

FAUSKE KOMMUNE

Tilleggsinnkalling for Plan- og utviklingsutvalg

Tid: 30.04.2018 kl.: 10:00 - 15:30
Sted: Administrasjonsbygget, møterom 1

Eventuelle forfall meldes på telefon 75 60 40 20

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

Vi ber om at sakspapirer ikke kastes etter møte, da møteprotokoll fra møtet kun vil inneholde innstilling og vedtak i sakene.

Merknader til møtet:

Befaring - Klagebehandling

SAKSLISTE: - MØTE NR 3/2018

Sak nr.	Sakstittel
046/18	Forslag til områderegulering for Terminalveien øst- ny behandling

Fauske, 24.04.18

Kjetil Sørbotten
Utvalgsleder

FAUSKE KOMMUNE

SAKSPAPIR

		JournalpostID: 18/5437	
		Arkiv sakID.: 18/189	Saksbehandler: Gunnar Myrstad
Sak nr.		Dato	
046/18	Plan- og utviklingsutvalg	30.04.2018	
	Kommunestyre		

Forslag til områderegulering for Terminalveien øst- ny behandling

Rådmannens forslag til innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 godkjenner Fauske kommunestyre det framlagte forslag til områderegulering for Terminalveien øst.

Vedlegg:

17.04.2018	Planbestemmelser_TerminalveienØst	1379101
16.04.2018	Rapport Trafikkanalyse Terminalveien øst	1378970
18.04.2018	Plankart Terminalveien øst 170418	1379136

Sammendrag:

Forslaget til områderegulering for Terminalveien øst er tidligere egengodkjent av kommunestyre i sak 054/15. Statens vegvesen la inn klage på egengodkjenningen og vedtaket ble dermed ikke gyldig. Klagen gjaldt krysset Terminalveien øst /E6 som Svv mente ikke var tilstrekkelig utredet. Vegvesenet krevde at det ble utarbeidet en revidert trafikkanalyse som omfattet nevnte kryss. Supplerende trafikkanalyse ble gjennomført med påfølgende møte.

I brev av 23.02.2016 gir Statens vegvesen en endelig uttalelse hvor de opplyser at de er fornøyd med at Fauske kommune har endret planen i hht vegvesenets innspill og at kommunen har fått utført en supplerende trafikkanalyse.

Planen er ikke fremmet til ny behandling tidligere fordi det var ønske om at planen også skulle åpne for etablering av kjøpesenter på over 3000m2.

Da planen ble lagt til første gangs offentlig ettersyn i 2013 kom det innsigelse fra Nordland fylkeskommune om at planen ikke oppfylte fylkesplanens bestemmelser om etablering av kjøpesenter. Blant kravene var at det måtte foretas en helhetlig vurdering av handel bl.a. gjennom handelsanalyse til kommuneplanen, som var under revidering. Handelsanalysen ble utført i arbeidet med revideringen av kommuneplanens arealdel og innsigelsen fra fylkeskommunen ble trukket og kommuneplanens arealdel er nå vedtatt i kommunestyre i sak 021/18.

Fauske kommune ønsker i tillegg å etablere bygg og anlegg for enhet Vva og nødetatene brann/legevakt. For å legge til rette for formål og krav til slik etablering er det laget et nytt planforslag med kart og bestemmelser.

Saksopplysninger:

Følgende endringer i det nye planforslaget forhold til det tidligere planforslag:

- Nytt punkt vedrørende handel som åpner for kjøpesenter over 3000m2:

§3.1 Forretning/kontor/industri (F/K/I 1 - F/K/I 4)

På område F/K/I 1 -F/K/I 4 tillates det forretning/kontor/ industri i bygninger med to etasjer og en maksimal byggehøyde på 11,0 m over gjennomsnittlig planert terreng. Maksimalt bebygd areal (%-BYA) skal ikke overstige 65 % inkl. parkering. Andel forretning-/kjøpesenterareal får ikke overstige 5200 m2 (BRA) totalt for hele planområdet. Av dette skal minimum 4900 m2 begrenses til handel med plasskrevende varegrupper som biler, motorkjøretøy, lystbåter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, salg fra planteskoler/hagesentre, møbelvarehus og brune- og hvitevarer. Denne opplistingen er uttømmende. Areal til fysisk utsalg tilknyttet netthandel kan ikke overstige 300 m2 og skal inngå i det totale arealet avsatt til forretning.

- Nytt punkt som tillater etablering av forretning/kontor/tjensteyting(VVA og nødetatene):

§3.4 Forretning/kontor/tjensteyting (F/K/T-1 – F/K/T-2)

- Nytt punkt som erstatter kravet om detaljreguleringsplan med situasjonsplan

§6.1 Utbygging - rekkefølgebestemmelser

Vedlagt søknad om byggetillatelse skal det følge en situasjonsplan som viser atkomst byggets plassering, parkering, sykkelparkering, m.m.»

Det nye planforslaget for områdeplan for Terminalveien øst har vært ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 17.01 – 09.03.18.

I høringsperioden kom det inn 4 uttalelser til planen fra Banenor, Nordland fylkeskommune, Fylkesmannen og Statens vegvesen.

Uttalelse fra Banenor(utdrag i kursiv)

Overvannshåndtering

Planlagt bebygd del av planområdet ligger omtrent 230 meter unna jernbanen. Det skal nedbygges et større myrområde i forbindelse med planen. Som en konsekvens av dette vil myrområdet miste sin naturlige fordrøyende funksjon. Selv om jernbanen ligger forholdsvis langt unna er vår bekymring at overvann fra utbyggingsområdet kan påføre våre drencsystem/jernbanen skader når det blir store nedbørsmengder. Bane NOR forutsetter at ny arealbruk ikke slipper mer overvann/flomtopper mot våre anlegg. Det vises i denne sammenheng til tiltakshavers og kommunens ansvar i henhold til plan- og bygningsloven § 28-1 og TEK 17 kapittel 7 med tilhørende veiledning.

Kommunen har tatt inn følgende bestemmelse angående håndtering av overvann:

«Før byggestart skal det foreligge en plan for tilknytning til vann- og avløpsnettet godkjent av Fauske kommune. Det skal tas hensyn til VA- og kabelanlegg i grunnen. Flytting, nærbygging, tilknytning etc. skal avklares med den enkelte rør- og kabeleier.»

Når overnevnte VA- plan foreligger ber vi om at denne blir oversendt Bane NOR for uttalelse i god tid før anleggsstart.

Bane NOR som eiendomsforvalter har følgende merknader til planforslaget:

Det gjøres oppmerksom på at en trekant i syd av GF2 eies av Bane NOR. Denne er en del av eiendommen gnr/bnr 103/840.

Saksbehandlers vurdering

Fauske kommune vil oversende VA- plan for det enkelte tiltak både til Banenor og Statens vegvesen i god tid før anleggsstart. Merknader fra disse vil det bli tatt hensyn til vedrørende behandling av byggetillatelse.

Overvannshåndtering er noe som er viktig å ta på alvor ved at større arealer blir bebyggt og lagt under asfalt samtidig som nedbørsmengdene øker i mengde og intensitet som igjen kan føre til flomtopper.

Nordland fylkeskommune

Trekk av innsigelse knyttet til handelsetablering

I forbindelse med behandling av kommuneplanens arealdel for Fauske høsten 2017, fattet Fylkesråd for kultur, miljø og folkehelse følgende vedtak 1.11.2017:

1. Fylkesråden trekker innsigelsen datert 28.06.2016 til kommuneplanens arealdel for Fauske. 2. Fylkesråden trekker samtidig innsigelse til områdereguleringsplan for Terminalveien øst, datert 24. februar 2014. Dette under forutsetning om at bestemmelsene endres i tråd med det som fremkommer av kommuneplanens arealdel ved 2. gangs offentlig ettersyn.

Fylkesråden vurderte at kommuneplanens tilrettelegging for handel ut over 3.000 m² i kommuneplanens arealdel var i tråd med utarbeidet handelsanalyse, og kunne aksepteres. Dette under forutsetning av at reguleringsplan for Terminalveien Øst fulgte opp foreslåtte bestemmelser ved 2. gangs høring og offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel.

Vurdering

Nordland fylkeskommune vurderer at forslag til reguleringsplan for Terminalveien Øst følger opp de føringer for handelsetableringer i området som er foreslått gjennom kommuneplanens arealdel. Fylkesrådets vedtak er fulgt opp, og innsigelsen trekkes.

Saksbehandlers vurdering

Som det framkommer i uttalelsen fra fylkeskommunen så trekkes innsigelsen vedrørende handelsetableringer over 3000m² og at de bestemmelser som er lagt inn i planforslaget følger opp de føringer for handelsetableringer som er foreslått gjennom kommuneplanens arealdel.

Statens vegvesen

Gjennomføringsavtale

Vi gjør oppmerksom på at ved tiltak som berører Statens vegvesen sin eiendom, må det være inngått en gjennomføringsavtale mellom Fauske kommune og Statens vegvesen.

Gjennomføringsavtalen vil kunne legge premisser for utbyggingen og Statens vegvesen har utformet en mal for slike avtaler. Vi ber om at kommunen tar kontakt med oss for å få en slik avtale på plass når planvedtaket foreligger og i god tid før utbyggingen starter opp.

Dette er også et søknadspliktige tiltak etter plan- og bygningsloven, som krever byggetillatelse fra Fauske kommune. Gjennomføringsavtalen mellom Fauske kommune og Statens vegvesen må være signert før kommunen kan gi byggetillatelse for tiltak.

Vår vurdering av planforslaget

1. Det nye planforslaget mangler areal på Terminalveiens vestside, som var innlemmet i planforslaget vi uttalte oss til i februar 2016. Alt areal som inngår i Terminalveiens eiendomsområde skal være regulert til det som ble avtalt mellom oss og Fauske kommune ved forrige diskusjon om planen. Se vedlagt kopi av vår uttalelse av 23.02.2016, med utsnitt av plankartet på side 2.

2. Vi krever at det blir tatt inn et nytt punkt under rekkefølgebestemmelsene med følgende ordlyd:

«Gjennomføringsavtale mellom Fauske kommune og Statens vegvesen skal være etablert før det blir gitt igangsettingstillatelse for tiltak som berører Terminalveien. Denne skal være basert på tekniske planer (byggeplaner) for tiltaket.»

