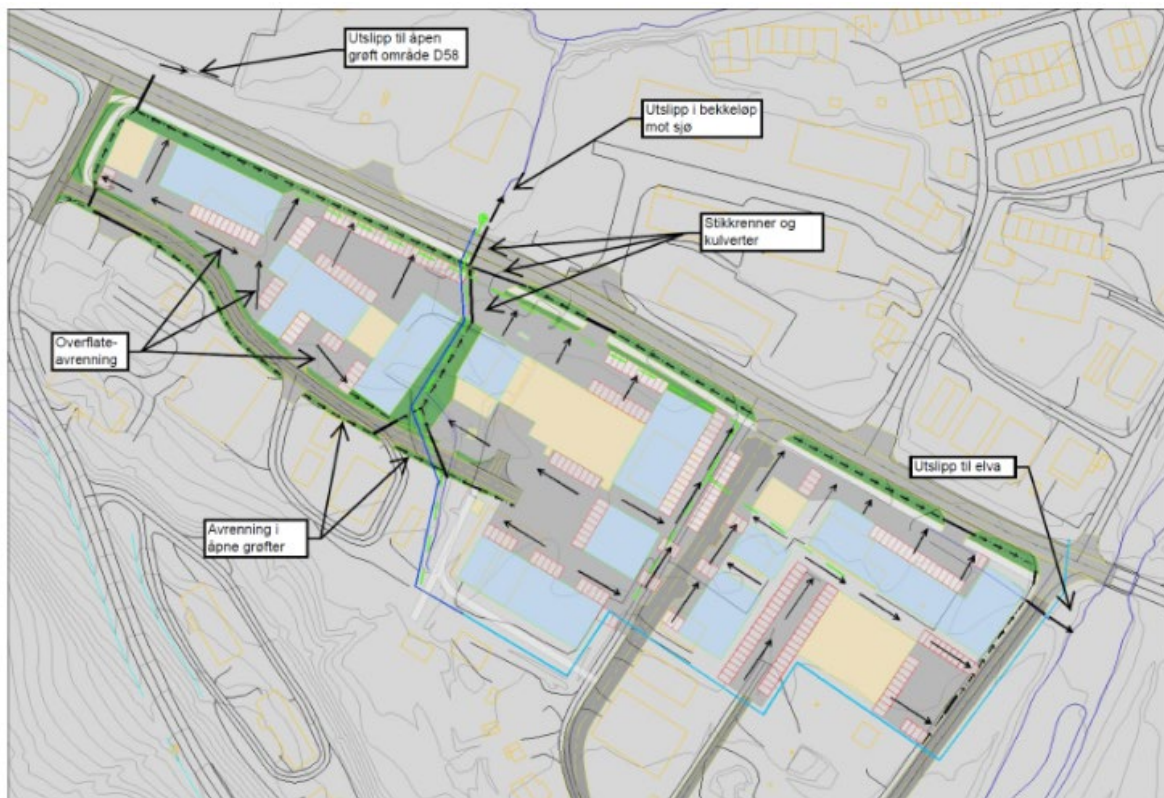
De klimatiske forholdene på Svalbard gjør at det i størst mulig grad ønskes å unngå lukkede overvannssystemer som innebærer sluker, sandfang og nedgravde rørledninger. Nominell nedbørsmengde i Longyeardalen svært liten, men samlet belastning kan bli høy i kortere perioder, spesielt under snøsmeltingen.

Hovedprinsippet for håndtering av overvann er derfor basert på overflateavrenning med fall mot åpne grøfter. Kun ved kryssing av veier og trafikkerte arealer vil det bli anlagt stikkrenner og kulverter.

Vei 605 antas å danne et høybrekk med tanke på overflateavrenningen:

- Området øst for vei 605 ledes mot elva.
- Området vest for vei 605 ledes til eksisterende bekkeløp på nordsiden av vei 600. Bekken har utløp i fjorden.
- I tillegg blir det en stikkrenne lengst vest ved Maler Andersen. Utløpet fra denne må sees i sammenheng med planlagte overvannstiltak for delområde D58 på nordsiden av vei 600.

