

PLANBESKRIVELSE D36

Delplan for sentrumsområdet med forskningsparken

Vedtatt av lokalstyret 06.03.2017, sak 17/16

Saksnr.: 2016/1068

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING OG SAMMENDRAG	3
2	BAKGRUNN	5
2.1	Fastsatt planprogram	5
2.2	Rammebetingelser og bakgrunnsdokumenter	5
2.3	Planprosess og medvirkning	6
2.4	Historisk tilbakeblikk	7
2.5	Stedskvaliteter og utfordringer	8
2.5.1	<i>Sentrale stedskvaliteter som skal ivaretas og styrkes</i>	9
2.5.2	<i>Sentrale problemstillinger og utfordringer:</i>	9
3	PLANBESKRIVELSE	10
3.1	Delplan som juridisk styringsverktøy	10
3.1.1	<i>Eksisterende delplaner som oppheves</i>	10
3.2	Plangrep og hovedintensjon	10
3.2.1	<i>Ivareta stedshistorie, naturkvaliteter og landskapsopplevelse</i>	11
3.2.2	<i>Gågata som hovedstruktur for et attraktivt by- og handelssentrum</i>	11
3.2.3	<i>Liv i sentrum - møteplasser og aktivitetsområder</i>	11
3.2.4	<i>Funksjon, fortetting og økt utnyttning</i>	12
3.2.5	<i>Trafikksikkerhet og bedre framkommelighet for myke trafikanter</i>	12
3.2.6	<i>Estetikk og helhetlig uttrykk</i>	13
3.2.7	<i>Fasadefarge, virksomhetsskilting og reklame</i>	14
3.2.8	<i>Belysning</i>	14
3.3	Plankart og arealoversikt	16
3.3.1	<i>Planens avgrensning</i>	16
3.3.2	<i>Arealregnskap</i>	17
3.4	Planbestemmelser	17
3.5	Byggeområder - sml § 49, nr 1	19
3.5.1	<i>Sentrumsformål, BS1-18</i>	19
3.5.2	<i>Offentlig og privat tjenesteyting, BOP1-6</i>	20
3.5.3	<i>Næring – hotell/overnatting, BN1-2</i>	20
3.5.4	<i>Kombinasjonsformål bolig/næring (BKB1)</i>	20
3.5.5	<i>Energianlegg/trafo, SE1</i>	20
3.5.6	<i>Fjernvarmeanlegg, BA1</i>	21
3.6	Uteoppholdsareal – grønn-/hvit struktur, sml § 49, nr 1	21
3.6.1	<i>Kavlebro, BUT 1</i>	21
3.6.2	<i>Taubanetrase, BUT 2 og 3</i>	21
3.6.3	<i>Kanonstilling og naturområde, BUT4 -5</i>	22
3.6.4	<i>Akebakke, BUT6-7</i>	22
3.6.5	<i>Naturområde friluftsliv, BUT8</i>	22
3.6.6	<i>Friområde langs vei 232, BUT9</i>	23
3.6.7	<i>Sideareal langs veg, BUT</i>	23
3.7	Veier og andre viktige ledd i kommunikasjonssystemet – sml § 49 nr 6	23
3.7.1	<i>Gågata og tverrforbindelser, SGG1-17</i>	23
3.7.2	<i>Torg - aktivitetsområde, ST1</i>	24
3.7.3	<i>Vei 200</i>	24
3.7.4	<i>Rundkjøring vei 229/vei 232 X vei 200</i>	25
3.7.5	<i>Vei 231</i>	26
3.7.6	<i>Vei 229</i>	26
3.7.7	<i>Adkomstvei til BS8-10</i>	27
3.7.8	<i>Skutertrase</i>	27
3.7.9	<i>Trafikkregulering og trafiksikkerhet</i>	27
3.7.10	<i>Adkomst og varelevering</i>	28
3.7.11	<i>Buss- og drosjeholdeplass, SKH1-6</i>	28
3.7.12	<i>Parkering, SPA1-7</i>	28
3.7.13	<i>Avfallscontainere</i>	30
3.7.14	<i>Vann, avløp, fjernvarme og el-forsyning</i>	30
3.7.15	<i>Overvannshåndtering</i>	31
3.7.16	<i>Snødrift og snøopplag</i>	31
3.7.17	<i>Brann / redning</i>	31
3.8	Sikrings- og båndleggingssoner – sml § 49, nr 7 og 9	31
3.8.1	<i>Frisikt</i>	31
3.8.2	<i>Båndleggingssone fredet kulturminne, H770</i>	32
3.8.3	<i>Hensynssone kulturminnevern, H570</i>	32
3.8.4	<i>Bevaringsverdig bygg</i>	32

4	ILLUSTRASJONSPLAN OG MULIG UTVIKLING	33
4.1	Hensikt og innhold.....	33
4.2	Beskrivelse av mulig utvikling innenfor utvalgte felt.....	35
5	VURDERING AV KONSEKVENNS OG VIRKNING.....	37
5.1	Landskap.....	37
5.2	Sentrumsutvikling og steds karakter	37
5.3	Naturmiljø	37
5.4	Kulturminner	38
5.5	Risiko og sårbarhet – samfunnsikkerhet	38
5.6	Barn og unges interesser	38
5.7	Trafikksikkerhet og fremkommelighet	38
5.8	Parkering.....	39
5.9	Folkehelse – friluftsliv	39
5.10	Oppsummering av konsekvenser	40
6	GJENNOMFØRING	41
6.1	Veiledere, rammeplan og retningslinjer	41
6.2	Rækkefølgekrav	41
6.3	Utbyggingsavtaler	41
6.4	Refusjon	42

FIGURLISTE

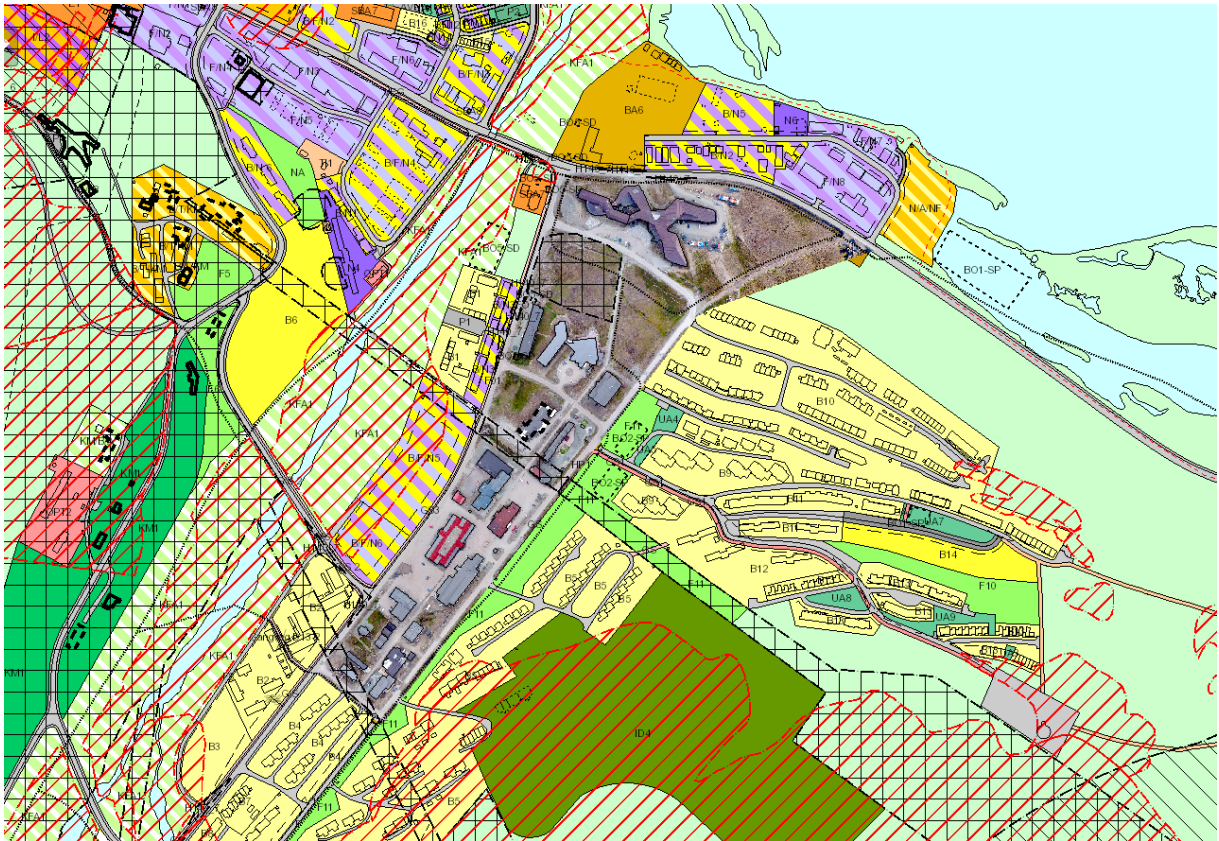
<i>Figur 1: Delplanens avgrensning vist i Arealplan for Longyearbyen 2016-2026.....</i>	<i>3</i>
<i>Figur 2: Planprogram.....</i>	<i>5</i>
<i>Figur 3: Longyearbyen 1908 (Kilde: Svalbard museum).....</i>	<i>7</i>
<i>Figur 4: Illustrasjon fra områdeplan Sentrum Syd, 1996.....</i>	<i>7</i>
<i>Figur 5: Longyearbyen 2016.....</i>	<i>8</i>
<i>Figur 6: Illustrasjon hentet fra byanalyse utarbeidet av</i>	<i>8</i>
<i>Figur 7: Gågata med Hjortfellelet og Longyearbyen som karakteristiske fondmotiv</i>	<i>9</i>
<i>Figur 8: Lukkede fasader og manglende terrengtilpasning</i>	<i>9</i>
<i>Figur 9: Illustrasjon fra Bymiljøprosjekt (LPO 2012)</i>	<i>11</i>
<i>Figur 10: Illustrasjon gangvegnett og prioriterte krysningspunkt.....</i>	<i>13</i>
<i>Figur 11: Eksempel på fargesetting og</i>	<i>14</i>
<i>Figur 12: Illustrasjon belysning hentet fra Utviklingsplan for Forskningsparken (Juul-Frost Arkitekter 2016)</i>	<i>15</i>
<i>Figur 13: Nedkopiert plankart, rev. 31.01.17 (ikke i målestokk)</i>	<i>16</i>
<i>Figur 14: Arealtegnisk plankart.....</i>	<i>17</i>
<i>Figur 15: Prinsippsnitt byggehøyder</i>	<i>18</i>
<i>Figur 16: Tabell sentrumsformål (BS 1-18).....</i>	<i>19</i>
<i>Figur 17: Tabell Offentlig formål (BOP1-4)</i>	<i>20</i>
<i>Figur 18: Tverrprofil vei 200.....</i>	<i>25</i>
<i>Figur 19: Rundkjøring vei 200.....</i>	<i>26</i>
<i>Figur 20: Tverrprofil vei 231.....</i>	<i>26</i>
<i>Figur 21: Tverrprofil vei 229.....</i>	<i>27</i>
<i>Figur 22: Illustrasjon parkering</i>	<i>29</i>
<i>Figur 23: Eksempel overvannsløsning.....</i>	<i>31</i>
<i>Figur 24: Taubanetrase august 2016.....</i>	<i>32</i>
<i>Figur 25: Kavlebro juli 2016.....</i>	<i>32</i>
<i>Figur 26: Nedkopiert Illustrasjonsplan</i>	<i>33</i>
<i>Figur 27: Nedkopiert symbolplan med viktige strukturer og overvannstraseer</i>	<i>34</i>
<i>Figur 28: Illustrasjon hentet fra Utviklingsplan for Forskningsparken (Juul-Frost Arkitekter 2016)</i>	<i>35</i>
<i>Figur 29: Illustrasjon hentet fra rammesøknad Polarhotellet (Space Group Arkitekter, 2015)</i>	<i>35</i>
<i>Figur 30: Illustrasjon Kullungen Næringshage.....</i>	<i>36</i>
<i>Figur 31: Illustrasjon hentet fra Utviklingsplan for Forskningsparken (Juul-Frost Arkitekter 2016)</i>	<i>36</i>
<i>Figur 32. Oppsummering av konsekvenser</i>	<i>40</i>

Delplan for sentrumsområdet med Forskningsparken D36 består av følgende dokumenter:

1. Plankart, datert 26.09.16, revidert 23.02.17. Vedtatt av lokalstyret 06.03.17, sak 17/16
2. Planbestemmelser, datert 26.09.16, revidert 23.02.17. Vedtatt av lokalstyret 06.03.17, sak 17/16
3. Planbeskrivelse, 06.03.17
4. ROS- analyse, datert 26.09.16, revidert 10.10.16
5. Illustrasjonsplan, datert 26.09.16, revidert 10.10.16
6. Notat overvannshåndtering, datert 26.09.16
7. Notat 31.01.17. Tilleggsutredning naturmiljø – biologisk mangfold
8. Notat 20.02.17. Medvirkning og prosess, inkl. oversikt over skriftlige innspill og høringsuttalelser

1 INNLEDNING OG SAMMENDRAG

Delplan for sentrumsområdet med forskningsparken D36 er utarbeidet av plan- og utviklingsenheten i Longyearbyen lokalstyre i samsvar med Svalbardmiljøloven kap.VI. Planen ble vedtatt av lokalstyret 06.03.17, sak 17/16. Planens avgrensning følger av gitte føringer i Arealplan for Longyearbyen 2016-2026.



Figur 1: Delplanens avgrensning vist i Arealplan for Longyearbyen 2016-2026

Delplanen skal legge til rette for utvikling som gjør stedet attraktiv både for innbyggere, besøkende og næringsliv, og samtidig bidra til at Forskningsparken/UNIS naturlig integreres i sentrumskjernen. Delplanen skal være et politisk og administrativt styringsverktøy med forutsigbare rammebetingelser for videre utvikling og styrking av Longyearbyen som verdens nordligste tettsted. Forutsigbarhet for innbyggere og utviklingsaktører/investorer og realistisk gjennomførbarhet er viktige suksessfaktorer for ønsket utvikling.

Delplanen fastsetter arealbruk juridisk og gir nødvendig hjemmel til behandling av enkeltsaker, men er ikke en tiltaksplan. Prioritering og gjennomføring av tiltak følger av egne vedtaksprosesser.

Grunnlaget for dagens tydelige sentrumsstruktur, avgrensning mot hovedveier og bebyggelsens orientering mot gågata, ble lagt ved den første sentrumsplanen i 1981 og er en viktig steds kvalitet som er videreført i senere planarbeid og arealplanvedtak.

Planen viderefører og foredler tidligere plangrep og strukturer, utnytter fortettingspotensial, øker tillatt byggehøyde og gir detaljerte krav og føringer til fremtidige utbyggingsprosjekt. Økt grad av utnytting og fortetting tydeliggjør ønsket bystruktur, utløser arealreserver og gir et kompakt sentrum med korte avstander og tilsiktet konsentrasjon av de ulike sentrums- og servicefunksjonene. Dette bidrar igjen til positiv synergieffekt for aktivitet, opplevelser og handels-/servicenæring - og gir grunnlag for videre vekstkraft og attraktivitet som tettsted/familiesamfunn og reiselivsdestinasjon.

Gågata som byens viktigste forbindelseslinje, opplevelsesarena og møteplass skal rustes opp og tilføres nye attraksjoner og bruksområder. Hensynet til trafiksikkerhet og myke trafikanter (gange, sykkel, spark og ski) skal prioriteres over biltrafikk i samsvar med nasjonale målsettinger for arealpolitikk, miljøhensyn og folkehelse. Av hensyn til klima og stedeegne forutsetninger tilrettelegger delplanen for en fortsatt bilbasert bruk av sentrumsfunksjonene ved tydelig differensiering mellom trafikantgrupper, samtidig som tilstrekkelig parkeringsareal og god fremkommelighet for personbil, buss, drosje, skuter og varetransport er ivaretatt.

Innenfor sentrumsområdet er det åpent for formål det er naturlig å lokalisere til et sentrumsområde; forretning, tjenesteyting, serveringssteder, kulturtilbud, kontorer etc. For utvalgte felt tillates også hotell/overnatting. Tillatte byggehøyder er 2 – 4 etasjer og planen krever at alle bygg med fasade mot gågata skal ha publikumsrettede funksjoner (handel, service, bevertning mv) og åpne glassfasader i første etasje. Øvrige etasjer kan med enkelte unntak inneholde boligformål, eventuelt i kombinasjon med andre formål (service, kontor mv). Plasskrevende varehandel og utendørs lagring tillates ikke.

Parkeringsplassen ved Coop (SPA4) har teoretisk kapasitet på ca. 70 p-plasser ved en arealeffektiv utnyttelse. Det er i planprosessen vurdert at deler av området kan omdisponeres til byggeområde for sentrumsformål under forutsetning av at et tilstrekkelig antall offentlig tilgjengelig p-plasser og god visuell og fysisk kontakt mellom gågata og vei 500 sikres. Endring av arealbruk til byggeområde forutsetter egen delplanprosess basert på et konkret og godt dokumentert byggeprosjekt hvor hensyn til offentlig parkering og gangforbindelser, tilgrensende bebyggelse og øvrige funksjons- og kvalitetskrav i samsvar med sentrumsplanens intensjon er ivaretatt. Dette betyr at fremtidig delplan må inkludere tilgrensende trafikkareal og byggeområder som berøres av forslag til endret arealbruk.

Plan- og utredningsarbeid er gjennomført av Plan- og utviklingsenheten i Longyearbyen lokalstyre ved Linn Tautra Grønseth, Hanne Karin Tollan, Astrid Meek og Håkon Lohne. Øvrige fagområder og ansvarspersoner i LL har vært involvert i fagtematiske avklaringer og arbeidsmøter gjennom delplanprosessen. Ingvild Sæbu Vatn, LPO Arkitekter og Håvard Hagen, Multiconsult har bistått med teknisk og arkitektfaglige rådgivning i arbeidsmøter underveis i planarbeidet.