3. Vi har ikke øvrige merknader til reguleringsbestemmelsene.

Konklusjon

Plankart og bestemmelser må kommunen endre slik det fremgår av våre merknader under avsnittet «Vår vurdering av planforslaget».

Saksbehandlers vurdering

Opprinnelig areal som mangler på Terminalveiens vestside er innlemmet i detaljreguleringsplanen for del av Fauske stasjonområde. Arealet er regulert ihht. det som var avtalt med Staten vegvesen. Kravet om at det tas inn et nytt punkt i rekkefølgebestemmelsen vedrørende etablering av en gjennomføringsavtale mellom SVV og FK tas til etterretning. En slik avtale følger opp det som står i rekkefølgebestemmelse §6.1c). Punktet om gjennomføringsavtale med SVV og FK er ført inn som punkt d) under § 6.1 Utbygging – rekkefølgebestemmelser.

Fylkesmannen i Nordland

Planfaglig mangel

Områdereguleringsplaner som tilrettelegger for næringsbebyggelse, herunder kontor, med BRA større enn 15.000 m² vil i henhold til forskrift om konsekvensutredninger § 6 bokstav b, jf. vedlegg I nr. 24, være automatisk utredningspliktig. Dette tilsvarer § 2 bokstav f, jf. vedlegg I nr. 1 i 2009-forskriften som gjaldt ved oppstartstidspunktet for planarbeidet. Ettersom utnyttelsesgraden er satt til 65 % innenfor samtlige av de kombinerte områdene, og at det ikke er gitt bestemmelser som avgrenser næringsbebyggelsesandelen i forhold til andre formål (med unntak av at andel forretning-/kjøpesenterareal er begrenset oppad til 5.200 m² (BRA) totalt for hele planområdet), vil denne typen bebyggelse i kun en etasje være av et slikt omfang at det klart overstiger innslagskriteriet angitt i forskriften.

Om unntaket i forskriften § 6 bokstav b (da gjeldende 2009-forskrift § 2 andre ledd) om unntak fra utredningsplikten for reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen, bemerker Fylkesmannen at dette kun gjelder der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet etter forskriften og oppfyller kravene til konsekvensutredning på tiltaksnivå. Det er derfor ikke grunnlag for unntak at det er gjort en overordnet konsekvensutredning for det aktuelle arealet i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan, noe som er tilfellet i denne sak. Det er slik vi vurderer det ikke grunnlag for å anvende unntaksregelen i forskriftens § 6 bokstav b. Vi ber med bakgrunn i dette om at det gjøres en ny vurdering av konsekvensutredningsplikten.

Planfaglig råd

Myr

Det aktuelle planområdet består i all hovedsak av våtmark. Myr er den naturtypen på landjorda som lagrer desidert mest karbon. Det internasjonale klimapanelet (IPCC) har foreslått en gjennomsnittlig utslippsfaktor på 0,79 tonn CO₂e (2,897 tonn CO₂) per dekar og år for dyrket mark på myr i boreal og temperert sone (IPCC 2014). Myr har videre en flomdempende funksjon, samt fungerer som viktig leveområde for dertil tilpassede planter og

Saksbehandlers vurdering

Vurdering av konsekvensutredningsplikten.

Områdereguleringsplanen for Terminalveien øst som har regulert området til F/K/I

(forretning/kontor/industri) og som ble godkjent i k-sak 054/15 har gjennomført konsekvensutredning som omfatter:

Handelsanalyse og trafikkanalyse.

Det nye tiltaket som omfatter nytt formål forretning/kontor/tjenesteyting, som åpner for etablering av bygg og anlegg for enhet vei, vann og avløp, brannstasjon og legevakt omfatter ikke handel, noe som gjør at handelsanalysen er tilfredstillende slik den foreligger. Da er det trafikkanalyse som er aktuell. Det er gjennomført trafikkanalyse for tiltaket. Analysen viser at det ikke vil bli mer trafikk, heller mindre. Analysen er forelagt vegvesenet tidligere.

Som det står i trafikkanalysen som er utarbeidet av Rambøll (i kursiv):

«Oppsummering og konklusjon

Tidligere gjennomførte kapasitetsberegninger (Norconsult) viste god restkapasitet i trafikksystemet. Vår vurdering tilsier ikke at trafikkmengdene vil bli større enn det Norconsult la til grunn i sine beregninger. Den aktuelle tomten ansees som godt egnet med en god lokalisering for den aktiviteten som er tenkt i nybygget.

Som framtidig utrykningstrasé bør det bygges fortau i Krokdalsmyra og gs-veg langs Terminalveien for å sikre god separering av "myke" og "harde" trafikanter.

På generelt grunnlag burde det vært et bedre gs-tilbud i området.

Krysset mellom Terminalveien og E6 (Follaveien) bør utbedres med kanalisering i E6 og dråpeøy i Terminalveien. Det gir et ryddigere trafikkbilde som gjør det lettere for trafikanter å vike for utrykningskjøretøy uten å skape trafikkfarlige situasjoner. Krysset kan kanaliseres uten nevneverdig inngrep utenom dagens vegareal. Siktforholdene i krysset må kontrolleres. Rundkjøringen i krysset mellom Terminalveien og Krokdalsmyra bør bygges for å redusere fartsnivået og forenkle trafikkbildet. Området blir såpass regulert at det gjerne kan vurderes som "tettbygd strøk" med fartsgrense 50 km/t.

Krokdalsmyra kan bygges med vanlig vikepliktsregulering ved Terminalveien i forbindelse med etablering av nytt teknisk driftsbygg. Selv om det mangler gang- og sykkeltilbud i Terminalveien i dag, vil det trolig være hensiktsmessig å bygge fortauet i Krokdalsmyra fordi fortauet vil ligge i ledningstraseen. Det vil også gi en trafiksikkerhetsgevinst og bedre framkommeligheten for de som ikke kjører. Rundkjøringen bør bygges før FK/I-1 og FK/I-2 tas i bruk.

Terminalveien er arm av E6 og en del av riksvegnettet. Det er derfor nødvendig å ha en tett dialog med Statens vegvesen om omfang og valg / rekkefølge i forbindelse med etableringen. I tillegg vil Nasjonal transportplan gi noen føringer for årlige budsjetter og mulig statlig finansiering for enkelte tiltak»

Med bakgrunn i det ovenstående mener vi at analysegrunnlaget er tilfredstillende og at utredningsplikten er oppfylt for beslutningen om å åpne for formålet offentlig og privat tjenesteyting i F/K/T-1 og 2 i områdeplanen.

Planfaglige råd

Myr

I dette området som er myrlandskap/våtmark vil åpning av myra med fjerning/omrøring av myrjorda og i tillegg legges i åpent massedeponi vil åpne for utslipp av store mengder co2. Dette bør man være bevisst på og at ved utbygging velger teknikker som lar myrjorda ligge mest mulig i ro.

Samfunnsikkerhet

Det er foretatt grunnundersøkelse av området av Reinertsen as som igjen var engasjert av Norconsult Feltgeoteknik. Denne undersøkelsen har ikke konkludert, men gir en pekepinn om hvilke grunnforhold som råder i område.

I bestemmelsene er det krav til at før det kan gis tillatelse til tiltak i planområdet skal området være geoteknisk vurdert av fagkyndig personell. Dokumentasjon på dette skal foreligge ved søknad om

byggetillatelse.

I nærliggende område er det etablert en avlastningskanal for flomvann og i område er det et fordrøynings-basseng.

Oppsummering

Planfaglig mangel vedørende manglende konsekvensvurdering av det nye tiltaket mener vi er tilfredstilt gjennom at det utført trafikkanalyse som utreder virkningen og konsekvensene ved det nye tiltaket.

Det er lagt inn ny rekkefølgebestemmelse som krever at gjennomføringsavtale mellom Fauske kommune og Statens vegvesen skal være etablert før det blir gitt igangsettingstillatelse for tiltak som berører Terminalveien. Denne skal være basert på tekniske planer (byggeplaner) for tiltaket.

Med bakgrunn i ovenstående så anbefales det at planen legges fram til politisk behandling for godkjenning.

Geir Mikkelsen
rådmann



Fauske kommune

PLANBESTEMMELSER

til områderegulering for

Terminalveien Øst

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	Dato	Sign.
Oppstartsmøte	29.06.2011	R.H.B.
Kunngjøring om igangsatt planlegging	04.10.2011	R.H.B.
1.gangs behandling i planutvalget	15.10.2013	JEJ
Offentlig ettersyn i tidsrommet	29.10.13-20.12.13	
2.gangs offentlig behandling i planutvalget	18.05.15	JEJ
Vedtatt kommunestyret	21.05.15	JEJ
3. gangs behandling i planutvalget	30.04.18	

Planident: 1841-2011002

Reguleringsbestemmelsene er i samsvar med kommunestyrets vedtak. Plankart til bestemmelsene er vist i eget dokument.

Dato.....
ordførers underskrift

Planbestemmelsene er utarbeidet 22.01.2013 av A/S Salten Kartdata og revidert av Norconsult AS etter det offentlig ettersyn av planforslaget 11.02.16 .

Revidert av Fauske kommune : 13.04.18

- d) Innenfor hvert byggeområde skal det avsettes parkeringsplasser i henhold til kommunens parkeringsbestemmelser og herav skal 5 % være avsatt til personer med nedsatt funksjonsevne. Det skal også avsettes rom for stativ for parkering av sykler i tilknytning til inngangsparti.