Eksisterende kulvert som i dag går under Circle K/Toyota legges om for å tilpasses planene for nye etableringer. Kulverten erstattes av åpen grøft vest for nevnte bygg og nye kulverter fram til utløp nord for vei 600. Det etableres to separate kulverter for hhv. overvann og vann/avløp/fjernvarme.



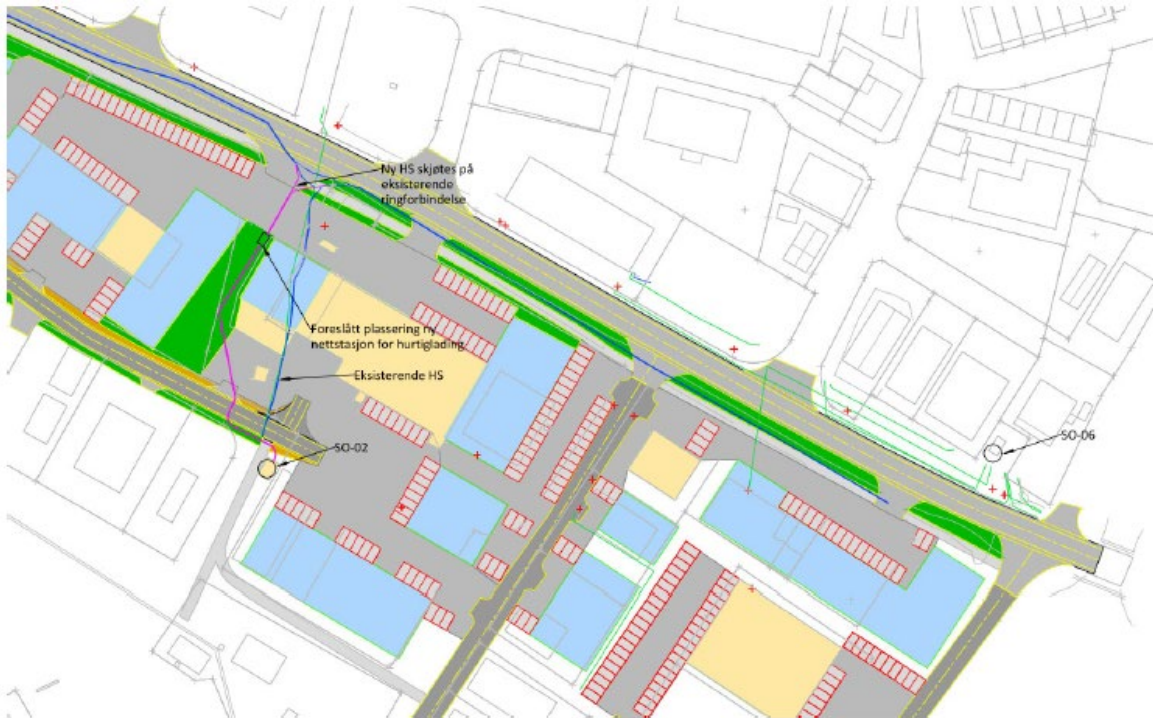
Figur 17: Prinsipper for overvannshåndtering. Kilde Multiconsult

5.6.4 Strømforsyning

Dagens elektriske energiforsyning til området er ivaretatt av to nettstasjoner (se figur 18) som er del av en ringforbindelse. Basert på foreliggende konsept må det gjøres tiltak for å ivareta det økte effektbehovet ønsket utbygging medfører.