SOSI-konvertering av plankart er gjennomført av LPO Arkitekter
Illustrasjonsplan er utarbeidet av Multiconsult

2 BAKGRUNN

2.1 Fastsatt planprogram

Varsling av planoppstart med offentlig ettersyn av planprogram ble gjennomført vinteren 2016 og planprogrammet ble fastsatt av Teknisk Utvalg 12.04.16, sak 11/16.

Hensikten med planarbeidet gitt av fastsatt planprogram:

Delplanen for sentrumsområdet med forskningsparken skal legge til rette for en bedre utnyttelse av arealene gjennom en fremtidsrettet og miljøvennlig utvikling. Planen skal legge til rette for utvikling av et attraktivt bysentrum for besøkende og fastboende. Natur- og kulturminneverdier skal ivaretas. Longyearbyens unike særpreg skal forsterkes og positive kvaliteter videreføres. Areal og funksjonstilpasning for utvikling av utdanning/forskning, næring/tjenesteproduksjon og turisme/reiseliv skal ivaretas i sentrumsplanen.

Programmet gjør rede for hensikt, planprosess, medvirkning, premisser og rammer for planarbeidet, samt fastsetter utredningstema som grunnlag for utforming av planmaterialet. For ytterligere detaljer og vedtatte føringer til planarbeidet henvises det til planprogrammet som ligger på Longyearbyen lokalstyre sin hjemmeside.



Figur 2: Planprogram

2.2 Rammebetingelser og bakgrunnsdokumenter

Lovverk og nasjonale føringer

- Lov om Svalbard – Svalbardloven (LOV-1925-07-17-11)
- Lov om miljøvern på Svalbard - Svalbardmiljøloven (LOV-2001-06-15-79)
- Forskrift om konsekvensutredninger og avgrensning av planområdene på Svalbard (FOR-2002-06-28-650)
- Forskrift om veitrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard (FOR-1993-11-10-1018)
- Forskrift om brannvern på Svalbard (FOR-1993-08-20-815)
- Stortingsmelding nr. 52: Svalbardmeldingen 2015 - 2016

Overordna styrings- og bakgrunnsdokumenter

- Prioriterte kulturminner og kulturmiljøer på Svalbard 2013-2023, versjon 1.1

- Tekniske og industrielle kulturminner i Longyearbyen med omegn. Verneverdi og forvaltning, Sysselmannen 2010
- Naturverdiene i Longyearbyen planområde, 2015. Ecofact rapport 536 (2016)
- Arkeologiske registreringer Longyearbyen planområde, 2012
- ROS-analyse Svalbard, 2013
- Masterplan reiseliv mot 2025
- Samfunns- og næringsanalyse 2015
- Utviklingsplan forskningsparken 2016

Planer og føringer Longyearbyen lokalstyre

- Arealplan Longyearbyen 2016-2026
- Lokalsamfunnsplan 2013-2023
- Trafikksikkerhetsplan for Longyearbyen 2012-2015
- Hovedplan vei 2015-2022
- Hovedplan vann
- Strategisk næringsplan for Svalbard 2014
- Bymiljøtiltak LPO, 2012
- Områdeplan for sentrum, H. Bøkestad, 1996
- Tiltaksplan sentrum (forprosjekt) Snøhetta, 1996
- Farge- og skiltplan, G. Smedal, 1982
- Byggforskrift for Longyearbyen (2017)

2.3 Planprosess og medvirkning

Medvirkningsnotat datert 20.02.17 følger saken og gir fullstendig oversikt over medvirkningsopplegg, skriftlige innspill/høringsuttalelser og planprosess.

Planprosess

Planprogram fastsatt 12.04.16, TU-sak 11/16

1. gangs politiske behandling 04.10.16, TU-sak 25/16

Offentlig ettersyn 10.10.-24.11. 2016

Politisk behandling av endringer og presisering etter offentlig ettersyn, 31.01.17, TU-sak 17/4

Offentlig ettersyn av endringer og presiseringer 01.02. -17.02. 2017

2. gangs politiske behandling 28.02.17

Planvedtak i lokalstyret 06.03.17, sak 17716

Medvirkning

Det er gjennomført et bredt medvirkningsopplegg som grunnlag for utforming av delplanen. Nyttig informasjon og innspill som grunnlag for utforming ble hentet fra høringsinnspill, åpne informasjons- og dialogmøter med deltagelse fra innbyggere, lag-/foreninger og næringsaktører. Medvirkning fra barn og unge er vektlagt særskilt gjennom samarbeid med Ungdomsrådet. Aktuelle ganglinjer fra Barnetråkkregistrering gjennomført som grunnlag for utforming av Arealplan for Longyearbyen 2016-2026 er vektlagt ved utforming av gangveinett og tverrforbindelser i sentrumsområdet.

Alle høringsinnspill gjennom planprosessen er planfaglig vurdert ved utforming av delplanen. Innspill med forslag til konkrete tiltak og utforming/aktivitet som ikke reguleres gjennom arealplan, vil følge senere tiltaksplaner og detaljprosjektering. Plan og utviklingsenheten har vært utførende prosjektgruppe. Kvalitetssikring og faglig medvirkning er vektlagt gjennom hele planprosessen ved jevnlig arbeids- og avklaringsmøter med aktuelle fagpersoner, berørte parter, interessenter og Sysselmannen som overordnet myndighet.

Faglig bredde og lokalkunnskap er vektlagt i planfaglige analyser og konklusjoner, og LPO Arkitekter og Multiconsult har deltatt i arbeidsmøter for supplering av teknisk- og arkitektfaglig kompetanse i prosjektgruppen.

2.4 Historisk tilbakeblikk

Longyearbyen ble opprettet i 1906 da John M. Longyear startet kulldrift ved Arctic Coal Company. Store Norske Spitsbergen kulkompani startet sin gruvedrift i 1916, og byen var å regne som en "company town" frem til 1989. I perioden 1989-2002 ble Longyear-samfunnet drevet og videreutviklet av Svalbard Samfunnsdrift AS.

Longyearbyen har siden 2002 blitt styrt etter lokaldemokratiske prinsipper av lokalstyret som det folkevalgte organ, og med Longyearbyen lokalstyre som administrasjon.



Figur 3: Longyearbyen 1908 (Kilde: Svalbard museum)

Longyearbyens historie er sammensatt og preget av både fangst, gruvedrift, turisme, krigsminner, tidligere veifar og forskningsaktivitet. Byens gruvehistorie er tydelig lesbar i dagens omgivelser, hvor daganlegg og transportsystem (taubanesentralen, taubanebukker, strammestasjoner, mv) bidrar til forståelse av stedshistorien.

Byen har de siste 15-20 årene gått fra å være et ensidig industri-/gruvesamfunn til å ha et bredere og mer differensiert nærings- og samfunnsliv, og et økende antall besøkende/turister. Sveagruvene er lagt i driftshvile og følgelig er et stort antall arbeidsplasser borte. Samfunn og næringsliv gjennomgår nå en omfattende omstilling med målsetting om fortsatt å gi grunnlag for et livskraftig og levende tettsted.

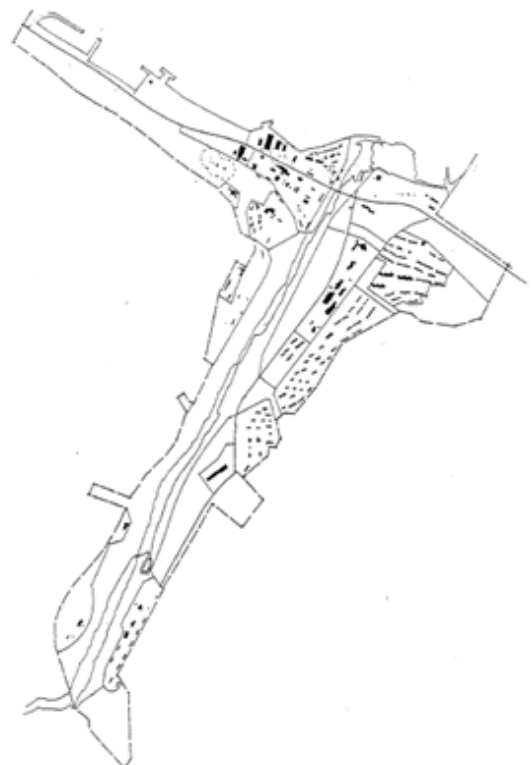
Kort arealplanhistorikk

Generalplan 1977 utarbeidet av siv. ing. Bjarne Instanes avsatte nye boligområder og sentrumsområdet hvor det ligger i dag.

Sentrumsplanen 1981 utarbeidet av arkitekt Øivind Maurseth, fastsatte gågata som strukturerende for sentrumsbebyggelsen og plasserte en stor del av dagens sentrumsbygg. Vei 500 som hovedvei langs elva ble innarbeidet i 1981-planen for å redusere trafikk på Hilmar Rekstensvei/vei 200. Sentrumsområdet fikk derved en tydelig avgrensning i vei 200 og vei 500 som igjen gir tettstedet en kompakt kvalitet og tydelig organisering.

Områdeplan Sentrum Syd 1996 utarbeidet av sivilarkitekt Hilde Bøkestad viderefodler og forsterker det etablerte plangrepet og gir føringer for etablering av ny sentrumsbebyggelse.

Den første arealplan for hele Longyearbyen planområde (vedtatt 2000) og senere arealplaner har videreført tidligere føringer og planer for sentrumsområdet uten at detaljerte krav til ny bebyggelse ble entydig hjemlet.



Figur 4: Illustrasjon fra områdeplan Sentrum Syd, 1996

2.5 Stedskvaliteter og utfordringer

Det er i forbindelse med tidligere planarbeid gjennomført flere analyser og utredninger som viser de unike stedskvalitetene Longyearbyen har å bygge videre på. I hovedtrekk er dette knyttet til:

- Mektig og storskala fjellandskap som omkranser stedet - med Longyearelva i dalbunnen
- Tydelige kulturhistoriske spor etter gruvedriften
- Korte avstander – kompakt tettsted og nærhet til friluftsområder
- Etablert bystruktur og definerte sentrum orientert mot den langsgående gågata og avgrenset av hovedveier (vei 200, 400 og 500).

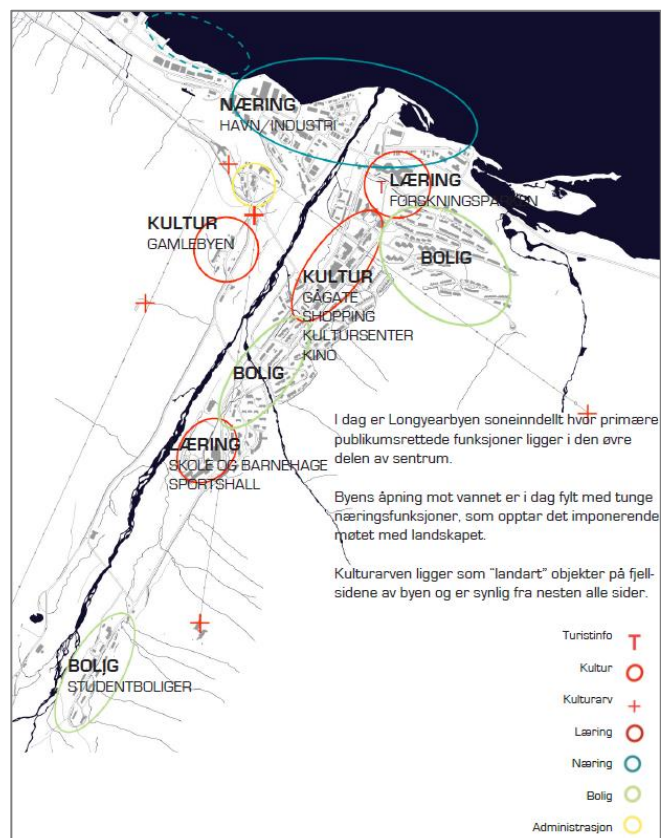


Figur 5: Longyearbyen 2016

Sentrale bakgrunnsdokument som er benyttet i delplanarbeidet for å kartlegge stedskvaliteter og utfordringer er bl.a. Utviklingsplan for Forskningsparken (2016), Arealplan (2016-2016), Longyearbyen i farger (2001) og Områdeplan for sentrum syd (1999).

Disse utredninger og analyser er lagt til grunn for delplanarbeidet og for den planfaglige vurdering av hvilke kvaliteter som bør ivaretas og videreutvikles og hvilke utfordringer delplanen skal bidra til å løse. For detaljert registrering og stedsanalyse, henvises det til delplanens bakgrunnsdokumenter i kap 2.2.

Sentrumsbebyggelsen er i hovedsak etablert tidlig på 1990-tallet. Bebyggelsen er sammensatt i volum og uttrykk og uten et karakteriserende arkitektonisk særpreg utover en generell tilpasning til de arktiske forhold (små takutspring, pæle- eller kjølefundamentering og enkel detaljering).



Figur 6: Illustrasjon hentet fra byanalyse utarbeidet av Juul-Frost Arkitekter (Utviklingsplan for forskningsparken, 2016)

2.5.1 Sentrale stedskvaliteter som skal ivaretas og styrkes

- Kompakt handelssentrum med korte avstander og orientering mot gågata
- Gågata som hovedstruktur – med Hjortfjellet og Longyearbreen som fondmotiv
- Sentrum som viktig møteplass og aktivitetsområde for fastboende og besøkende
- Forskningsparken og universitetsmiljø med nærhet til sentrum
- Tydelig tilstedeværelse av gruvehistorien
- Naturmiljø og dyreliv
- Menneskelig skala og visuell kontakt med omkringliggende fjellandskap og kulturminner.



Figur 7: Gågata med Hjortfjellet og Longyearbyen som karakteristiske fondmotiv

2.5.2 Sentrale problemstillinger og utfordringer:

- Forsterke gågata som handels- og opplevelsesarena
- Fortetting og høyere utnyttning for arealeffektiv utnyttelse og styrket bystruktur
- Utvikle attraktive møteplasser og leke-/aktivitetsområder i sentrum
- Styrke estetikk og helhetlig uttrykk – restareal uten funksjon og opparbeiding
- Bedre trafikksikkerhet – konflikt mellom myke trafikanter (gående/ski/sykkel) og motorferdsel (bil/buss/skuter)
- Bedre fremkommelighet for gående – manglende tverrforbindelser og krysningspunkt
- Utflytende parkeringsareal og udefinert restareal
- Terrengtilpasning og fasadeutforming i varierende grad henvendt mot gågata
- Bedret kapasitet på teknisk infrastruktur – manglende brannvannkapasitet
- Overvannshåndtering
- Forskningsparken og universitetsmiljøet som en naturlig integrert del av sentrum



Figur 8: Lukkede fasader og manglende terrengtilpasning

3 PLANBESKRIVELSE

3.1 Delplan som juridisk styringsverktøy

Hjemmelsgrunnlag

Delplanen for Sentrumsområdet med Forskningsparken er arealplan utarbeidet i samsvar med Svalbardmiljøloven (LOV-2001-06-15-79) og Tegneregler for Svalbard (rev. 01.01. 2016). Behov for revisjon av arealplan skal vurderes hvert fjerde år, jf. sml § 49 andre ledd.

Virkning

Vedtatt delplan er juridisk bindende for framtidig arealbruk og byggesaksbehandling, jf. Svalbardmiljøloven (sml) § 53:

Ny virksomhet, herunder konstruksjoner, bygg, anlegg, riving, graving, fylling, masseuttak og annen ressursutnyttning, samt fradeling av eiendom til slike formål, skal være i samsvar med arealbruk og bestemmelser fastlagt i godkjent plan. Fredning i medhold av kapittel III-V går foran planen.

Delplanen viser formål for eksisterende og framtidig arealbruk, med detaljeringsgrad tilpasset konkrete behov for å styre arealbruken, jf. sml § 49 første ledd. Planbestemmelsene gir juridisk bindende vilkår for bruk og ferdsel og for utforming av arealer og bebyggelse, jf. sml § 49 femte ledd a).

Delplanen er et politisk styringsverktøy som gir nødvendige juridiske rammer og føringer for videre utvikling og utbygging i sentrumsområdet. Vedtatt arealplan/delplan er nødvendig for å kunne tillate nye tiltak og virksomheter innenfor planområdet. Tiltak som er i strid med planens arealformål eller bestemmelser avslås med hjemmel i vedtatt plan, alternativt må det fremmes egen delplan for å få endret arealbruk politisk behandlet og fastsatt etter lovens krav. Det er ikke anledning til å gi dispensasjon fra plankartet, men Sysselmannen på Svalbard kan gi tillatelse til virksomhet som er i strid med planens bestemmelser, jf. sml § 58

Nye tiltak og virksomheter, og gjennomføringen av disse må tilpasses krav og føringer i plankart og bestemmelser, og gir derved nødvendig forutsigbarhet for innbyggere, eksisterende næringsdrivende og nye aktører/investorer i de videre utviklings- og omstillingsprosesser for Longyearbyen.

3.1.1 Eksisterende delplaner som oppheves

Ved lokalstyrets vedtak av Delplan for sentrum med Forskningsparken oppheves følgende planer:

- Delplan for forskerhotellet, vedtatt 31.03. 2008
- Delplan Svalbard forskningspark, vedtatt 14.03. 2003

3.2 Plangrep og hovedintensjon

Delplanens hovedgrep følger av definert sentrumsavgrensning gitt av hovedveiene 200, 400 og 500, og gågata som den sentrale aksene eksisterende og planlagt bebyggelse orienteres mot.

Longyearbyen skal være et kompakt tettsted orientert mot gågata og med korte avstander, god fremkommelighet, og tilrettelagte møteplasser/aktivitetsområder for alle aldersgrupper. Planen legger opp til at det i sentrumskjernen kan bygges høyere og tettere i framtiden, samtidig som visuell kontakt og sammenheng med det omkringliggende fjellandskapet skal ivaretas. Samlokalisering og sambruk er viktige forutsetninger for et livskraftig handels- og servicetilbud og derved et levende tettsted innbyggerne og besøkende søker til for opplevelser og samhandling. Planen tilrettelegger for at samspillet mellom handel, service, rekreasjon, kultur og øvrige sentrumsaktiviteter blir forsterket.