3.4 Forretning/kontor/tjenesteyting (F/K/T-1 – F/K/T-2)

- a) På område F/K/T 1 - F/K/T 2 tillates det forretning/kontor/ tjenesteyting i bygninger med to etasjer og en maksimal byggehøyde på 11,0 m over gjennomsnittlig planert terreng. Maksimalt bebygd areal (%-BYA) skal ikke overstige 65 % inkl. parkering. Andel forretning-/kjøpesenterareal får ikke overstige 5200 m² (BRA) totalt for hele planområdet. Av dette skal minimum 4900 m² begrenses til handel med plasskrevende varegrupper som biler, motorkjøretøy, lystbåter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, salg fra planteskoler/hagesentre, møbelvarehus og brune- og hvitevarer. Denne oppstillingen er uttømmende. Areal til fysisk utsalg tilknyttet netthandel kan ikke overstige 300 m² og skal inngå i det totale arealet avsatt til forretning.
- b) Det skal ikke etableres industri som er i konflikt med nærliggende boligområde spesielt med tanke på støy og støv. Med hensyn til støy vises det til NS81725/2012 og T1442.
- c) Områder for vareleveranser og utendørsområder generelt skal til en hver tid holdes så ryddig som mulig. Beholdere / containere for oppsamling av avfall skal plasseres i bygget eller avskjermes ved levegg, beplantning eller tilsvarende ved plassering utendørs.
- d) Innenfor hvert byggeområde skal det avsettes parkeringsplasser i henhold til kommunens parkeringsvedtekter og herav skal 5 % være avsatt til personer med nedsatt funksjonsevne. Det skal også avsettes rom for stativ for parkering av sykler i tilknytning til inngangsparti.

§ 4

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

4.1 Kjøreveger (o_SKV1-o_SKV5)

- a) Områdene med signaturene o_SKV1 til o_SKV5 reguleres til kjøreveger med bredder iht. plankartet. Eierformen er offentlig for alle veiene.

Området med signaturen o_SKV2 er en eksisterende veg (del av E6) og forvaltes som en statlig veg (H1-veg iht. Statens vegvesens håndbok N100). Øvrige veger forvaltes/skal forvaltes som kommunale veger.

4.3 Gang- og sykkelveg (o_SGS1-o_SGS7)

- a) Områdene med signaturene o_SGS1 til o_SGS7 reguleres til gang- og sykkelveger med bredder iht. plankartet. Opparbeides med asfalt og der disse grenser mot kjøreveg eller parkeringsplass legges det kantstein. Eierformen er offentlig for samtlige områder.

4.4 Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_SVT1-o_SVT7) –grøntanlegg (o_SVG1-o_SVG4)

- a) Områdene med signaturene o_SVT1-o_SVT7 og o_SVG1-o_SVG4 reguleres til annen veggrunn med bredder som fremgår av plankartet. Dette er områder for skjæringer/fyllinger, grøfter, grønntanlegg, snøopplag, rekkverk, skilt, etc. Eierformen for disse områdene er offentlig.
- b) Planter, skilt, rekkverk m.m. må ikke plasseres slik at friskt hindres i kryss/avkjørsel og det tillates ikke sikthindrende gjenstander eller vegetasjon med høyde over 0,5 m.

§ 5 GRØNNSTRUKTUR

5.1 Friområde (GF1-GF2).

- a) Innenfor områdene regulert til friområde, GF1-GF2 skal det ikke føres opp bygninger og andre tekniske anlegg. Det er heller ikke tillatt med motorisert ferdsel innenfor disse områdene. Områdene kan for øvrig benyttes i henhold til bestemmelsene i frilufsloven.
- b) Det kan anlegges kommunaltekniske anlegg herunder ledninger i grunnen og lignende.
- c) Den delen av friområde GF1 som ligger opp mot fareområdet FF1 (flombuffer) i plan for Truckstopp Fauske skal ha en terrenghøyde som overstiger kote +35,0.
- d) Innenfor GF2 kan det tilrettelegges med bord og benker og området gis en tiltalende parkmessig behandling. Gangveger i området kan tilrettelegges etter behov med grus/asfalt og det kan tilrettelegges for lekeområder med huske, sandkasse m.m.

§ 6 DIVERSE BESTEMMELSER

6.1 Utbygging - rekkefølgebestemmelser.

- a) Vedlagt søknad om byggetillatelse skal det følge en situasjonsplan som viser atkomst, byggets plassering, parkering, sykkelparkering, m.m.
- b) Byggeplaner for alle tiltak i/berører områder regulert til trafikkformål, og som forvaltes som statlig veg, skal godkjennes av Statens vegvesen før det gis tillatelse til tiltak.
- c) Før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for ny bebyggelse på områdene med signaturen F/K/T-1 - F/K/T-2 og F/K/I-1 - F/K/I-4 skal regulert rundkjøring og gang- og sykkelveger være opparbeidet iht. plankartet og Statens vegvesens håndbok N100. Veger og gang- og sykkelveger skal være universelt utformet iht. Statens vegvesens håndbok V129.
- d) Gjennomføringsavtale mellom Fauske kommune og Statens vegvesen skal være etablert før det blir gitt igangsettingstillatelse for tiltak som berører Terminalveien. Denne skal være basert på tekniske planer (byggeplaner) for tiltaket
- d) Før det kan gis tillatelse til tiltak i planområdet skal området være geoteknisk vurdert av fagkyndig personell. Dokumentasjon på dette skal foreligge ved søknad om byggetillatelse.
- e) Ved søknad om igangsettingstillatelse av tiltak i grunn skal det foreligge kartlegging av mulig forurensing i grunnen og eventuell tiltaksplan for håndtering av forurensede masser.
- f) Før byggestart skal det foreligge en plan for tilknytning til vann- og avløpsplannettet godkjent av Fauske kommune. Det skal tas hensyn til VA- og kabelanlegg i grunnen. Flytting, nærbygging, tilknytning, etc. skal avklares med den enkelte rør- og kabeleier.
- g) Skulle det under arbeid i marken komme frem gjenstander eller levninger, for eksempel ansamlinger av trekull eller unaturlige/uventede steinkonsentrasjoner, som viser eldre aktivitet

i området, må arbeidet stanses og melding sendes kulturminnemyndighetene omgående, jf.Lov 9. Juni 1978 nr. 50 om kulturminner, § 8. Sametinget skal ha særskilt varsel.

- h) Avvik i fra bestemmelsene vil kunne føre til krav om detaljregulering.

6.2 Tomtegrenser

- a) Inntegnede tomtegrenser i plankart er kun retningsgivende. Ved større eller mindre etableringer kan disse justeres, men må tilpasses helheten i planen. Tomter kan også slås sammen ved større etableringer.

6.3 Radon

- a) Bygninger for varig opphold skal ha radonsperre mot grunnen og skal tilrettelegges for egnet tiltak i byggegrunn som kan aktiviseres ved forhøyet konsentrasjon av radon i inneluften. Nødvendige sikringstiltak mot radongass skal være dokumentert ved byggesøknad.

6.4 Tilgjengelighet

- a) Bygg, uteområder og atkomst til bygninger skal i størst mulig grad utformes slik at det sikres tilgjengelighet for alle i tråd med teknisk forskrift. Alle tiltak i planområdet skal etterstrebe universell utforming.

6.5 Energi

- a) Bygninger skal tilfredsstille krav til energieffektivitet og -forsyning som fastsatt i den til enhver tid gjeldende teknisk forskrift.

6.6 Støy

- a) Støy fra bygge- og anleggsvirksomhet skal håndteres i samsvar med kapittel 4 i Miljøverndepartementets retningslinje T-1442.

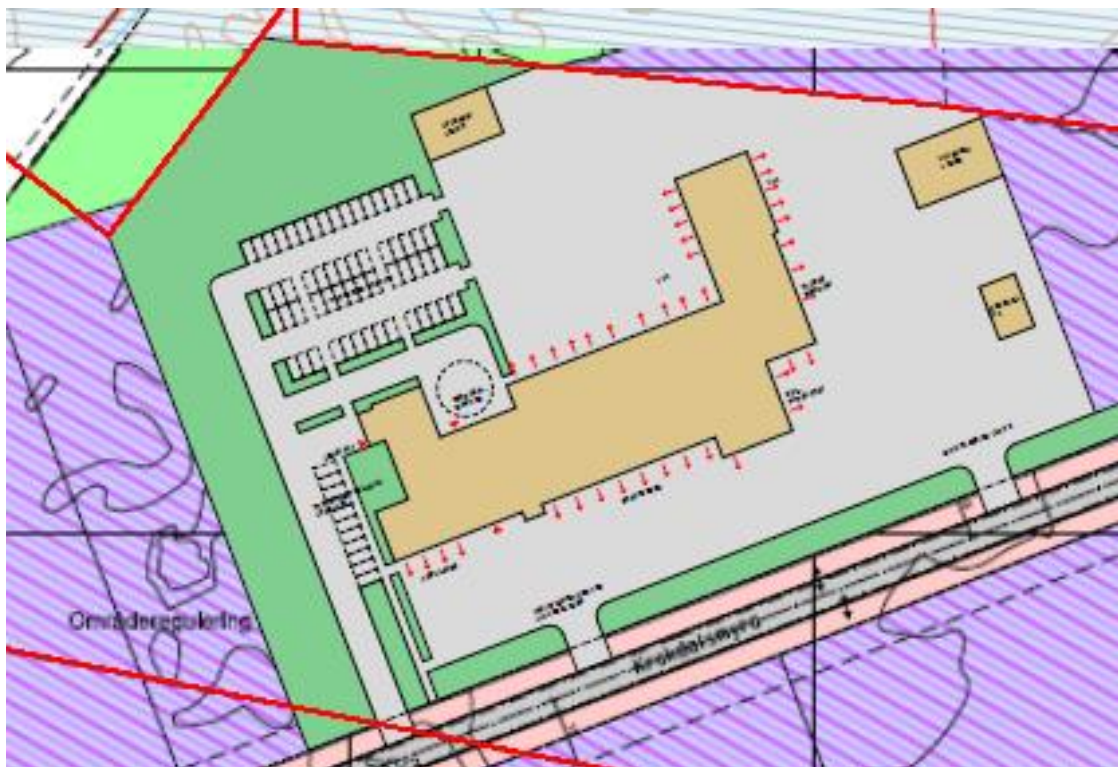
[illegible]

Beregnet til
Fauske kommune

Dokument type
Rapport

Dato
Januar 2018

TRAFIKKANALYSE TERMINALVEIEN ØST I FAUSKE



TRAFIKKANALYSE TERMINALVEIEN ØST I FAUSKE

Revisjon **0**
Dato **09/01/2018**
Utført av **Dimmen / Lunde**
Kontrollert av **Lunde**
Godkjent av **Lunde**
Beskrivelse Trafikkanalyse vedrørende driftsteknisk bygg og bygg for legevakt,
brann og ambulanse i Fauske