Nettstasjon SO-06 foreslås beholdt slik som den er i dag. Denne vurderes brukt for lavspent forsyning frem til det enkelte bygg der hvor det er hensiktsmessig. Fortrinnsvis i den østlige delen av

planområdet. Nettstasjon SO-02 oppgraderes til en større transformator for å ivareta det økte effektbehovet i planområdet. Nettstasjonen må utformes slik at eksisterende kunder på 230V IT får opprettholdt sin forsyning. Den nye nettstasjonen forsyner ny bygningsmasse, samt den normale elbilladingen. Det etableres egen transformator for hurtiglade-stasjonen. Denne plasseres nord for SO-02, for å komme nærmere tiltenkt område for hurtiglading. Foreslått omlegging av høyspenttrase er vist i figur under. Ny høyspenttrase følger samme trase som ny trase for vann og fjernvarme.



Figur 18: Plassering av eksisterende nettstasjoner, og foreslått omlegging av høyspenttrase. Ny trase vist i lilla farge. Kilde Multiconsult.

5.6.5 Fjernvarme

Fjernvarmerørene i området er av eldre karakter og i dårlig forfatning. Energiverket opplyser at de planlegger å skifte alle fjernvarmerør i området i løpet av en 10-års periode.

Det foreslås at hovedtraseer for fjernvarmen fortsatt utformes som en ringledning men legges om sammen med VA i området ved vei 601 og forbi Circle K / Toyota for ikke å komme i konflikt med planlagte veier eller bygg (se figur 16). Det er spesielt viktig å unngå lange traseer under bygg som ikke er tilgjengelig for vedlikehold, reparasjon eller utskiftning. Ved gjennomføring av fjernvarme gjennom vei 600 er det viktig at den tekniske løsningen unngår å lede overvann gjennom vei 600 da det ikke finnes noen løsning for å håndtere dette overvannet på nordsiden av veien.

Fjernvarme inn til de enkelte byggene/tomtene planlegges i forbindelse med utarbeidelse av teknisk plan for den enkelte IG.

5.7 Renovasjon

Renovasjonsløsninger med containere plassert i tilknytning til adkomstveier og parkeringsplasser forutsettes videreført. Som en del av utomhusplanen i byggesak skal det redegjøres for plassering på den enkelte eiendom.

5.8 Snødeponering

Snødeponi skal inngå som en del av utomhusplanen som skal være godkjent av lokalstyret før det gis igangsettingstillatelse.