3.2.1 Ivareta stedshistorie, naturkvaliteter og landskapsopplevelse

Longyearbyens historie ivaretas i arealplansammenheng først og fremst ved at kulturminnene sikres mot inngrep og at tilstrekkelig areal avsettes for forståelse av kulturminnets opprinnelig funksjon. Taubanebukkene i den åpne transportkorridoren er sterke identitetsbærere for byens opprinnelse, og er derfor sikret mot nedbygging og tiltak som kan forringe opplevelsen. Visuell kontakt med omgivelsene og fotostandpunkt med utsyn til det omkringliggende fjellandskapet ivaretas ved siktlinjer mellom bebyggelsen og åpne felt hvor bebyggelse ikke tillates.

Verdifull åpen naturmark med tundravegetasjon, beitende reinsdyr og fugleliv omkranser tettstedet og krysser planområdet mellom Forskningsparken og Polarhotellet. Delplanen sikrer naturmangfoldet som i seg selv er bevaringsverdig, men som også har stor opplevelsesverdi og bidrar i stor grad til stedsindentitet og arktisk særpreg.

3.2.2 Gågata som hovedstruktur for et attraktivt by- og handelssentrum

Gågata som hovedstruktur ble etablert ved Sentrumsplanen fra 1981. Gågatas betydning for sentrums karakteren og folkelivet i Longyearbyen befestes og forsterkes i delplanen. Formålsavklaring og byggegrensar gir et tydelig gateløp samtidig som varierende bredde på gaterommet gir små og store møteplasser og torg for opphold og aktivitet. Gågata fortettes slik at bylivet kommer i fokus, gaterommene styrkes og parkering blir mindre til stede i opplevelsen av sentrum. Ensartet møblering og materialbruk i gågata bidrar til økt opplevelses- og bruksverdi. Bebyggelsen får flere innganger på lange fasader og en åpnere og mer publikumsrettet hovedfasade mot gågata for ytterligere å bidra til et levende sentrum og gatemiljø.

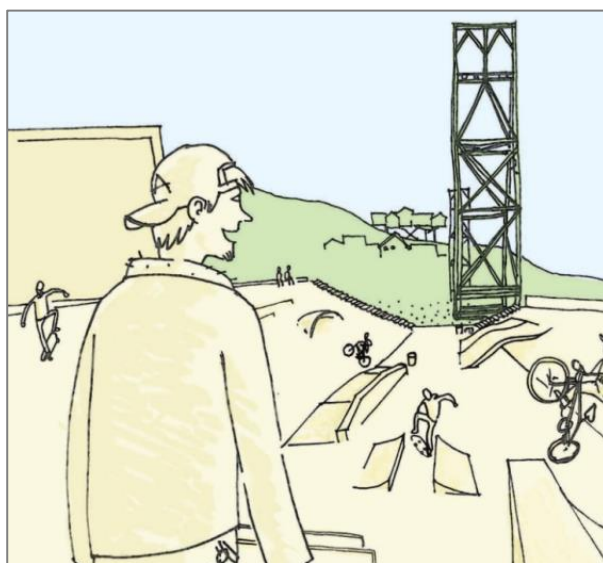
Ny bebyggelse skal tilpasses terrengnivået på gågata. Dette innebærer at 1. etasje må flukte med gatenivå og gi trinnfri adkomst for best mulig kontakt med bylivet. Tillatte byggehøyder er satt i forhold til gågatas bredde slik at småbykarakter og menneskelig skala ivaretas.

Gågata skal være gjennomgående, strukturerende og tydelig binde sentrumsfunksjoner og Forskningsparken/Unis sammen. De enkelte prosjekt må dokumentere hvordan nybygg forholder seg til gaterom/terreng og redegjøre for hvilke arkitektoniske grep som er valgt for å imøtekomme kravet om utadrettede og oppbrutte fasader.

3.2.3 Liv i sentrum - møteplasser og aktivitetsområder

Gågatas varierte løp skaper små og store gaterom, torg og plasser som skal opparbeides og forsterkes som møteplasser, oppholdssoner, utsikts-/fotostandpunkt, leke-/aktivitetsområder og informasjonsposter om steds-kvaliteter og attraksjoner. Steder der mennesker finner det godt å oppholde seg er ofte steder med variasjon og som har menneskelig skala. Dette vil være ledene prinsipper for utforming av møteplasser og uteområder.

Det er en sentral målsetting at det sentrale torget, Kalvebro-området, taubane-traseen og akebakken opparbeides og tilrettelegges for økt bruk og aktivitet. Detaljert utforming og materialbruk skal fastsettes i egne prosjekt hvor innbyggere, brukere, myndigheter og næringsaktører skal involveres slik at gode ideer og løsninger kommer frem.



Figur 9: Illustrasjon fra Bymiljøprosjekt (LPO 2012)

Viktige element i detaljprosjekteringen er materialbruk (stein, tre, asfalt, vegetasjon) terrengbearbeiding, møblering, benker/sittemulighet, lekeskulptur, klatrepark, skateanlegg, torgboder, skjerming for vær og vind og belysning. Hensynet til barn og unge skal vektlegges særskilt.

Trafikkregulering og tillatt arealbruk bidrar til at folkeliv og samhandling prioriteres, samtidig som parkering og biltrafikk blir visuelt underordnet. Prioritering av offentlige møteplasser og arenaer for felles opplevelser og samhandling/lek er viktig i et folkehelseperspektiv og særlig viktig for Longyear-samfunnet hvor mørketid og klima setter begrensning for andre felles utendørsaktiviteter. I tillegg er en stor del av befolkningen til enhver tid nyinnflyttet med behov for naturlige møtesteder for å etablere sosialt nettverk. Et bysentrum tilrettelagt for menneskelig aktivitet og folkeliv gir også økt attraktivitet for eiendomsutviklere, næringsetablerere og besøkende/turister.

3.2.4 Funksjon, fortetting og økt utnyttning

Delplanen tilrettelegger for en høyere og tettere utnyttelse av sentrumsområdet for å forsterke gaterom, bystruktur og samspill/synergi mellom flere funksjoner og aktiviteter. Høyere utnyttning og tillatt boligandel i sentrum er også begrunnet i at Longyearbyen har begrenset med sikker byggegrunn (ras, skred, flom) som igjen innebærer at arealeffektiv utnyttelse på trygg grunn er nødvendig for å sikre fortsatt utviklingsmulighet.

Innenfor sentrumsformålet er det åpent for alle typer tjenesteyting, service og detaljvarehandel samt inntil 30 % BRA til boligformål på de fleste felt. Hotell/overnatting er begrenset til felt med allerede etablerte virksomheter til formålet. Begrunnelsen for å begrense hotell-virksomhet i sentrumsområdet er først og fremst at denne type virksomhet i mindre grad gir stedstilhørighet for innbyggere og bidrar i mindre grad til åpne fasader og utadrettede sentrumsfunksjoner på gateplan. Nye hotell bør lokaliseres til områder utenfor sentrumskjernen og avsatt til dette formålet i Arealplan for Longyearbyen 2016-2026, både av hensyn til attraktivitet i form av tomtestørrelse, kontakt med landskapet og fleksibilitet mht. utforming og arealbruk. I tillegg vil den økende investeringsvilje i reiseliv/overnatting være en viktig finansiell motor for ønsket transformasjon i Sjøområdet og på Sjøskrenten.

Planforslaget åpner for en betydelig arealreserve for handel og service innenfor sentrumskjernen. Både ved at nye områder er avsatt til sentrumsformål, men også ved tillatt høyere grad av utnyttning av eksisterende byggetomter som gir et stort utbyggingspotensial. Ved fortsatt utvikling og markedsgrunnlag vil dette potensialet på sikt bli utløst ved sanering og nybygg/ombygg.

Boligpotensialet begrenses av krav til bil-/skuterparkering på egen tomt, men delplanen åpner for kreative og arealeffektive løsninger som kan gi en andel boliger i etasjene over publikumsfunksjoner mot gågata.

3.2.5 Trafikksikkerhet og bedre framkommelighet for myke trafikanter

En sentral intensjon med delplanen er bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter (gange, ski, sykkel, spark). God tilrettelegging for gangtrafikk bidrar til redusert bilbruk i samsvar med nasjonale målsettinger for arealforvaltning og miljø.

Sentrumsutviklingen skal skje på de myke trafikantenes premisser, og derved bidra til økt folkehelse og trivsel. Av hensyn til Longyearbyens krevende klima tilrettelegger delplanen for bilbasert bruk av sentrumsfunksjonene samtidig som framkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter er gitt fortrinn.

Viktige tiltak for trafikksikkerhet i delplanen er stenging av vei 221 (sør for Svalbard hotell), stenging av vei 223 (mellom Kroa og Svalbar) innsnevring til et kjørefelt og tilrettelegging for enveisregulering av vei 200 (Hilmar Reksten vei), rundkjøring i det uoversiktige

kryssområdet vei 229 x vei 200 x vei 232, og omlegging av skuterløyper. Hensikten med å kun tillate et kjørefelt med biltrafikk i en retning i vei 200, er å frigjøre vegareal for trygg ferdsel på spark, sykkel, til fots og på ski. I punkt hvor gågata krysser kjøreveg skal de gåenes fortrinn markeres med materialbruk, skilting og opphøyet gangsone.

Byggeområdene i sentrum er inndelt i et tydelig nettverk av gangareal og forbindelseslinjer som gir god tilgjengelighet intern i sentrumsområdet, samtidig som gangveisystemet kobler seg på det overordna gangvei-/turløypenettet.

Illustrasjonen til høyre viser delplanens gangvegnett og krysningspunkt hvor gangtrafikk skal prioriteres.

Trygge gangforbindelser til og gjennom byen, differensiering av trafikk og trafiksikkerhet for alle trafikanter gjennom hele året er grunnleggende for valgte plangrep. Det skal være lett å velge å gå til butikken i stedet for å ta bilen og det skal oppleves trygt å la barn og unge selv ta seg til aktiviteter og kulturtilbud i sentrum.



Figur 10: Illustrasjon gangvegnett og prioriterte krysningspunkt

3.2.6 Estetikk og helhetlig uttrykk

Sentrumsområdet skal fremstå som en forståelig helhet hvor estetiske kvaliteter tilpasset arktiske forhold og særpreg prioriteres i bebyggelse og uteanlegg. God byggeskikk og tilpasning til omgivelsene og områdekarakteren skal vektlegges ved variasjon både i byggehøyder, fasadeliv og detaljeringsgrad.

Sammenhenger, kontaktpunkt og forbindelseslinjer skal intuitivt oppfattes og forstås. Restareal, sideareal til vei og umotiverte flater uten funksjon skal rustes opp og tas i bruk som et bevisst bidrag til helhetsopplevelse og forståelige sammenhenger i bybildet.

Delplanen hjemler bl.a. differensierte byggehøyder, åpne fasader og tilpasning til gågata. Det stilles konkrete funksjons og kvalitetskrav men åpnes samtidig for skjønnsvurdering i det enkelte byggeprosjektet. Estetikk handler i stor grad om kvalitet, form, helhet og sammenheng. Estetikk må derfor behandles og vurderes individuelt i byggesaksbehandling for hvert enkelt prosjekt. Viktige kriterier er byggets funksjon og forholdet til omkringliggende bebyggelse, terreng og landskap. Særskilte hensyn knyttet til det arktiske klima vil også påvirke utforming og detaljering.

Samtidsidealer og individuell smak vil påvirke vurdering av estetiske og arkitektonisk kvalitet og verdi. For at bygningsmyndigheten skal kunne vurdere det estetiske aspektet i den enkelte utomhusplan og byggesak, krever delplanen at prosjektet blir dokumentert på en slik måte at det gir et helhetlig og reelt bilde på hvordan det vil fremstå som ferdig bygget. Dokumentasjonen skal være så omfattende at innbyggere, administrasjon og politikere lett

kan se og vurdere kvaliteter for prosjektet i seg selv, i sammenheng med omkringliggende miljø/ bebyggelse, og mht. tilpasning til terreng og landskap.

Gågata og gaterommet mellom bebyggelsen i sentrum skal ha ensartet og helhetlig materialbruk og møblering for å understreke sammenhengen og den allmenne bruken. Dette gjelder markdekke, lysarmatur, benker, avfallsbøtter, parkering for sykkel/spark/ski, hundeparkering, informasjonstiltak/-skilt, mv.

Pågående arbeid med formingsveileder/designprogram for Longyearbyen vil gi føringer for helhetlig belysning/armatur, skilt, gatemøblering og øvrig materialbruk.

3.2.7 Fasadefarge, virksomhetsskilting og reklame

Longyearbyens karakteristiske fargesetting er resultat av fargeplan utarbeidet av Designfelleskapet i 1981. Byens fargeprofil er utviklet over tid og gjennom samarbeid med fargekonsulentene. Den fargerike boligbebyggelsen, spesielt representert ved spisshusene, har fått et stedegent uttrykk som skaper trivsel og identitet.

Designfelleskapet utarbeidet i 2010 en konseptuell farge- og skiltplan for sentrumsområdet hvor lys fasadefarge og fargesterke felt er brukt for å skape helhet og sammenheng i den ellers uensartede bebyggelsen. Lys fasadefarge er valgt for at lyset i de mørkere perioder kan reflekteres i gatelivet, men også for å skille sentrumsbebyggelsen fra fargepaletten som brukes i boligområdene. Virksomhetsskilting skal ha utskårne bokstaver montert direkte på fargesterke felt i fasaden.

Det har vært etablert praksis i byggesaksbehandlingen at fargekonsulent veileder tiltakshaver i hvert enkelt prosjekt for Longyearbyen lokalstyres regning. Denne praksisen har fungert bra, men av flere årsaker er det nå ønskelig å hjemle krav til farge og skilt i samsvar med fargeplanen. *Overordnet fargeplan med integrert konseptuell skiltplan for Longyearbyen sentrum* (sist revidert oktober 2016) er utformet av Designfelleskapet og skal legges til grunn for byggesøknad og saksbehandling.

Planbestemmelsene § 2.5 hjemler konkrete krav til fargebruk, virksomhetsskilting og reklame. Lokalstyret kan imidlertid etter søknad tillate mindre avvik fra skilt- og fargekrav dersom det underbygger sentrale arkitektoniske/ estetiske kvaliteter i bygget, at hovedintensjonen i retningslinjene er ivaretatt og under forutsetning av tilstrekkelig arkitektfaglige vurdering/begrunnelse og dokumentasjon, jf. § 2.1.3



Figur 11: Eksempel på fargesetting og skilting i samsvar med fargeplanen

3.2.8 Belysning

Mørketidsperioden innebærer at bevisst belysning og fravær av lys er en viktig kvalitet for Longyearbyen. Belysning omfatter både ferdselsbelysning langs veier/ganglinjer, gaterom og plasser/torg, funksjonsbelysning (inngangsdører, skilt mv) og effektbelysning av bygninger, topografi/landskap og installasjoner/anlegg (kunst/skulpturer, kulturminner, mv). Lys fra butikkvinduer utvider gaterommet og gir et tilskudd til den øvrige belysningen.

Gågata skal ha enhetlig ferdselsbelysning i samsvar med føringer fra Longyearbyen lokalstyre. Belysningskonsept for nye tiltak/virksomheter skal dokumenteres i alle byggesaker, jf. § 2.1.

I påvente av belyningsplan for Longyearbyen gjelder følgende målsetting for belysning:

- Fokuserer på trafiksikkerhet, fremkommelighet og trygghet
- Fremheve særtrekk og øke bruksmulighet i mørketiden for utvalgte gaterom, ganglinjer og plasser
- Være romskapende, estetisk og identitetsskapende – belyse topografi/landskap og kulturminner for stedsopplevelse i mørketiden
- Være energieffektiv og gi en lysstyrke som er tilpasset døgntid og årstid (mørketid og midnattsol).
- Unngå sterke kontraster mellom lys og skygge/mørke
- Skjerme mørke soner for opplevelse av nordlys og stjernehimmel og unngå lysforurensning/overbelysning.