Forside Forslag situasjonsplan des 2017

Ref. 1350026340

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	INNLEDNING	1
2.	METODIKK OG FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN	2
3.	PLANLAGT UTBYGGING	4
4.	TRAFIKKMENGDER OG TURPRODUKSJON	5
4.1	Trafikk til og fra nybygget	5
4.2	Trafikk fra resten av næringsområdet	6
4.3	Endring i Holtanveien og ny riksvegtrase	7
4.4	Trafikk i Krokdalsmyra	8
4.5	Trafikk i Terminalveien	9
4.6	Oppsummering trafikk	9
5.	TILGJENGELIGHET OG FRAMKOMMELIGHET	11
6.	OPPSUMMERING OG ANBEFALING	14

FIGURLISTE

Figur 1	Utsnitt av oppdatert områdeplan. Fauske kommune 1/12-2017	2
Figur 2	Skisse av kanalisert kryss med E6	3
Figur 3	Foreløpig situasjonsplan	4
Figur 4	Ansatte ved nytt driftsteknisk bygg	5
Figur 5	Aktivitetsfordeling etater	5
Figur 6	Kommuneplanens bestemmelser for Terminalveien øst	6
Figur 7	Parkeringskrav i Fauske kommune	6
Figur 8	Ledig tomteareal i område B15	8
Figur 9	Grov ÅDT-oversikt	10
Figur 10	Dagens og framtidig lokalisering av brann, ambulanse og legevakt ..	11
Figur 11	Skisse av siktkrav i krysset	13

1. INNLEDNING

Fauske kommune har bedt Rambøll Norge AS om å foreta en trafikkanalyse i forbindelse med realisering av et nytt driftsbygg for teknisk sektor i kommunen. I samme bygget skal en også ha legevakt, ambulanse og brannstasjon i tillegg til sivilforsvaret. Sistnevnte instans vil kun ha lager og ingen ansatte på stedet.

Nybygget er tenkt plassert i næringsområdet "Terminalveien øst" like nord for sentrum. Adkomst til nybygget er fra Terminalveien, som er arm av E6, og en ennå ikke opparbeidet internveg i området, Krokdalsmyra. Næringsområdet er regulert til handel, kontor og industri. I trafikkanalysen skal en spesielt vurdere hvilke konsekvenser denne lokaliseringen har for nødetatenes behov for både tilgjengelighet og framkommelighet.

De siste sentrale plandokumentene der dette området er omtalt er:

- *Handelsanalyse, Fauske sentrum*. Norconsult, januar 2015.
- *Områderegulering Terminalveien øst. Supplerende trafikkanalyse*. Norconsult, februar 2016.
- *Områdeplan med reguleringsbestemmelser PlanID 2011002*. Fauske kommune, revidert februar 2016.
- *Kommuneplan (under arbeid), 2. gangs høring*. Fauske kommune, forventet vedtatt februar 2018.
- *Trafikkanalyse for nytt blålys- og driftsbygg*. Fauske kommune, desember 2017.

Vi har også mottatt foreløpig utkast / skisse av situasjonsplan for det nye bygget:

- *Teknisk driftsbygg og blålysbygg, situasjonsplan*. Norconsult, desember 2017

2. METODIKK OG FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN

Det er naturlig å bygge videre på allerede gjennomførte trafikkanalyser i forbindelse med denne etableringen.

I områdeplanen var det rekkefølgebestemmelser som ville ha en viss innvirkning på tilgjengelighet og framkommelighet:

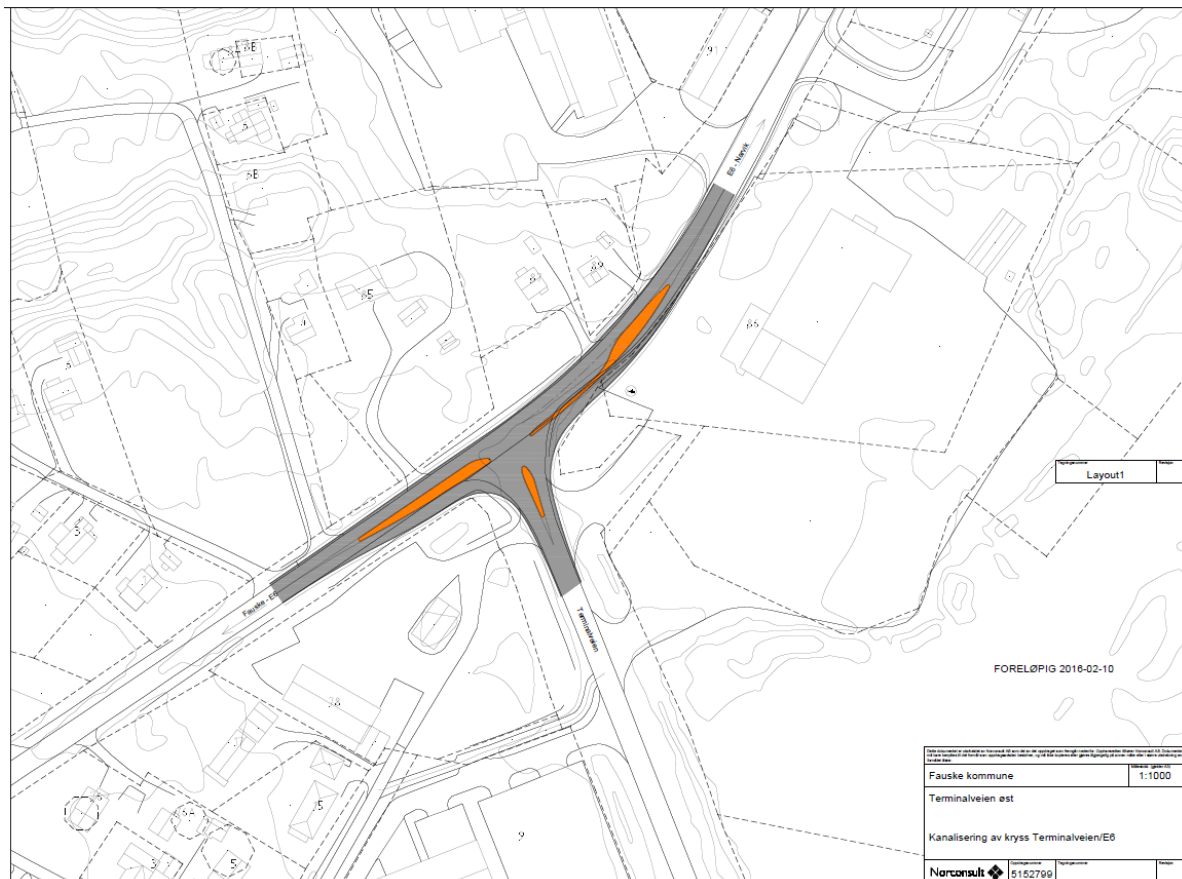
- Rundkjøring fra tilførselsvegen og Terminalveien
- Gang- og sykkelveg i Terminalveien

Rekkefølgebestemmelsene var imidlertid bare for utbygging av de to områdene som er nærmest Terminalveien, FK/I-1 og FK/I-2, og er de samme områdene som er avsatt til forretningsformål. I forhold til kommuneplanens bestemmelser og hvilke områder som først vil bli utbygd er det usikkert når disse tiltakene blir gjennomført.



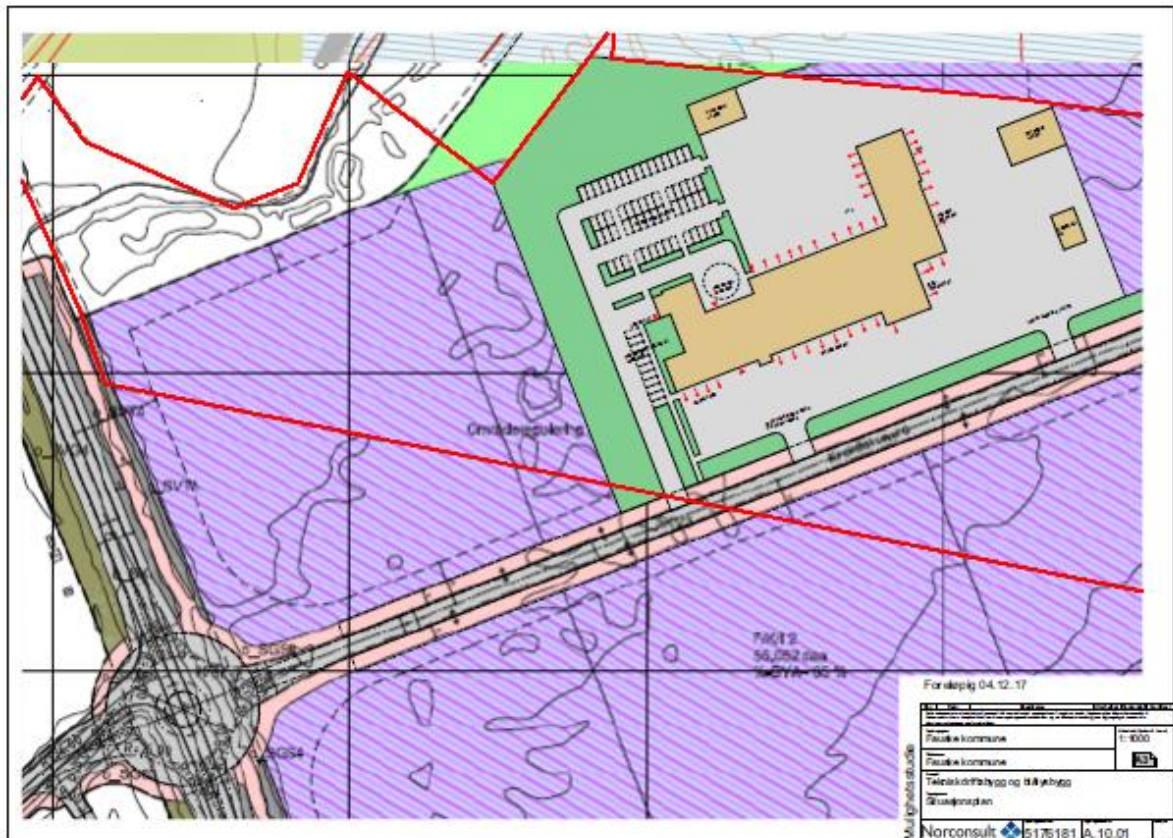
Figur 1 Utsnitt av oppdatert områdeplan. Fauske kommune 1/12-2017

Ut fra trafikkmengdene i krysset mellom Terminalveien og E6 burde dette krysset ha vært kanalisert. I et planutkast utarbeidet av Norconsult (februar 2016) ser en at det er mulig å få til dette uten store endringer i forhold til dagens trafikkareal / veggrunn. I forslag til handlingsprogram for Nasjonal transportplan 2018-2023 er det ikke foreslått kanalisering av krysset eller andre tiltak i kryss med Terminalveien. Ny trase for E6 og rv 80 er heller ikke nevnt i Nasjonal transportplan for perioden 2018 – 2029. Som en del av riksvegnettet kan det likevel komme krav om tiltak fra vegholder (Statens vegvesen) ved nyetableringer som endrer trafikksituasjonen i Terminalveien eller E6.

