

Planbeskrivelse

Detaljregulering for Banakkrysset Nordøst

PlanID 2024002

Porsanger kommune



Baus

Innhold

1 Bakgrunn.....	4
1.1 Hensikten med planen.....	4
1.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	4
1.3 Krav om konsekvensutredning	5
2 Planprosessen.....	6
2.1 Møter og andre deltakere	6
2.2 Planavgrensning	6
2.3 Medvirkningsprosess.....	6
2.4 Innkomne innspill	7
3 Planstatus og rammebetingelser.....	12
3.1 Overordnet plan – Kommuneplanens arealdel 2023-2035 for Porsanger kommune.....	12
3.2 Gjeldende reguleringsplaner	12
3.3 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	13
4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	14
4.1 Beliggenhet.....	14
4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	15
4.3 Stedets karakter	15
4.4 Landskap.....	15
4.5 Kulturminner og kulturmiljø.....	17
4.6 Naturverdier	17
4.7 Trafikkforhold	18
4.8 Landbruk.....	19
4.9 Teknisk infrastruktur	20
4.9.1 Vannforsyning.....	20
4.9.2 Avløp.....	21
4.9.3 Overvann	21
4.10 Grunnforhold og overvann.....	22
4.11 Flom	24
4.12 Støyforhold	25
4.13 Lakselv Lufthavn	27
5 Beskrivelse av planforslaget	29
5.1 Planlagt arealbruk.....	29
5.2 Bebyggelsens høyde og utnyttelse	32
5.3 Parkering	32
5.4 Trafikkløsning	33

5.5 Tilgjengelighet for gående og syklende.....	33
5.6 Kollektivt.....	34
5.7 Dimensjonering og utforming av kryss.....	35
5.8 Varelevering	36
5.9 Universell utforming.....	36
5.10 Kulturminner	36
5.11 Teknisk infrastruktur	36
5.12 Overvann	37
5.13 Plan for avfallshenting.....	37
5.14 ROS	38
6 Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	41
6.2 Landskap.....	41
6.3 Stedets karakter	41
6.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven	42
6.5 Landbruksfaglige vurderinger.....	42
6.6 Trafikkforhold	42
6.7 Barns interesser.....	43
6.8 Rekreasjon og uteoppholdsarealer	43
6.9 Grunnforhold.....	43
6.10 Flomfare	44
6.11 Støy	44
6.12 Forurensning i grunnen	44
6.13 Beredskap og ulykkesrisiko	45

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for utvikling av forretningsvirksomhet, i form av detaljhandel, treningssenter, bevertning og lignende på eiendommen. Planen vil avklare nødvendige rammer for bebyggelse med tilhørende teknisk infrastruktur.

Forslagsstiller har avklart aktører for deler av planlagt bygningsmasse. Det er derfor viktig å opprettholde en fleksibilitet i planprosessen for tilpasning til fremtidige aktører.

Området er i kommuneplanens arealdel, vedtatt 28.04.2023, avsatt til fritids- og turistformål. Som del av planprosessen endres arealformål til kombinert bebyggelse og anleggsformål; næringsbebyggelse, forretninger og offentlig eller privat tjenesteyting.

Tilrettelegge for utvikling av forretningsvirksomhet, i form av detaljhandel, treningssenter, bevertning og lignende på eiendommen. Foreslått arealformål er kombinert bebyggelse og anleggsformål - næringsbebyggelse, forretninger og offentlig eller privat tjenesteyting.

1.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Planforslaget er utarbeidet av Baus Arkitektur AS. Vi er et ingeniør- og arkitektkontor lokalisert i Nesbyen, og har bred erfaring innen reguleringsplaner.

Plankonsulent	Firma	Baus Arkitektur AS
	Kontaktperson	Jan Erik Tilghman
	E-post	jet@baus.no
	Telefon	418 51 163
Forslagsstiller	Firma	Lakselv Handelseiendom AS co/ Fazenda utvikling AS
	Kontaktperson	Arne Bertelsen
	E-post	ab@fazenda.no
	Telefon	414 31 003
Hjemmelshaver	Navn	Lakselv-krysset Eiendom AS

Eiendomsforholdet i området (også gjenboere) kommer frem av følgende tabell:

Matrikelnr.	Navn	Adresse
19/556	Lakselv-krysset Eiendom AS	c/o Fazenda Utvikling AS, Postboks 1421 Vika, 0115 Oslo
16/12	Avinor AS	Postboks 150, 2061 Gardermoen
16/333	Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer
16/334	Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer
16/439	Avinor AS	Postboks 150, 2061 Gardermoen
16/454	Forsvarsbygg	Postboks 405 Sentrum, 0103 Oslo
16/479	FeFo	Postboks 133, 9811 Vadsø
17/1	FeFo	Postboks 133, 9811 Vadsø

17/76	Avinor AS	Postboks 150, 2061 Gardermoen
17/544	Avinor AS	Postboks 150, 2061 Gardermoen
19/23	Alf og Anna Ragnhild G Johansen	Flyplassvegen 11, 9700 Lakselv
19/23/1	Alf og Anna Ragnhild G Johansen	Flyplassvegen 11, 9700 Lakselv
19/24	Nina Kulsland Eriksson	Flyplassveien 27, 9700 Lakselv
19/29	Forsvarsbygg	Postboks 405 Sentrum, 0103 Oslo
19/30	Kaj Ketil Mikkelsen	
19/132	Finnmark Fylkeskommune	Postboks 701, 9815 Vadsø
19/131	Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer

1.3 Krav om konsekvensutredning

Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for utvikling av forretningsvirksomhet, i form av detaljhandel, treningssenter, bevertning og lignende på eiendommen. For å oppnå dette er vi avhengig av at reguleringsplanen endrer til annet underformål under "bebyggelse og anleggsformål".

Utvikling av eiendommen til fritids- og turistformål er allerede konsekvensutredet i forbindelse med revidering av kommuneplanens arealdel, vedtatt 2023. Beliggenheten til området ved innfartsåren til Lakselv, gjør at tiltak bør gis god arkitektonisk utforming og at lagerbygg eller utendørs lagring bør unngås. Hensynet til landskap, byggeskikk og estetikk ivaretas som del plan reguleringsplanen.

Planområdet ligger også tett inntil Lakselv Flyplass, hvor både sivil og militær luftfart må hensyntas. Av hensyn til støy, innsyn, militærets interesser, mv. er området lite egnet for fritids- og turistformål, slik kommuneplanen tilrettelegger for.

Tiltaket på eiendommen faller innenfor forskrift om konsekvensutredning vedlegg II pkt. 11j). Forskriftens §8 stiller krav til konsekvensutredning dersom plan eller tiltak får vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Ut ifra at utbygging på eiendommen allerede er konsekvensutredet, vurderer vi at endring av underformål fra fritids- og turistformål til forretningsformål ikke vil få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Forhold knyttet til konsekvensutredning ble tidlig drøftet med Porsanger kommune og var et sentralt team i forbindelse med planinitiativ og oppstartsmøte. I referat fra oppstartsmøte fremkommer det at kommunen støtter forslagsstiller vurdering om ikke behov for planprogram, men endring av formål legger til rette for annen type utbygging enn gjennomført KU i anledning KPA. Kommunen krever derfor KU av de forhold som ikke er vurdert tidligere grunnet nye formål. Konsekvensutredning av de forhold som ikke tidligere er vurdert gjøres som del av dette dokument.

2 Planprosessen

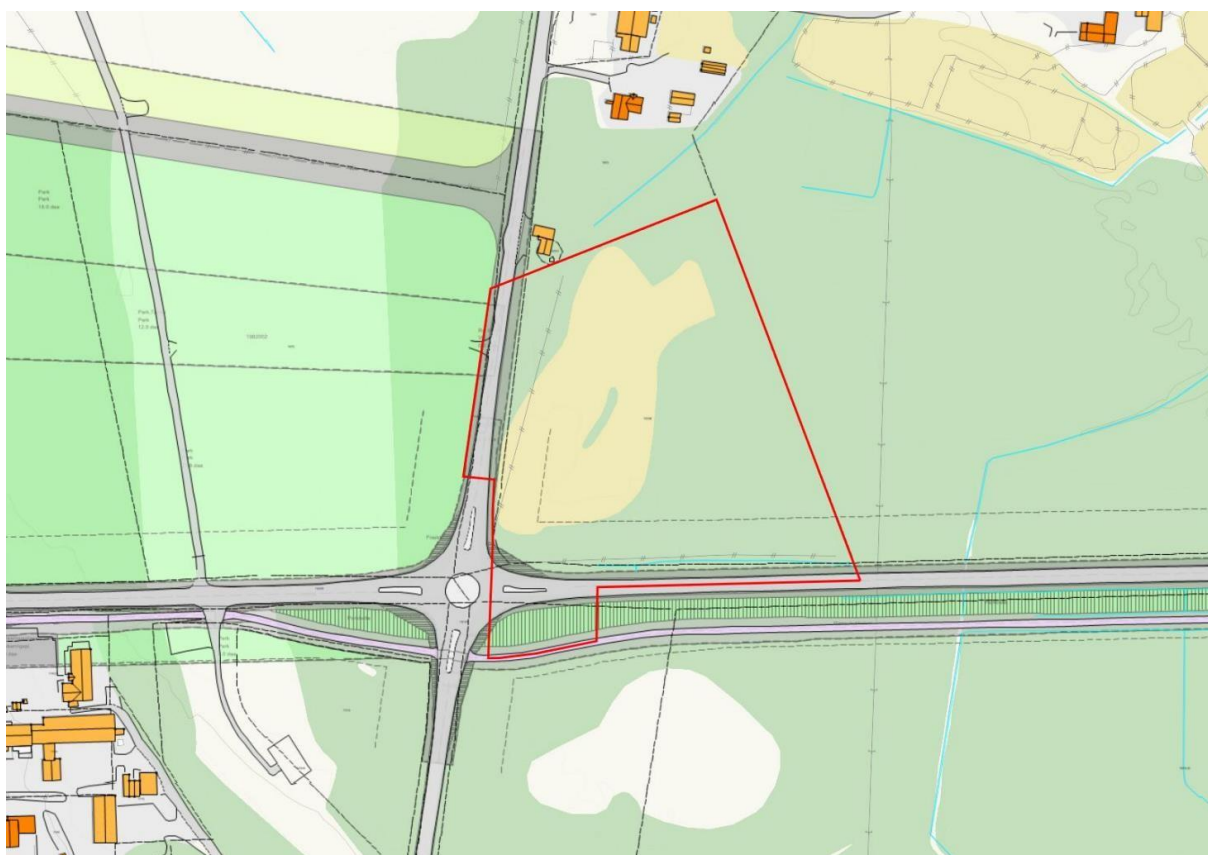
2.1 Møter og andre deltakere

Oppstartsmøte ble avholdt digitalt den 18.11.2024. Saksbehandler hos Porsanger kommune har vært Mats Kemppe.

Det har vært løpende dialog med kommunen underveis i planprosessen. Avklaringer og problemstillinger har blitt drøftet fortløpende. I tillegg er det opprettet direkte dialog med regionale fagmyndigheter for å avklare forhold knyttet til deres interesser. Dette gjelder særlig forhold knyttet til flyplass og forsvarrets interesser.

2.2 Planavgrensning

Figur 1 viser det varslede planområdet. Størrelse og utforming av planområdet har vært uendret gjennom hele planprosessen.



Figur 1: Planområde vist med Rød linje, ca 25 daa

Planområdet følger eiendomsgrensene i nord og øst. I sør og vest er planavgrensningen tilpasset mot E6 og Fylkesvei 98 for etablering av avkjørsler og adkomst for myke trafikanter fra gang- og sykkelveg.

2.3 Medvirkningsprosess

Planforslaget har fulgt ordinær prosess for utarbeidelse av detaljreguleringsplaner. Varsel om oppstart av planarbeidet ble sendt til regionale fagmyndigheter, naboer og andre berørte den 05.12.2024. Frist for å komme med uttalelsene og innspill til planarbeidet ble satt til 05.01.2025.

I tillegg til grunneiere og naboer bør følgende regionale fagmyndigheter varsles om oppstart:

- Finnmark fylkeskommune
- Sametinget
- Statsforvalteren i Troms og Finnmark
- Statens vegvesen
- NVE
- Reinbeitedistrikt 14A
- Nettinord AS
- Finnmark Miljøtjeneste AS
- Avinor
- FeFo (Finnmarkseiendommen)
- Forsvarsbygg

Det ble gitt utsatt frist for innspill til de som anmodet om dette. Det er ikke mottatt innspill etter fristens utløp. Resyme av innspillene og kommentarer følger av tabellen under. Innspillene i sin helhet følger vedlagt planforslaget.

Kommunen har konsultasjonsplikt i plansaker. Kommunen utarbeidet eget brev til Sametinget og Reinbeitedistrikt 14A i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsarbeidet. Det er ikke mottatt krav om konsultasjon.

Kommunen vurderer inkludering av Ungdomsrådet, Eldrerådet og Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne i høringsrunden vil ivareta deres medvirkning.