Figur 12: Illustrasjon belysning hentet fra Utviklingsplan for Forskningsparken (Juul-Frost Arkitekter 2016)

3.3 Plankart og arealoversikt

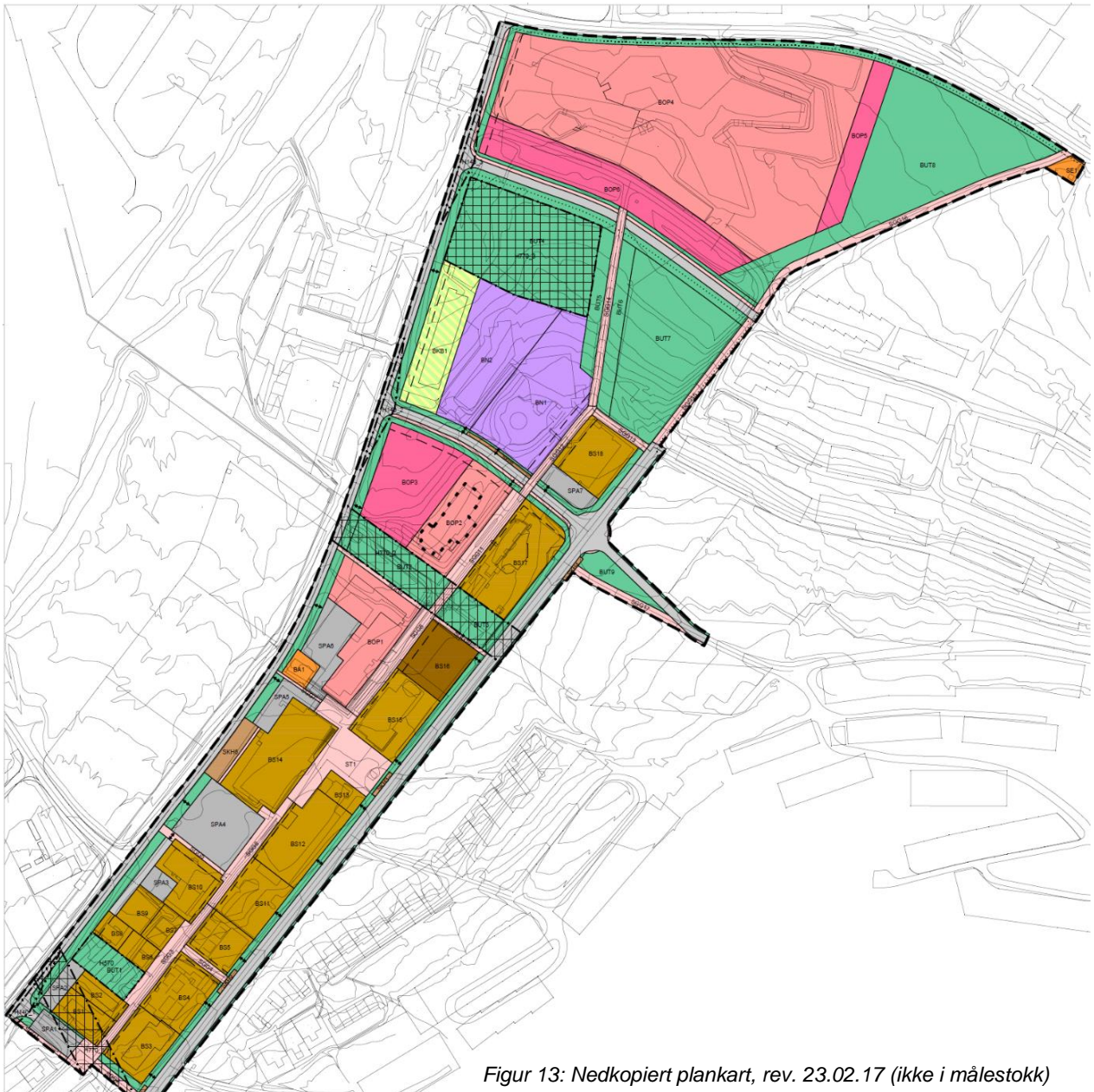
3.3.1 Planens avgrensning

Planavgrensning er gitt av føringer i høringsutkast Arealplan for Longyearbyen 2016-2026 og fastsatt planprogram. Planområdet avgrenses av eksisterende veier som vist på kartutsnittet under. Vei 200/Hilmar Reksten vei inngår i planområdet. Langs vei 500 og 400 følger plangrensen formålsgrensen til kjørevei slik at disse veiene ikke inngår i delplanen. Plankartet er utformet og gitt SOSI-koder/feltbetegnelser i samsvar med gjeldende tegneregler.

Avgrensning er i hovedsak i samsvar med fastsatt planprogram, med følgende unntak:

- Utvidelse i forlengelsen av vei 229 for å innlemme rundkjøring og omlegging av vei 232
- Utvidelse langs vei 221 for å innlemme ny parkeringsplass og gangforbindelse til vei 500
- Utvidelse langs vei 400 i øst for å innlemme byggeområde for trafo/kommunalteknisk anlegg

Plankartet er datert 26.09.16, sist revidert 23.02.17.



Figur 13: Nedkopiert plankart, rev. 23.02.17 (ikke i målestokk)

3.3.2 Arealregnskap

Totalt planareal er 161 daa.

Arealtabell	
Byggeområder	Areal (daa)
Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg	0,4
Bolig/næring	2,9
Energianlegg	0,3
NæringsbebyggelseNæringsvirksomhet (2)	9,2
Offentlig eller privat tjenesteyting (6)	42,7
Sentrumsformål (18)	25,9
Uteoppholdsareal (29)	44,4
Sum areal denne kategori:	126,2
Veler, flyplasser, havner, taubaner, høyspentledninger og andre viktige ledd i kommunikasjonssystemet	
Areal (daa)	
Fortau (5)	1,3
Gang-/sykkelveg (19)	9,7
Kollektivholdeplass (6)	1,1
Parkering, inkl. skuterparkering (7)	6,2
Torg	2,2
Veg (4)	14,4
Sum areal denne kategori:	34,9
Totalt alle kategorier: 161,0	

Figur 14: Arealtabell plankart

3.4 Planbestemmelser

Utfyllende bestemmelser fastsetter vilkår for utbygging, bruk og ferdsel for felt avsatt i plankartet. Under er gitt et sammendrag av bestemmelsenes hovedinnhold.

Plan og dokumentasjonskrav:

Delplanen setter krav til detaljert utomhusplan og grundig visualisering/dokumentasjon av alle nye byggeprosjekt og tiltak innenfor planområdet. Plan- og dokumentasjonskravet sikrer grunnlag for reell medvirkning og gir hjemmel til å kreve tilstrekkelig beslutningsgrunnlag ved vurdering og behandling av søknad.

Utvalgte delområder er pålagt plansamarbeid for å sikre helhetlige løsninger og hensiktsmessige overganger til omkringliggende arealbruk.

Funksjons- og kvalitetskrav:

Planbestemmelsene hjemler funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer, herunder krav for å sikre hensynet til helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet.

Nybygg skal tilpasses terrenget og forholde seg til nivået på gågata langs bygget for å gi trinnfri publikumsinngang. For 1. etasje gjelder krav til publikumsfunksjoner og åpne fasader

med dører og vinduer som henvender seg mot gågata. Hotellrom er ikke å betrakte som publikumsfunksjon. Minimum 50 % av fasadene i første etasje mot offentlig gang- og torgareal skal være vindusflater for å synliggjøre publikumsfunksjon og gi lys og liv til gaterommet.

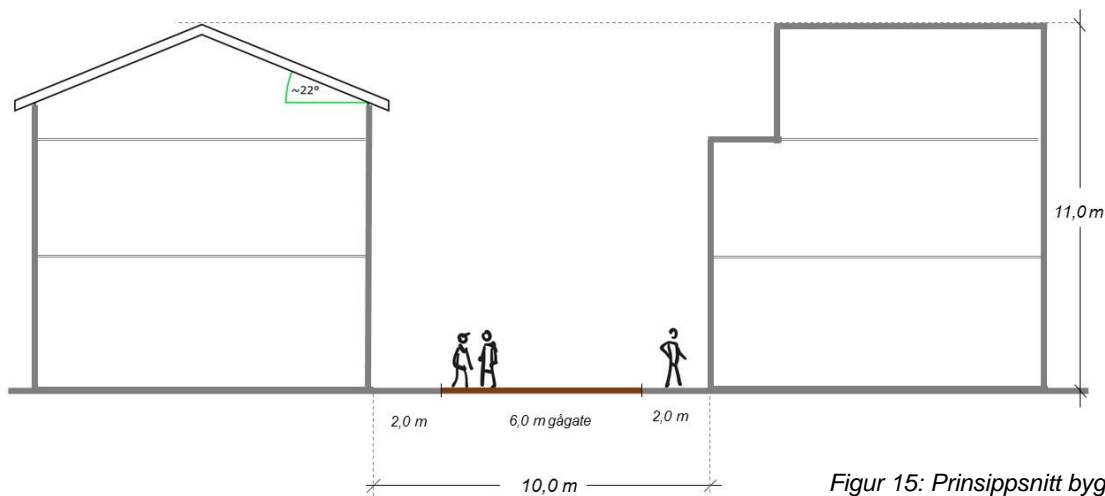
Parkering, varelevering og renovasjon/containere tillates ikke langs byggets hovedfasade mot offentlig gang- og torgareal – disse funksjoner må plasseres tilbaketrukket og skjermes slik at denne type arealbruk ikke blir visuelt eksponert mot gågata.

Terrengtilpasning og overgangssoner til eksisterende terreng skal inngå i utomhusplan og opparbeides samtidig med utbyggingsprosjektet.

Boligformål kan tillates på inntil 30 % av byggets totale bruksareal, forutsatt at boligparkering kan etableres på egen tomt. Det tillates ikke boligformål i første etasje for byggeområder henvendt mot gågata.

Grad av utnyttning, utforming og byggehøyder:

Delplanen åpner for høy grad av utnyttning for å tilrettelegge for økt utnyttelse og fortetting i sentrumsområdet. Tillatte byggehøyder tilsvarende tre og fire etasjer er satt for å videreføre og styrke eksisterende gaterom/torg, samtidig som utsyn/kontakt mot omgivelsene blir ivaretatt. For felt BS 6, 8 og 13 tillates kun to etasjer av hensyn til plassdannelse/torg, og for å gi ytterligere variasjon i bebyggelsen. Byggehøyden reduseres fra fire etasjer i nord til tre etasjer i sør hvor terrenget er stigende. Tillatte byggehøyder er hjemlet til koter og satt i forhold til gågatas bredde slik at småbykarakter og menneskelig skala ivaretas.



Figur 15: Prinsippssnitt byggehøyder

Alle takformer tillates, men det stilles krav til min 22 graders takvinkel ved skrå takflater. Innenfor de angitte høyder kan det tillates en toppetasje utført som loftsetasje eller som tilbaketrukket etasje med flatt tak og maksimal gesimshøyde svarende til angitt mønehøyde. Avstand til gesims for inntrukket etasje skal være minst 2 meter. Krav til inntrukket etasje gjelder kun mot gangareal (SGG) og torg (ST).

Vertikal inndeling og variasjon i fasadeutforming og oppbrutte bygningsvolum skal vektlegges, og alle felt skal ha publikumsinngang direkte fra gågata.

Tilbygg skal i hovedsak tilpasses eksisterende bygg, men bevisst kontrast med godt begrunnet og dokumentert arkitektonisk kvalitet kan tillates. Ved ombygging og tilbygg skal eksisterende fasader bearbeides og oppgraderes slik at bygget fremstår som helhet.

Tekniske bygningsdeler, takoppbygg, trappehus og svalganger skal utføres som en integrert del av bebyggelsens volum og skal ikke fremstå som elementer lagt utenpå bygningskroppen.

Bebyggelsen skal plasseres innenfor angitte byggegrenser i plankartet. Der byggegrenser ikke fremgår av plankartet ligger disse i formålsgrensen. Takoverbygde inngangsparti i 1. etasje og utstikk for balkong i 3. etasje kan tillates utenfor byggegrensen.

Rekkefølgekrav

Planbestemmelsene § 6 inneholder krav om rekkefølge for gjennomføring av tiltak. Rekkefølgekrav sikrer at utbygging av definerte felt ikke kan finne sted før tilhørende tekniske anlegg, uteområder og tilgrensende gangareal/gaterom er opparbeidet eller sikret opparbeidet.

3.5 Byggeområder - sml § 49, nr 1

3.5.1 Sentrumsformål, BS1-18

Innenfor BS-felt kan det oppføres sentrumsbebyggelse, dvs. bebyggelse for forretninger, tjenesteyting, serveringssteder, kulturtilbud, kontorer etc. som det er naturlig å lokalisere til et sentrumsområde. Planbestemmelsene § 3.2 hjemler konkrete krav til nye tiltak/virksomheter.

Tillatt grad av utnyttning for BS-felt er % BYA = 90 %, parkering skal medregnes i %BYA.

Det tillates ikke forretninger for plasskrevende varer samt virksomheter som er støyende og forurensende, eller som krever arealer for utendørs lagring.

Formålet hotell/overnatting/gjestehus kan bare tillates innenfor feltene BS 2-5 og BS 17-18, og da under forutsetning av at det etableres utadrettet publikumsfunksjon i første etasje henvendt mot gågata (SGG). Hotellrom er ikke å betrakte som utadrettet publikumsfunksjon.

Boligformål på inntil 30 % av byggets bruksareal (BRA) kan tillates innenfor feltene BS 6-16 forutsatt tilstrekkelig areal for boligparkering og uteoppholdsareal innenfor feltet. Boligformål tillates ikke i 1. etasje henvendt mot gågata.

Felt	Nivå gågata (gj.snitt)	Maks kotehøyde	Maks øvre gesims/møne	Maks nedre gesims	Maks antall etg	Bolig tillatt	Hotell tillatt
BS1	31,5	C+ 43,0	11,0 m	8,0 m	3 etg		
BS2	31,5	C+ 43,0					x
BS3	31,5	C+ 43,0					x
BS4	30,5	C+ 42,0					x
BS5	28,5	C+ 40,5					x
BS6	30,0	C+ 38,5	8,0 m	5,0 m	2 etg	x	
BS7	29,5	C+ 38,5				x	
BS8	-	C+ 38,5	11,0 m	8,0 m	3 etg	x	
BS9	-	C+ 38,5				x	
BS10	27,0	C+ 38,5				x	
BS11	27,0	C+ 38,5				x	
BS12	27,0	C+ 38,5				x	
BS13	27,0	C+ 35,5	8,0 m	5,0 m	2 etg	x	
BS14	26,0	C+ 37,5	11,0 m	8,0 m	3 etg	x	
BS15	24,5	C+ 36,0				x	
BS16 *)	24,0	C+ 38,0	13,5 m	11,0 m	4 etg	x	
BS17	24,0	C + 35,0	11,0 m	8,0 m	3 etg		x
BS18	24,0	C + 37,5	13,5 m	10,5 m	4 etg		x

*) for felt BS16 gjelder krav til minimumshøyde for nedre gesims på C+ 30,0 (minimum 2 etg).

Figur 16: Tabell sentrumsformål (BS 1-18)

3.5.2 Offentlig og privat tjenesteyting, BOP1-6

Formålet omfatter Næringsbygget, Sykehuset og Forskningsparken/Unis og gir utvidelsesmulighet for offentlige funksjoner innenfor disse feltene.

Felt	Maks kotehøyde	%BYA	Maks gesims-/mønehøyde	Maks antall etasjer	Særskilte krav
BOP1 Næringsbygget	C+ 37,5	90 %	13,5 m	4 etg	Utadrettet fasade mot gågata § 3.3.3
BOP2 Sykehuset	C+ 35,0	70 %	11,0 m	3 etg	Bevaringsverdig § 5.4
BOP3 Utvidelse	C + 32,0	70 %	12,5 m	3 - 4 etg	Nybygg skal underordnes eks. sykehus § 3.3.2.
BOP4-6 Forskningsparken	C + 26,0	70 %	15,0 m	-	§ 3.3.3

Figur 17: Tabell Offentlig formål (BOP1-4)

Formålet er ikke til hinder for at eksisterende bruk av BOP3 som landingsplass for helikopter i beredskapssammenheng videreføres.

3.5.3 Næring – hotell/overnatting, BN1-2

Omfatter Polarhotellet hvor formålene hotell/overnatting og bevertning med tilhørende fasiliteter og uteanlegg tillates. Byggeområdet er delt i to felt for å gi tydelig hjemmel til krav om avtrappende høyder tilpasset terrenget. Maks kotehøyde for ny bebyggelse i BN1 er C+ 37,5 og i BN2 er C+ 29,0.

Det må utarbeides samlet utomhusplan for BN1-2 for å sikre at bebyggelse og uteområder tilpasses terrenget og gis en helhetlig utforming. Tillatt grad av utnyttning % BYA = 70 %. Ny hotellfløy skal ha åpne fasader med minimum 50 % glass-/vindusflate i 1. etasje og minimum 2 publikumsinnganger mot gågata (SGG12). Etasje i nivå med gågata (SGG12) og henvendt mot denne skal ha utadrettet publikumsfunksjon. Hotellrom er ikke å betrakte som utadrettet publikumsfunksjon. Ved utvikling og utbygging innenfor feltene må det avsettes min 15 parkeringsplasser for ansatte og beøkende, samt etableres ny busstopp (SKH5) langs vei 229 som erstatning for dagens løsning med rundell inne på felt BN1.

3.5.4 Kombinasjonsformål bolig/næring (BKB1)

Omfatter Forskerhotellet hvor formålene bolig/hybelhus og kontor med tilhørende uteanlegg tillates. Ordinær hoteldrift tillates ikke. Planens intensjon er at området skal benyttes som hybelhus uten betjent resepsjon.

Tillatt grad av utnyttning % BYA = 70 %. Maks kotehøyde er C+24,0 med tillatt byggehøyde 7 m målt fra topp fundament som tilsvarer 2 etasjer. Dette kravet medfører at det ikke tillates nybygg høyere enn eksisterende bebyggelse.

Det skal avsettes areal til min 10 parkeringsplasser for ansatte og beøkende innenfor feltet.

3.5.5 Energianlegg/trafo, SE1

Omfatter nettstasjon/trafo med tilhørende adkomst/driftsområde. Bygg og anlegg, inkl. driftsadkomst skal plasseres i funksjonell sammenheng og orienteres i forhold til vei 400. Maks byggehøyde 5,0 m målt fra gjennomsnitts planert terreng. Maks grad av utnyttning er 50 m² BYA.

Driftsområde/uteanlegg skal opparbeides med vekt på terrengetilpassning, definerte og bearbejdede overgangssoner til omkringliggende arealbruk og være i samsvar med godkjent utomhusplan (jfr, § 2.1.1.)

3.5.6 Fjernvarmeanlegg, BA1

Omfatter bygg og anlegg for forsyning av fjernvarme. Tillatt grad av utnyttning % BYA = 100 %. Maks byggehøyde er 7 m målt fra gjennomsnitts planert terreng. Maks kotehøyde for ny bebyggelse er C+ 31,0.

3.6 Uteoppholdsareal – grønn-/hvit struktur, sml § 49, nr 1

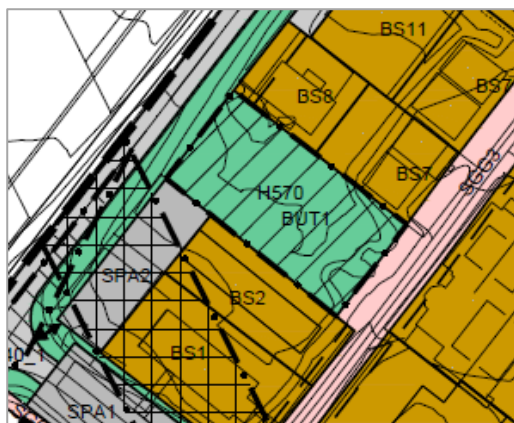
Longyearbyen er snødekt halve året, hensyn til det hvite vinterlandskapet er en viktig kvalitet som er vektlagt i planarbeidet. Med grønn-/hvit struktur menes veven av store og små naturpregede områder innenfor tettstedsonen.