5.9 Hensynssoner

5.9.1 Frisiktsoner

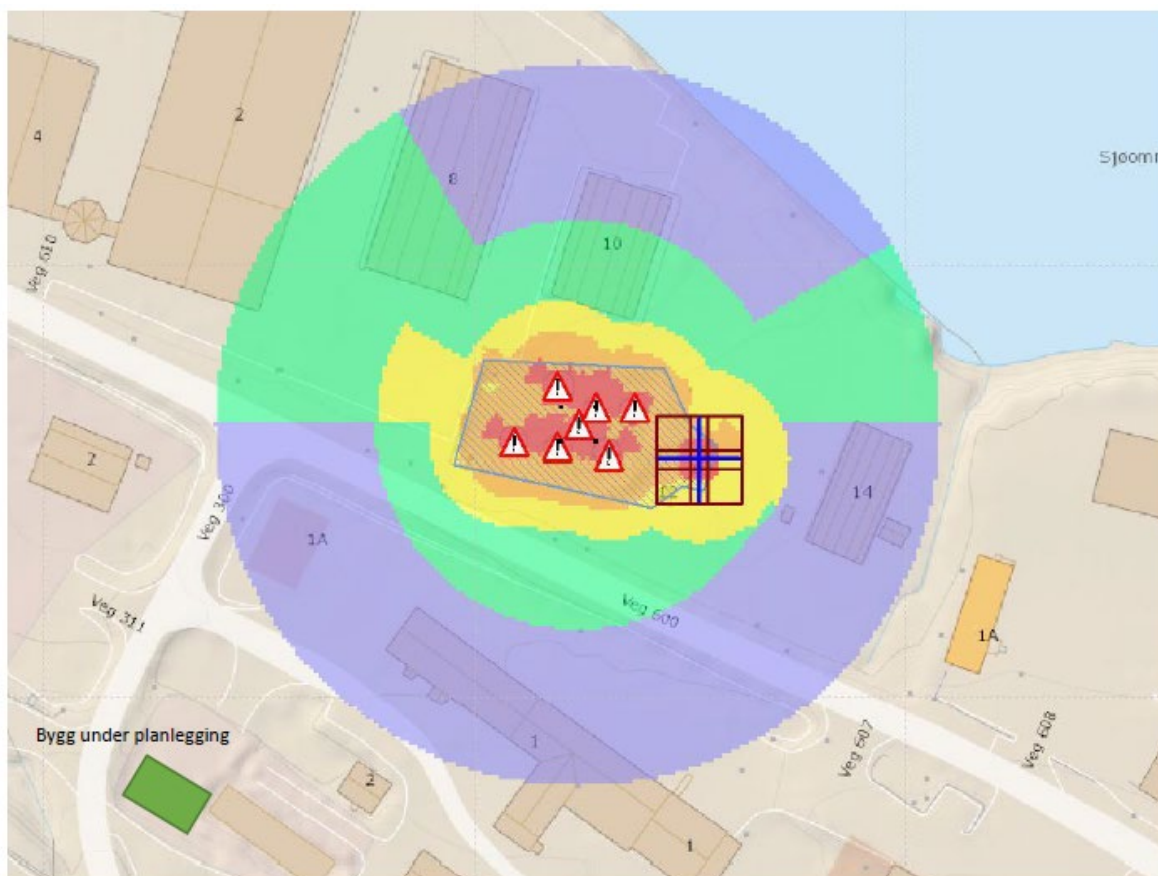
Frisiktsoner er i henhold til kravene i Statens vegvesens håndbok 100.

5.9.2 Faresoner

På nordsiden av veg 600 ligger et tankanlegg. I delplan 58 som er under behandling framgår det at tankanlegget ikke planlegges fjernet eller flyttet i overskuelig fremtid.

Det er i forbindelse med flere delplanprosesser gjennomført en risikoanalyse for tankanlegget sør for Vei 600. Metodikk og vurderinger er også forankret i DSBs forslag til temaveiledning om sikkerhetsavstander for små og mellomstore anlegg som håndterer farlig stoff. Risikoanalysen angir utstrekningen av hensynssonene rundt tankene (indre, midtre og ytre sone).

Planområdet blir berørt av midtre og ytre sone. Ytre sone gjelder for boliger, sykehjem og annen sårbar bebyggelse. Det legges ikke opp til slik bebyggelse innenfor planområdet, og ytre sone er derfor ikke tatt med i plankartet. Midtre sone berører en mindre del av planområdet, og legger føringer for planlagt arealbruk i området. Sonen framgår som en hensynssone i plankartet.



Figur 19: Utstrekning av hensynssoner rundt bensintankene nord for Vei 600. Kilde: Safetec

6 Virkninger / konsekvenser av planen

Det framgår av sml § 49 femte ledd at planbeskrivelsen skal omfatte en redegjørelse for hvordan hensynet til miljø (herunder naturmiljø, kulturminner og estetikk) og lokalsamfunn (herunder sikkerhet og barns behov) blir ivaretatt.

Dersom planen kan få virkninger for miljøet utenfor planområdet, skal redegjørelsen også omfatte dette.

Generelt vurderes planprogrammet som bindende mtp hvilke temaer om er aktuelle og hvordan de skal behandles i planarbeidet.

Merk at det i vurderingene nedenfor fokuseres på mulige virkninger av planen i forhold til omgivelsene, både innenfor og utenfor planområdet.