2.4 Innkomne innspill

Instans / avsender	Resymé	Kommentar
Forsvarsbygg	Ber om at eventuelle konsekvenser for deres virksomhet blir utredet som del av planforslaget. Av relevante tema nevnes forholdet til støy fra kampfly, hinderbegrensningsplan og innsyn til deres område. Oppfordrer til videre dialog om utforming av planforslaget for å unngå konflikt med deres virksomhet.	Avklare hoveddrammene for bebyggelsen. Innsyn: I møte med forsvarsbygg ble planene og mulighetsstudie gjennomgått. De er positive til planene så lenge det ikke etableres overnattingsbedrift i området og at bebyggelsen etableres i et plan mot deres virksomhet (mot vest). Hinderbegrensningsplan: Planforslaget forholder seg til BRA-plan utarbeidet av Avinor. I tillegg er det innarbeidet

		bestemmelser som begrenser bebyggelsens høyde. Støy: Tematikken knyttet til støy fra forswarets nye kampfly, F35, er uavklart. Forsvarsbygg ville avklare med luftforsvaret og komme tilbake til tematikken ved 1. gangs offentlige ettersyn.
Statsforvalteren i Troms og Finnmark	Statsforvalteren vurderer at varslet arealbruk vil kunne komme i konflikt med <i>Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet</i>. Vi viser i denne sammenheng til <i>Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis</i>. Vi viser til at det er avsatt egnede arealer til sentrumsformål i Lakselv sentrum som ut fra det vi kan se vil kunne dekke behov for areal til handel, treningssenter, bevertning osv. på en bedre måte enn på østsiden av E6 ned mot elvemunningen. Vi ber kommunen fokusere på å legge til rette for å utvikle Lakselv sentrum til et attraktivt, kompakt sentrumsområde med god tilgjengelighet og. Vi anbefaler at planarbeidet ikke videreføres med bakgrunn i de hensyn vi har beskrevet over.	Merknad fra statsforvalteren er av overordnet karakter. Deres anbefaling er at planarbeidet ikke videreføres. Merknaden er drøftet med saksbehandler i Porsanger kommune. Deres anbefaling er at planarbeidet videreføres i tråd med avklaringer gjort i oppstartsmøtet. Som del av planbeskrivelsen og virkninger av plan har vi redegjort for påpekte forhold i høringsinnspillet. Kommunen vil ved 1. gangs behandling av planforslaget gjøre rede for deres standpunkt og vurderinger.
NVE	Anbefaler geoteknisk vurdering av områdestabilitet som avklarer at sikkerheten er ivaretatt i forhold til Kvikkleire. Overvannshåndtering bør i størst mulig grad skje lokalt og helst i form av åpne, naturbaserte løsninger i tråd med Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og	Geoteknisk vurdering er gjennomført som del av planforslaget. Rapport følger som vedlegg. Håndtering av overvann er beskrevet i geoteknisk vurdering og omtalt i denne planbeskrivelse.

	klimatilpasning, og etter den såkalte tretrinnsmodellen (infiltrasjon, fordrøyning og sikker bortledning av overflatevann). Planforslaget må beskrive hvordan overvannshåndtering tenkes løst.	Overvannshåndtering blir også tema i byggesøknad.
Statens vegvesen	For å kunne utrede løsning med atkomst til området med kun avkjørsel fra vest må forslagsstiller vurdere om planområdet som inkludere veiareal nord for rundkjøring burde utvides noe nærmere selve rundkjøringen. Dette for å ha en avkjørsel som bedre kan serve alle planlagte funksjoner på tomten når det gjelder plassering. Vi er usikre på om det er noen god løsning å etablere to avkjørsler til planområdet, både mot E6 og mot fylkesveg 98. Flyplassveien (E6) har ÅDT på 600, noe som kan karakteriseres som lav ÅDT, men vil med ny avkjørsel til handelsområdet få økt ÅDT. I det videre planarbeidet er det viktig at det også ses på etablering av busslomme, slik at både ansatte og besøkende kan nå området kollektivt. For denne planen henviser vi spesielt til vegnormalen N100 Veg- og gateutforming og NV121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss. Siktlinjer må tegnes inn på plankart i kryssområder.	Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtilbudet. De har ikke kommet med innspill til plan. Som del av planprosessen er mulighetsstudie som planforslaget bygger på revidert. To avkjørsler opprettholdes i planforslaget for å sikre best grunnlag for de ulike funksjonene området skal dekke. Endring av studie medfører også endret fordeling av trafikken, hvor majoriteten av trafikken ledes til E6 i vest. Forhold knyttet til holdeplass er utredet som del av planforslaget.
Avinor	Høyderestriksjon: Restriksjonshøyden (hinderflatene) ved planområdet ligger på kote 14,6 – 26,4 meter over havet (moh), med strengest restriksjon i nordvestre hjørne av planområdet og minst restriksjon i sørøstre hjørne av planområdet.	Byggehøyde fra ca. 7 meter til 18 meter.

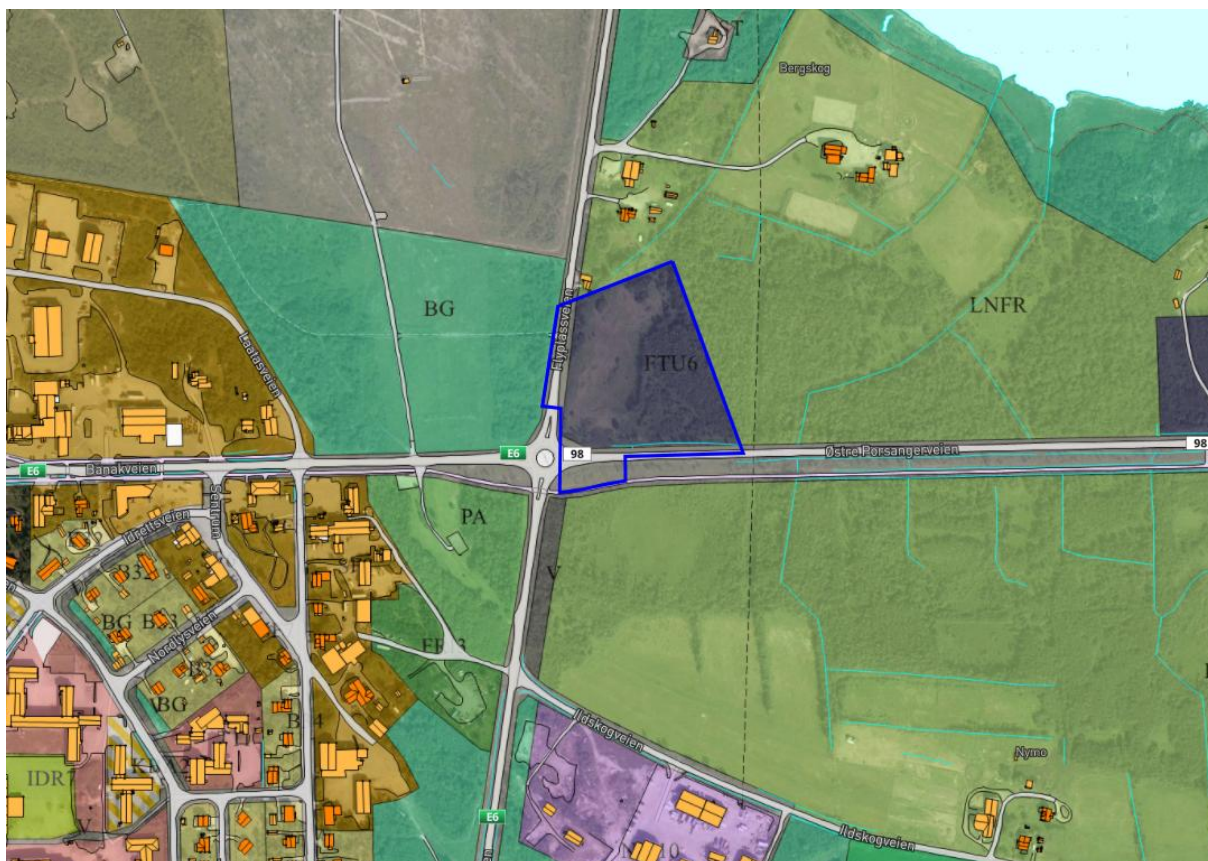
	Bestemmelse for høyde innarbeides i planforslaget. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg Det kan ikke gis ramme-/igangsettingstillatelse for de aktuelle tiltakene før det foreligger positiv radioteknisk vurdering fra Avinor. Krav om radioteknisk vurdering innarbeides i bestemmelsene. Varslingsrutiner ved sprengningsarbeider Stiller krav om skriftlig prosedyre om forhåndsvarsling og samordning av sprengningsarbeider med kontrolltårnet. Turbulensvurderinger Avinor vil ikke tillatelse byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Lakselv lufthavn. Ber om at rekkefølgekrav innarbeides i planforslaget. Farlig eller villedende belysning Det må ikke planlegges for: - Hvitt lys i retning mot innflygingsretningen. - Fasadeskilt på handelsbygg i inn- og utflygingsretningen. - Store og lyssatte reklamesøylar. Rekkefølgekrav innarbeides i planforslaget. Det må utarbeides belysningsplan for bebyggelsen og uteområdene før igangsetting. Forebyggende tiltak mot birdstrike	Rekkefølgekrav innarbeides i bestemmelse. Vurdering bestilles snarest (avhengig av Konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning.) Rekkefølgekrav innarbeides. Turbulensanalyse er gjennomført av Avinor på bakgrunn av mulighetsstudie. Det er ikke avdekket forhold som medfører forverring av turbulenssituasjon. Foreslått rekkefølgekrav innarbeides i bestemmeslene. Rekkefølgekrav innarbeides. Byggesøknad: Høyderestriksjonene må sees i sammenheng med belysningsplan.
--	---	--

	Dersom tiltakenes omfang og overnevnte risikoanalyse med hensyn til faren for birdstrike ikke ivaretar flysikkerheten i tilstrekkelig grad, vil Avinor senere kunne fremme innsigelse til planforslaget ut fra «føre-var» – prinsippet. Avinor er skeptisk til hvis det etableres store nye forretningsbygg innenfor planområdet slik det er beskrevet i planinitiativet, jf. andre utbyggingssaker Avinor har uttalt seg til ved Andenes og Namsos. Avinor er engstelig for at de planlagte tiltakene kan skape et nytt habitat for fugler som kan øke risikoen for birdstrike på Lakselv lufthavn. <i>Det stilles krav om lukket avfallshåndtering. Det er ikke tillatt med uteservering av hensyn til flysikkerheten. Avinor stiller krav om at tak og bygningskonstruksjoner utformes og driftes på en slik måte at det blir lite attraktivt for fugler å hekke der.</i> Flystøysoner Lovkravene etter TEK17 bør legges til grunn for den planlagte bebyggelsen	Rekkefølgekrav innarbeides i planforslaget. Det er bestilt risikoanalyse fra biologer for vurdering av tematikken. Lydkravene i TEK17 legges til grunn.
--	---	---

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnet plan – Kommuneplanens arealdel 2023-2035 for Porsanger kommune

I kommuneplanens arealdel for Porsanger kommune er planområdet avsatt til fritids- og turistformål (FTU6) og vegformål. Innenfor området FTU 6 gjelder de generelle bestemmelsene i overordnet plan. Utover dette stiller bestemmelsene krav til reguleringsplan før igangsetting av tiltak innenfor området.



Figur 2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Blå strek viser planområdet.

I planbeskrivelsen omtales eiendommen som "Banakkrysset". Her er det beskrevet følgende:

Eiendom ved rundkjøringen er nylig innvilget konsesjonsfritak fra jordloven. Området vurderes egnet til næringsutvikling knyttet til fritids- og turisme. Grunnet beliggenhet ved innfart til Lakselv fra flyplass og hovedvei vurderes krav om god byggeskikk som særlig viktig. Eiendommen ligger også innenfor rød-sone flystøy som må vurderes ved reguleringsplan og som særlig begrenser utendørs aktivitet på eiendommen.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet overlapper deler av følgende reguleringsplaner:

- Reguleringsplan E6 Gamle Rådhus-Brennelv bru, E6 Meierivn -Sennagressbekken – PlanID 1996004, vedtatt 3/6-96

- Laatasveien endring sentrum – PlanID 1982002, vedtatt 18/5-82
- Reguleringsplan for Lakselv Sentrum – PlanID 1974002, vedtatt 14/6-74

Overlapping av eksisterende reguleringsplaner er utelukkende for å sikre planområdet tilknytning til offentlig infrastruktur. I samtlige reguleringsplaner er arealet innenfor ny plan avsatt til veg og parkbelte.



Figur 3: Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner. Blå strek viser planområdet.

3.3 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Som del av planprosessen er det foretatt en samlet vurdering av planforslaget mot statlige retningslinjer, rammer og føringer. Relevante retningslinjer/rammer/føringer i forbindelse med planforslaget er følgende:

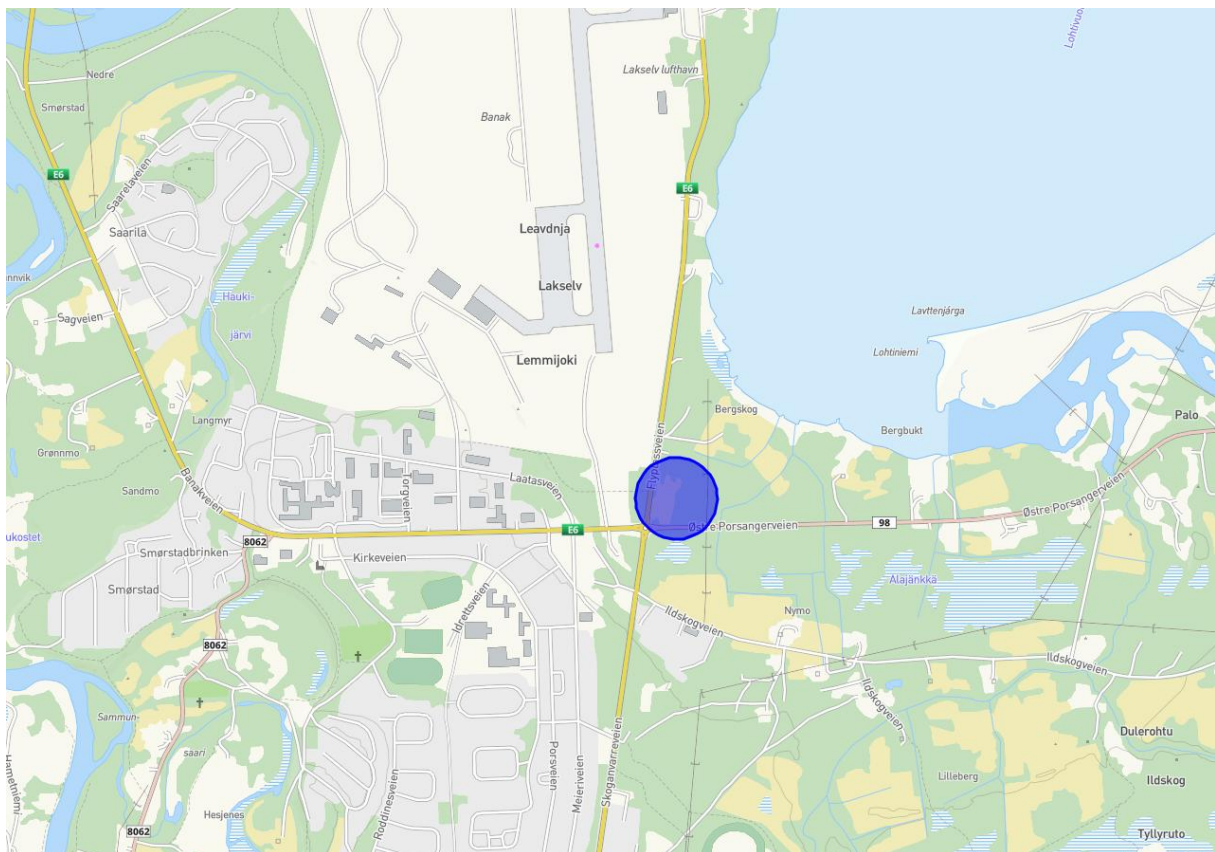
- Regional transportplan for Finnmark 2024-2036
- Strategi for næringsutvikling i Finnmark 2023-2028
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

- Banak flyplass – Avinor: BRAkart og byggerestriksjoner for Lakselv lufthavn. Siste oppdatering 13/9-24.
- Forsvarets virksomhet

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Banakkrysset, øst for Lakselv sentrum og sør for Lakselv lufthavn:



Figur 4: Oversiktskart. Planområde markert med blå sirkel.

Planområdet utgjør totalt 25 daa og er vist med blå linje i ortofoto nedenfor. Området omfatter i hovedsak eiendom gbnr. 19/556.