3.6.1 Kavlebro, BUT 1

Kavlebro (bro av tverrlagte kavler/trestokker) og rester etter gammelt veifar fra gamle Longyearbyen/Skjæringa til gruve 2a fra 1913 gir området bevarings- og opplevelsesverdi. Det åpne rommet mellom Svalbard Hotell og RaBis Bua sikrer viktig utsyn mot gamle Longyearbyen, kirken og Platåfjellet. Området har også funksjon som areal for snøopplag og fordrøyning av overvann.

Det er en delplanens intensjon at bedre sammenheng mellom gågata og Kavlebro-området skal oppnås ved forsiktig tilrettelegging og istandsetting for opphold/lek og forståelse av kulturminnet, jf. § 3.8.1. Det tillates tiltak for istandsetting av arealer tilgrensende Kavlebroen, samtidig som området sikres mot utbygging og inngrep som kan forringe bevaringsverdien, jf. hensynssone for kulturminner § 5.3. Gågata utvides for å gi plass til et tilrettelagt utsiktspunkt/fotostandpunkt med mulighet for informasjonsskiltning og benker for opphold.

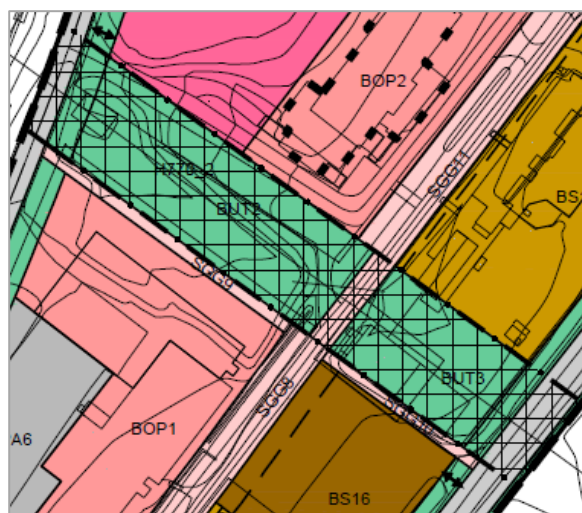
Det er aktuelt å utforme utvidelsen av gågata med utsiktspunkt som en trekonstruksjon med trapp ned til Kavlebroen for å ta opp terrengforskjell og skjerme dagens fylling og trase for teknisk infrastruktur. Arealet i nivå med Kavlebroen kan eventuelt tilrettelegges med mindre lekeapparat for små barn og sittemulighet.



3.6.2 Taubanetrase, BUT 2 og 3

Den fredede Taubanetraseen er blant de mest betydningsfulle kulturminner i Longyearbyen og en sterk identitetsbærer for tettstedet. Traseen skal sikres som en tydelig gjennomgående og åpen korridor som forklarer taubanens opprinnelig funksjon som transportåre for kull. Området under taubanetraseen er avsatt som uteoppholdsareal hvor hensyn til kulturminnevern skal ivaretas, jf. båndleggingssone for fredet kulturminne § 5.2 (H770_2).

Det er planens intensjon at areal på bakkeplan istandsettes og opparbeides som møteplass og aktivitets-/lekeområde. Det er en målsetting at dagens bygg som huser ungdomsklubben på sikt skal saneres og aktiviteten flyttes til et annet bygg innenfor sentrumsområdet.



3.6.3 Kanonstilling og naturområde, BUT4 -5

Området har kulturhistorisk verdi (kanonstilling fra 2. verdenskrig) og verdi som beiteområde for rein og gress. Vegetasjonstypen kantlyng-reinrosehei, og flere arter som krever svært gunstig klima og har begrenset utbredelse på Svalbard, er registrert i området som derved er viktig å bevare av hensyn til naturmangfold (ref. Registrering av Naturverdiene i Longyearbyen planområde, 2015).

Området skal sikres som åpent naturområde uten tilrettelegging for bruk. Det tillates ingen inngrep eller tiltak i den del av området som omfattes av båndleggingssone for kulturminnevern rundt kanonstillingen, jfr. § 5.2 (H770_3).

Båndleggingssonen ivaretar derved både hensyn til kulturminnevern og naturmangfold/vegetasjon.

Terrengebearbeiding og mindre tiltak langs SGG14 og utenfor båndleggingssonen H770_3 kan tillates for å tydeliggjøre gangforbindelsen mellom Forskningsparken og sentrumsbebyggelsen (eks, belysningspunkt, hvilerepos med benker, kantavgrensning med overhøyde, o.lign.), jf. § 3.8.5.

3.6.4 Akebakke, BUT6-7

Akebakken er redusert i nedre del hvor ny trase for vei 231 er trukket mot sør, samtidig som området er utvidet mot nord og vest. Området skal brukes til aktivitets- og lekeområde (akebakke, sykkeløype, mv). Det er stilt rekkefølgekrav som sikrer at akebakken istandsettes og sikringstiltak (terrengebearbeiding/«motbakke») etableres i forbindelse med omlegging av vei 231 og før Forskningsparken bygges ut.

Eksisterende vegetasjonsdekke skal i størst mulig grad ivaretas. Tilføring av masser, terrengebearbeiding og tiltak for bedret tilgjengelighet, sikkerhet og bruk kan tillates i samsvar med utomhusplan godkjent av Longyearbyen lokalstyre.

Terrengebearbeiding og tiltak langs SGG 14 tillates for å tydeliggjøre gangforbindelsen mellom Forskningsparken og sentrumsbebyggelsen (eks, belysningspunkt, hvilerepos med benker, kantavgrensning med overhøyde, o.lign.)

Terrengebearbeiding og tiltak langs SGG15 tillates for etablering av gangvei/turvei fysisk adskilt fra skuteløype.

3.6.5 Naturområde friluftsliv, BUT8

Området øst for Forskningsparken er avsatt som grøntområde hvor det ikke tillates inngrep og hvor vegetasjonsdekket skal bevares. Det tillates ikke oppstilling av skuter eller annen utendørs lagring, jf. § 3.8.6



3.6.6 Friområde langs vei 232, BUT9

Omfatter restareal mellom SGG17 og rundkjøring/ny trase vei 232. Ingen inngrep tillates og eksisterende vegetasjonsdekke skal bevares. Oppstilling av skuter er ikke tillatt.

3.6.7 Sideareal langs veg, BUT

Grøft og sideareal til vei avsatt som eget formål for å sikre mulighet for helhetlig håndtering og istandsetting, samt til snøopplag i vinterhalvåret. Restareal, sideareal til vei og flater uten funksjon skal rustes opp og tas i bruk som et bevisst bidrag til helhetsopplevelse og forståelige sammenhenger i bybildet. Totalt ca 13 daa er avsatt til formålet.

Innenfor formålet tillates etablert avkjørsel til felt markert med adkomstpil i plankartet, trase for teknisk infrastruktur samt fysiske skiller mellom veien og tilgrensende arealbruk. Aktuell opparbeiding er rabatter, steinsetting, terrengmurer/gabioner og vegetasjonsetablering.

3.7 **Veier og andre viktige ledd i kommunikasjonssystemet – sml § 49 nr 6**

3.7.1 Gågata og tverrforbindelser, SGG1-17

Gågata/vei 223 og sentrale tverrforbindelser mellom vei 200 og vei 500 sikres ved offentlig gangveiformål i planen. Gågata har varierende reguleringsbredde for å gi tilsiktet variasjon i gaterommet og samtidig gi mulighet for større og mindre plassdannelser for opphold og aktivitet. Formingsveileder/designprogram vil gi føringer mht. ensartet materialbruk, skilting, lysarmatur og gatemøblering for øvrig. Gjennomgående minimumsbredde for gangveiformål er 6 m. Aktuell materialbruk er asfalt avgrenset av storgatestein.

Gågata markeres i nord og sør med en plassdannelse som et naturlig sted for informasjons- og retningskilting og evt. parkeringsplass for byspark/-sykkel.

Beskrivelse av delstrekninger:

- SGG1: Gangvei for tverrforbindelse fra gågata til vei 500 og gangbro over fjernvarmetrase til Elvesletta.
- SGG2: Dagens kjørevei 221 stenges for biltrafikk og omdefineres til kjørbare gangvei hvor adkomsttrafikk tillates for felt BS3/Svalbard Hotell. Busstopp etableres i avkjørsel fra vei 200 for å betjene skole-/turist- og flybuss og for å markere innkjøringsforbud.
- SGG3: Gågata med plassdannelse foran BUT1 og B6-7, samt plassdannelse i tidligere vei 221 markerer gågatas begynnelse fra sør.
- SGG4: Dagens kjørevei mellom BS4/Kroa og BS5/Svalbard stenges for biltrafikk og omdefineres til kjørbare gangvei hvor det kun tillates varelevering til felt BS6/RaBis Bua og BS7/Skinnboden. Alle øvrige felt/virksomheter som i dag benytter denne veien må derved endre situasjon for varemottak slik at dette kan skje fra offentlig kjørevei. Busstopp etableres i avkjørsel fra vei 200 for å betjene skole-/turist- og flybuss og for å markere innkjøringsforbud.
- SGG5: Tverrforbindelse til vei 500. Opparbeiding skal definere tydelig skille mot parkeringsplassen og inkludere trase/renne for overvann.
- SGG6: Gågata langs Svalbardbutikken skal breddeutvidelse for å gi plass til gatemøblering og sone for av-/påstigning til planlagte langsgående drosjeholdeplass i SPA4.
- SGG7: Gangforbindelse fra torget/ST1 til vei 500

- SGG8: Formell og representativ plassdannelse foran Næringsbygget og Kulturhuset – «kulturplassen».
- SGG9/10: Tverrforbindelse mellom vei 500 og vei 200/SGG15
- SGG11: Langs Sykehuset og Kullungen med breddevidelse for gatemøblering og belysning.
- SGG12: Langs Polarhotellet/BN1 og BS 18. Byggegrenser er trukket tilbake for å åpne gateløpet mot landskapsrommet med Hjortfjellet og Forskningsparken. Inkluderer tydelig definert krysningspunkt med vei 229 hvor gående skal gis fortrinn.
- SGG13: Tverrforbindelse til vei 200. Dagens skuterløype er fjernet for å unngå motorisert ferdsel i natur-/akebakke området ned mot Forskningsparken.
- SGG14: Viktig forbindelse mellom sentrum og Forskningsparken, hvor planen åpner for tiltak som kan bidra til å forsterke forbindelsen.
- SGG15: Eksisterende gangvei i vei 200. Skuterløype er lagt innenfor dagens veibredde. Det forutsettes trafikksikker differensiering mellom gående og skutertrafikk vinterstid. Delplanen åpner for breddeutvidelse eller andre tiltak som sikrer gående ved behov.
- SGG16: Gangvei fra vei 231 til vei 400. Delplanen forutsetter omlegging av dagens trase nærmest vei 231 for å gi tilstrekkelig areal til skuterløype og derved bedre trafikksikkerhet.
- SGG17: Gangvei i vei 232. Ved etablering av planlagt rundkjøring vei 232 X vei 200, frigjøres eksisterende vei til gangvei som gir trygg gangforbindelse fra parkeringsplass ved Blåmyra til sentrum og busstopp for skolebuss.

3.7.2 Torg - aktivitetsområde, ST1

Dagens torgområde skal styrkes som møtested og tyngdepunkt i sentrum. Området skal oppgraderes og tilrettelegges for opphold, lek og aktivitet for alle brukergrupper.

Aktuelle tiltak er terrengsprang/nivåforskjeller, leke-/klatreskulptur, boder for torghandel og informasjon, benker/sittemulighet, skjerming for vær og vind, effekt- og funksjonsbelysning, utsikts-/fotostandpunkt, sykkel-/ski-/spark-/hundeparkering, mv.

Det skal utarbeides detaljplan for helhetlig utforming og opparbeiding av torgområdet før permanente tiltak kan gjennomføres. Detaljplanen skal utformes med særlig vekt på barn og unges interesser.

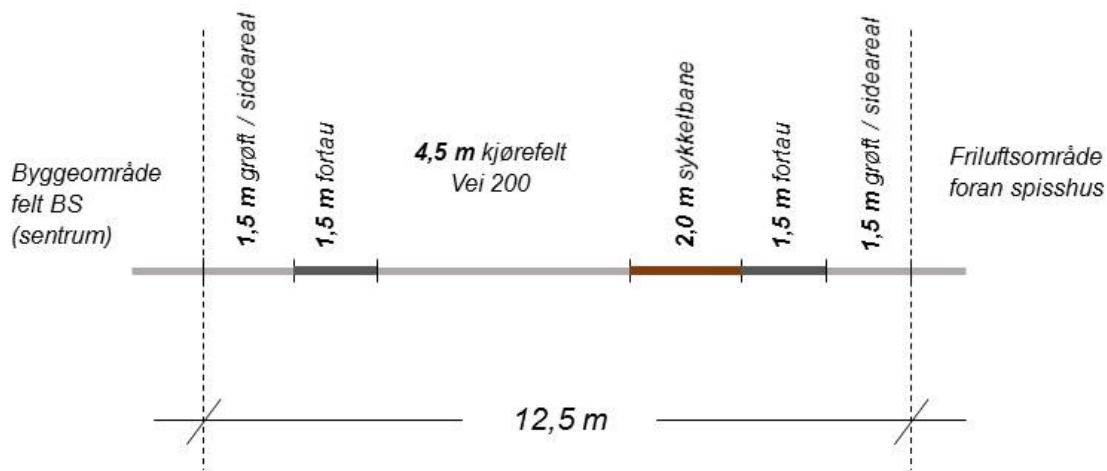


3.7.3 Vei 200

Vei 200/ Hilmar Rekstens vei videreføres med eksisterende veibredde på 12,5 m, inkl. grøft/sideareal. Dagens veibredde gir mulighet for å regulere trafikk ved oppmerking av veibanen, fysiske skiller og skilting. Delplanens intensjon er at vei 200 skal gis karakter av miljøgate hvor kjørebane innsnevres til 4,5 meter for enveiskjøring og øvrig veibredde forbeholdes myke trafikanter gående/ski/spark/sykkel. Eksisterende kjøreveger fra vei 200 til gågata stenges for å lede mest mulig adkomsttrafikk til sentrum via vei 500.

Hensikten med å kun tillate et kjørefelt med biltrafikk i en retning i vei 200, er å frigjøre vegareal for trygg ferdsel på spark, sykkel, til fots og på ski. Fortsatt biltrafikk på vei 200 er viktig for å gi adkomst til boligbebyggelsen i Lia, for å betjene denne del sentrum og Longyearbyen med busstransport og taxi, og av hensyn til varetransport og beredskap. Det er vurdert mest hensiktsmessig å enveisregulere biltrafikk i nordlig retning. Dette innebærer boligtrafikk til Lia gis adkomst via vei 217/219 til vei 200, og at busser fra nord som har første målpunkt Polarhotellet må bruke planlagt rundkjøring og returnere til vei 500 for å betjene vei 200 fra sør. Enveisregulering og tiltak for differensiering av trafikanter må fastsettes gjennom egne vedtaksprosesser.

Aktuelt tverrprofil for differensiering av trafikanter er vist under.



Figur 18: Tverrprofil vei 200

3.7.4 Rundkjøring vei 229/vei 232 X vei 200

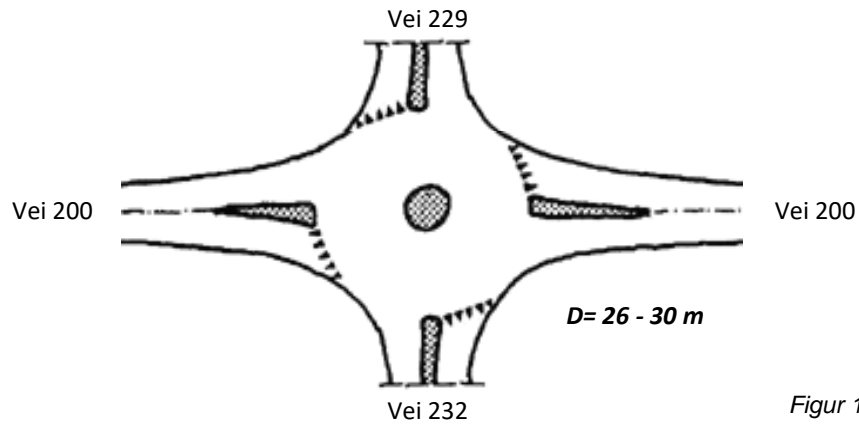
Kryssområdet vei 229 x vei 200 x vei 232 har en uheldig sedeforskyvning som sammen med terrengforhold, skuterløype og ganglinjer gir trafikkfare for alle trafikantergrupper. For bedret trafiksikkerhet utformes kryssområdet som rundkjøring med nødvendig omlegging av eksisterende veitrase 232.

Delplanen gir juridisk sikring av nødvendig areal til trafikkformål for framtidig kryssutbedring som i dagens situasjon har forbedringspotensial mht. trafiksikkerhet og manøvrering/fremkommelighet for busser.

Kryssutbedring ved bruk av rundkjøring gir større positiv effekt mht. trafiksikkerhet og redusert ulykkesrisiko enn X-kryss/T-kryss (ref. Trafiksikkerhetshåndboken, TØI). Delplanen sikrer areal for å gi mulighet til framtidig kryssutbedring hvor også manøvrering og fremkommelighet for turistbusser ved framtidig utbygging av BN1-2 og enveisregulering av vei 200 er vektlagt. Busser fra vest via vei 229 med Polarhotellet som målpunkt kan i en framtidig situasjon ikke snu inne på hotellområdet og vil derfor ha behov for rundkjøring for å kunne returnere via 229 og benytte ny bussholdeplass langs veiens nordside.