**Figur 2 Skisse av kanalisert kryss med E6**

3. PLANLAGT UTBYGGING

Utgangspunktet for denne analysen er bygg og tomt i nordre del av området. Neste figur viser foreløpig situasjonsplan (Norconsult 4/12-2017)



Figur 3 Foreløpig situasjonsplan

Situasjonsplanen viser tre adkomster til området fra Krokdalsmyra som går fra krysset med Terminalveien. Lengst vest er det adkomst for ansatte og besøkende til legevakten. I midten er inn- og utkjøring for ambulanse og brann. Lengst øst er det adkomst for driftsrelaterte formål, inkludert driftskjøretøy og lagermateriell. Situasjonsplanen viser fortau i Krokdalsmyra og gs-veg og rundkjøring i Terminalveien.

I og med at rekkefølgebestemmelsene ikke krever at det skal bygges rundkjøring / gangveg i Terminalveien i forbindelse med denne utbyggingen, kan en i prinsippet ha fire faser i dette området:

1. Teknisk driftsbygg som eneste etablerte aktør i området. Vanlig vikepliktsregulert X-kryss med Terminalveien.
2. Etter utbygging av FK/I-1 og FK/I-2, med rundkjøring og gangveg i Terminalveien.
3. Trafikk fra Holtanveien overføres til denne vegen. Nytt boligfelt øst for Holtanveien.
4. Ny E6 og rv 80 lagt utenom Fauske sentrum. Ny E6 vil gå like nord for området.

I oppstillingen ovenfor kan en anta at nummer tre og fire ligger en del år fram i tid. Det kan i prinsippet etableres flere virksomheter i området før rundkjøringen blir bygget. I første omgang kan en uansett vurdere trafikksituasjonen ut fra at det blir et vikepliktsregulert kryss (X-kryss) med Terminalveien.

4. TRAFIKKMENGDER OG TURPRODUKSJON

I tidligere analyser er det gjort beregninger av dagens og framtidig trafikk i området. Som nevnt innledningsvis vil en kunne benytte dette materialet for å justere tidligere resultater.

4.1 Trafikk til og fra nybygget

Antall ansatte i det aktuelle bygget gir grunnlag for en gjennomsnittsvurdering av arbeidsreisetrafikk. Dette er personer som kommer med bil, sykkel eller til fots. I tillegg vil det være noen "faste" leveranser av rekvisita og forbruksvarer til driften av bygget.

Det er gitt følgende opplysninger om antall ansatte i bygget:

Pr 17.10.2017	Brann	Sivilforsvaret	Ambulanse	Legevakt	VVA	Vedlikehold og drift	Park/Idrett	Renhold	Sum
Antall ansatte	21	0	15,5	35	17	12	4	4	108,5
Dag	5		7	5	17	12	4	4	54
Natt			6	4		0	0	0	10

Figur 4 Ansatte ved nytt driftsteknisk bygg

I forhold til turproduksjon blir det bemanning på dag og natt som blir utslagsgivende, dvs at det er 64 personer som vil arbeide i bygget i løpet av et døgn. Foreløpig situasjonsplan viser 58 parkeringsplasser for ansatte. Med relativt stor bilandel der noen bilbrukere har ekstraturer enkelte dager utgjør dette omtrent 150 turer pr dag.

I trafikkanalysen for nybygget (Fauske kommune 2017) er aktivitetsfordelingen registrert, og en har beregnet en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) til å være ca 370. VVA-relatert trafikk utgjør omtrent halvparten, mens omtrent en firedel er trafikk relatert til legevakten, jf. neste figur.



Figur 5 Aktivitetsfordeling etater

I og med at det er heldøgnsdrift for en del aktiviteter vil blant annet skiftordning og legevaktbesøk medføre at bygget ikke vil ha utpreget morgen- og ettermiddagsrush.

4.2 Trafikk fra resten av næringsområdet

I kommuneplanens arealdel er det gitt føringer for arealbruken i området, omtalt som BKB05_F:

BKB05_F	Terminalveien øst	Forretning/næringsbebyggelse. Lager, service og distribusjon for netthandel kan etableres med inntil 6.000m ² BRA. Det kan etableres inntil 5.200 m ² BRA forretning. Av dette skal minimum 4.900 m ² begrenses til handel med plasskrevende varegrupper som biler, motorkjøretøy, lystbåter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, salg fra planteskoler/hagesentre, møbelvarehus og brune- og hvitevarer. Denne opplistingen er uttømmende. Areal til fysisk utsalg tilknyttet netthandel kan ikke overstige 300m ² og skal inngå i det totale arealet avsatt til forretning.
----------------	-------------------	--

Figur 6 Kommuneplanens bestemmelser for Terminalveien øst

I planbestemmelsene er det også krav om at det utarbeides reguleringsplan før en igangsetter tiltak. Resterende areal i området er nå ca 55 daa sør for Krokdalsmyra og 18 daa på nordsiden, i alt 73 daa. Med en utnyttelsesgrad på 65% gir det til sammen 47,5 daa det kan etableres bygninger eller annet opparbeidet areal på, for eksempel parkeringsplasser, internveg og utendørslager.

I henhold til formålsspesifiseringen (ref. Figur 6) og kommunens parkeringsbestemmelser (ref. Figur 7) har en et grunnlag for hvor mange parkeringsplasser disse formålene vil medføre.

Virksomhet		Sone A		Sone B		Sone C		Sone D	
		Bil	Sykkel	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
Bolig ≤ 25m ² BRA	Pr.boenhet	0,3	1	0,3	1	0,3	1	0,3	1
Bolig ≤ 50m ² BRA	Pr.boenhet	0,5	2	0,8	2	1,0	2	1	2
Bolig > 50m ² BRA	Pr.boenhet	0,7	2	1,2	2	1,4	2	1,5	2
Kontor	100m ² BRA	0,5 - 0,8	2	0,8 - 1,5	2,0	1,5	1,5	1	2
Forretning/ dagligvare	100m ² BRA	0,8 - 1,0	2	1,5 - 3,0	1,5	2,0	1	1	1
Kjøpesenter	100m ² BRA	0,7 - 1,0	2	1,0 - 2,0	1,5	-	-	-	-
Industri/ vare/lager	100m ² BRA	0,5 - 1,0	0,5	0,5 - 1,0	0,5	1	0,5	-	-
Hotell/ overnatting	Gjesterom	0,1	0,2	0,4	0,2	0,6	0,1	-	-
Bensinstasjon	Årsverk	0,5	1	0,8	1	1	0,5	-	-

Figur 7 Parkeringskrav i Fauske kommune

Terminalveien øst ligger i sone C, og det er spesifisert arealbruk for 11 200 m²:

Lager, service inkl. distribusjon:	6 000 m ² , 1 p-plass pr 100 m ² . 60 plasser.
Forretning, plasskrevende:	4 900 m ² , 1,5 p-plass pr 100 m ² . 74 plasser *).
Forretning, netthandel (detalj):	300 m ² , 2 p-plasser pr 100 m ² . 6 plasser.

** Merknad: Kommunens parkeringskrav dekker ikke begrepet "plasskrevende varer", og det er her valgt en middelvei mellom detaljhandel og lager.*

I beregning kan en basere seg på salgsareal (BRA) eller antall parkeringsplasser. Erfaringstallene varierer en del, og en må basere seg på gjennomsnittsverdiene. Plasskrevende varer har en stor spennvidde, og det er for eksempel ganske stor variasjon i hvor mye trafikk en bilforretning genererer i forhold til en butikk for brune- og hvitevarer. Vegvesenets håndbok (utgitt 1988) angir noen verdier, og i tillegg er det seinere utført registreringer og beregninger som blant annet er oppsummert i flere PROSAM-rapporter.

I drøftingen nedenfor har vi brukt erfarings- og gjennomsnittstall fra disse kildene.

- Lager har en gjennomsnittlig turproduksjon på 3,5 bilturer pr 100 m², noe som utgjør 210 turer pr dag. Det gir også 3,5 turer pr parkeringsplass i forhold til kommunens parkeringskrav.
- Plasskrevende varer har en turproduksjon på 8-9 turer pr plass pr døgn, noe som tilsier ca 630 turer pr dag.
- Detaljhandel har 45 bilturer pr 100 m², og det gir 135 turer pr dag. Det tilsier 23 turer pr parkeringsplass.