Figur 5: Planområdet for Banakkrysset nordøst.

4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Majoriteten av planområdet er ubebygget og består av jordbruksareal. I nord grenser planområdet mot område med spredt eneboligbebyggelse og gårdsbruk.

4.3 Stedets karakter

Planområdet ligger i randsonen til Lakselv sentrum. I nord og øst fremstår det som landlig og åpent med hovedsakelig landbruksareal og spredt boligbebyggelse. I motsatt retning er Lakselv sentrum, Lakselv lufthavn og Ildskogen industriområde.

4.4 Landskap

Landskapet i og rundt planområdet fremstår som tilnærmet flatt. Planområdet består av tidligere landbruksområder, men er preget av gjengroing og manglende skjøtsel.

Innfart til Lakselv fra luft og vei og del av førsteinntrykket til Lakselv tettsted. Områdets beliggenhet gir særlig stort behov for god arkitektonisk utforming.



Figur 6: Planområdet sett fra Banakkrysset. Bilde hentet fra Google street view



Figur 7: Planområdet sett fra Østre Porsangerveien. Bilde hentet fra Google street view



Figur 8: Planområdet sett fra Flyplassvegen. Bilde hentet fra Google street view

4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen kjente eller registrerte kulturminner eller kulturmiljøer innenfor planområdet.

4.6 Naturverdier

Innenfor planområdet er det registrert observasjoner av både fugl og innsekt. Registreringene er i hovedsak av arter som regnes som Livskraftige, med unntak av 2 fuglearter: Gulspurv og Tyrkerdue.



Figur 9: Registrerte observasjoner innenfor planområdet. Oversikt hentet fra Artsdatabanken.

Gulspurv er vurdert til å være sårbar i Norsk rødliste for arter 2020/2021. Arten lever i jordbruks- og kulturlandskapet i hele Norge. I hekketiden er gulspurven knyttet til kantsoner og områder med mye småskala variasjon mellom tett vegetasjon og åpen mark. Gulspurv lever av både frø og insekter. Fugler som hekker i Norge overvintrer dels innenlands, og dels i Vest-Europa. Overvåkningsdata viser en betydelig tilbakegang for gulspurv de siste tiårene. Utbyggingen kan forringe noen eksisterende hekkeplasser, det forventes imidlertid at det også kan oppstå nye funksjonelle hekkeområder «nye kantsoner» mot skog og jordbrukslandskap.

Tyrkerdue er hovedsakelig knyttet til semi-naturlig eng og hei, men er også å se i bynære områder og blant bebyggelse. Arten har innvandret fra Sør-Europa, og etablere seg i Norge først på 1950- og 60-tallet. Bestanden var i betydelig vekst frem til 1980-tallet, men hadde deretter kraftig nedgang frem mot årtusenskiftet. På grunn av lav hekkebestand (< 2000 reproduserende individer) ble arten vurdert til nær truet på rødlista i 2015, og dette er videreført i rødlista fra 2021. Begge observasjonene av tyrkerdue er langs flyplassveien. Aktivitet ved observasjon er ikke angitt og koordinatpresisjon er satt til radius på 300 meter. Planområdet er i skjæringspunktet mellom sentrumsområdet og større sammenhengende jord og skogbruksområder. Tyrkerdua har altså alternative habitat innenfor rekkevidde, og vil sannsynligvis påvirkes i mindre varig grad av endringer innenfor planområdet.

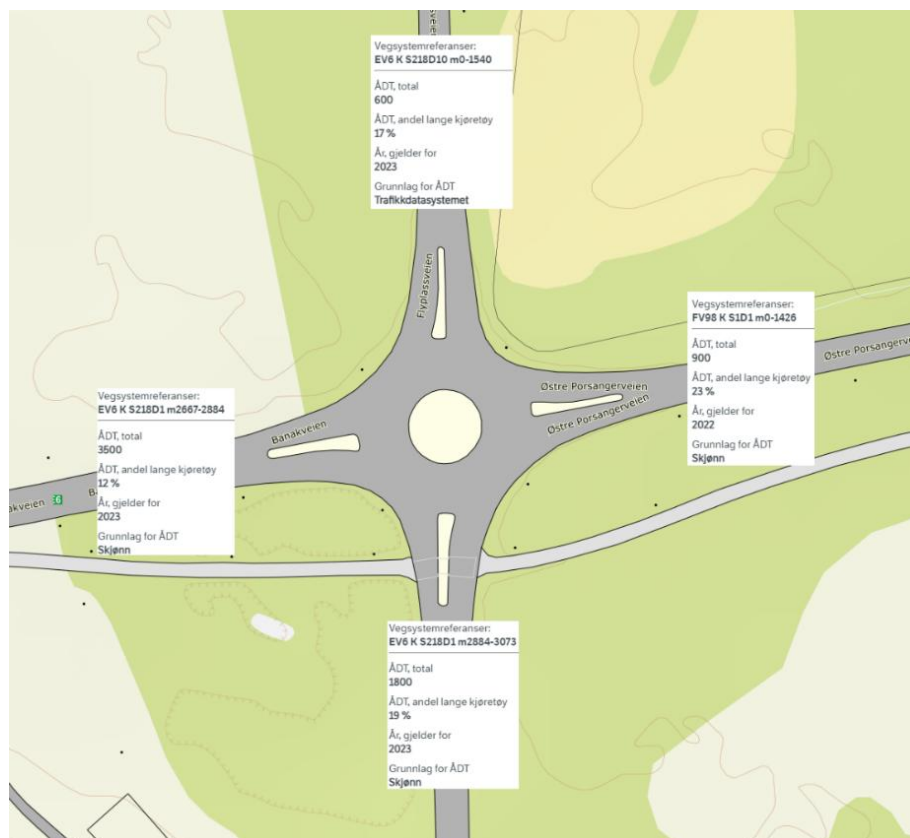
4.7 Trafikkforhold

Sentralt for planområdet er Banakkrysset, hvor E6 møter FV98 – Østre Porsangerveien. Krysset er et viktig knutepunkt, for innfartsårene til Lakselv både via flyplassen og hovedveiene.

Østre Porsangerveien er registrert med ÅDT totalt på 900, med en andel lange kjøretøy på 23%. Trafikkmengden er fastsatt ved skjønn. Flyplassvegen er oppgitt å ha trafikkmengde ÅDT totalt 600, med en andel lange kjøretøy på 17%. Fartsgrensen for begge vegene er 60 km/t.

Vegsystemet fremstår som godt dimensjonert i forhold til trafikkmengde.

Innenfor planområdet er det i dag ingen avkjørsler. Arealet har tidligere hatt adkomst fra nord, via tilstøtende landbruksareal.



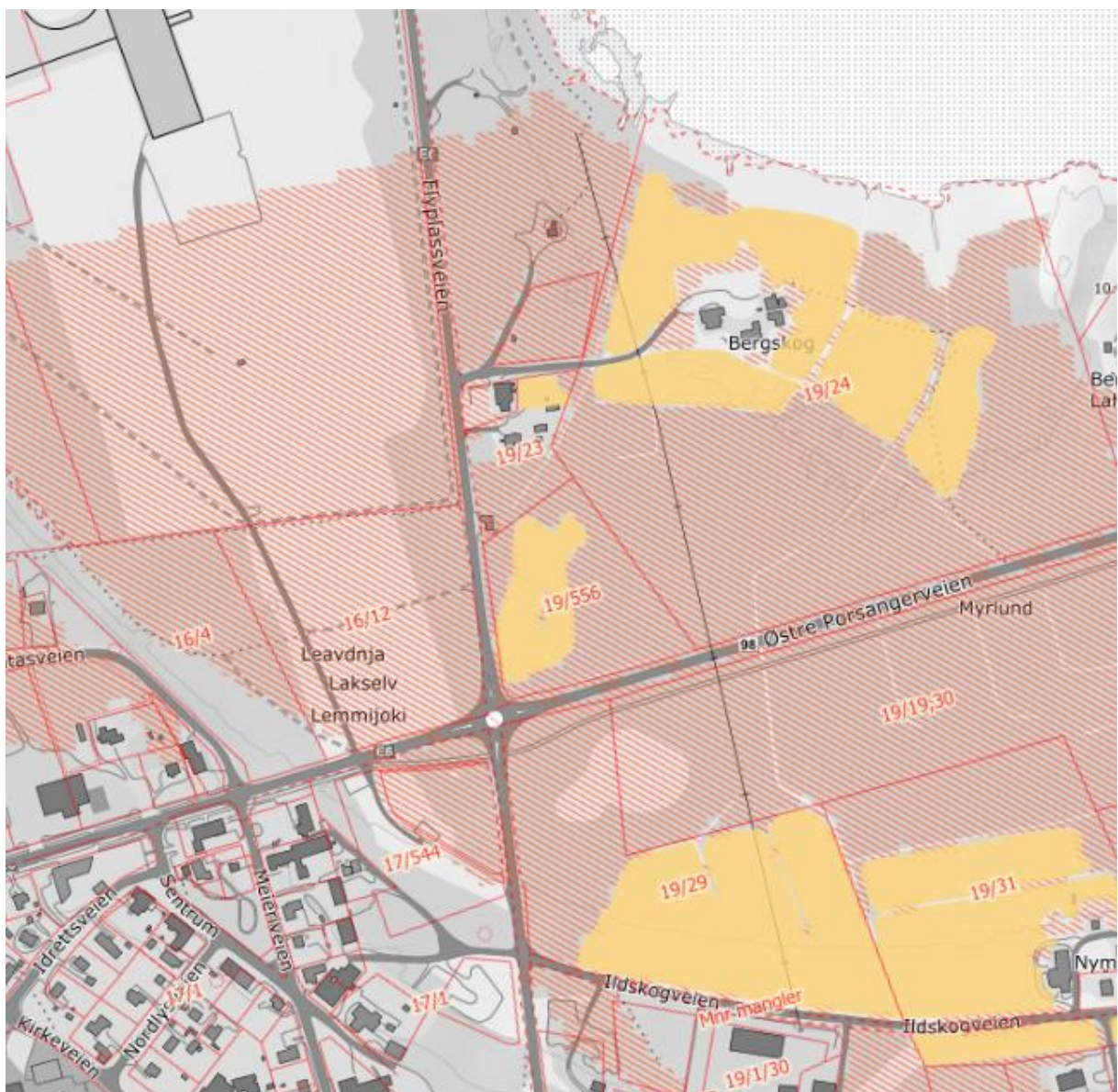
Figur 10: Oversiktskart for trafikkmengde i Banakkrysset. Kilde: Vegkart.no

Kollektivtilbud

For utenom skoleskyss, har Lakselv pr. i dag ikke lokale bussruter. Lakselv er et knutepunkt, regionalt handelssted og har flyplass med faste ruter som opereres av Widerøe og Norwegian. Det er også bussforbindelse mellom Porsangmoen og Lakselv med hyppigere avganger.

4.8 Landbruk

Tilnærmet alt av ubebygd areal i og rundt planområdet er kategorisert som dyrket eller dyrkbar mark. Det fulldyrkede arealet innenfor planområdet utgjør 7,3 daa. Omdisponering av dyrket mark var tema ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel. I konsekvensutredningen ble forhold knyttet til jordvern vurdert. Kommunen har tidligere behandlet sak for omdisponering etter jordloven, ref konsekvensutredning i kommuneplanens arealdel.

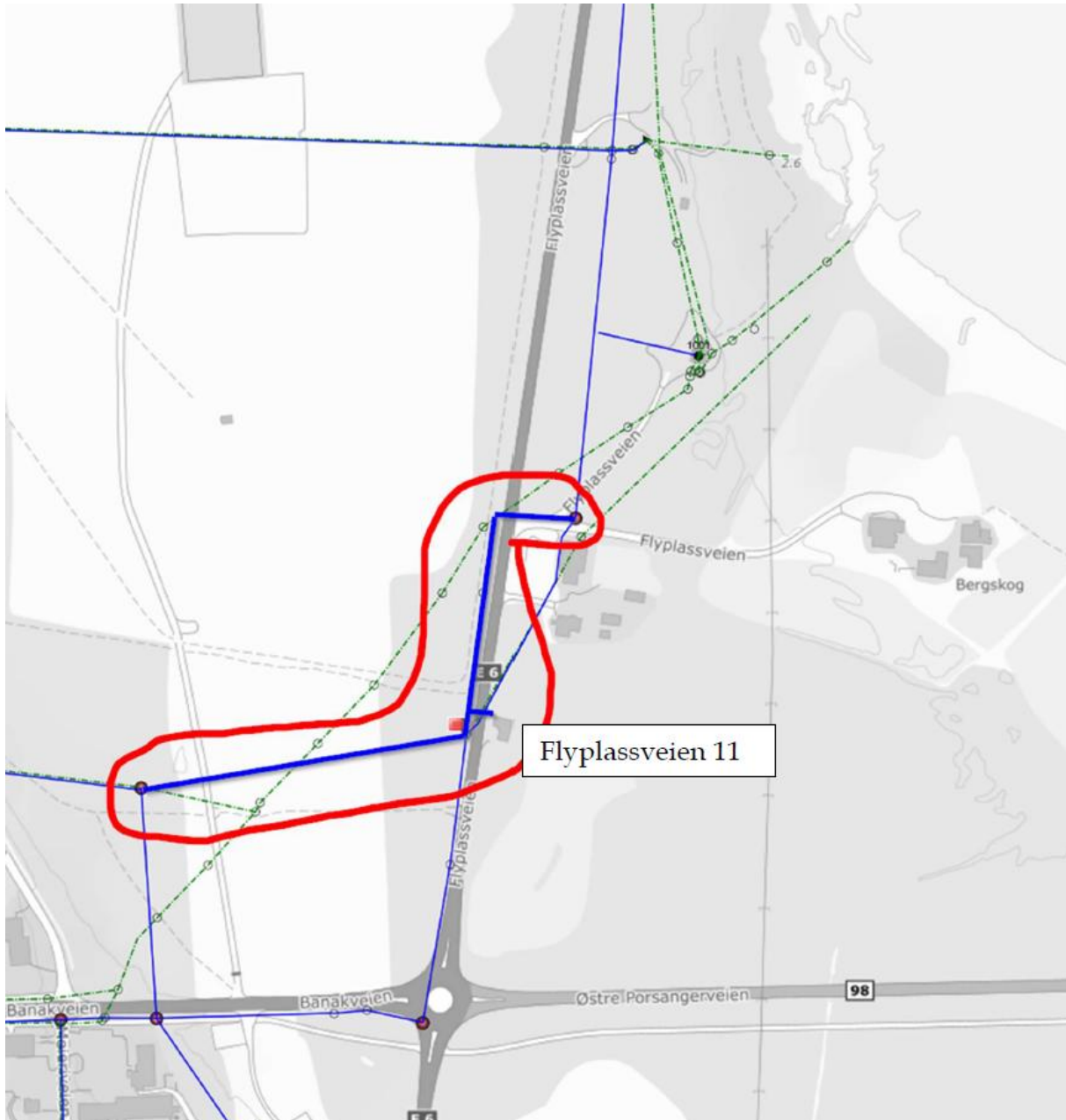


Figur 11: Dyrket mark vist med gult. Dyrkbar mark vist med rød skravur. Kilde: Nibio Kilden.