Rundkjøringen utformes med ytre diameter 26-30 meter og diameter på sentraløye minst 5 m. Sentraløya skal være helt eller delvis overkjørbar for større kjøretøy (buss og lastebil/varetransport). Rundkjøringens senter plasseres i skjæringspunktet mellom senterlinjene til

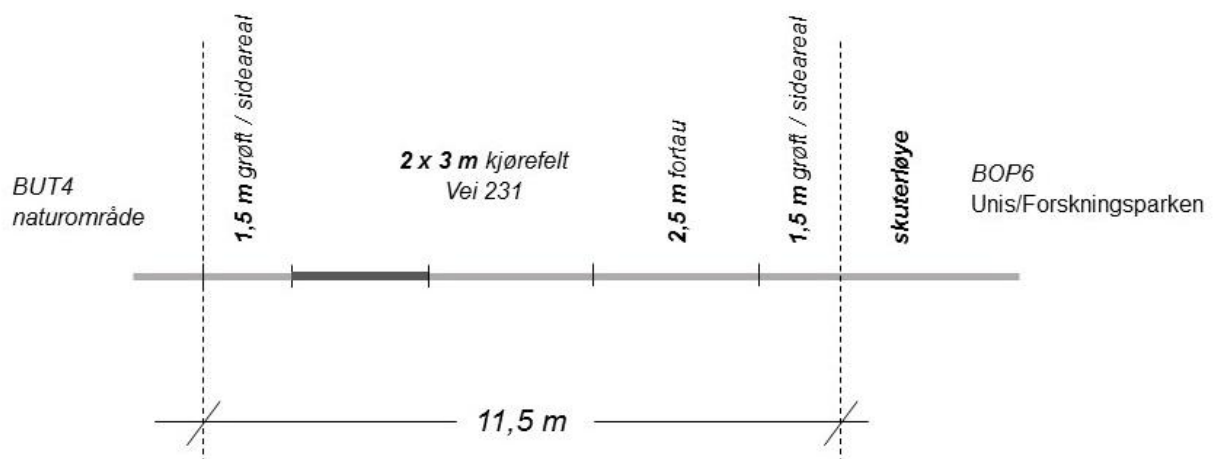
vei 200 og ny trase for vei 232, slik at avbøyningen blir hensiktsmessig i alle kjøreretninger. Ingen kjøretøybane gjennom krysset skal ha kurve med radius større enn 50 m.



Figur 19: Rundkjøring vei 200

3.7.5 Vei 231

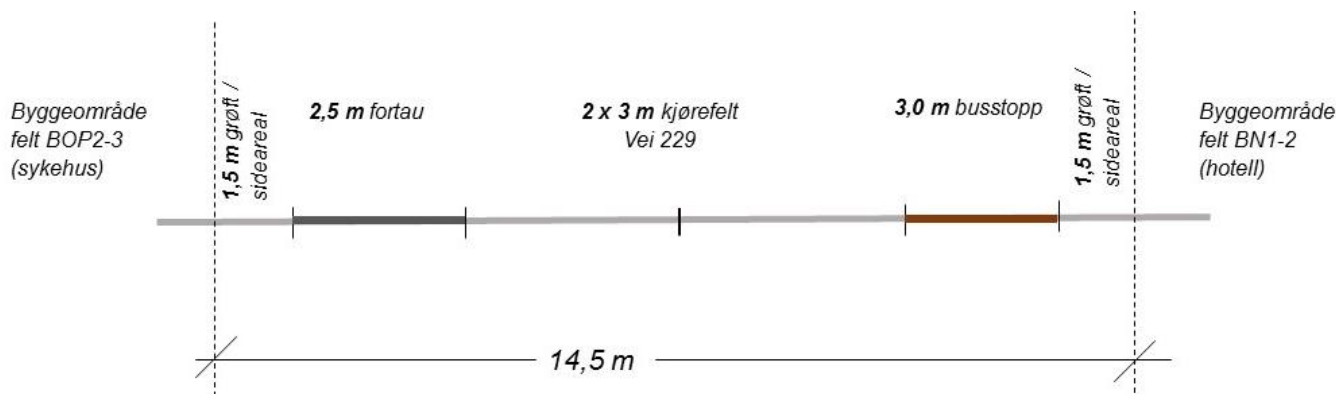
Vei 231 langs Forskningsparken/Unis legges i ny trase sør for dagens vei. Dette for å utvide byggeområde (BOP6) for Forskningsparken/Unis i retning mot sentrum, for derved å gi mulighet for å orientere ny bebyggelse mot sentrum med en åpen adkomst henvendt mot SGG14. Trase for skuterløype følger veiens sørside.



Figur 20: Tverrprofil vei 231

3.7.6 Vei 229

Vei 229 langs Polarhotellet og sykehuset skal opparbeides med busstopp, fortau og tydelig definert krysningspunkt for gågata hvor myke trafikanter gis fortrinn.



Figur 21: Tverrprofil vei 229

3.7.7 Adkomstvei til BS8-10

Veien har offentlig formål og skal gi adkomst til feltene BS8-10. Reguleringsbredde er 6 m med kjørefelt på min 3 m. Veien må oppgraderes i samsvar med Longyearbyen lokalstyres gjeldende normkrav før det kan gis tillatelse til nye tiltak innenfor feltene den betjener.

3.7.8 Skutertrase

Eksisterende trase for skutertrafikk langs vei 200 i området mellom veien og spisshusene videreføres i arealplan. Delplanen viser endret trase for skuter i området nord for vei 229 hvor skutertrafikken nå skal ledes videre langs vei 200 og SGG15 ned til vei 231. Videre trase østover mot Adventdalen følger langs SGG16.

Skuterløype vestover til Longyearelva følger langs sørsiden av vei 231 og vei 400. Ny trase for skuterløype lagt i SGG15 forutsetter at tilstrekkelig sikring av myke trafikanter i samme trase, enten ved fysisk skille eller ved breddeutvidelse av gangveien.

Detaljert utforming og skilting av krysningsspunkt mellom skuter og kjørovei/gangvei må vurderes nærmere for å ivareta tilfredsstillende trafiksikkerhet.

3.7.9 Trafikkregulering og trafiksikkerhet

Delplanen er utformet med vekt på gangforbindelser til og gjennom byen, differensiering av trafikk og trafiksikkerhet for alle trafikanter gjennom hele året.

- Vei 500 skal være hovedadkomst for biltrafikk. Offentlig parkeringsareal er derfor lokalisert langs denne veien.
- Gågata er forbeholdt gående og andre myke trafikanter og det tillates kun varelevering til to felt som ikke har annen adkomstmulighet (Rabis og Skinnboden). Gågata skal være gjennomgående og ved materialbruk og skilting gis fortrinn ved kryssing av kjørvæg.
- Sikret vegformål vei 200 gir mulighet for innsnevring til en kjørebane og enveisregulering av biltrafikk. Veien gis karakter av miljøgate tilrettelagt for kollektivtransport og myke trafikanter på bekostning av fremkommelighet for bil. Rundkjøring etableres i kryssområdet med vei 229 og vei 232 for bedre siktforhold, trafikkavvikling og sikkerhet. Vei 221 og vei 223 stenges for biltrafikk og busstopp etableres i dagens avkjørsel mot vei 200 som tydelig markering av endret trafiksituasjon.
- Ved fremtidig etablering av rundkjøring i vei 200 vil eksisterende veitrase 232 bli omdisponert til gangvei med opparbeidet busstopp i dagens avkjørsel. Dette vil gi

trafikksikker adkomst til skolebuss og sentrumsfunksjoner fra parkeringsareal på Blåmyra.

- Skuterløyper i trase med reduserte konfliktpunkt med andre trafikanter. Endret trase i delplanen bidrar til økt trafikksikkerhet.

3.7.10 Adkomst og varelevering

Alle sentrumsfelt er gitt adkomst fra offentlig kjørevei, med unntak felt BS 6 og 7 som har tillatelse til varelevering gågata. Varelevering skal prinsipielt være henvendt mot vei 200 og vei 500.

3.7.11 Buss- og drosjeholdeplass, SKH1-6

SKH1-5:

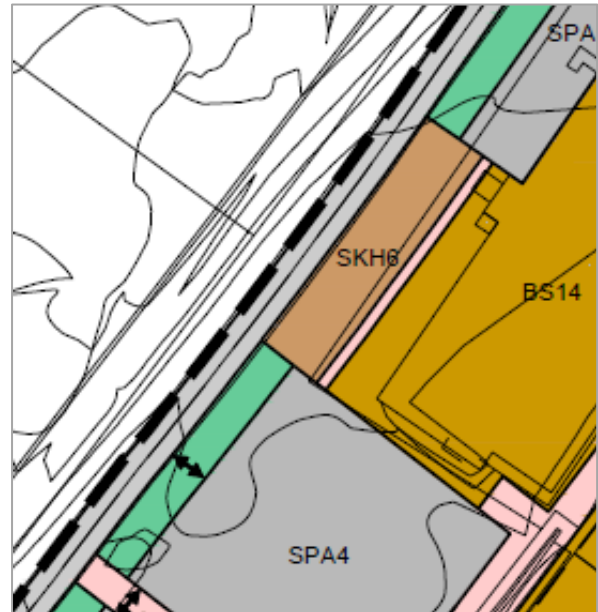
Bussholdeplass er planlagt langs vei 229 som erstatning for dagens løsning der busser kjører inn og snur på området foran Polarhotellet (BN1).

Bussholdeplasser er planlagt langs vei 200 i tidligere avkjørsler for å definere innkjøringsforbud og for å betjene sentrumsområdet med turist-/flybuss.

Enveisregulering av vei 200 i nordlig retning medfører av-/påstigning i kjørebanelen, men redusert trafikkmengde i en retning tilsier at tilfredsstillende trafikksikkerhet likevel ivaretas. Skolebuss har eksisterende stoppested på østsiden av Hilmar Reksten vei og får derfor trygg av-/påstigning.

SKH6:

Området mellom vei 500 og Lompensenteret (BS14) er avsatt som kollektivholdeplass med areal for oppstilling og av-/påstigning for buss og eventuelt drosje. Drosjeholdeplass kan alternativt etableres langs gågata SGG6 på parkeringsplassen ved Coop (SPA4).



3.7.12 Parkering, SPA1-7

Eksisterende parkeringsplasser er avsatt og sikret som offentlig og som privat felles parkerings-areal, med unntak av parkeringsplassen mellom Kulturhuset og vei 200 som er omdisponert til framtidig byggeområde (BS16). Som erstatning for denne og for hensiktsmessig spredning på parkeringstilbudet er det avsatt et nytt parkeringsareal (SPAP1) hvor vei 221 er forutsatt stengt og omarbeidet til p-plass.

Totalt 6,2 daa er formålssikret til parkering, dette gir ca 150 p-plasser, hvorav 120 er offentlige plasser. I tillegg er det hjemlet krav til 70 p-plasser på utvalgte felt og tilrettelagt for etablering av parkeringsplasser på egen tomt.

Det er sikret for trygg gangforbindelse (SGG 17) fra sentrum til eksisterende parkeringsplasser på Blåmyra som ved oppgradering og mer arealeffektiv utnyttelse også kan betjene sentrumsområdet.

Parkeringsareal sikret i delplanen er vist på illustrasjonen i figur 22 neste side. Rød markering er offentlige parkeringsplasser, blå markering er private parkeringsplasser og P viser områder med hjemlet krav til et antall parkeringsplasser.



Figur 22: Illustrasjon parkering

Det er ikke gitt normkrav for opparbeiding av nye p-plasser til andre formål enn bolig. Dette med bakgrunn i bakgrunn i en stabil befolkningmengde (jfr. Stortingsmelding 52) og derved tilnærmet stabil trafikkmengde også ved videreutvikling av sentrum. Økt aktivitet og målpunkt i sentrum vil imidlertid generere en økning i transport- og parkeringsbehov for fastboende, spesielt i vinterhalvåret. Som følge av et økende antall besøkende og turistbusser er det i tillegg viktig å sikre oppgradering og bedre utnyttelse av eksisterende parkeringsplasser samt etablering av nye parkeringsplasser og holdeplasser/av-påstigningsplasser for bil, drosje og buss.

Under forutsetning av at offentlig parkeringsareal avsatt i delplanen (SPA1, 4, 5 og 6) gis en mer arealeffektiv utnyttelse er det vurdert tilstrekkelig til å dekke dagens behov for besøks-/handelsparkering sentrumsområdet samlet, samt ivareta en moderat økning i handelsflate/aktivitet i sentrum.

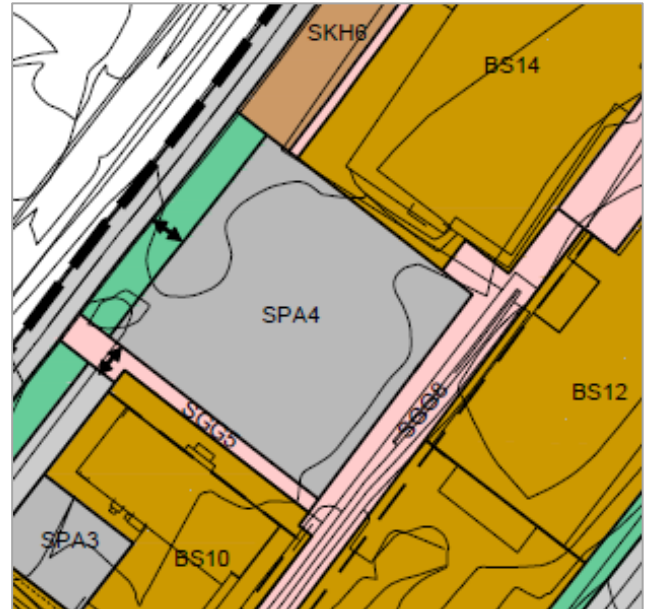
For nye boliger i sentrum gjelder krav til en p-plass for bil og p-plass for skuter, to sykkel/spark parkeringsplasser og skistativ pr boenhet. Oppstillingsplass for sykkel/spark, skuter og bil for beboere og ansatte skal opparbeides innenfor det enkelte felt eller på privat felles parkeringsareal (SPA2, 3 og 7). Dersom parkeringskravet skal dekkes på privat felles parkeringsplass forutsetter dette at parkeringsrettigheten er dokumentert ved nødvendig privatrettslig avtale. For øvrige tiltak og virksomheter gjelder krav til at oppstillingsplasser for sykkel/ski/spark skal innarbeides i utomhusplan og opparbeidet før brukstillatelse. For feltene BN1-2, BOP2-6 er det i planbestemmelsene stilt antallskrav til parkering for bil innenfor feltet.

Det tillates ikke heldags-/døgnparkering for beboere og ansatte på offentlige parkeringsplasser. Dette for å sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet gjennom dagen, og da

spesielt på ettermiddagstid når dagligvarehandel er mest aktiv. Unntak gjøres for boligparkering tilknyttet beredskap/vaktbiler.

Offentlig anlegg for oppstilling av sykkel/ski/spark er forutsatt på torget og langs gågata (SGG2) helt sør i planområdet. Tilrettelagt hundeparkering er forutsatt i tilknytning til torget (ST1).

Parkeringsplassen ved Coop (SPA4) har teoretisk kapasitet på ca. 70 p-plasser ved en arealeffektiv utnyttelse. Det er i planprosessen vurdert at deler av området kan omdisponeres til byggeområde for sentrumsformål under forutsetning av at tilstrekkelig antall offentlig tilgjengelige p-plasser og god visuell og fysisk kontakt mellom gågata og vei 500 sikres. Endring av arealbruk til byggeområde forutsetter egen delplanprosess basert på et konkret og godt dokumentert byggeprosjekt hvor hensyn til offentlig parkering og gangforbindelser, tilgrensende bebyggelse og øvrige funksjons- og kvalitetskrav i samsvar med sentrumsplanens intensjon er ivaretatt. Dette betyr at fremtidig delplan må inkludere tilgrensende trafikkareal og byggeområder som berøres av forslag til endret arealbruk.



3.7.13 Avfallscontainere

Avfallscontainere skal plasseres på et plant underlag og med god tilgjengelighet fra offentlig veg. Plassering av avfallscontainere skal fremgå av utomhusplan og ikke være til hinder for sikkerhet, fremkommelighet eller sikt for gående og kjørende. Ved plassering av avfallscontainere skal det tas hensyn til snødrift slik at ikke snøen legger seg i veibane eller gangveier.

3.7.14 Vann, avløp, fjernvarme og el-forsyning

Ved byggesøknad skal det foreligge en teknisk plan som viser løsning, dimensjonering, trase og tilknytning til overordnet nett for avløp, vannforsyning inkl. slukkevann/brannvann, fjernvarme, overvann, renovasjon, el-forsyning, veg/adkomst, inkl. frisiktsone og øvrig teknisk infrastruktur. Nybygg skal tilrettelegges for tilknytning til vannbåren varme og det skal framlegges dokumentasjon som viser utbyggingens effekt- og energibudsjett.

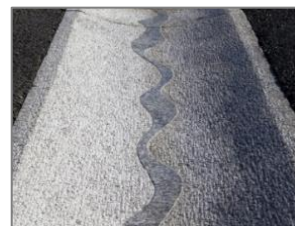
Teknisk plan skal utformes i samsvar med gjeldende normkrav og være godkjent av Longyearbyen lokalstyre før det kan gis igangsettingstillatelse for ny virksomhet.

3.7.15 Overvannshåndtering

Smeltevann og overvann er en utfordring pga. permafrost og derved stor avrenning på overflaten. Uønsket overvann blir stående over lang tid både på asfalterte flater og ellers i sentrum. Stående overvann beslaglegger areal og oppleves negativt i bymiljøet. I tillegg skaper ukontrollert overvann utfordringer tilknyttet fundamentering, permafrost, eventuell utvasking av masser, varierende fuktpåkjenninger på bygg samt overløp over gang- og trafikkareal.

Overordna prinsipp og trase for kontrollert bortledning av overvann er vist i vedlagte illustrasjonsplan del 2, og beskrevet i notat datert 26.09.16 utarbeidet av Multiconsult.

Overvann/smeltevann skal om mulig fordrøyes internt på byggetomten og deretter ledes ut av sentrumsområdet i definerte renner/kanaler i samsvar med føringer gitt av Longyearbyen lokalstyre. Kravet gjelder også for overflatevann som kommer fra områder utenfor planområdet. Løsninger for håndtering av overvann skal dimensjoneres slik at avrenningstopp etter utbygging ikke medfører ulemper for naboeiendommer og/eller offentlige trafikk-/oppholdsareal. Overvannsrenner/grøfter/kanaler for kontrollert avrenning til overordnet nett skal være en integrert del av utomhusanlegget. Valgte løsninger for håndtering av overvann, inkl. dimensjoneringsgrunnlag og materialbruk skal fremgå av utomhusplan og teknisk plan ved byggesøknad.