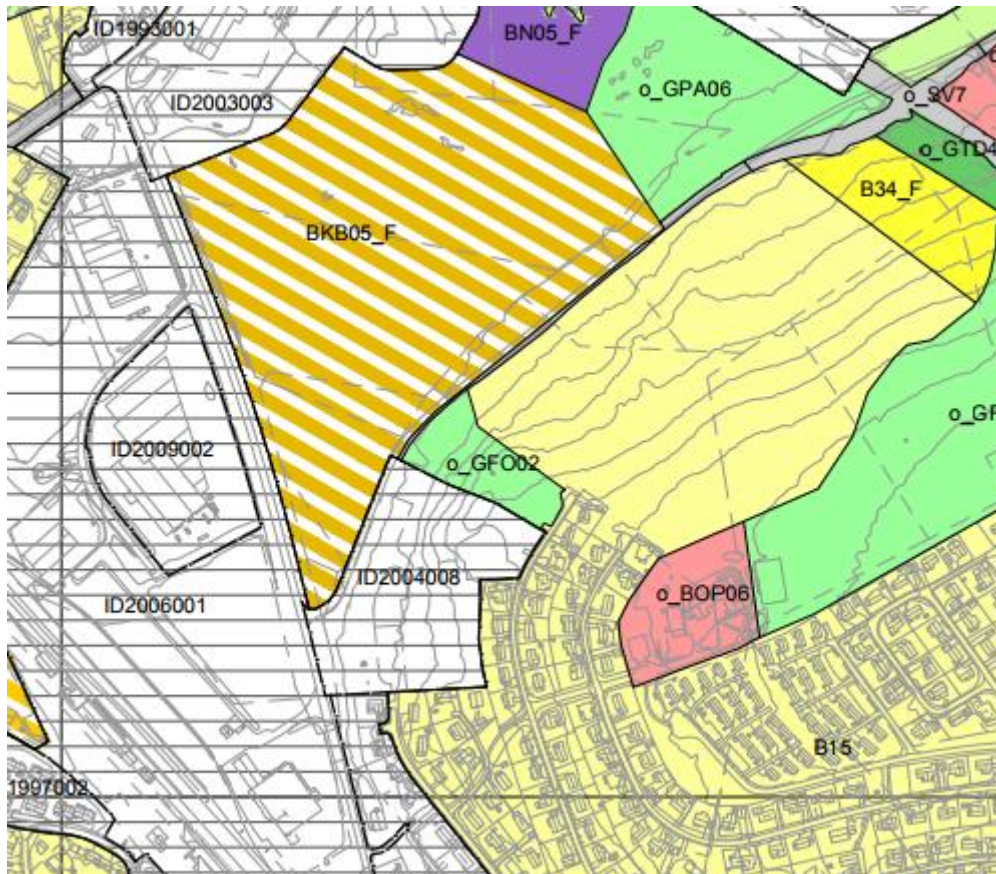
I forhold til den spesifiserte arealbruken kan en anslå at det vil utgjøre ca 975 turer pr dag. Omgjort til vanlig årsdøgntrafikk blir det i ca 900 kjt/døgn. Inkludert det planlagte nybygget blir trafikken omtrent 1 300 kjt/døgn.

I tillegg vi det komme trafikk fra resten av næringsområdet, areal som ikke er spesielt omtalt i reguleringsbestemmelsene. Hvis det ikke etableres virksomheter som er spesielt arbeidsplassintensive, eller som har spesielt mye varetransport og besøk, bør en kunne anta at samlet trafikk fra næringsområdet vil være under 2 000 kjt/døgn.

4.3 Endring i Holtanveien og ny riksvegtrase

Det er forutsatt at Holtanveien skal omlegges i sør slik at den kommer inn på Krokdalsmyra som er den nye internvegen gjennom næringsområdet. Ut fra tidligere trafikktellinger i maksimaltimen er dagens ÅDT i Holtanveien omtrent 90 (9 biler i maksimaltimen). Boligområdet Hauanbakken (ID2004008) skal fremdeles ha adkomst via dagens kryss med Terminalveien, og vil dermed ikke ha innvirkning på framtidig trafikk i Krokdalsmyra. Adkomstvegen til dette feltet får nytt navn, Ungdomsveien.

Ut fra kommuneplanens arealdel er det et ubebygget område innenfor B15 og B34_F som vil gi trafikkøkning ved utbygging. I planbeskrivelsen for ny kommuneplan er det angitt 100 nye boenheter langs Holtanveien. Det er usikkert når dette feltet vil bli realisert.



Figur 8 Ledig tomteareal i område B15

Hvor mye trafikk boenhetene vil gi i Krokdalsmyra er blant annet avhengig av om Gryttingveien vil bli gjort tilgjengelig for gjennomkjøring.

Boliger har en variabel turproduksjon på mellom 2,5 og 5,0 bilturer pr døgn.

Vi kan forutsette høy bilbruk og 4,0 bilturer pr døgn. Med tillegg av dagens trafikk i Holtanveien utgjør dette da ca 500 kjt/døgn.

Den aktuelle nye traseen for E6 sees i Figur 8 like nord for område o_GPA06. Når denne er realisert vil det gi en annen trafikkbelastning på E6 gjennom sentrum, og en kan også få en annen bruk av Holtanveien og Krokdalsmyra enn i dag.

4.4 Trafikk i Krokdalsmyra

Følgende forhold er uklare med hensyn til trafikkmengde og tidspunkt for endring / utbygging:

- Framtidig arealbruk i resten av område BKB05_F
- Boligutbygging i område B15 og B34_F
- Ny E6 og rv 80

En vurdering av trafikkmengdene i Krokdalsmyra blir derfor basert på at trafikk i Holtanveien overføres til Krokdalsmyra, et nytt teknisk driftsbygg og at lager- eller salgsarealer blir maksimalt utnyttet slik det er beskrevet i planretningslinjene.

Ut fra drøftingen i kapittel 4.2 og 4.3 kan vi anta at det nye boligfeltet og næringsområdet vil gi en trafikkmengde på ca 2500 kjt/døgn. Det er usikkert når boligutbyggingen vil skje, det er også uvisst når E6 blir omlagt.

Personbiltrafikken vil neppe ha et veldig tydelig morgen- og ettermiddagsrush fordi utsalgssteder har en annen åpningstid og et annet besøksmønster enn typiske arbeidsplasser. I tillegg vil sammenkoblingen med Holtanveien gi en motsatt retning på arbeidsreiser i Krokdalsmyra i forhold til de som skal til Terminalveien øst på arbeid.

Anslaget på trafikkmengde er betydelig lavere enn det som ble beregnet i "Supplerende trafikkanalyse" (Norconsult feb. 2016). Selv med full utbygging av Terminalveien øst vil det være restkapasitet i trafikksystemet.

4.5 Trafikk i Terminalveien

Det er gjort rede for årsaker til en del av den trafikkveksten som har vært i Terminalveien de siste åra. Oppdaterte trafikktall fra Statens vegvesen / NVDB viser at det har vært en viss trafikkøkning i Terminalveien. I et lengre tidsperspektiv kan en derfor basere seg på langsiktig trend som blir justert med den særskilte effekten nybygging vil medføre.

Kommuneplanen for Fauske peker ikke på spesielle forhold som gir ekstra stor aktivitetsvekst de kommende åra. Det vil dermed være en generell utviklingstrend i Fauske, og da er det endringen i området Terminalveien øst som trolig vil gi størst trafikkendring i Terminalveien.

NVDB / Vegkart.no (Statens vegvesen) angir ÅDT 2016 i kryssområdet til å være følgende:

E6 Follaveien (sør for kryss) ÅDT 2016: 4 800

E6 Follaveien (nord for kryss) ÅDT 2016: 4 500

Terminalveien ÅDT 2016: 3 057 (gjennomsnittsverdi fra kryss E6 til jernbanestasjonen)

Ut fra trafikkteillingene (Norconsult 2015) ser en at det er ganske mye trafikk mellom E6 Follaveien og Byggmakker / Rema 1000, og mellom E6 og Fauske Handelspark. Krokdalsmyra er planlagt i samme kryss som dagens avkjøring til Fauske Handelspark. I Terminalveien er trafikken sør for nytt kryss med Krokdalsmyra / Fauske Handelspark omtrent halvert i forhold til trafikken lengst nord mot kryss med E6. Ut fra trafikkregistreringene kan det se ut som at ÅDT i Terminalveien er ca 4000 i nord mot kryss E6, og ca 2000 i sør ved kryss med avkjøring til jernbanestasjonen.

4.6 Oppsummering trafikk

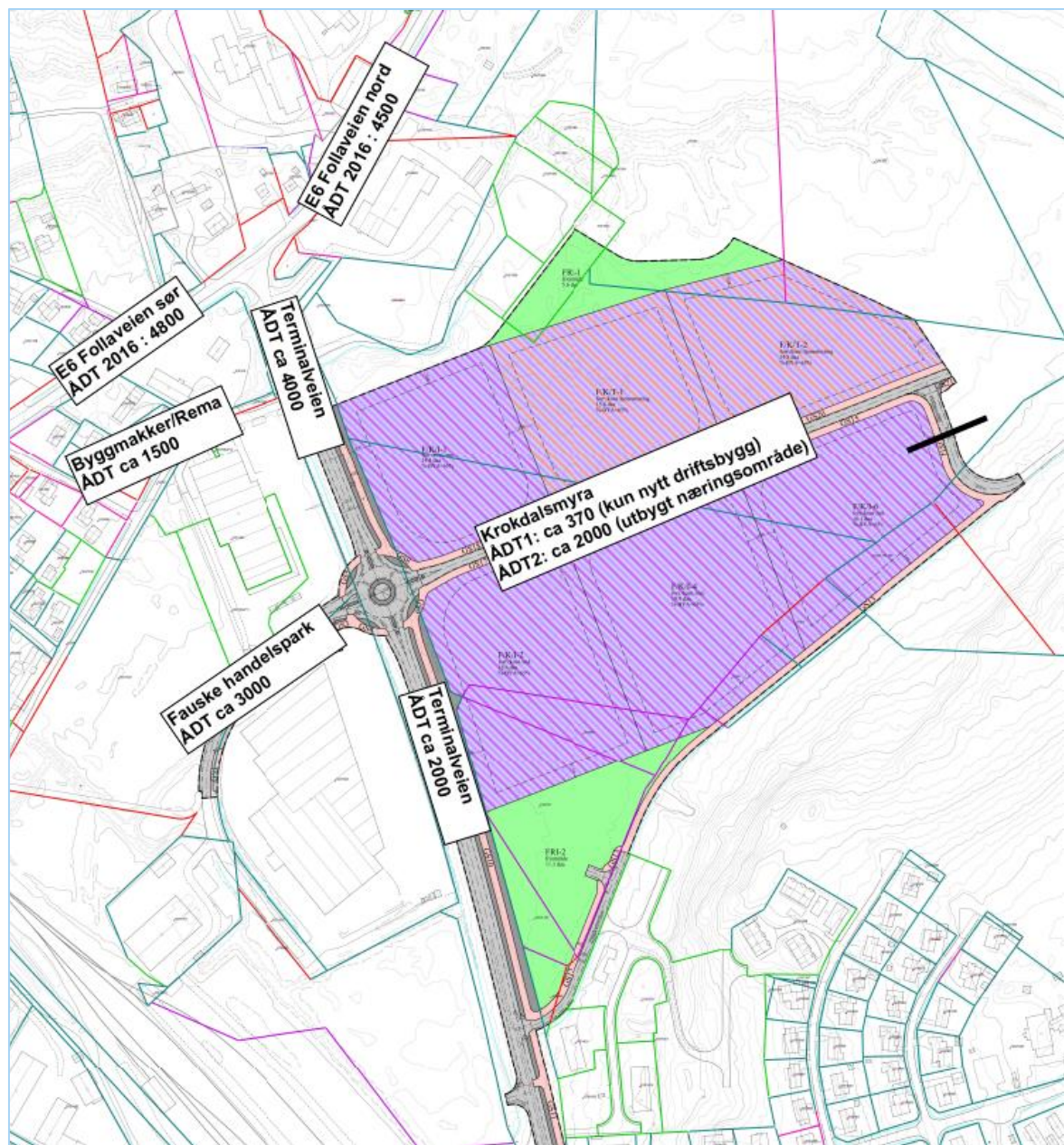
Det er vanskelig å foreta en nøyaktig trafikkberegning og -prognose for dette området. Det er en del usikkerhetsmomenter om både type aktivitet og tidspunkt for realisering. Det vil derfor være galt å foreta en detaljert analyse med tanke på det framtidige trafikkbildet.