4.9 Teknisk infrastruktur

4.9.1 Vannforsyning

Det er i utgangspunktet ikke vannforsyningsanlegg på eller rett ved eiendommen. Porsanger kommune har anlegg i E6 Flyplassveien som legges om til vestsiden av veien for å slippe å ha ledninger og kummer i Europavei og spesielt i rundkjøringen. Kommunen vil legge om vann iht. kartutsnittet nedenfor.

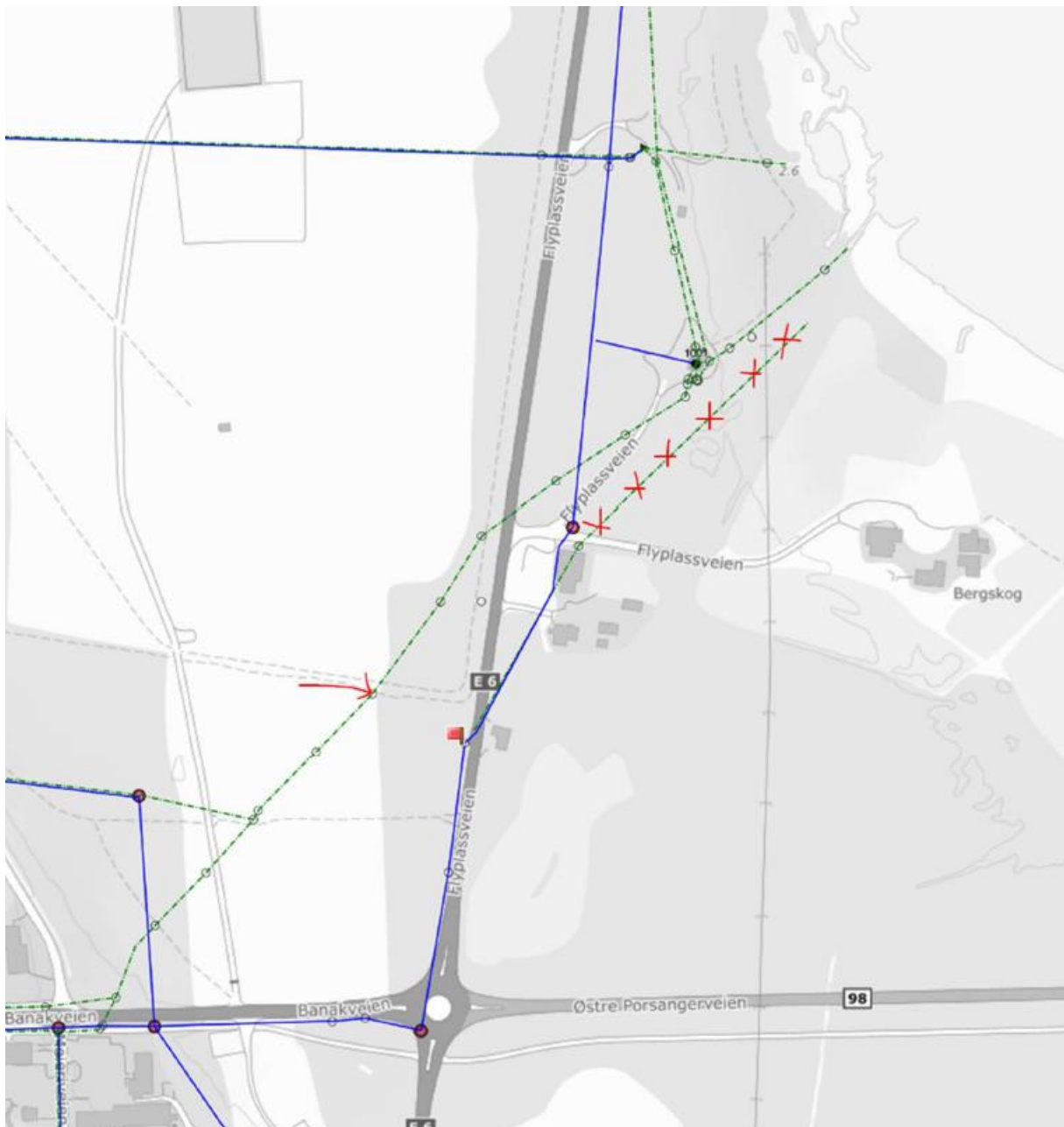


Figur 12: Utsnitt av VA-kart med påtegnet kommunalt ny-anlegg. Stikkledning med Ø160mm ved Flyplassveien 11.

I forbindelse med dette arbeidet bores det vannledning igjennom veien ved Flyplassveien 11. Dette gjøres av kommunen for å legge til rette for utbygging på tomte som er under regulering. Denne vannledningen vil bli DN160 PE 100 SDR 11 og har dermed kapasitet for brannvann.

4.9.2 Avløp

Ifm. boring av vannledningen ved Flyplassveien 11 gjennom E6 Flyplassveien har Porsanger kommune bekreftet at de også kan bore for DN 160 mm PVC SN8 spillvannsledning. Dermed er det her også klart til å lede spillvann fra eiendommen 19/556 mot offentlig spillvannsnett. Spillvannsledningen det må kobles til er den ledningen, i utklippet nedenfor, som en rød pil peker på. Dette fordi det er ledningen som går via sil-renseanlegget. Den spillvannsledningen som har røde kryss på seg skal ikke benyttes i flg. kommunen.



Figur 13: Utklipp fra ledningskart, fra Porsanger kommune

4.9.3 Overvann

Tomta er i dag jomfruelig terreng med naturlig avrenning av overvann. Dette er et flatt område med høyt grunnvannsnivå, som igjen fører til at det kan danne seg vanndammer her om våren. Det er

ingen lukkede overvannsnett i tilknytning til eiendommen, men det er noen mindre bekkedrag mot nord-øst, men det er uvisst hvor store mengder over vann disse kan ivareta. Massene i grunnen har iflg. NGU's løsmassekart antatt god infiltrasjonsevne.

4.9.4 Energiforsyning

Forslagsstiller har vært i kontakt med Area Nett AS (Tidligere Nettnord AS) ang. strømforsyning til planområdet. De oppgir at det er tilstrekkelig strømforsyning til planområdet, og det er ikke behov for ytterligere tiltak.

4.10 Grunnforhold og overvann

Handelsparken er planlagt plassert på et stort elvedelta øst av utløpet av Lemmijoki og vest av utløpet av Brennelv. Området er nesten flatt og ligger på rundt kote +7 (NN2000).

Tomta ligger i bunnen/sørenden av Porsangerfjorden tett øst av Lakselv sentrum og lufthavn. I østre halvdel av dalen med fjellrekka Njeaiddan i vest og fjellrekka Munjkavarri i øst. Begge fjellrekkene ligger rundt 5-600 moh.

Vegetasjonen i fjordbunnen er preget av noe jordbruksareal, myrlendte områder, fjellbjørk og krattskog. Videre er det markante strandvoller og bratte skråninger/elveterasser dannet av at elvene har erodert seg ned i terrenget i området rundt handelsparken.

Geoteknikker har gjennomført befarings på stedet samt utført prøvegraving av 4 prøvegroper. Videre er tidligere utførte grunnboringer gjennomgått innhentet fra Statens vegvesen ifm gang sykkelvei langs Rv 95.



Figur 14: Kvartærgeologisk kart hvor blå sirkler er utførte grunnvannsbrønner.

Prøvegravingene viser at grunnen består av 30-50 cm med torv/humusdekke over middels lagret siltig finsand. Dette stemmer med det geologiske kartet og de grunnboringene SVV har gjort i

området. Prøvegravingene ble avsluttet på 2,5 meter under terrengoverflate fordi hullene raste sammen på grunn av grunnvannsinstrømning. SVV sine boringer, ca 50 meter mot sørøst fra tomtegrensa mot sør, indikerer mer finkornete masser, sandig silt, under 2-3 meter under terrengoverflaten og tilsvarende sandlag fra terreng og ned til dette mer finkornete laget. Trolig er det slik også under området som ble undersøkt. Massene er relativt tette pga. siltinnholdet i finsanden, noe som gjør dem telefarlige.

Marin grense er på ca kote 70-75. Det kan derfor ikke utelukkes marin leire under sand og siltlagene som er avdekt.

Løsmassemektheten er ikke kjent. En boret grunnvannsbrønn ca 400 meter sør av tomta indikerer at dypet til fjell er stort og registret til ca 44 meter i det borede hullet. Mot sørvest og vest av E6 langs Porsangerveien går en fjellrygg med liten løsmasseoverdekning.

Også øst av tomta går en tilsvarende bergrygg som delvis synes i dagen. Ved Bergbukt ca 400 meter øst av tomta er det bergblotninger i dagen i form av klorittrike amfibolitter i utløpet av Brennelv. Også ved Nymo er tilsvarende bergblotninger.

Siden berggrunnen i området har strøkretning omtrent nord-sør antar vi det er betydelig med løsmasser under tomta og at det er en nord-sørgående dalstruktur under tomta.

Grunnvannet sto på prøvetidspunktet høyt over hele tomta. Sentralt i tomta var grunnvannet i dagen og flybilder viser at vegetasjonen er «vass-sjuk» i disse områdene, Ellers i området sto grunnvannet tett under det humusholdige jordlaget. Siden de siltholdige massene er relativt tette, tok det ofte 4-5 minutter før grunnvann trengte inn i prøvegroppene.

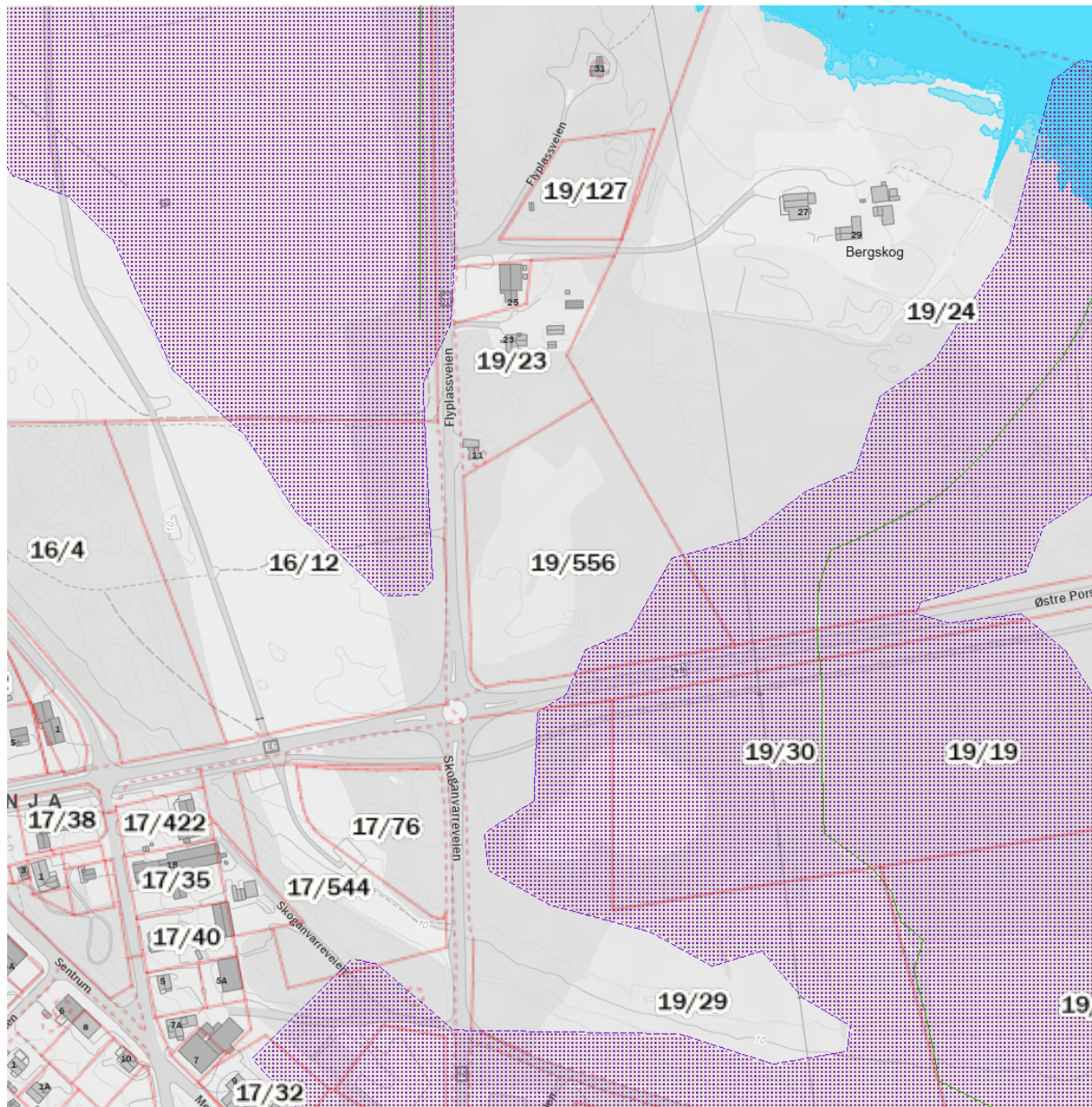
Ut fra flyfoto ser det ut som om området har vært drenert med drengrøfter. Disse har i dag delvis lukket seg slik at området vanskelig drenerer seg. Figur 15 viser eksisterende drengrøfter og vassjuke områder der grunnvannet stod i dagen på befaringstidspunktet.