6.1 Overordnede planer

I delplanen inngår hele delområdet benevnt som F/N3, og deler av delområdene benevnt som F/N5 og B/F/N4 i arealplanen. Dette er i utgangspunktet ikke i tråd med arealplanen for Longyearbyen hvor det stilles krav om at delområder må behandles i sin helhet. Planavgrensningen har vært behandlet i teknisk utvalg 14.12.2020, hvor det ble vedtatt foreslått planavgrensning opprettholdes gitt at planarbeidet viser at helheten i området ivaretas.

Deler av felt F/N5 som er inkludert i planområdet er en del av eiendommen 22/432 som også berører felt F/N3. Det vurderes som hensiktsmessig å inkludere hele eiendommen i delplanen framfor en oppdeling. Delplanen legger opp til at aktuell bebyggelse innenfor felt F/N5 fjernes ettersom den er i dårlig forfatning, og erstattes av ny bebyggelse. Ny bebyggelse vil ikke legge hindringer for videre utvikling av de resterende delene av felt F/N5.

B/F/N4 består i dag av en rekke ulike festetomter som domineres av haller og mellomlagring av utstyr. Delplanen legger opp til at deler av bebyggelsen mot Vei 600 blir fjernet og erstattet med ny bebyggelse. Dette vil bidra til å heve kvaliteten på bygningsmassen, og skape en mer dynamisk og helhetlig fasade mot Vei 600.

Ny bebyggelse mot Vei 600 vil bidra til en oppgradering av hele området, og ikke legge hindringer for dagens virksomhet eller en framtidig utvikling av de resterende arealene i felt B/F/N4. Det er pr. nå ikke konkrete planer for å utvikle de resterende eiendommene i B/F/N4, og derfor er ikke disse eiendommene inkludert i delplanen.

I tråd med at vedtatt arealplan legger til rette for byutvikling innenfor B/F/N4, har boligpotensialet innenfor feltet tidligere vært vurdert i en egen studie. I ettertid er det imidlertid konkludert med at staten i større grad skal styre boligutbyggingen på Svalbard. Dette gjør utvikling av boliger i privat regi mindre aktuelt. Boligformålet tas derfor ut, men delplanen åpner opp for overnatting for sesongarbeidere i begge feltene.

6.2 Stedets karakter, byform og estetikk

Planen vil legge til rette for en oppgradering av bygningsmassen, og fortettingen vil bidra til at området får et mer helhetlig preg. Ved å plassere nye bygg på tvers av eksisterende bebyggelse, vil man få et mer oppdelt forløp langs Vei 600 som vil bidra til å gjøre det mer interessant å bevege seg gjennom området, og til en viss grad motvirke vindtunnel-effekten.

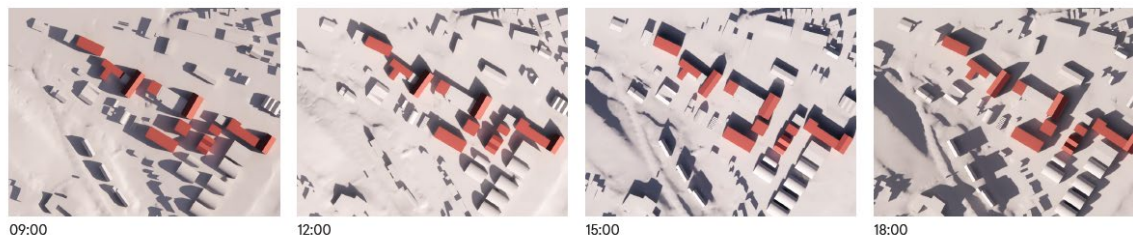
En oppgradering av bygningsmassen og opprydning i området vil bidra til en heving av kvalitetene i området, både når det gjelder byform og estetikk.