De tre viktigste usikkerhetsmomentene er

- Resterende næringsareal i Terminalveien øst: Type næringsaktivitet.
- Nytt boligområde sør for Holtanveien: Antall boliger, internveger / regulering og tidspunkt for utbygging.
- Ny E6 / rv 80: Ny trase nord for næringsområdet, tidspunkt for utbygging.

Etter vår vurdering vil maksimaltrafikken pr time i Krokdalsmyra være noe lavere enn det Norconsult la til grunn i sin rapport.

Neste figur gir en ÅDT-oversikt, og viser ny trafikk i Krokdalsmyra og eksisterende trafikk på øvrige veger. Vi ser bort fra Ny E6 og nytt boligfelt, og det er tatt et ca-anslag på trafikken til handelsområdene vest for Terminalveien. Ny trafikk i Krokdalsmyra vil medføre endringer på resten av vegnettet. Det er sett bort fra trafikk fra nytt boligområde og omlagt E6.



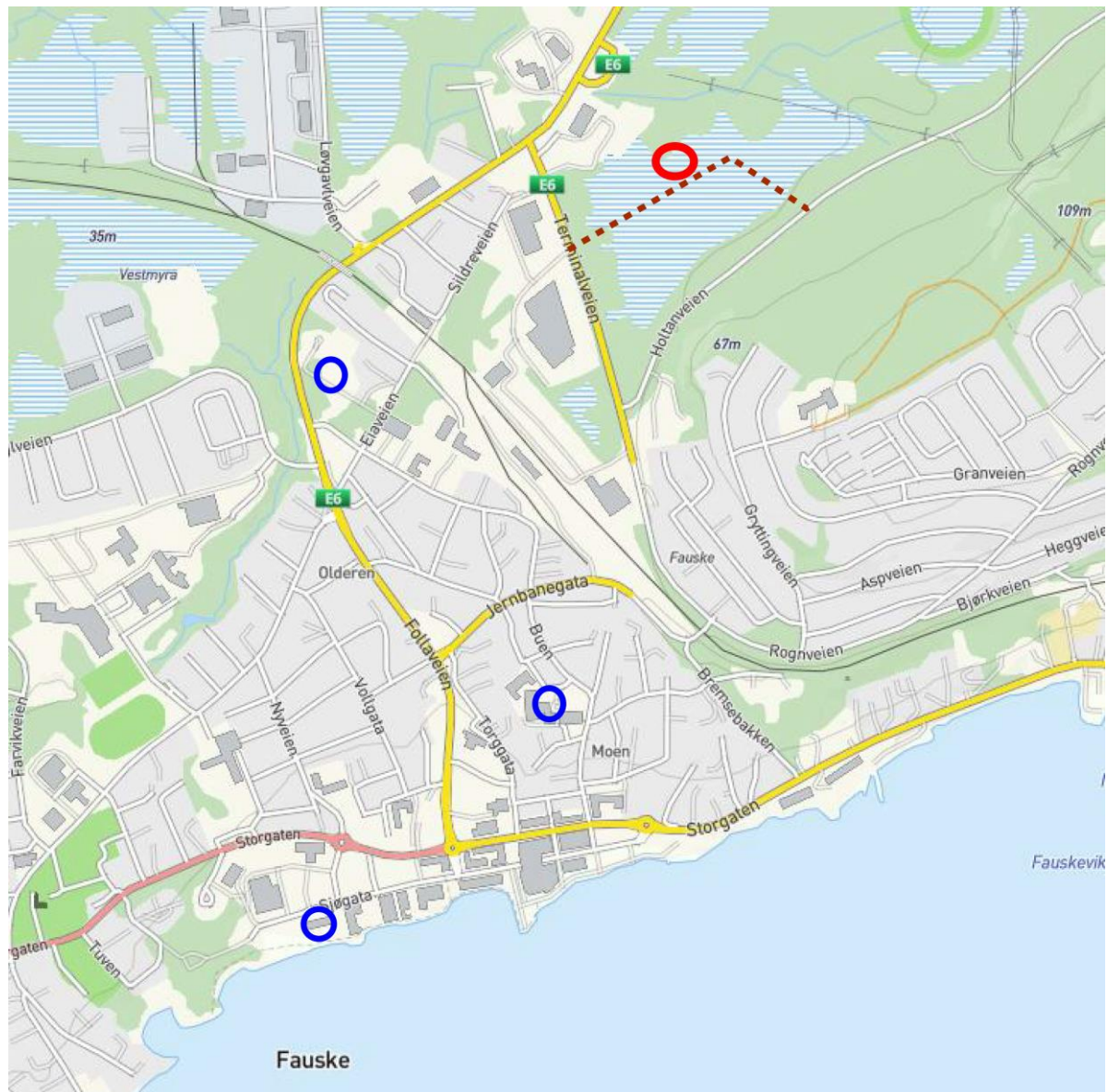
Figur 9 Grov ÅDT-oversikt

5. TILGJENGELIGHET OG FRAMKOMMELIGHET

Tidligere kapasitetsberegninger for trafikksystemet (Norconsult 2016) viste at det var stor restkapasitet i trafikksystemet. I det nye krysset med Krokdalsmyra / Terminalveien er det da i utgangspunktet liten grunn til bekymring med tanke på at en ved utrykning blir stående i kø.

De kommunaltekniske funksjonene er lokalisert flere steder i Fauske. En samlet plassering vil gi en naturlig gevinst både med hensyn til samordning og ressursutnyttelse.

Dagens og framtidig lokalisering av brann, ambulanse og legevakt er vist på neste figur.



Figur 10 Dagens og framtidig lokalisering av brann, ambulanse og legevakt

I figuren over viser de blå ringene dagens lokalisering av brannstasjonen (Sjøgata), ambulanse (Eiaveien) og legevakt (Helsetunet ved Buen). Rød ring viser lokalisering til nytt bygg, og brun stiplet strek den nye vegen, Krokdalsmyra.

For brann og ambulanse er det naturlig nok viktig å ha en rask veg ut. For legevaktens del er det et poeng at det er en enkel og lettfattelig veg inn.

Lokaliseringen er i et område som allerede har god biltilgjengelighet. Terminalveien er i et kjent område av Fauske, og Krokdalsmyra vil ha kryss med Terminalveien i overkant av 200 meter fra E6 (Follaveien). Både ut fra dagens og framtidig vegsystem er dette vurdert som en god lokalisering.

Alternativ rute ut av området er via Terminalveien og Jernbanegata. Som utrykningstrasé er denne mindre egnet, men beredskapsmessig er det viktig med alternative ruter. Sammenbinding mellom Krokdalsmyra og Holtanveien gir mulig forbindelse nordover dersom det oppstår situasjoner som medfører at E6 er stengt i den retningen, og det vil også være gunstig når E6 er lagt utenom sentrum.