Figur 15: Til venstre oversikt over de største drengrøftene og til høyre området hvor grunnvannsstanden sto i «dagen» på befaringstidspunktet

4.11 Flom

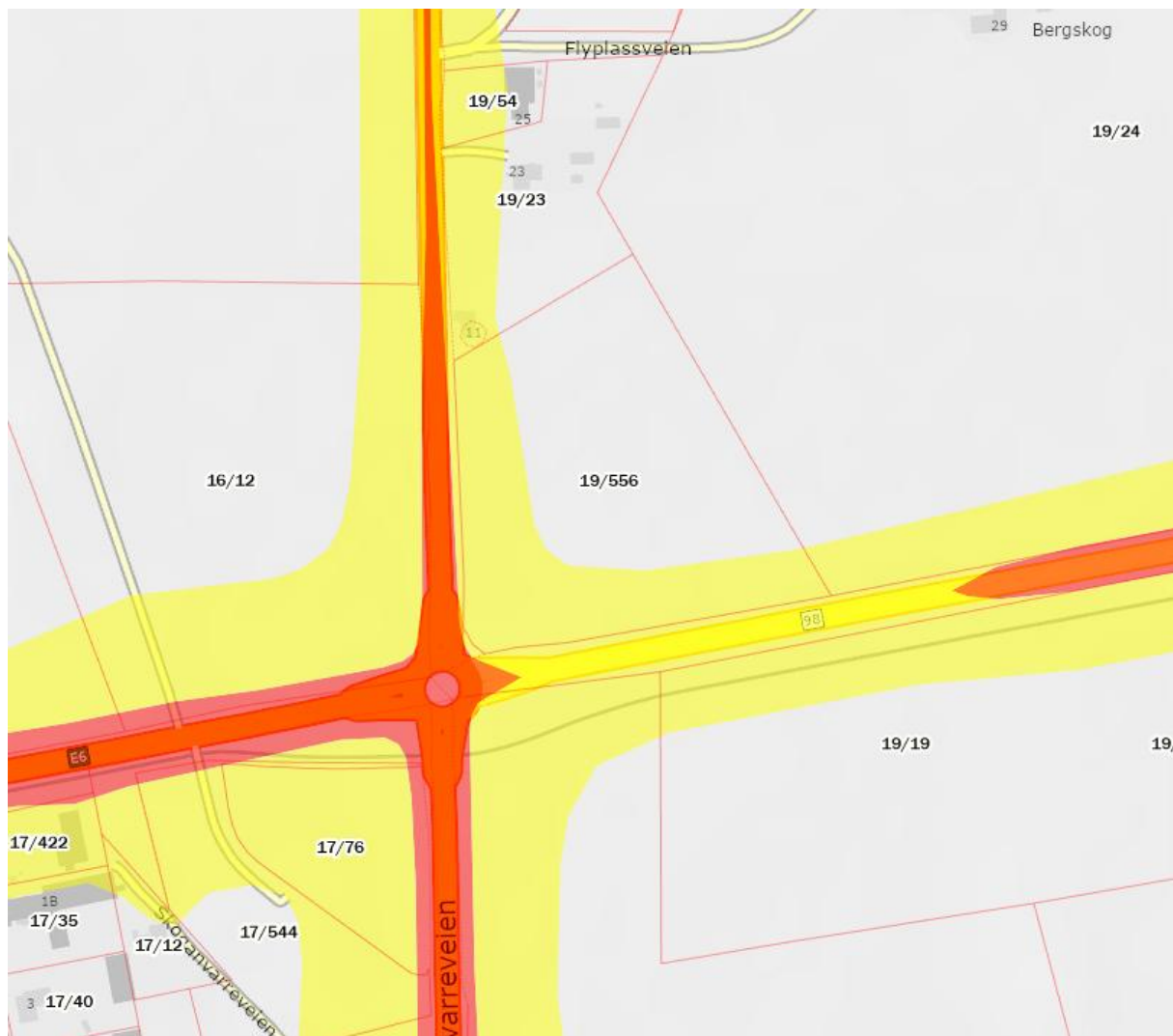
Planområdet ligger delvis innenfor hensynssone H320 – Flom. Hensynssonen er i tråd med NVE sitt aktsomhetskart for flom. Aktsomhetskartet er oppdatert i 2020 og det oppgis å ha lav posisjonell- og tematisk nøyaktighet, lav oppløsning og med generalisering. Aktsomhetssonen får en stor utstrekning pga. det flate landskapet med få/ingen terskelhøyder.



Figur 16: Aktsomhetskart Flom. Kilde: NVE Atlas

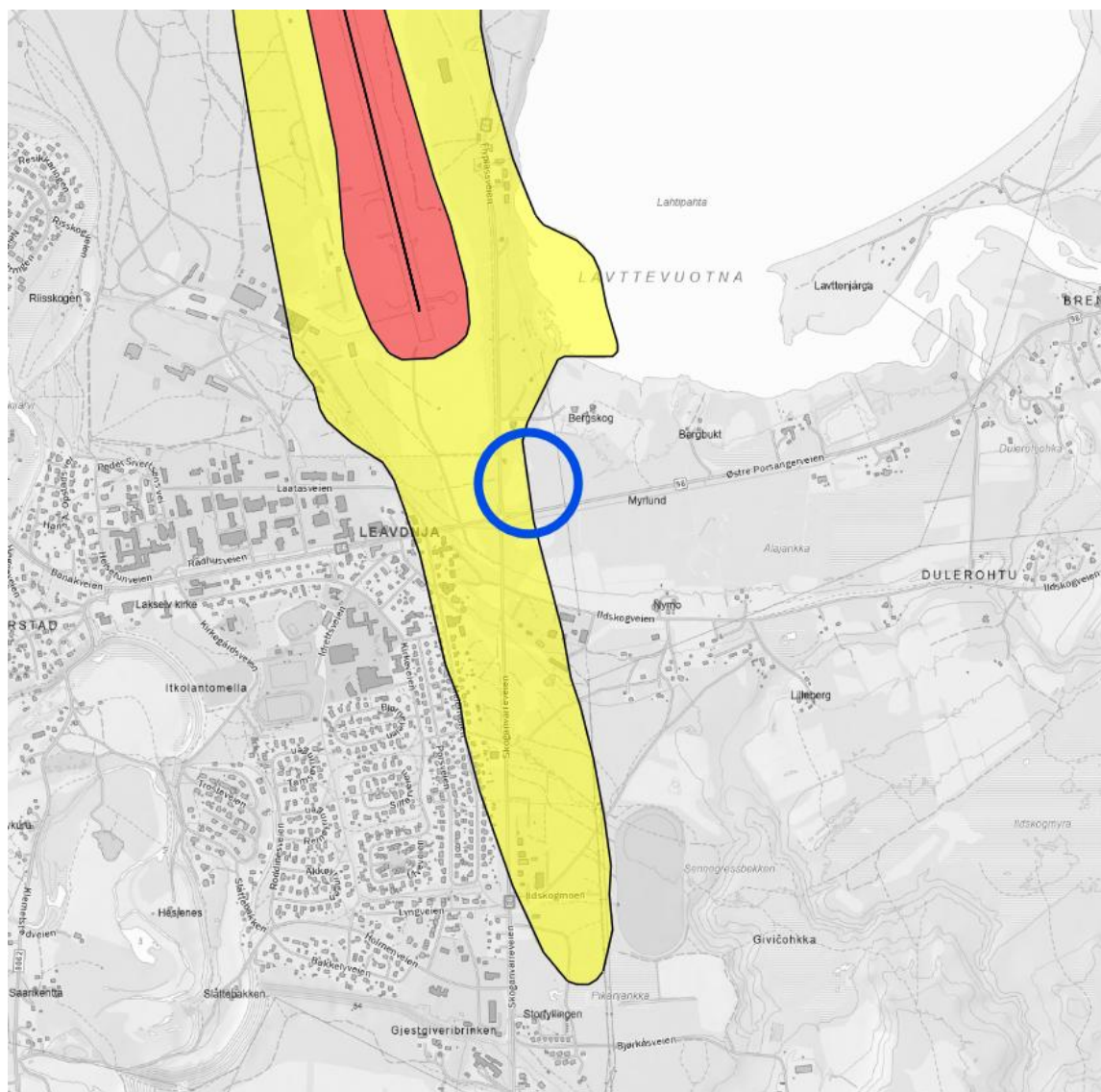
4.12 Støyforhold

Planområdet omfattes av støy både fra trafikk og luftfart. Støysonene er utarbeidet av fagmyndighetene og oppgis i rød (Lden 65 dB og høyere) og gul (Lden 55-65 dB) i henhold til veileder T1442.



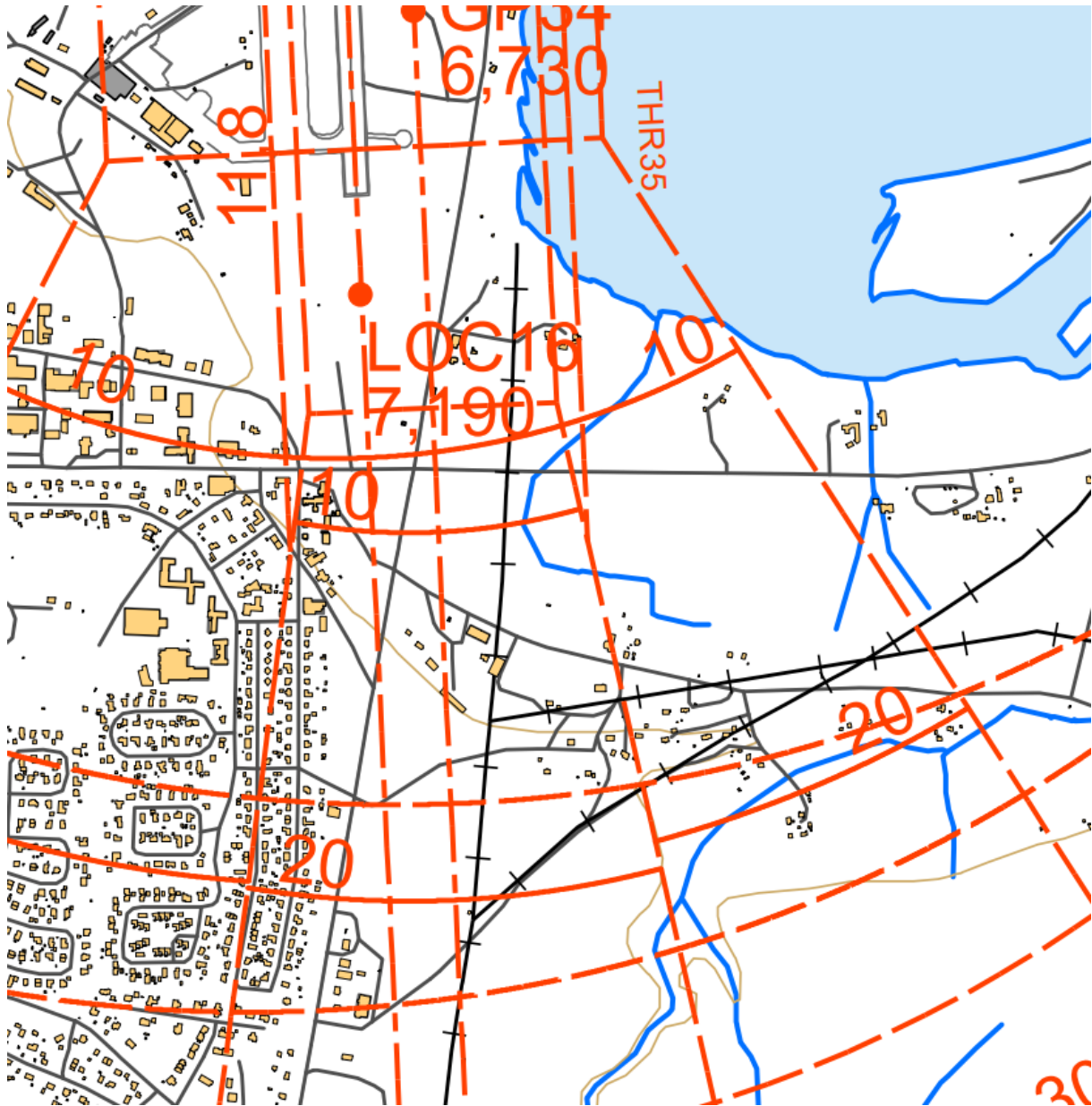
Figur 17: Trafikkstøy. Kilde: Statens vegvesen

Avinor sitt støykart oppgir støy fra sivil luftfart knyttet til flyplassen. I høringsuttalelse og møte med forsvarsbygg blir støy fra militær aktivitet påpekt. Dette gjelder særlig støy fra kampfly. Pr. dags dato har ikke forsvaret aktivitet med denne type fly ved basen, med det kan bli aktuelt i fremtiden.



4.13 Lakselv Lufthavn

Planområdet ligger innenfor Building Restriction Areas (BRA) for Lakselv Lufthavn. BRA beskriver området rundt flyplassen der bygg og konstruksjoner kan forårsake forstyrrelser på signalene mellom fly og bakke. Innenfor området angitt i BRA-kartet skal alle bygg og konstruksjoner evalueres. Dersom et planlagt bygg eller konstruksjon vil gjennomtrenge BRA-flatene, skal saken evalueres av en fagspesialist i Avinor.



Figur 19: Utsnitt BRA-kart. Røde streker markerer koter for maksimal byggehøyde i navigasjonsinstrumentenes restriksjonsområder. Kilde: Avinor



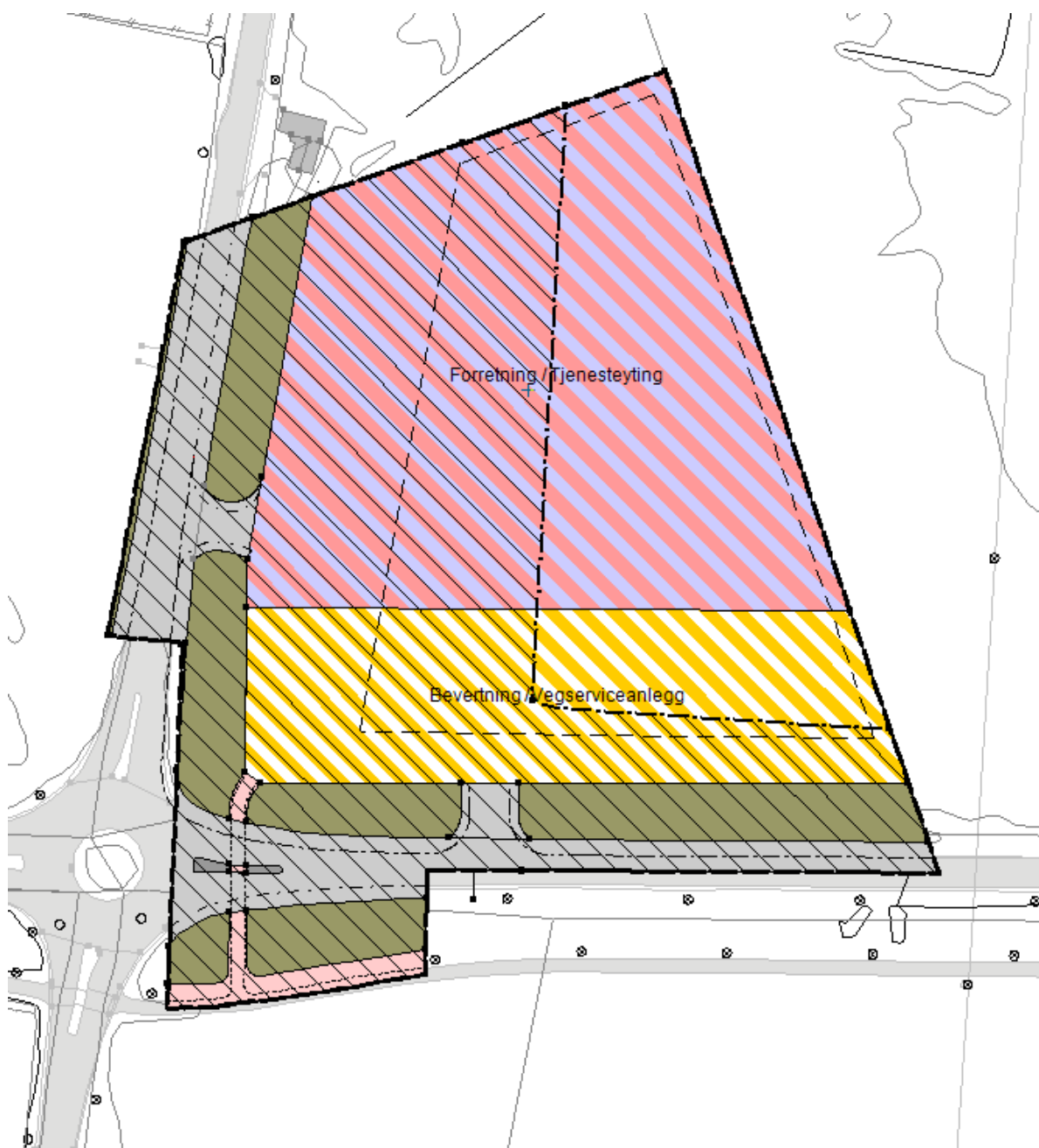
Figur 20: Utsnitt fra BRA-kart. Sorte streker angir koter for maksimal byggehøyde (m.o.h) i rullebanens inn-, utflygings- og sirklingsflater. Kilde: Avinor

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for utvikling av forretningsvirksomhet, i form av detaljhandel, treningssenter, bevertning og lignende på eiendommen Nordøst for Banakkrysset. Utbyggingsområdet deles i to ulike arealformål, med differensiering for de ulike funksjonene innenfor planområdet. Nærmest Banakkrysset reguleres det til kombinert bebyggelse og anleggsformål, hvor det er tillatt med bevertning og vegserviceanlegg.