6.3 Landskap

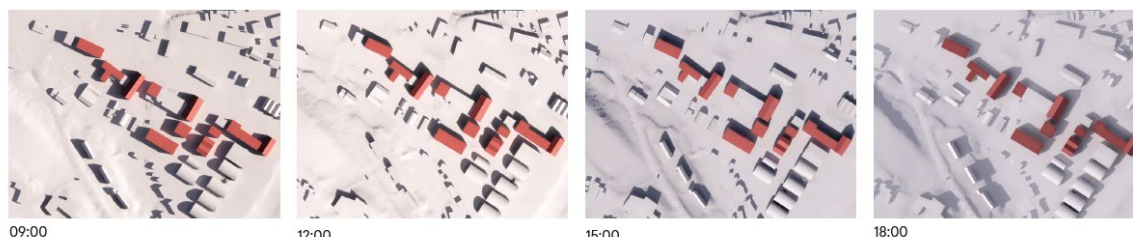
Planen legger opp til økning av byggehøyden i forhold til i dag. Dette vil gi noe økt skyggevirksomhet på vei 600, men utover dette vil tilgrensende områder i liten grad bli berørt.

Ingen kjente naturgitte eller menneskeskapte landskapselementer vil bli berørt.

1. mai



21. juni



Figur 20: Sol- og skyggediagram for foreliggende konsept. Kilde LPO.

6.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrerte kulturminner innenfor planområdet, men planområdet grenser mot to bygninger fra perioden 1905-1920 som er automatisk fredede kulturminner.

Det vurderes at tiltak planen tilrettelegges for ikke vil ha noen negativ innvirkninger på registrerte kulturminner utenfor planavgrensningen.

6.5 Naturverdier/naturmangfold

Planområdet er utbygget, og allerede berørt av menneskelig aktivitet. Det er gjort en registrering av Teist i randsonen til planområdet. Utover dette er det ikke registrert noen verdifulle arter eller naturmiljø innenfor området. Planen vurderes ikke å få konsekvenser for naturverdier.

6.6 Rekreasjonsområde og friluftsliv

Flere av dagens næringsvirksomheter tenkes videreført i delplanen. Dette er virksomheter som medfører en del trafikk fra større kjøretøyer, og er derfor i liten grad forenlig med rekreasjon i området. I delplanen fokuseres det derfor på å skape trygge ferdselsforbindelser gjennom området. Delplanen legger opp til gang- og sykkelforbindelse langs veg 600 og 308.

6.7 Trafikkforhold

Økt utnyttelse innenfor planområdet kan føre til et større transportbehov og mer menneskelig aktivitet i området. Det er derfor viktig å etablere trygge ferdselsårer for bilister, skuterførere og myke trafikanter.

Trafikksikkerheten i planområdet er begrenset og uoversiktlig slik den fremstår i dag. Planen legger opp til at kryss og avkjørslar strammes opp, noe som gjør at farten gjennom kryss og avkjørslar blir redusert. Trafikksikkerhetsmessig er dette positivt for myke trafikanter som ferdes langs med vei 600, da det reduserer sannsynligheten for ulykker hvor myke trafikanter blir påkjørt, samt at lavere fart kan redusere skadegraden i eventuelle ulykker. Utformingen gjør også at sannsynligheten for trafikkulykker mellom kjørende reduseres, da det blir et tydeligere trafikkmønster i kryss og avkjørslar og farten blir lavere.

Vei 308 er i dag en adkomstvei inn til nærings- og industriområdet. Veien har en rekke avkjørsler og utflytende arealer, hvor det parkeres og lagres diverse materialer tett på veien. I planen legges det opp til en ombygging av veien, med vendehammer i enden og med tydelig definerte avkjørsler. Dette vil rydde opp i trafikksituasjonen i veien, og bedre trafiksikkerheten for brukerne.

Planen er derfor vurdert å påvirke trafikkforholdene positivt.