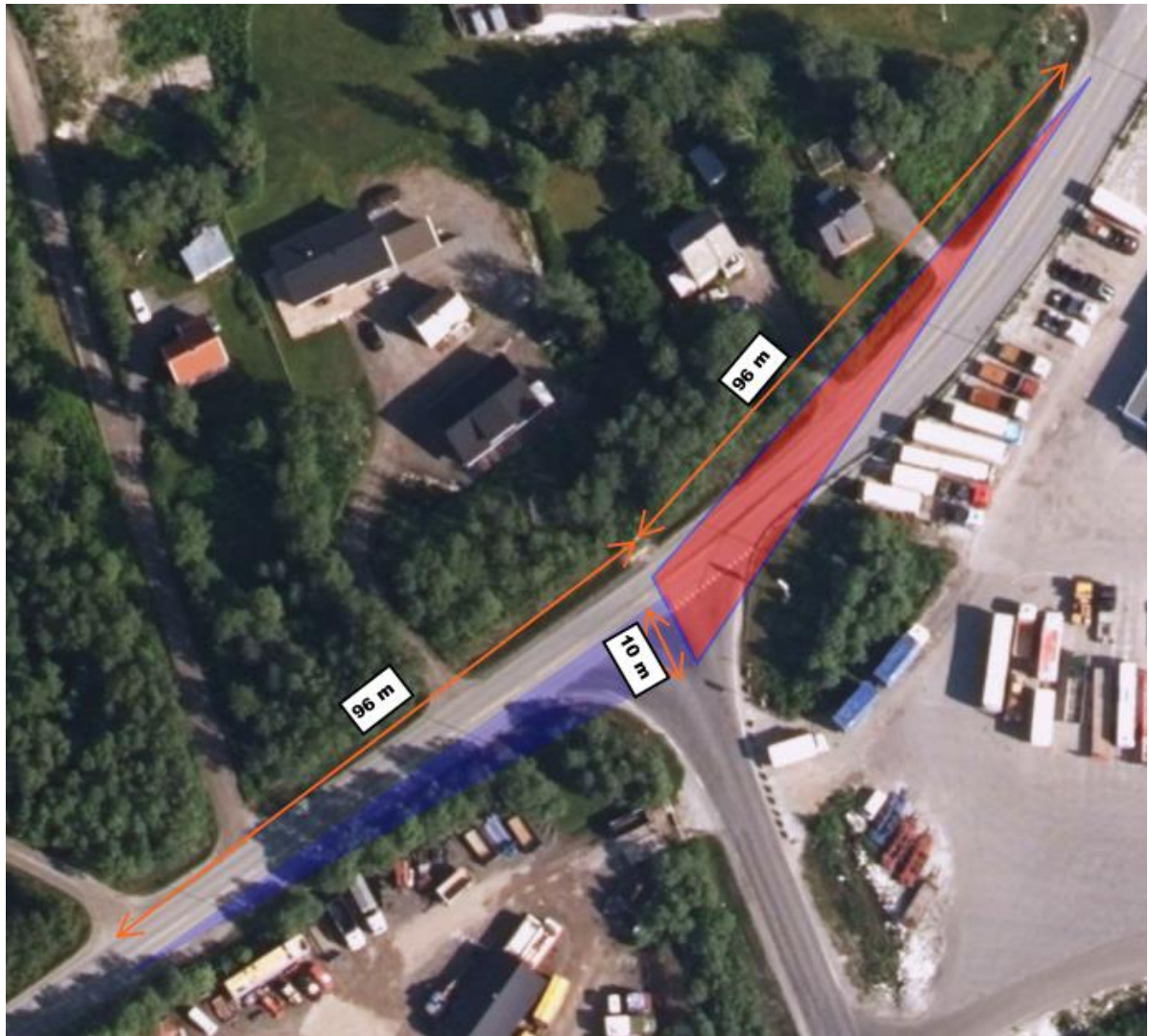
Med tanke på arbeidsreiser er det kollektivtilbud i Terminalveien, men det er ikke tilrettelagte bussholdeplasser. For å øke gang- og sykkeltrafikken burde Terminalveien absolutt ha vært utbygd med gs-veg og holdeplasser, noe Norconsult også påpekte i sin rapport "Supplerende trafikkanalyse Terminalveien øst".

Utbyggingen av planområdet og den forventede trafikkøkningen langs Terminalveien som følger av denne, tilsier et behov for å fullføre gang- og sykkelveien langs Terminalveiens nordside fra krysset med Holtanveien og nordover til E6. Det er også behov for å forbedre oppmerkingen og skiltingen der gang- og sykkelveien krysser veier, slik at gang- og sykkelveien blir gjennomgående i alle kryssene. Det kan også være behov for lokale ombygginger i tilknytning til kryssene.

Planområdet vurderes å ha god lokalisering i forhold til eksisterende og planlagt kollektivtilbud (buss og tog). I forbindelse med utbyggingen av planområdet vil kundegrunnlaget for bussene øke. Med flere bussavganger fra bussholdeplassen ved Fauske Handelspark vil områdets tilgjengelighet bedres og bilbruken reduseres. Nordland Fylkeskommune bør løpende vurdere å forbedre bussrutetilbudet i Fauske sentrum inkludert Fauske Handelspark. Eksisterende bussholdeplasser bør også skilles og være godt synlige.

I tidligere utredning påpekte Norconsult behov for at krysset E6 – Terminalveien blir kanalisert. Selv om Terminalveien ikke har vesentlig mindre trafikk enn Follaveien (E6) i krysset, er det pr dato mest realistisk at dette krysset forblir et forkjørregulert T-kryss i mange år framover. I en utrykningstrase er det viktig og forenkende for mannskap og sjåfør av utrykningskjøretøy at en har et ryddig trafikkbilde å forholde seg til. I en utrykningssituasjon skal en vike for utrykningskjøretøy, og da bør en handle riktig. Det er derfor viktig at Terminalveien framstår som en ryddig og oversiktlig gate. Anbefalingen om kanalisert kryss, gs-veg og etablerte busslommer opprettholdes.

Uansett, og evt. før krysset blir kanalisert, bør siktholdene i krysset kontrolleres. I henhold til Vegvesenets håndbok N100 er det krav til friskt fra et punkt 10 meter inn i Terminalveien fra senter nordgående kjørefelt i Follaveien (E6). Fra dette punktet skal det være 96 meter sikt til senter kjørefelt i begge retninger. (Stoppesikt ved fartsgrense 60 km/t er 80 meter. Siktkrav er $1,2 \cdot \text{stoppesikt}$). Neste figur viser en grov skisse av siktkravet. Flyfoto indikerer at det er behov for siktrydding, spesielt mot sør. En bør også være oppmerksom på at uheldig plassering av (store) trafikkskilt også kan være sikthindrende. Som utrykningstrasé er det spesielt viktig at det er god sikt i krysset.



Figur 11 Skisse av siktkrav i krysset

Regulering av veg- og trafikksystemet i områder med tanke på framkommelighet for nødetatene bør være like viktig som lokalisering av stasjon / garasje. En bør unngå at store boligområder bare har en adkomst og med svært lang adkomstveg. Eksempelvis bør en ved utbygging av boligområde nordøstover sør for Holtanveien sikre forbindelse til Gryttingveien. Og Kirkeveien bør være mulig å benytte som utrykningstrase som alternativ til E6 / rv80. Det antas at en vektlegger slike forhold som en del av ROS-vurderingen i kommunal arealplanlegging.

6. OPPSUMMERING OG ANBEFALING

Tidligere gjennomførte kapasitetsberegninger (Norconsult) viste god restkapasitet i trafikksystemet. Vår vurdering tilsier ikke at trafikkmengdene vil bli større enn det Norconsult la til grunn i sine beregninger.

Den aktuelle tomten ansees som godt egnet med en god lokalisering for den aktiviteten som er tenkt i nybygget.

Som framtidig utrykningstrasé bør det bygges fortau i Krokdalsmyra og gs-veg langs Terminalveien for å sikre god separering av "myke" og "harde" trafikanter. På generelt grunnlag burde det vært et bedre gs-tilbud i området.

Krysset mellom Terminalveien og E6 (Follaveien) bør utbedres med kanalisering i E6 og dråpeøy i Terminalveien. Det gir et ryddigere trafikkbilde som gjør det lettere for trafikanter å vike for utrykningskjøretøy uten å skape trafikkfarlige situasjoner. Krysset kan kanaliseres uten nevneverdig inngrep utenom dagens vegareal. Siktforholdene i krysset må kontrolleres.

Rundkjøringen i krysset mellom Terminalveien og Krokdalsmyra bør bygges for å redusere fartsnivået og forenkle trafikkbildet. Området blir såpass regulert at det gjerne kan vurderes som "tettbygd strøk" med fartsgrense 50 km/t.

Krokdalsmyra kan bygges enkelt uten fortau i forbindelse med etablering av nytt teknisk driftsbygg, men fortau og rundkjøring bør bygges før FK/I-1 og FK/I-2 tas i bruk.

Terminalveien er arm av E6 og en del av riksvegnettet. Det er derfor nødvendig å ha en tett dialog med Statens vegvesen om omfang og valg / rekkefølge i forbindelse med etableringen. I tillegg vil Nasjonal transportplan gi noen føringer for årlige budsjetter og mulig statlig finansiering for enkelte tiltak.

TEGNFORKLARING

Reguleringsplan-Bebbyggelse og anlegg (PBL2008 §12-5 NR.1)

- Forretning/kontor/industri
- Forretning/kontor/tjenesteyting

Reguleringsplan-Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL2008 §12-5 NR.2)

- Veg
- Kjøreveg
- Fortau
- Gang/sykelveg
- Annen veggrunn - tekniske anlegg
- Annen veggrunn - grøntareal

Reguleringsplan-Grønnstruktur (PBL2008 §12-5 NR.3)

- Frømråde

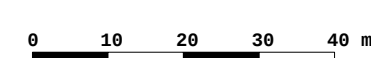
Reguleringsplan-Felles for PBL 1985 og 2008

- Regulerings- og bebyggelsesplanområde
- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Byggegrense
- Regulert senterlinje
- Regulert kant kjørebane
- Regulert kjørefelt
- Regulert fotgjengerfelt
- Målelinje/Avstandslinje
- Påskrift feltnavn
- Påskrift reguleringsformål/arealformål
- Påskrift areal
- Påskrift utnyttning
- Påskrift bredde
- Påskrift radius
- Regulerings- og bebyggelsesplan - påskrift

Kartopplysninger

Koordinatsystem: UTM zone 33 / Euro99
Kartgrunnlag i M: 1:1 000
Plandata er digitalisert fra manuskript i M: 1:1 000
Høydegrunnlag: NN 2000

Kilde for basiskart: FKB
Dato for basiskart: 20.03.18
Elevasjon: 1 m
Kartmålsskala: 1:1000



Fauske
kommune

REGULERINGSPLAN
Terminalveien øst

MED TILHØRENDE REGULERINGSBESTEMMELSER

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	DATO	SIGN.	Plan-ID 2011002
Revisjon			Planstype: Områderegulering
Kommunestyrets vedtak:			Forslagsutlitter: Fauske kommune
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet	04.10.11	RHB	
1. gangs behandling i planvalget (delegeret)	15.10.13	JEL	
Offentlig ettersyn i tidsrommet	29.10.13-20.12.13	JEL	
2. gangs behandling i planvalget	18.05.15	JEL	
Vedtak kommunestyret	21.05.15	JEL	
Offentlig ettersyn i tidsrommet	17.01.16 - 29.02.16	GM	
3. gangs behandling i planvalget	30.04.16	GM	
PLANEN ER REVIDERT AV FAUSKE KOMMUNE - JIK	PLANNR.	TEGNNR.	SAKSBEH.
	2011002		GM