Nord på eiendommen reguleres det til forretning / tjenesteyting. Innenfor dette arealformålet er det kun tillatt med bygg og anlegg for handel og treningssenter.



Figur 21: Plankart

Forslagsstiller utvikler næringseiendommen for utleie og skreddersyr bebyggelsen i samråd med leietaker. Utbygging av området er derfor delt inn i utbyggingsetapper.

Figur 22 viser mulighetsstudie for planområdet, hvor adkomst, bygningspassering, volum, parkering og varelevering er skissert. Studiet er basert på erfaring fra tilsvarende områder, topologi, omkringliggende infrastruktur og andre påvirkningsfaktorer.



Figur 22: Mulighetsstudie. Baus Arkitektur AS

Planlagt bebyggelse er utformet og plassert med tanke på å få best mulig utnyttelse av tomtene, sett i sammenheng med trafikksystemet rundt med atkomst, kundeparkering og varelevering/logistikk.

Nærmest fylkesvei 98 etableres fast-food restaurant med drive thru og fyllestasjon for drivstoff.

Bebyggelse og tiltak skal ha en god estetisk utforming i samsvar med sin funksjon og med respekt for de naturgitte og bebygde omgivelser. Bebyggelsen skal ha hovedfasade mot henholdsvis E6 Flyplassveien eller Østre Porsangervei. Fasader langs disse to hovedveiene skal ikke fremstå som en slett flate. Materialbruk, skifte i akseretning, utspring, innhugg, vindusplassering og vindustyper skal

brukes som virkemidler for å tydelig visuelt dele opp fasaden i mindre enheter. Det vektlegges et moderne stedstilpasset fasadeuttrykk.

All bebyggelse oppføres i et plan, med mulighet for mesanin på deler av arealet. Av hensyn til forsvarrets virksomhet i området er det ikke tillatt å etablere mesanin langs byggets vestside. Dette for å hindre økt innsyn til flybase. Innvendig fri høyde i denne type næringsbygg er normalt 4,5 meter. I tillegg til dette kommer bæresystem (gitterdragere) og takkonstruksjon.



Figur 23: Planlagt bebyggelse sett fra sør-vest. Baus Arkitektur AS



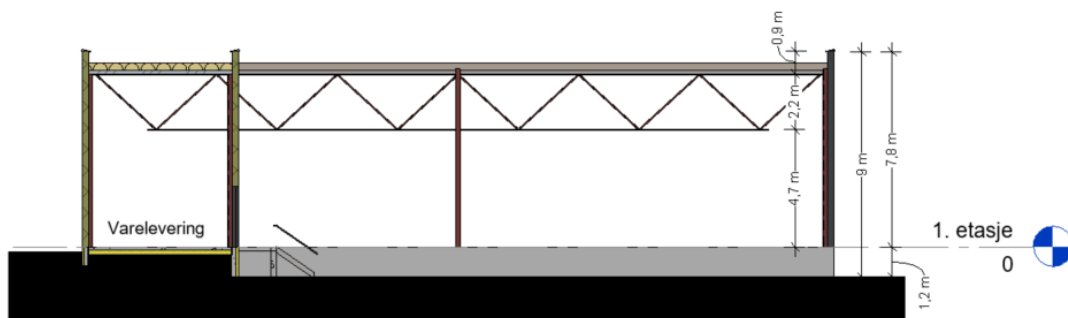
Figur 24: Illustrasjon av vegserviceanlegg og restaurant sett fra flyplassveien. Baus Arkitektur AS

Planlagt næringsbebyggelse er utformet og plassert med tydelig definert fremside mot sør og vest og bakside mot øst. På baksiden av bygget tilrettelegges det for en avskjernet varegård. Omkringliggende vegetasjon til planområdet danner en naturlig avskjerming mot omgivelsene og landskapet ellers.

5.2 Bebyggelsens høyde og utnyttelse

Jfr. pkt. 4.13 ligger planlagt bebyggelse innenfor restriksjonssone for Lakselv Lufthavn. Maksimal byggehøyde i henhold til hindringsflatene ligger fra kote 14,6 – 26,4 meter over havet (moh), med strengest restriksjon i nordvestre hjørne av planområdet. Innenfor hinderflatene i restriksjonsplanen er det ikke tillatt å etablere bygg, påbygg eller anlegg som gjennomtrenger hinderflatene.

Byggehøyden reguleres til maksimalt 9 meter gesimshøyde målt frem gjennomsnittlig ferdig planert terreng for begge delområdene. Figur 25 viser et typisk prinsippsnitt av aktuell type bebyggelse innenfor område F/T. Normalt har disse byggene en fri innvendig høyde på 4,5-5 meter i tillegg kommer høyde på takkonstruksjon, varelevering og arrondering rundt bygget. I tillegg åpnes det for at enkeltelementer som piper, sjakter og tekniske installasjoner kan etableres på tak over maksimal gesimshøyde. Disse installasjonene må trekkes min. 3 meter inn på taket målt fra fasadevegg. Høyderestriksjon i henhold til hindringsflate er absolutt.



Figur 25: Prinsippsnitt for typisk butikkløkkale. Baus Arkitektur AS

Planforslaget legger opp til en differensiert utnyttelse innenfor hvert av delområdene. Innenfor delområde KBA er maks %-BRA satt til 40%. For område F/T settes utnyttelsesgraden til maks 60 %-BRA.

BRA for all bebyggelse skal regnes uten tillegg for tenkt plan, jfr. TEK17 §5-4 2a). Det vil si at selv om etasjehøyde er over 3 meter, skal det likevel ikke beregnes bruksareal som om det var lagt et horisontalplan for hver tredje meter.

5.3 Parkering

For områder for næringsformål er det i kommuneplanens arealdel gitt krav om at det anlegges nødvendig antall parkeringsplasser knyttet til bebyggelsen. Nødvendig antall plasser er ikke videre definert i arealdelen.

I mulighetsstudie er det lagt til rette for 2 parkeringsplasser for bil pr. 100 m² forretningsareal. Parkeringsplassene skal utformes i tråd med håndbok N100 og minimum 5% av passene skal plasseres og utformes med tanke på bevegelseshemmede. Som vist i mulighetsstudie (figur 22) er samtlige parkeringsplasser innenfor planområdet tenkt etablert som bakkeparkering.

5.4 Trafikkløsning

Adkomst til eiendommen reguleres fra E6 – Flyplassveien i vest og FV98- Østre Porsangervei i sør. Valg av løsning er basert på vurderinger knyttet til tilgjengelighet og trafikkflyt.

Gående og syklende vil få adkomst til området via nytt gangfelt fra eksisterende gang- og sykkelveg på sørsiden av E6.

Det er ikke planlagt med endringer av eksisterende vegnett utover etablering av avkjørsler og krysning for myke trafikanter. Det avsettes tilstrekkelig areal for vegformål i plankartet. Dette gir fleksibilitet til å dimensjonere kryssene til trafikkmengden skapt av de ulike byggetrinnene. Trafikkmengden vil avhengig av type virksomhet som ønsker å etablere seg innenfor området.

5.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Tilgjengelighet for gående og syklende sikres via allerede opparbeidet gang- og sykkelveg sør for Østre Porsangervei. Det etableres en arm fra handelsområdet, som krysser fylkesvegen med gangfelt, se figur 26. I sentrumsnære strøk anbefales det å legge gangfeltet nære rundkjøringen, slik eksisterende gang- og sykkelveg krysser E6 i dag.



Figur 26: Tilgjengelighet for gående og syklende. Baus Arkitektur AS

5.6 Kollektivt

Langs hovedvegnettet er det avsatt 3,5 meter med vegareal utenfor regulert kjørebane kant. Innenfor vegformålet kan det etableres nødvendige installasjoner og teknisk infrastruktur, deriblant bussholdeplass(er). Holdeplasser skal utformes som kantstopp eller busslomme. Valg av løsning er avhengig av transportfunksjoner og transportformer, omgivelser, fartsgrenser og trafikkmengder. Håndbok N100 (Veg- og gateutforming) gir anbefaling om valg av holdeplasstype på veger ut ifra trafikkmengde og fart. Kantstopp anbefales også utenfor tettbygde strøk der det utfra trafiksikkerhetshensyn er akseptabelt at bussene stopper i kjørbane.

Tabell 1: Kriterier for valg av holdeplasstype på veg. Kilde: Håndbok V123 - Kollektivhåndboka.

ÅDT	Hastighet		
	30, 40, 50 km/t	60, 70 km/t	80 km/t**
< 1500	Kantstopp	Kantstopp/busslomme	Kantstopp/busslomme
1500-4000	Kantstopp	Kantstopp/busslomme	Busslomme
4000-12000	Kantstopp	Busslomme	Busslomme
> 12000	Busslomme*	Busslomme	På rampe/busslomme
* Ved 4-feltsveg kan det bygges kantstopp ved 30, 40, og 50 km/t også ved trafikkmengder over 12000. Der det er kollektivfelt kan det bygges kantstopp også uavhengig av ÅDT på vegen. Her er det antallet busser som er avgjørende.			
** Ved hastighet 90 km/t bør busslomme bygges med refuge.			

Fartsgrensen på vegnettet i tilknytning til planområdet er 60 km/t og ÅDT <1500. Ut ifra tabell 1 kan begge holdeplastyper benyttes. Mest plasskrevende løsning er etablering av busslomma. Busslomme utformet i tråd med håndbok har minimum bredde fra kjørebane kant på 5,5 meter. Dette er inkludert plattform.

Planforslaget tilrettelegger for etablering av holdeplass. Det er tilstrekkelig avsatt areal til vegformål langs både Europaveg og fylkesveg for etablering av begge holdeplastyper. Valg av løsning gjøres i samarbeid med vegeier. Reguleringsplanen medfører ikke irreversible tiltak som rammer dagens og/eller fremtidig kollektivtilbud.

5.7 Dimensjonering og utforming av kryss

Beregning av biltrafikk baserer seg på trafikkgenereringstallene gitt i Statens vegvesen Håndbok V713 trafikkberegninger. Forretningsareal har et variasjonsområde fra ÅDT 15-105 bilturer pr. 100m², med en middelvei oppgitt til ÅDT 45 bilturer pr 100 m².

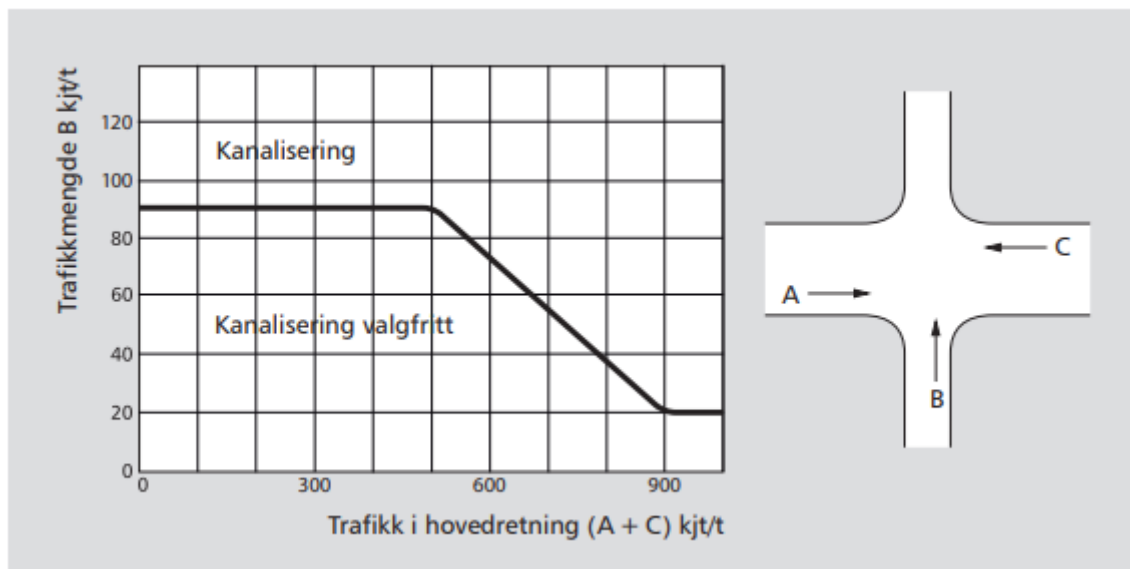
Mulighetsstudie for planforslaget viser totalt opptil 4000 m² med forretningsareal, inkludert bevertning. Jfr. Håndbok V713 gir dette en trafikkmengde ÅDT 600-4200 med en middelvei på ÅDT 1800. Tallgrunnlaget er en indikasjon og må justeres etter lokale forhold. Det er lite tilgjengelig tallgrunnlag for trafikk, utenom Statens vegvesen sin beregning av trafikkmengde på hovedveinettet. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til hvor mye trafikk planforslaget generer på vegnettet. På grunn av manglende trafikkdata, usikkerhet og døgnvariasjoner, benyttes allikevel tallgrunnlaget for dimensjonering av kryssene.