6.8 Barns og unge

Planen legger opp til at området videreføres som næringsområde med mulige virksomheter som lager, verksted og logistikk. Dette er virksomheter som normalt er lite forenlig med barn og unge. Planen legger derfor ikke opp til arealer som tilrettelegger for økt opphold av barn og unge i området.

6.9 Universell tilgjengelighet

Krav til universell tilgjengelighet er ivaretatt i delplanens bestemmelser.

6.10 Sosial infrastruktur

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

6.11 Næring

Planen kan gi positive ringvirkninger for annet lokalt og regionalt næringsliv. Dette vil kunne bidra til økt sysselsetting i lokalsamfunnet.

6.12 Klima og bærekraft

Et av de viktigste grepene for en bærekraftig arealplanlegging er fortetting av allerede utbygde områder. Planområdet er et etablert næringsområde sentralt i Longyearbyen, og en fortetning her ansees som mer miljøvennlig enn å benytte et nytt og ubebygde areal.

7 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) datert 16.05.2022 (vedlegg 3) i forbindelse med utarbeidelsen av delplanen.

Analysen har til hensikt om å avdekke om tiltakene som omfattes av planen kan bli berørt av eller føre til uønskede hendelser, samt utrede avbøtende tiltak.

Det er benyttet en risikomatrix som skal illustrere hvor akseptabelt et tiltak er, basert på sannsynlighet og konsekvens av en hendelse eller et tiltak.

- Rødt felt indikerer uakseptabel risiko.
- Gult felt indikerer risiko som bør vurderes med hensyn til tiltak som reduserer risiko.
- Grønt felt indikerer akseptabel risiko.

Tabell 4: Oppsummerende tabell over mulige uønskede hendelser før mottiltak er vurder:

Konsekvens Sannsynlighet	Ufarlig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Meget sannsynlig				
Sannsynlig	8			
Mindre sannsynlig		26	4	23
Lite sannsynlig	13, 19, 20, 21			33

I gul og rød kategori er følgende temaer, og tiltak identifisert:

Punkt 4: Grunnforhold/ stabilitet

Forholdet vurderes som ivaretatt ved at det nedfelles krav i delplanens bestemmelser om at det ved søknad om bygge- og anleggstiltak i planområdet skal legges ved geoteknisk vurdering som grunnlag for prosjektering.

Punkt 23: Risikofylt industri, tankanlegg

Planen grenser mot et tankanlegg nord for Vei 600.

Basert på sikkerhetsberegninger er det avsatt hensynssone rundt tankanlegget som berører en mindre del av denne plan. Forholdet vurderes som ivaretatt gjennom at hensynssonen for brann og eksplosjonsfare framgår av plankart og bestemmelsene.

Iht. DSBs retningslinjer vil det ikke tillates boliger eller særlig sårbare objekter innenfor faresonen. Faste arbeidsplasser tillates.

Til punkt 33: Sabotasje/ terrorhandlinger

Tankanlegg nord for Vei 600 utgjør et mulig terrormål.

At hendelser knyttet til terror skal inntreffe regnes som svært lite sannsynlig, og det er ikke aktuelt med spesielle hensyn i planområdet for å redusere denne risikoen.

8 Vedlegg

- Plankart datert 13.05.2022
- Planbestemmelser datert 19.05.2022
- ROS-analyse, datert 16.05.2022
- Referat fra oppstartsmøte, datert 24.06.2020
- Plan for teknisk infrastruktur innenfor delplan D57, 13.05.2022 (Multiconsult)
- Tidligere grunnundersøkelser, datert 28.05.2018 (Multiconsult)
- Miljøundersøkelser, datert 25.08.2021 (Instanes)
- Kartlegging av forurensningskilder, datert 15.03.2021(Multiconsult)
- Risikoanalyse for bensintanker i Longyearbyen, datert 13.02.2020 (Sweco/Safetec)
- Lokalklimatiske virkninger, datert 30.01.2018 (Multiconsult)
- Utbyggingskonsept, datert 20.12.2021 (LPO)