Figur 23: Eksempel overvannsløsning

3.7.16 Snødrift og snøopplag

Areal langs offentlig vei er sikret som annen veigrunn bl.a. for snøopplag i vinterhalvåret. Nye bygg og tiltak må tilpasses snø/drivsnø og vindlast som den viktigste klimapåkjenningen. Bevisst utforming og plassering i forhold til fremhevende vindretning(er) er avgjørende for hvor snøfonner legger seg. Snøfonner på «feil» sted kan medføre blokkering av inngangsparti/rømningsveier, hindre utrykningskjøretøy og medføre unødig ressursbruk til snørydding for generell fremkommelighet. Konsekvenser mht. snø og snødrift/fonning og avbøtende tiltak skal fremgå ved byggesøknad, jfr planbestemmelsene § 2.1. Det henvises i denne sammenheng til Veileder i klimatilpassning, Byggforsk Rapport 389.

3.7.17 Brann / redning

Fremkommelighet og tilgjengelig for brannbil og slukkemannskap er ivaretatt ved dimensjonering av offentlige vegger og gater i delplanen. Planbestemmelsene § 2.1 krever at tilfredsstillende manøvrerings- og oppstillingsareal må være ivaretatt i utomhusplan for den enkelte byggesak. Sentrumsområdet har manglende brannvannskapasitet, det forutsettes derfor at avbøtende tiltak avklares med Longyearbyen brannvesen som del av byggesaksbehandlingen.

3.8 Sikrings- og båndleggingssoner – sml § 49, nr 7 og 9

3.8.1 Frisikt

Frisikt (6x50 m) er sikret i alle eksisterende veikryss. Innenfor frisiktsonen tillates ikke bebyggelse, parkering, installasjoner eller lagring av snø og gjenstander som rager høyere enn 0,5 meter over planert grunn. For direkteavkjørsler til hovedveisystemet (adkomstpil i plankartet) gjelder at frisiktsonen skal fremgå av utomhusplan i den enkelte byggesøknad, jf. § 2.1.1.

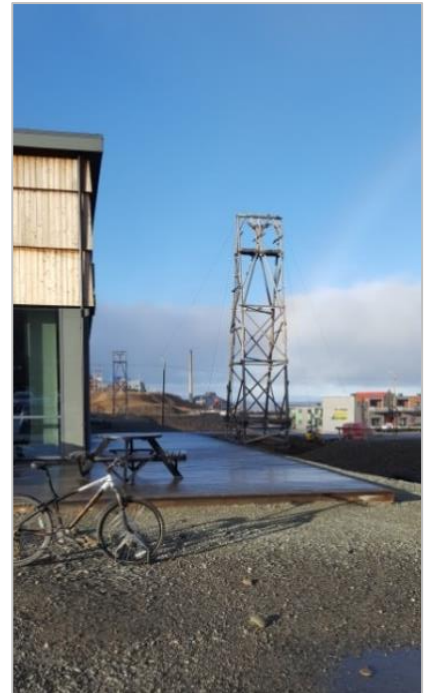
3.8.2 Båndleggingssone fredet kulturminne, H770

Båndleggingssoner i samsvar med Svalbardmiljøloven § 49 tredje ledd og planbestemmelsene § 5.2. sikrer fredede kulturminner innenfor planområdet.

- H770_1: Taubanetrase til gruve 2 b. Virkeområde er BS1-3, SPA1-2 og SGG2-3
- H770_2: Taubanetrase til gruve 5, inkl. taubanebukk. Virkeområde er BUT2-3 og SGG11.
- H770_3: Kanonstilling fra 2. verdenskrig nord for Polarhotellet. Virkeområde er BUT4 med unntak av randsonen mot offentlig veiformål.

Innenfor båndleggingssonen tillates ingen inngrep, bebyggelse eller aktivitet som kan skade eller forstyrre kulturminnene eller oppfattelsen av disse, jf. sml § 42.

Figur 24: Taubanetrase (foto: LL august 2016)



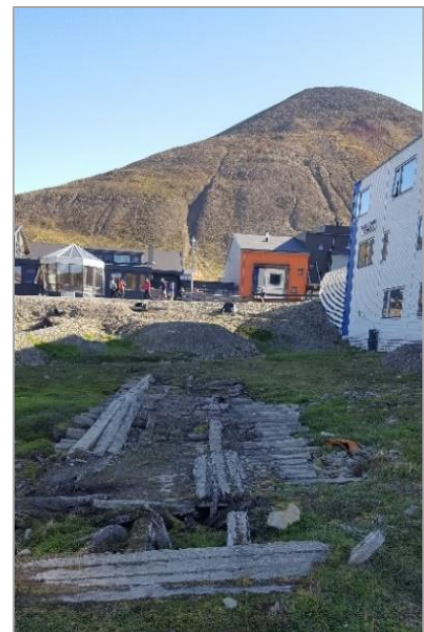
3.8.3 Hensynssone kulturminnevern, H570

Kavlebroen ble frigitt som fredete kulturminne av Riksantikvaren i 1992, men kulturminnet er vurdert å ha bevarings- og opplevelsesverdi og sikres derfor som hensynssone kulturminnevern.

Planbestemmelsene § 5.3 forutsetter at selve Kavlebroen sikres mot inngrep som kan forringe kulturminneverdien. Planbestemmelsene § 3.8.1 gir tillatelse til istandsetting og tilrettelegging for bruk og opplevelse av kulturminnet.

- Kavlebro. Virkeområde er BUT1

Figur 25: Kavlebro (foto: LL juli 2016)



3.8.4 Bevaringsverdig bygg

Longyearbyen sykehus i felt BOP2 ble bygget i 1991 og er av Riksantikvaren vurdert å ha bevaringsverdi som følge av byggets arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter som et særpreget kompakt sykehus for arktiske forhold. Planbestemmelsene § 5.4 sikrer bygget som det står i dag.



Figur 26: Longyearbyen sykehus (foto: Svalbardposten 2012)

4 ILLUSTRASJONSPLAN OG MULIG UTVIKLING

4.1 Hensikt og innhold

Arealplan for Longyearbyen 2016-2026 krever at det skal utarbeides illustrasjonsplan som viser mulig utvikling med prinsipper for plassering av bebyggelse og bruk av utearealer. Hensikten med illustrasjonsplanen er å øke forståelsen for delplanens muligheter og begrensninger. Illustrasjonsplanen er ikke juridisk bindende og fastsetter ikke utbygging, men viser en mulig utvikling innenfor rammer og føringer gitt av plankart og bestemmelser.

Multiconsult har utformet illustrasjonsplan for sentrumsområdet med Forskningsparken (datert 26.09.16) etter føring fra Longyearbyen lokalstyre og i samsvar med delplanens plankart og bestemmelser. Kjente utbyggingsprosjekt er lagt inn i planen for å vise hvordan disse kan tilpasses delplanen.

Symbolplan på neste side viser viktige strukturer og prinsipper for bortledning av overvann, planen er supplert med et notat for nærmere beskrivelse av overordna prinsipper for håndtering av overvann i sentrumsområdet. Illustrasjonsplanen er vedlagt planbeskrivelsen.



Figur 27: Nedkopiert Illustrasjonsplan



Figur 28: Nedkopiert symbolplan med viktige strukturer og overvannstraseer

4.2 Beskrivelse av mulig utvikling innenfor utvalgte felt

BOP4: Forskningsparken/Unis

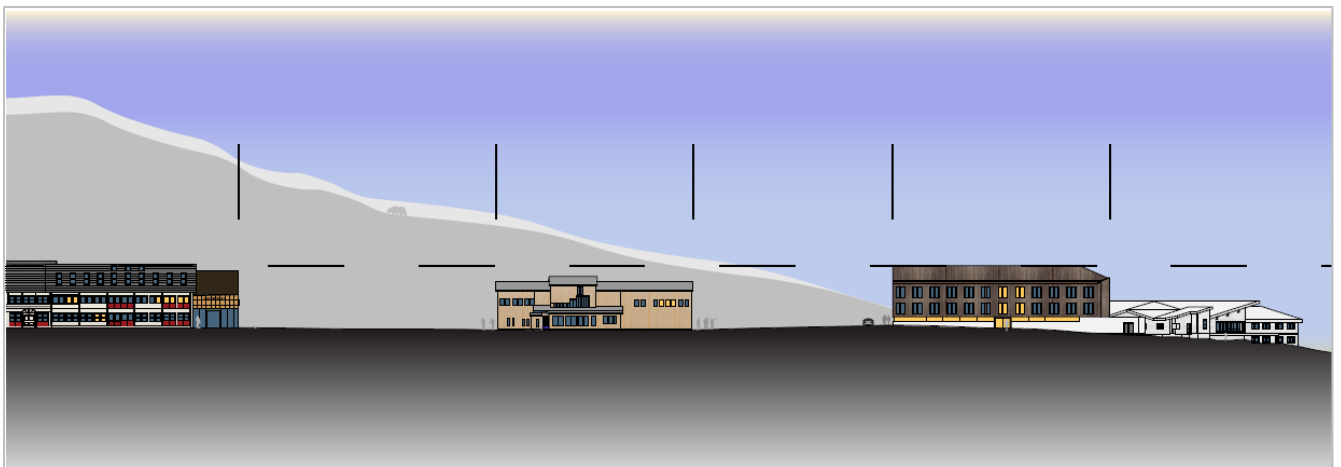
Utviklingsplan for Forskningsparken har som målsetting å utvikle et moderne campusområde med hensiktsmessige og effektive lokaler for den virksomheten som pågår i dag og for planlagt økning i forsknings- og undervisningsaktivitet. Bygningsvolum som illustrert under er i samsvar med delplanens krav.



Figur 29: Illustrasjon hentet fra Utviklingsplan for Forskningsparken (Juul-Frost Arkitekter 2016)

BN1 og 2: Polarhotellet

Rammesøknad for utvidelse av Polarhotellet er satt på vent inntil delplanen blir vedtatt. Byggehøyder som illustrert under er i samsvar med delplanens krav.



Figur 30: Illustrasjon hentet fra rammesøknad Polarhotellet (Space Group Arkitekter, 2015)

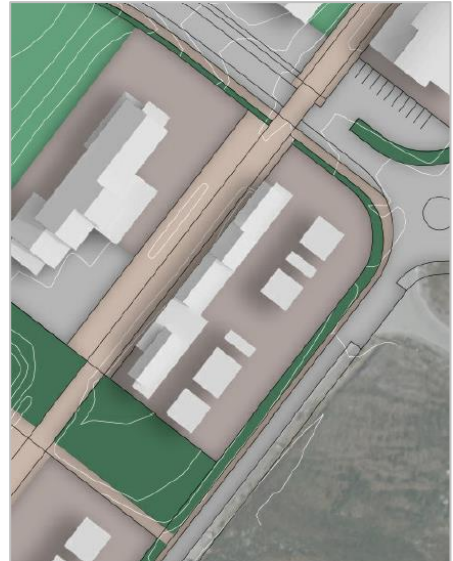
BS 17: Kullungen Næringshage

Kullungen barnehage er egnet for omdisponering til sentrumsformål og etablering av næringshage med kontorfellesskap for mindre bedrifter.

Området nærmest vei 200 er egnet for mindre og frittstående forretnings-/kontorlokaler orientert mot en parallell adkomstgate internt i feltet. Området er også egnet for relokalisering av ungdomsklubben som på sikt er forutsatt sanert av hensyn til taubanetraseen.

Eksisterende lekeplass og utemøblering forutsettes tatt vare på og flyttet til egnet område for etablering av lekeplass.

Figur 31: Illustrasjon Kullungen Næringshage



BS 16 og SGG6: Fortetting og «kulturplass»

Delplanen åpner for at eksisterende parkeringsplass foran kulturhuset kan bebygges. Gaterommet mellom nytt fortetningsbygg og kulturhuset er en viktig møteplass delplanen vektlegger og forutsetter opparbeidet som «kulturplass» med kvalitet i materialbruk og sammenheng med taubanetraseen.



Kulturplassen før



Kulturplassen etter - plassrommet defineres av ny belysning, beplantning og et skift i plassens materialitet. Nye utendørs aktiviteter som lesarom setter sitt preg på plassen.

Figur 32: Illustrasjon hentet fra Utviklingsplan for Forskningsparken (Juul-Frost Arkitekter 2016)

5 VURDERING AV KONSEKVENNS OG VIRKNING

5.1 Landskap

Delplanen medfører ingen vesentlige landskapsinngrep, sikrer utsyn til omkringliggende landskapsrom og har byggehøyder tilpasset eksisterende bebyggelse. Longyearbyen er orientert parallelt med daldraget og underordnet de dominerende fjellmassivene som omkranser stedet. Landskapsrommet mellom Polarhotellet og Forskningsparken og er sikret som grøntområde både av hensyn til landskapsopplevelsen, naturmangfold og kulturminnevern.

Ved full utnyttning av delplanens potensiale vil Longyearbyen endre visuell karakter og fremstå som et tydelig definert og avgrenset bysentrum tilpasset overordna landskapsformer.

Det er ikke vurdert negativ konsekvens for landskapsopplevelsen.

5.2 Sentrumsutvikling og steds karakterer

Delplanen tilrettelegger for en betydelig økning i BRA for handel og service som gir potensiale for næringsutvikling/arbeidsplasser og et større og mer variert sentrumstilbud. Liv og aktivitet i sentrum er vektlagt ved prioritering av gaterom, plasser og torg. Økning av boligandel i sentrum vil bidra til større aktivitet

Kulturminner og viktige identitetsbærere for Longyearbyen (bl.a. taubanetråse, fargesetting, og gågata med fondmotiv) er sikret og videreført i delplanen. Krav til estetikk, funksjon og utforming bidrar til økt kvalitet i bygningsmasse og stedsopplevelse.

Det er vurdert stor positiv konsekvens for sentrumsutvikling og steds karakterer.

5.3 Naturmiljø

Det henvises til gjennomført tilleggsutredning for naturmiljø i notat datert 31.01.17 som følger planbeskrivelsen. Planforslag sentrumsplan D36 sikrer totalt 44,4 daa til grøntstruktur. Gjeldende arealplan sikrer 21 daa til grøntstruktur. Planforslag gir derfor en dobling av areal juridisk sikret til grønne formål.

Planforslaget medfører arealavgang på 2,5 daa for lokalitet med registrert naturmiljøverdi sør for UNIS. Lokaliteten er samlet sett registrert med verdiklasse 3 og konsekvens for biologisk mangfold er vurdert moderat negativt med begrunnelse i mindre biologisk verdi enn andre tilsvarende lokaliteter i nærområdet, ref NINA-rapport 252.

Delplanen sikrer en velutviklet grønn-/hvit struktur som også fungerer som viltkorridor/beiteområde for rein og gjess i nordlig del. Det er sikret forbindelseslinjer til omkringliggende boligbebyggelse og naturområder. Registrert verdifull naturtype i naturområdet mellom Forskningsparken og Polarhotellet er sikret mot inngrep ved planformål og bestemmelser.

Tidligere avsatt byggeområde for sentrumsformål øst for Unis er i delplanen omdisponert til grøntområde sikret mot inngrep.

Arealavgang tundra/eksisterende vegetasjonsdekke er begrenset til offentlige formål (utvidelsesareal for sykehuset og forskningsparken) hvor det forutsettes at vekstlaget sikres og skånsomt flyttes for revegetering andre steder i planområdet. Ved flytting av vekstlag er det hjemlet krav til dokumenterte tiltak mot spredning av fremmede arter i samsvar med Ecofact rapport 536.

Det er vurdert moderat negativ konsekvens for naturmiljø og grønn-/hvit struktur.

5.4 Kulturminner

Kulturminner innenfor planområdet er sikret ved formål og bestemmelser, og det er planens intensjon å bedre opplevelse og informasjon knyttet til stedshistorie og kulturminner. Delplanen gir Kavlebro-området fornyet sikring etter at fredningsvedtaket ble opphevet i 1992.

Kanonstilling fra 2. verdenskrig ligger i overgangssonen til Polarhotellet i øvre del. Delplanen innebærer at sikringssonen rundt kulturminnet reduseres i nordlig del langs vei 231. Kanonstillingens strategiske posisjon og frie utsyn vurderes å være tilstrekkelig opprettholdt ved justert sikringssone.

Det er vurdert stor positiv konsekvens for kulturminner.

5.5 Risiko og sårbarhet – samfunnssikkerhet

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse (vedlagt) hvor følgende risikotema ble avdekket som aktuelle for planområdet: *byggegrunn/forurensning, trafikksikkerhet og brannberedskap/slukkevann*. Hensikten med ROS-analysen er å avdekke om de planlagte tiltakene som omfattes av reguleringsplanen kan forårsake eller vil påvirkes av uønskede hendelser samt å beskrive avbøtende tiltak til akseptabelt risikonivå.

Avdekkede risikotema er vurdert mht. sannsynlighet og konsekvens og vurdert risikonivå er lagt til grunn for risikoreduserende tiltak i plankart og bestemmelser.

Samlet risikovurdering for planforslaget er vurdert å gi akseptabelt nivå forutsatt at delplanens avbøtende tiltak sikres ved forvaltning av plankart og bestemmelser.

Det er ikke vurdert negativ konsekvens mht risiko-/sårbarhet og samfunnssikkerhet.

5.6 Barn og unges interesser

Delplanen vektlegger trygge ganglinjer og ferdsel på myke trafikanter premisser og inneholder en rekke arealdisponeringer og tiltak som bedrer trafikksikkerhet. Områder for lek og opphold for alle aldersgrupper er avsatt i sentrum og det er forutsatt særlig medvirkning fra barn og unge i detaljprosjektering og utforming av disse. Det er planens intensjon at eksisterende ungdomsklubb på sikt skal saneres for å igjenopprette taubanetraseen som åpen transportkorridor, men dette forutsetter at nye lokaler til ungdomsklubben etableres et annet sted i byen og utformes i samråd med barn og unge som brukere.