Planforslaget legger opp til avkjørsel fra fylkesvegen i sør og fra europavegen i vest. Plasseringen av bebyggelse og de ulike funksjonene medfører en fordeling av trafikk mellom de to avkjørselene. Avkjørsel i sør vil primært serve drivstoffanlegget, mens avkjørsel til E6 vil håndtere trafikk fra øvrige funksjoner. Det estimeres en fordeling av trafikkmengde mellom avkjørslene på 30% til fylkesvegen og 70% til europavegen.

For første byggetrinn med forretningsareal, vegserviceanlegg og bevertning vil det etter middelvei skapes en trafikkmengde ÅDT=900 til området. Det er innhentet tallgrunnlag fra driver av dagligvareforretning i byggetrinnet. ÅDT = 900 er i øvre sjiktet av forventet trafikk til området.

Trafikken på vegnettet og forventet trafikk i kryssene tilsier at kryssene kan utformes som enkle kryss uten kanalisering. Med bakgrunn i at vegene er viktige både regionalt og nasjonalt, kan vegeier stille

strengere krav til utforming av kryssene. Trafikkøy i sekundærveg vil være aktuelt tiltak for å lede trafikanter til et riktig sporvalg i kryssene. Dette vil være mest aktuelt i krysset til E6, hvor majoriteten av trafikken vil bli. Det reguleres tilstrekkelig areal for opparbeidelse av trafikkøy i dette krysset ved behov.



Figur 27: Trafikkøy i sekundærveg. kilde: Håndbok V121

5.8 Varelevering

Som beskrevet i punkt 5.3 har området en tydelig frem- og bakside. Dette skaper et tydelig skille mellom den publikumsrettede næringsvirksomheten og driftsmessig logistikk. Varelevering skal skje på østsiden av området, hvor utforming av byggetrinnene skaper en naturlig og avskjermet varegård. Varelevering vil ha adkomst via samme avkjørsel som besøkende.

5.9 Universell utforming

Ivaretas i bestemmelsene og i byggeteknisk forskrift (TEK17)

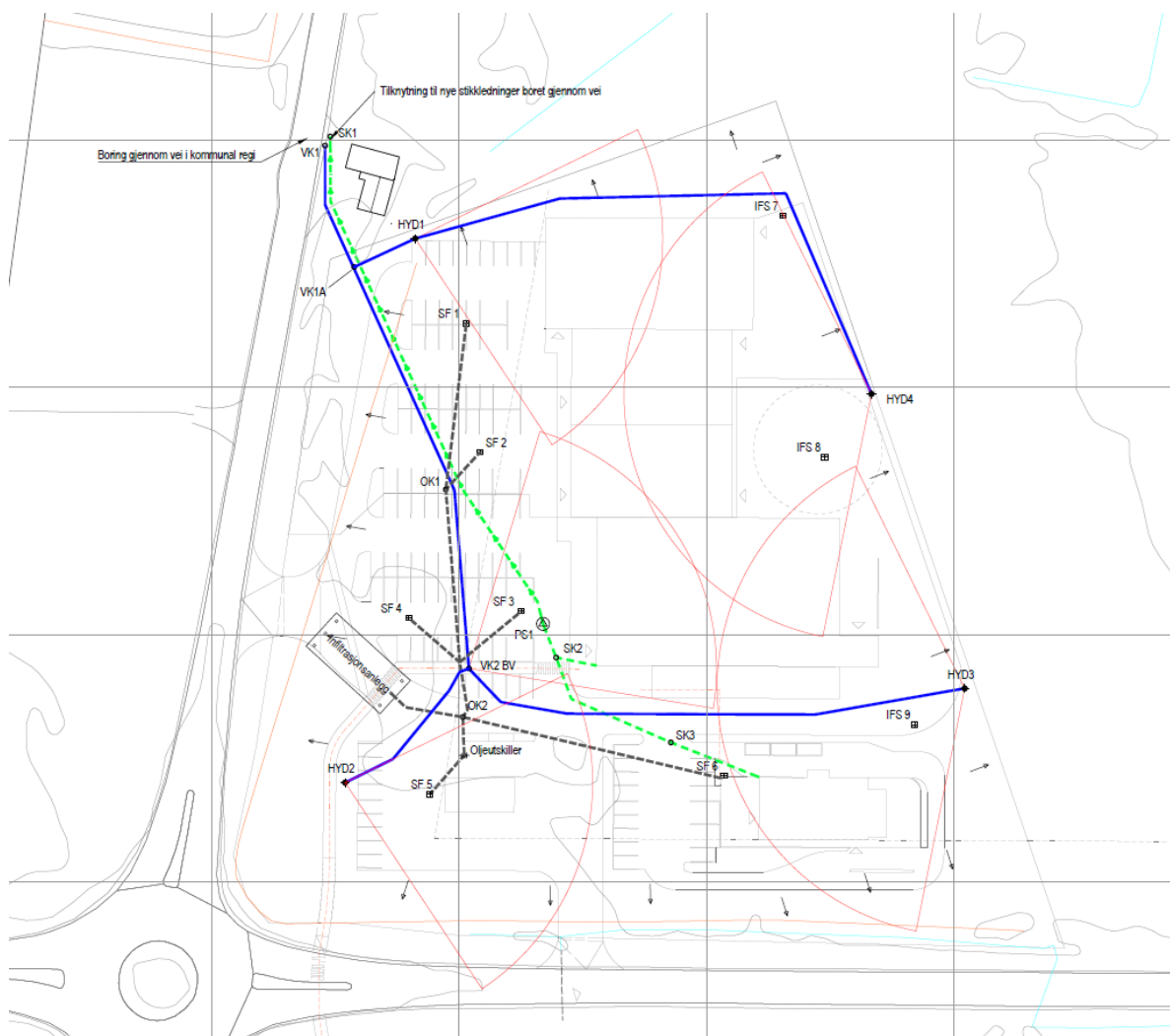
5.10 Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.

5.11 Teknisk infrastruktur

Vannforsyning må graves langs Flyplassveien tilbake mot eiendommen. Ledningen som legges må ha kapasitet for brannvann. Det anlegges vannkummer inne på eiendommen med brannvannsuttak for å sikre slokkevannskapasitet i tråd med krav i forskrift om brannforebyggende tiltak og tilsyn.

Porsanger kommune er i gang med renovering av vannforsyningsanlegg gjennom flyplassveien (E6). I den forbindelse er det avtalt med entreprenør at det også etableres avløp gjennom veien. Av gjenstående arbeid vil det kun være tradisjonell graving for spillvann fra eiendommen frem til offentlig spillvannsledning. På grunn av flatt terreng og lite fall, må alt avløp innenfor planområdet må pumpes til offentlig ledningsnett. Pumpekummen kan plasseres i forbindelse med parkeringsareal og trenger ikke overbygg. Kummen bør ikke plasseres slik at det parkeres biler over denne.



Figur 28: Utsnitt VAO-plan. Kilde Fascon AS

5.12 Overvann

Overvannet på eiendommen må ivaretas lokalt eller må ledes via bekker til sjø. Tomta bør fylles opp for å unngå problematikk knyttet til oppsamling. Overvann bør der det er mulig ledes til terreng eller til åpne grøftesystemer som leder vann bort fra tomta. På tette flater benyttes sluk og sandfang.

Overvann fra tak, drenering fra bygget, lasteramper og innganger ledes til infiltrasjonsanlegg under parkeringsarealet. For bortledning av overvann via bekker til sjø, må bekkenes kapasitet kontrolleres og beregnes.

5.13 Plan for avfallshenting

Som forebyggende tiltak mot birdstrikke ved Lakselv lufthavn, skal all avfallshåndtering være lukket. Avfallshåndtering skal etableres under bakken eller innvendig i bygg. Nærmere plassering avklares med renovasjonsselskap i byggesak og skal komme frem som del av situasjonsplan ved søknad om rammetillatelse.

5.14 ROS

Hensikten med ROS -analysen har vært å avdekke om reguleringsplanen kan forårsake endringer som kan medføre en uakseptabel risiko for menneske, miljø eller materiell, som det bør legges spesielt vekt på å forebygge.

Det er benyttet en standard sjekkliste for å kartlegge forhold som kan kreve en nærmere vurdering. Sjekklisten fungerer som et kontrollerende element, hvor faktorer med merknad blir kommentert nærmere. I tillegg følger en beskrivelse av hva risikofaktoren har hatt å si for utforming av planforslaget.

For å minske risikoen i området kan en sette i gang risikoreduserende tiltak, enten for å redusere sannsynligheten for eller konsekvensen av uønskede hendelser. Mulige tiltak er beskrevet under punktet "resultat".

Emne	Forhold/uønsket hendelse	Vurdering	
		Nei	Merknad
Naturgitte forhold	Er området spesielt utsatt for snø- eller steinskred?	x	
	Er det spesiell fare for utglidning (geoteknisk ustabilit)?		Fare kartlagt og utredet i geoteknisk vurdering.
	Er området spesielt utsatt for flom/oversvømmelse?	x	
	Er området spesielt utsatt for flom i elv/bekk, herunder lukket bekk?	x	Fare kartlagt og utredet i geoteknisk vurdering. Tiltak plasseres utenfor faresone.
	Er det radon i grunnen?	(x)	Måling av radonfare er ikke foretatt. TEK17 stiller krav til radonsperre. Forhold dokumenteres som del av byggesak for alle tiltak.
	Annet (angi)?		
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser, som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en spesiell risiko for området:		
	-hendelser på veg?		Dersom alvorlige hendelser inntreffer på veg (Europavei og/ eller fylkesvei) utgjør dette betydelige ulemper for planområdet og Lakselv generelt. Planområdet kan i verste fall bli uten vegforbindelse.
	-hendelser på jernbane?	x	
	-hendelser på vann/elv?	x	
	-hendelser i luften		Dersom alvorlige hendelser inntreffer i forbindelse med inn-

		/utflyvning til Lakselv Lufthavn vil det potensielt utgjøre betydelig ulemper for planområdet og Lakselv generelt. Hendelse har høy konsekvens, men svært lav sannsynlighet. Bestemmelsene ivaretar forhold knyttet til flyplassen og utredning av påvirkningsforhold må gjøres før tiltak kan iverksettes, jfr. innspill fra Avinor.
Vil drenering av området føre til oversvømmelse i nedenforliggende områder?		Jfr. VAO-plan må flomveier utenfor planområdet kontrolleres.
Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak etc.) utgjøre en risiko for området?		Ingen spesielle risikoer
- Utslipp av giftige gasser/væsker	x	
- Utslipp av eksplosjonsfarlig/brennbare væsker/gasser	x	
Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området:		
-elektrisitet (kraftlinjer)?	x	
-teletjenester?	x	
-vannforsyning?	x	
-renovasjon/spillvann?	x	
Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:		Ikke høyspent i luftspenn i planområdet
Påvirkes området av magnetisk felt fra el.linjer?	x	
Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?	x	
Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området:		
til skole/barnehage	x	
til nærmiljøanlegg (idrett etc.)	x	
til forretning		Myke trafikanter må krysse Østre Porsangervei for å komme frem til planområdet.
til busstopp	x	

	Brannberedskap:		
	Omfatter området spesielt farlige anlegg?		Det tilrettelegges for påfylling av drivstoff innenfor planområdet.
	Har området utilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?		Dokumenteres i byggesak
	Har området bare en mulig atkomstrute for brannbil?	x	
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurensset fra tidligere virksomheter:		
	Gruver; åpne sjakter, steintipper etc.?	x	
	Militære anlegg; fjellanlegg, piggrådsperringer etc.?	x	
	Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering?	x	
	Annet (angi)?	x	
Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	x	
	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?	x	
	Annet (angi)?	x	
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger		
	-Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål	x	
	-Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?		Lakselv Flyplass og Forsvarets virksomhet. Plan kan ikke redusere risiko.

6 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

6.1 Overordnede planer

Planens formål er ikke i tråd med arealformål gitt i kommuneplanens arealdel. I overordnet plan er det gitt føringer for at området for fritids- og turisme kan omfatte utleiehytter, overnattingsanlegg, campingplasser, reiselivsvirksomheter og andre tiltak for fritids- og turisme. Ut over dette er det ikke stilt ytterligere krav til eiendommen.

Som del av planprosessen er det avdekket forhold som medfører at området er svært lite egnet til denne type virksomhet. Blant annet forhold knyttet til Lakselv Lufthavn og Forsvarets virksomhet, medfører at området er dårlig egnet til avsatt bruk. Avvik fra overordnet plan er derfor uunngåelig.

Bebyggelsen plasseres innenfor byggegrense på 30 meter fra senterlinje FV98 og 50 meter fra E6. Utforming og plassering er basert på en helhetsvurdering med mål om å få best mulig utnyttelse av tomten. Viktige hensyn for vurderingene er spesielt forholdene til Lakselv Lufthavn og overordnet infrastruktur.

6.2 Landskap

Ferdig bearbeidet terreng vil bli planert og vil i liten grad gi merkbare forskjeller på landskapet i forhold til dagens situasjon. Tiltakene innebærer imidlertid vesentlig masseforflytting og tilføring av nye masser. Det fysiske inngrepet i landskapet betraktes derfor som vesentlig.

6.3 Stedets karakter

Porsanger ønsker å videreutvikle og styrke Lakselv som et handels- og servicesenter i Midt-Finnmark og fremme et attraktivt og aktivt sentrum. For at kommune- og lokalsentrene skal oppfattes som attraktive og levende må de ha funksjoner som trekker folk. Historisk sett har handel vært en viktig drivkraft for utviklingen av tettsteder. Innbyggerne forventer fortsatt å finne et bredt utvalg av butikker i et sentrum.

I tillegg til næringsutvikling i sentrum, har Lakselv behov for større boligvariasjon. Dagens boligvariasjon består av 80% eneboliger, og er dårlig tilpasset demografien i kommunen. Det er forventet økt etterspørsel etter sentrumsnære leiligheter og mindre boligheter. Som del av kommuneplanens arealdel skal kommunen åpne for leiligheter innenfor sentrumskjernen i Lakselv.

Av hensyn til sentrumsutvikling kan ikke alle typer handels- og tjenestevirksomhet lokaliseres i sentrumskjernen, fordi de krever mer areal enn det som er tilgjengelig. Slike virksomheter bør likevel lokaliseres nærmest mulig eksisterende sentrum, og i nærheten av boliger og ferdselsårer.

Banakkrysset er et viktig knutepunkt både lokalt og regionalt i midt-Finnmark. Målet for utviklingen av eiendommen å styrke Lakselv, og gi innbyggerne god tilgang til viktige servicefunksjoner innenfor en akseptabel reiseavstand.

6.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Gulspurv er vurdert til å være sårbar i Norsk rødliste for arter 2021. Arten lever i jordbruks- og kulturlandskapet i hele Norge. I hekketiden er gulspurven knyttet til kantsoner og områder med mye småskala variasjon mellom tett vegetasjon og åpen mark. Gulspurv lever av både frø og insekter. Fugler som hekker i Norge overvintrer dels innenlands, og dels i Vest-Europa. Overvåkningsdata viser en betydelig tilbakegang for gulspurv de siste tiårene. Utbyggingen kan forringe noen eksisterende hekkeplasser, det forventes imidlertid at det også kan oppstå nye funksjonelle hekkeområder «nye kantsoner» mot skog og jordbrukslandskap.

Tyrkerdue er hovedsakelig knyttet til semi-naturlig eng og hei, men er også å se i bynære områder og blant bebyggelse. Arten har innvandret fra Sør-Europa, og etablert seg i Norge først på 1950- og 60-tallet. Bestanden var i betydelig vekst frem til 1980-tallet, men hadde deretter kraftig nedgang frem mot årtusenskiftet. På grunn av lav hekkebestand (< 2000 reproduserende individer) ble arten vurdert til nær truet på rødlista i 2015, og dette er videreført i rødlista fra 2021. Begge observasjonene av tyrkerdue er langs flyplassveien. Aktivitet ved observasjon er ikke angitt og koordinatpresisjon er satt til radius på 300 meter. Planområdet er i skjæringspunktet mellom sentrumsområdet og større sammenhengende jord og skogbruksområder. Tyrkerdua har altså alternative habitat innenfor rekkevidde, og vil sannsynligvis påvirkes i mindre varig grad av endringer innenfor planområdet.

Basert på foreliggende kunnskapsgrunnlag er det lite som tyder på at tiltaket vil medføre alvorlige eller irreversible konsekvenser for naturmangfoldet.

6.5 Landbruksfaglige vurderinger

Planforslaget tilrettelegger for permanent omdisponering av jordbruksareal. Jfr. pkt. 4.8 – Landbruk er dette tidligere behandlet og godkjent av kommunen i henhold til jordloven. Planforslaget medfører derfor ingen landbruksfaglige endringer i forhold til dagens situasjon.

Dyrket og dyrkbar jord vil i mange sammenhenger regnes som en ikke fornybar ressurs på grunn av den komplekse sammensetningen jordsmonnet har og prosessen/tiden det tar å oppnå god produksjonsjord. Omdisponering av landbruksareal vil derfor alltid ha en negativ konsekvens for landbruket. Omdisponering må sees i sammenheng med de langsiktige målene kommunen har for arealutvikling i Lakselv.

6.6 Trafikkforhold

Hensikten med planen tilrettelegger for virksomheter som i stor grad vil være bilbasert. Tiltaket vil derfor gi lokalt økt trafikk. Et av målene med planen er å tilrettelegge for god forbindelse til eksisterende gang- og sykkelveinett.

I mangel på kollektivtransport i området vil man ikke i særlig grad kunne påvirke kjøpergrupper over på mer miljøvennlig transportform. Allikevel avsettes det tilstrekkelig areal for etablering av bussholdeplass langs hovedveinettet, dersom fremtidige behov endres.

6.7 Barns interesser

Planen legger opp til arealbruk som i begrenset grad vil benyttes av barn, utover det som vil være normal aktivitet til en dagligvareforretning. Barns interesser i planen vurderes derfor hovedsakelig å knyttes til trafikk sikkerhet og det å sikre trygge forbindelser. Trafikkløsning etableres i tråd med Statens vegvesen sine normaler.

6.8 Rekreasjon og uteoppholdsarealer

Planen vil ikke gi noen konsekvenser for registrerte friluftslivs- og rekreasjonsområder.

6.9 Grunnforhold

INDIRA AS er engasjert som geoteknisk rådgiver av Lakselv Handelspark AS for å utarbeide vurderingsrapport for planområdet. Utdrag fra rapporten:

Vurdering av områdestabiliteten er utført iht. TEK17 og tilhørende NVE veileder 1/2019. Utredningen er dokumentert stegvis og følger punktene i «*Prosedyre for utredning av områdeskredfare*» som gitt i tabell 3.1 i veilederen. Tabell og kapittelreferanser i utredningen henviser til NVE 1/2019. Indira tilfredsstiller krav til geoteknisk kompetanse som gitt i veilederens delkapittel 3.1.

Steg 1 – Registrerte kvikkleiresoner

Tiltaket ligger utenfor registrerte kvikkleiresoner i NVE Atlas. Det er ingen registrerte kvikkleiresoner eller SVV kvikkleirepunkt i nærheten. Merk at fravær av kartlagt kvikkleire like gjerne kan være fordi at grunnforholdene ikke er undersøkt som at det faktisk ikke er kvikkleire eller sprøbruddmateriale i område. Utredningen fortsetter i steg 2.

Steg 2 – Avgrens område med mulig marin leire

Tomten ligger under marin grense og er dermed eksponert for mulig marin leire i grunnen. Ettersom tomten ligger i et område med mulig marin leire fortsetter utredningen i steg 3.

Steg 3 – Avgrens områder med terreng som kan være utsatt for områdeskred

Tomten ligger utenfor område som kan inngå i et utløpsområde for et skred. Dette vurderes basert på at terrenggradienten i alle retninger ikke er brattene enn kriteriet for løseområde (1:20 jamfør veilederen), se vedlegg 4.

Steg 4 – Bestem tiltakskategori

Vurderingen er gjort iht. tabell 3.2 i veilederen. Etablering av en handelspark med bensinstasjon og tilhørende biloppstillingsplasser mm vurderes som et tiltak som medfører større personopphold tilsvarende næringsbygg. Tiltaket plasseres i tiltakskategori K4.

Sikkerhetskrav til tiltakskategori K4 er gitt i delkapittel 3.3.6; hvis tiltaket forverrer stabiliteten kreves absolutt sikkerhetsfaktor $F_{cu} \geq 1,40 \cdot f_s \approx 1,60$ og $F_{c\phi} \geq 1,25$. Dersom tiltaket ikke forverrer stabiliteten er kravet til sikkerhet $F_{cu} \geq 1,40$ og $F_{c\phi} \geq 1,25$. Ved lavere sikkerhet i dagens situasjon må sikkerheten økes prosentvis iht. retningslinjer gitt i veilederen.

Utredningen fortsetter i steg 5.

Steg 5 – Gjennomgang av grunnlag

Området er så flatt at områdeskred kan utelukkes. Dette er i samsvar med NVE sitt aktsomhetskart for kvikkleireskred, se vedlegg 4. Utredningen avsluttes.

Konklusjon

For tiltak i tiltakskategori K4 setter veilederen krav til at det skal utføres en kvalitetssikring av utredningen av et uavhengig foretak. Videre vises det til NVEs nettside med spørsmål og svar om kvikkleireveilederen (<https://www.nve.no/om-nve/spoer-nve/om-kvikkleire/spoersmaal-og-svar-om-kvikkleireveilederen/>). Det vurderes at følgende vilkår er oppfylt: *«Dersom utførende geotekniker entydig kan dokumentere at tiltaket ikke kan bli berørt av et områdeskred ved gjennomgang av prosedyrens steg 5, 6 og 7, er det allikevel ikke behov for uavhengig kvalitetssikring.»* Det vurderes derfor at det ikke er behov for kvalitetssikring av et uavhengig foretak.

Områdestabiliteten er funnet tilfredsstillende for tiltaket iht. prosedyre for utredning av områdeskredfare som gitt i NVE veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Videre vurderes at det ikke er behov for kvalitetssikring av et uavhengig foretak.

Eksisterende grunnundersøkelser avkrefter ikke tilstedeværelse av sprøbruddmateriale i grunnen. Men stabiliteten er likevel tilfredsstillende siden området er såpass flatt, og tiltaket vil ikke belaste grunnen slik at områdeskred kan skje jamfør også NVE sitt faresonekart.

Geoteknisk rapport utarbeidet av Indra AS følger i sin helhet planforslaget.

6.10 Flomfare

Aktsomhetskart for flom, indikerer at sørøstre del ligger så vidt innenfor aktsomhetsområde for flom. Ferdig planert terreng skal legges i en slik høyde her at terrenget ligger høyere enn maksimal forventet vannstandsstigning.

6.11 Støy

Tiltaket er ikke definert som støyfølsom bebyggelse i T-1442. Det er ikke utført støyberegninger for det nye tiltaket. Det forventes at tiltaket ikke føre til vesentlige endringer for støy jamført støyberegninger utført av Statens vegvesen og Avinor.

6.12 Forurensning i grunnen

Grunnforurensning er ofte forårsaket av utslipp fra tidligere industri, avfallsfyllinger eller annen næringsvirksomhet. Det er i dag ikke foregått kjent aktivitet ved eiendommen som skulle tilsi at grunnen er forurensset. Planforslaget tilrettelegger for etablering av bensinstasjon.

Etablering av nytt anlegg for påfylling av drivstoff faller innenfor bestemmelsene i forurensningsforskriften Kap. 18 - tanklagring av farlige kjemikalier og farlig avfall. Formålet med forskriften er å verne det ytre miljø mot forurensning som følge av lagring av farlige kjemikalier og farlig avfall, herunder drivstoff.

Forskriftens §18-4 stiller krav til at:

“Den som er ansvarlig for lagringen og tilknyttede aktiviteter, skal sørge for at miljørisikoen forbundet med lagringen av farlige kjemikalier og farlig avfall analyseres.

Miljørisikoanalysen skal omfatte alle forhold ved tanklagringen i virksomheten, så som tanker, tilknyttet utstyr, installasjoner, aktiviteter/operasjoner og eventuelle eksterne påvirkninger, som kan medføre fare for forurensning til vann, grunn og luft. Miljørisikoanalysen skal også omfatte en vurdering av sårbarheten til miljøet som kan bli berørt av forurensning fra tanklagringen. Den ansvarlige for lagringen skal sørge for at det settes akseptkriterier for hva som er forsvarlig miljørisiko og både sannsynlighet og konsekvens for miljøet skal vurderes og vektlegges. Miljørisikoen som er avdekket i miljørisikoanalysen skal deretter vurderes opp mot disse akseptkriteriene.

Miljørisikovurderingen skal evalueres minst en gang i året og om nødvendig oppdateres. Ved endrede lagringsforhold eller andre endringer som kan påvirke miljørisiko, skal miljørisikoanalysen revideres. ”

6.13 Beredskap og ulykkesrisiko

Porsanger kommune har igangsatt prosessen med utarbeiding av helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse i kommunen. Helhetlig ROS er et strategisk virkemiddel for å få et samlet grep om kommunens ansvar og roller innen samfunnssikkerhet og beredskap. Arbeidet med analysen er ikke ferdigstilt.

Det tilrettelegges for påfylling av drivstoff innenfor planområdet, i tillegg til handelsbygg. Planforslaget forutsetter at Porsanger kommune er dimensjonert for denne type bebyggelse.

Ved byggesøknad for hvert enkelt tiltak vil sikkerhet ved brann være et sentralt tema. Det vil være krav til at brannkonsept foreligger ved tillatelse til tiltak.

Ved brann vil volumet av bebyggelsen, tilgjengelighet og tilgang på slokkevann være dimensjonerende. VAO-plan beskriver mulig løsning for tilgang og plassering av brannvannsuttak. Det stilles krav til at det etableres hydranter.

Tilgang til planområdet er sikret fra overordnet vegnett med god kapasitet. Det etableres to avkjørsler, både fra E6 og fra FV98. Internt i planområdet er det god tilgjengelighet.

6.14 Klimagassutslipp

Nullalternativet for vurdering av konsekvenser for klimagassutslipp vil være å beholde arealet som i dag, og etablere bebyggelsen innenfor allerede avsatte arealer innenfor sentrumsformål i kommuneplanens areal.

- Arealbeslag

Det er innhentet informasjon om hvilke arealtyper som skal bygges ned, og omfang av utbygging. Arealgrunnlaget er hentet fra NIBIO sin kartdatabase for arealtyper. Innenfor planforslaget legges det til rette for omdisponering av 7,3 daa fulldyrket jord og 11 daa uproduktiv skog.

I forbindelse med grunnundersøkelser på tomten, utførte Indira AS prøvegraving på eiendommen. Prøvegravingen avdekte at grunnen består av 30-50 cm med torv/humusdekke over middels lagret siltig finsand. Som grunnlag til klimagassregnskapet er det benyttet jorddybde 0,4 meter med organisk jord.

Tallgrunnlaget er lagt inn i Miljødirektoratets beregningsmal for klimagassutslipp fra karbonrike arealer.

OPPSUMMERING KLIMAGASSUTSLIPP FRA AREALBESLAG	Utslipp (tonn CO ₂ -ekv)	Konsekvensgrad (fra tabell 7 i Del 3 kapittel 6 av M-1941)
Null-alternativet (opptak uten arealbeslag)	-100	
Utslipp fra arealbeslag	1 700	
Differanse mellom null-alternativ og utslipp fra arealbeslag	1 800	Ubetydelig konsekvens

Resultatene fra beregningsmal viser at omdisponeringen av areal gir et utslipp på 1800 tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til dagens situasjon. Dette isolert sett medfører ubetydelig konsekvens.

- Transport

Porsanger kommune har en nylig vedtatt arealdel (2023), men samfunnsdelen og energi- og klimaplan er av eldre dato/utdatert. Overordnet tallgrunnlag for klimagassutslipp fra transport er derfor begrenset.

I transportplan for Finnmark er det oppgitt at:

“Transportsektoren står for over 30 % av utslippene i fylket, og er grovt fordelt på sjøtransport (20 %), veitransport (10 %) og lufttransport (1 %). Utslppsregnskapet for transporten i de siste 10 årene viser noe nedgang for personbiler og litt økning i sjøtransport, men i hovedsak status quo.”

Finnmark fylkeskommune er også i gang med utarbeidelse av plan for klimaomstilling i Finnmark. Dette planarbeidet er ferdigstilt.

Planforslaget forventes å medføre endring i lokalt handelsmønster og lokaltrafikken. Påvirkning i regional sammenheng vurderes til å være beskjeden.

Personforflytning lokalt i Porsanger kommune og Lakselv sentrum er i all hovedsak basert på bil. Tall hentet fra Statens vegvesen sine trafikkdata underbygger dette. Trafikkdataene viser en økning i trafikkmengde gjennom Lakselv sentrum.

Planområdets konsekvens for klimagassutslipp fra transport vil i hovedsak knyttes til økning eller reduksjon av kjøreavstand. Planområdet ligger fra 0,4 til 0,8 km øst for Lakselv sentrum, ved Banakkrysset. Krysset er et viktig lokalt og regionalt knutepunkt med høy gjennomgangstrafikk.

Jfr. trafikkmengdeberegningene gjennomført av Statens vegvesen er det er like stor trafikk fra øst som fra vest. Alternativet til etablering av forretningsbebyggelse ved Banakkrysset, vil være å etablere bebyggelsen i sentrumskjernen. Dette ville sannsynligvis gitt lavere klimagassutslipp fra transport, da man kan oppnå en samtidig bruk av sentrumsfunksjonene uten bruk av transportmiddel.

Konklusjon

Samlet konsekvensgrad av reguleringsplanen er "noe negativ konsekvens", vurdert opp mot nullalternativet; oppføring av bebyggelse i sentrum.