Det er vurdert stor positiv konsekvens for barn og unge.

5.7 Trafikksikkerhet og fremkommelighet

Gågata forsterkes som hovedferdselsåre gjennom Longyearbyen, tverrforbindelser for god kontakt med vei 200/500 og tilgrensende boligområder samt nye fortau langs kjørevei er sikret. Myke trafikanter (gange, ski, spark og sykkel) er prioritert ved omdisponering av kjøreareal og stenging av biladkomst til gågata. Vei 221 og kryssområdet med gågata er i dag uoversiktlig og trafikkfarlig. Veien forutsettes derfor stengt for gjennomkjøring og omdisponert til parkeringsplass og gangareal/plassdannelse. Bussholdeplasser er avsatt langs vei 229 og vei 200 for trygg av-/påstigning. Definert krysningspunkt hvor gående har fortrinn er forutsatt hvor gågata krysser vei 229.

Kryssområdet vei 229/vei 232 X vei 200 er utflytende og gir uforutsigbarhet og trafikkfare for alle trafikantergrupper. Planlagt rundkjøring med ny arm for vei 232 og omdisponering av

eksisterende vei til gangvei gir markert forbedring av trafikksituasjonen, særskilt med hensyn til snumulighet for buss ved evt. fremtidig enveisregulering av vei 200.

Tilfredsstillende fremkommelighet for motorkjøretøy (bil, varetransport, buss, skuter) er ivaretatt for alle målpunkt. Biltrafikk er prioritert med adkomst fra vei 500 hvor avkjørselspunkt skal defineres for redusert trafikkfare.

Det er vurdert meget stor positiv konsekvens for trafiksikkerhet og fremkommelighet.

5.8 Parkering

Det er avsatt areal til parkering fordelt over hele sentrumsområdet og med adkomst fra offentlig vei. Eksisterende parkeringsplass foran kulturhuset er omdisponert til byggeområde, mens tilsvarende nytt areal er avsatt til parkering sør i planområdet. Avsatt areal er vurdert å gi nødvendig parkeringskapasitet i dagens situasjon samt ivareta parkeringsbehov ved økning av sentrums- og handelsaktiviteten. Vurderingen er basert på at befolkningstallet forblir omtrent på dagens nivå, samt at det økende antall besøkende i hovedsak transporteres med buss og taxi.

Parkeringsplass ved Coop (SAP4) har teoretisk kapasitet på ca 70 p-plasser. Det er i planprosessen vurdert at deler av plassen kan omdisponeres til byggeområde gjennom egen delplanprosess forutsatt at minimum 40-45 offentlig tilgjengelige p-plass sikres.

Det er ikke vurdert negativ konsekvens for parkering.

5.9 Folkehelse – friluftsliv

God helse har stor betydning for livskvaliteten til hver enkelt. Den enkeltes helsetilstand består både av fysisk helse og psykisk helse. Det er mange faktorer som kan påvirke menneskers helse i positiv eller negativ retning. De aller fleste av disse faktorene er ikke relatert til helsetjenesten, men handler om bomiljøet, det sosiale nettverket, trivsel i dagliglivet, og i hvilken grad den enkelte føler seg medvirkende og delaktig i samfunnet.

Stor utskiftning av befolkningen og store årstidsvariasjoner gir særskilte utfordringer for Longyear-samfunnet som igjen betyr at tilrettelegging for fysisk aktivitet og offentlige arenaer for samhandling og sosialisering blir ekstra viktig. God tettstedsutvikling er viktig for å fremme trivsel og folkehelse. Folkehelseiltak omfatter også kulturarrangementer og tilbud der folk kan treffes og sosialisere.

Delplanen vektlegger liv og åpenhet i sentrum, sammenheng i gangvei-/turveinettet og videreutvikling av eksisterende og potensielle aktivitetsområder og møteplasser som innbyr til rekreasjon og aktiviteter for hele befolkningen.

Det er vurdert stor positiv konsekvens for folkehelse og friluftsliv.

5.10 Oppsummering av konsekvenser

Håndbok V712 (Statens veivesen, Veidirektoratet) er benyttet som grunnlag for den skjønsmessige graderingen av konsekvens for de forskjellige tema, med følgende inndeling:

0	<i>Minimal / ingen konsekvens</i>		
-	<i>moderat negativ konsekvens</i>	++++	<i>meget stor positiv konsekvens</i>
--	<i>middels negativ konsekvens</i>	+++	<i>stor positiv konsekvens</i>
---	<i>stor negativ konsekvens</i>	++	<i>middels positiv konsekvens</i>
----	<i>meget stor negativ konsekvens</i>	+	<i>moderat positiv konsekvens</i>

Tema	Konsekvens
Landskap	0
Sentrumsutvikling og steds karakter	+++
Naturmiljø	-
Kulturminner	++
ROS/samfunnssikkerhet	0
Barn og unge	+++
Trafikksikkerhet og fremkommelighet	++++
Parkering	0
Folkehelse/friluftsliv	+++

Figur 33. Oppsummering av konsekvenser

6 GJENNOMFØRING

6.1 Veiledere, rammeplan og retningslinjer

Følgende dokumenter med krav og føring til sentrumsutviklingen er under utarbeidelse:

- Overordna rammeplan for håndtering av overvann og teknisk infrastruktur (skal gi forutsigbare føringer til teknisk plan for den enkelte byggesøknad i sentrum)
- Veileder for byggerunn og fundamentering på permafrost
- Designprogram/formingsveileder med skiltplan for Longyearbyen (vil gi føringer for helhetlig utforming og plassering av skilt og informasjonstiltak, materialbruk, gatemøblering, lysarmatur, osv).

6.2 Rekkefølgekrav

Planbestemmelsene inneholder krav om rekkefølge for gjennomføring av tiltak, og at utbygging av definerte felt ikke kan finne sted før tilhørende tekniske anlegg, uteområder, trafikkareal og gangforbindelser/gågata er etablert i samsvar med godkjent utomhusplan og teknisk plan.

Rekkefølgebestemmelser fastsetter hvilke tiltak skal være gjennomført før et område kan tas i bruk/utbygging kan påbegynnes, men sier ikke noe om hvem som skal utføre og bekoste tiltakene. Det kan utbyggingsavtalen gjøre.

Rekkefølgekrav er ofte et viktig grunnlag for Lokalstyrets forhandlingsposisjon mht. bruk av utbyggingsavtale.

Et av de mest kostnadsdrivende elementene i et utbyggingsområde er å opparbeide infrastruktur, vei, gangvei og gaterom, fjernvarme-/VA-nett, mm. Delplanens betydning for hvem som skal bekoste infrastruktur i planområdet er gitt av sammenhengen mellom rekkefølgekrav, opparbeidelsesplikten etter loven og reglene om refusjon. Bruk av utbyggingsavtaler kan forenkle ressursbruk og prosess frem til avklart ansvars- og kostnadsfordeling.

6.3 Utbyggingsavtaler

Plan- og bygningslovens (pbl) kapittel 17 om utbyggingsavtaler gjøres gjeldende for Longyearbyen gjennom revidert byggeforskrift for Longyearbyen (høring høsten 2016). Loven forutsetter at lokalstyret fatter et forutsigbarhetsvedtak som fastsetter forutsetningene for bruken, prinsipper for kostnadsfordeling, forhandling og inngåelse av utbyggingsavtale.

Utbyggingsavtaler gjelder gjennomføring av plan, og må ha grunnlag i arealplanvedtak.

Begrepet utbyggingsavtaler dekker et vidt spekter av avtaletyper som kan inngås mellom lokalstyret og utbyggere eller grunneiere/rettighetshavere, og som kan regulerer mange forskjellige forhold. Den mest nærliggende bruk i delplanområdet er fordeling av ansvar og kostnader ved gjennomføring av fellestiltak og teknisk infrastruktur.

I rekkefølgebestemmelser er det ikke et krav til forholdsmessighet. I utbyggingsavtale er det krav til forholdsmessighet, rimelighet, nødvendighet og saklig sammenheng mellom tiltaket og ytelsen. Det er ikke gitt hjemmel til å stille vilkår om utbyggingsavtale i arealplan, men plan- og bygningsmyndigheten kan legge vekt på om det er inngått utbyggingsavtale ved vurdering av om krav i planen (eks. rekkefølgekrav) er oppfylt.

Rekkefølgebestemmelsene § 6 krever tiltak opparbeidet eller sikret opparbeidet. Tiltak som kan være sikret opparbeidet ansees oppfylt for angjeldende byggeområde dersom tiltakshaver har inngått utbyggingsavtale med Longyearbyen lokalstyre, og oppfylt sine forpliktelser til gjennomføringen av tiltaket i henhold til avtalen.

Innholdet i utbyggingsavtaler skal være i samsvar med planens intensjon og innhold, og er et viktig redskap for å gi planen gjennomføringskraft. Utbyggingsavtale kan ofte erstatte de mer omfattende reglene om refusjon for tekniske anlegg, og derved forenkle gjennomføring og framdrift.

6.4 Refusjon

Plan- og bygningslovens regler for refusjon i kap. 18 blir gjennom revidert byggeforskrift for Longyearbyen gjort gjeldende for arealplanområdet. Bestemmelsen sikrer at en utbygger/eiendomsaktør som har bekostet opparbeidelse kommunalteknisk infrastruktur (VVA) kan få utlignet disse kostandene på andre eiendommer/rettighetshavere som oppnår en økonomisk fordel av tiltaket/opparbeidelsen. Regler for refusjon er utformet slik at både private og offentlige utbyggere kan kreve refusjon for sine kostnader. For private refusjonskrav er det et vilkår at tiltaket er pålagt av Longyearbyen lokalstyre med hjemmel i gjeldende regelverk.

Lokalstyret skal avgjøre i egen saksgang om det er grunnlag for å kreve refusjon, størrelsen på refusjonspliktig areal og refusjonspliktige beløp på de ulike eiendommene. Refusjonssaker ender med fastsettelse av et refusjonsbeløp som skal fordeles på de refusjonspliktige arealene. Refusjonssaker er ofte kompliserte og ressurskrevende og bør derfor gebyrbelegges i tråd med erfaring og praksis på fastlandet.

Tilleggsutredning naturmiljø – biologisk mangfold. NOTAT datert 31.01.17

Bakgrunn

Delplan for sentrumsområdet D36 lå ute til offentlig ettersyn i perioden 10.10. -24.11.16.

Sysselmannen ba i sin høringsuttalelse datert 11.11.16 om supplerende utredning av planforslagets konsekvenser for naturmiljø:

«Planbeskrivelsen vurderer planens konsekvenser for naturmiljøet. For å vise konsekvensene av delplanen må det komme frem hvordan konsekvensene for naturmiljøet er vurdert, og hvilke områder med naturverdier som nå får endret arealbruk. I denne vurderingen er det relevant å legge til grunn rapporten Biologisk mangfold – temarapport som grunnlag for arealplan for Longyearbyen planområde, utarbeidet av Norsk institutt for naturforskning. Det må utarbeides en oversikt over hvilke områder som endres, og i hvilken grad delplanen vil ha påvirkning på områder som er definert til å ha en verdi for biologisk mangfold. Det fremkommer for eksempel ikke tydelig av planforslaget hvor stor del av grøntarealet mellom Radisson hotellet og Forskningsparken som reduseres med planforslaget, og hvilke konsekvenser det kan føre til».

Grøntstruktur sikret i arealplan

Planforslag sentrumsplan D36 sikrer totalt **44,4 daa** til grønntstruktur.

Gjeldende arealplan sikrer **21 daa** til grønntstruktur.

Planforslag sentrumsområdet D36 gir en dobling av areal juridisk sikret til grønne formål.

Arealregnskap grønntstruktur viser positiv konsekvens for naturmiljø-biologisk mangfold.

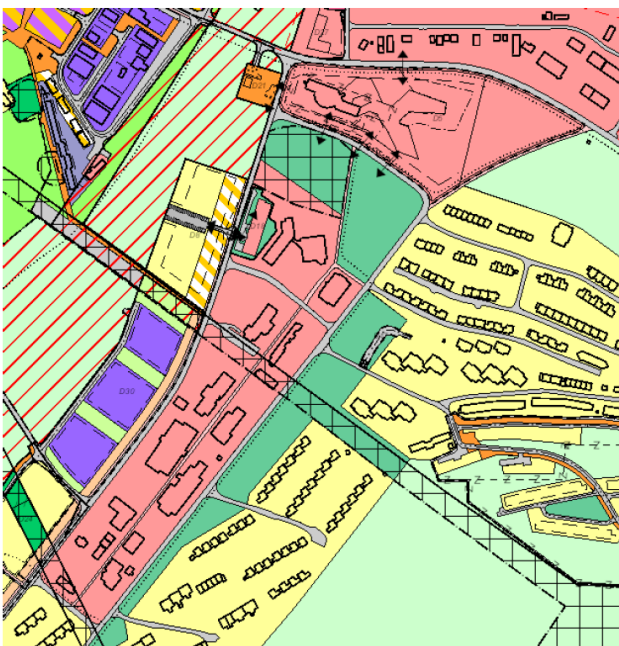
Grøntareal sikret i delplan D36:

BUT1: 1,14 daa	BUT6: 1,21 daa
BUT2: 1,96 daa	BUT7: 6,89 daa
BUT3: 1,04 daa	BUT8: 9,87 daa
BUT4: 6,96 daa	BUT9: 0,73 daa
BUT5: 1,02 daa	BUT som sideareal til veg i sentrum: 13,00 daa

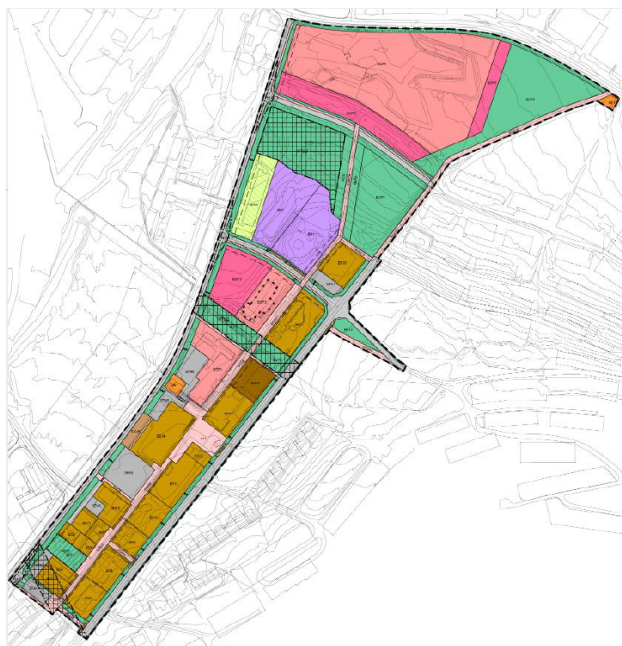
Nye områder sikret til grønntstruktur (omdisponert fra byggeområde i gjeldende plan fra 2009):

BUT1:	Kavlebro-området
BUT-2-3:	Taubanetrase
BUT8:	Grøntområde øst for UNIS

Sideareal til veg for fremtidig revegetering/bearbeiding



Figur 1: Gjeldende arealplan (2009)



Figur 2: Planforslag sentrumsplan D36

Registrerte naturverdi og vurdering av konsekvens

Planforslaget medfører arealavgang på 2,5 daa for lokalitet med registrert naturmiljøverdi sør for UNIS. Lokaliteten er samlet sett registrert med verdiklasse 3 og konsekvens for biologisk mangfold er vurdert moderat negativt med begrunnelse i mindre biologisk verdi enn andre tilsvarende lokaliteter i nærområdet, ref NINA-rapport 252.

Registrering og verdi-/sårbarhetsvurdering av naturmiljø og lokaliteter ble gjennomført som grunnlag for arealplan i 2009. NINA-rapport 252: *Biologisk mangfold – temarapport som grunnlag for arealplan for Longyearbyen planområde* er lagt til grunn for vurdering av konsekvens og virkning av planforslag for sentrumsområdet D36.

Registrering og verdivurdering ref. Nina rapport 252	Vurdert konsekvens som følge av planforslag sentrumsområdet D36
<p><i>3a): Mellom Unis og Polarhotellet vest (BUT4-5)</i> <u>Vegetasjonstype:</u> kantlyng-reinrosehei <u>Artseksempler:</u> kantlyng, polarvier og reinrose Verdiklasse 2</p>	<p>Areal sikret i arealplan 2009: 8,9 daa Areal sikret i planforslag D36 (BUT4-5): 8,8 daa Lokaliteten blir redusert i nordlig del hvor vei 231 er planlagt lagt i ny trase, men areal sikret til grøntformål økes samtidig i sørlig del. Planforslaget medfører at registrert lokalitet har uendret arealstørrelse sikret mot utbygging og inngrep. Arealstørrelse tilsier at områdets betydning for naturmiljø, landskapsopplevelse og som beiteområde er tilfredsstillende ivaretatt.</p>
<p><i>3b): Mellom Unis og Polarhotellet øst (BUT6-7)</i> <u>Vegetasjonstype:</u> Snøull-våtmark og polarvier-reinrosehei <u>Artseksempler:</u> Svalbard sjampinjong, tundrastras, småørkvein, snøull Verdiklasse 3 Avgrenset lokalitet av endemiske sjampinjong har verdiklasse 1.</p>	<p>Areal sikret i arealplan 2009: 11,5 daa Areal sikret i planforslag D36 (BUT6-7): 9 daa Lokaliteten blir redusert i nordlig del hvor vei 231 er planlagt lagt i ny trase. Øvrig areal får uendret bruk som akebakke. Arealavgang på 2,5 daa tilsier moderat negativ konsekvens for lokaliteten. Nærmere avgrensning av lokalitet for sjampinjong er ikke gjennomført.</p>
<p><i>4): Mellom SAS-hotellet/Sykehuset og vei 500 (BOP3 og BKB1)</i> <u>Vegetasjonstype:</u> Fuktig grasmark og rester av polarvier-reinrosehei <u>Artseksempler:</u> Dominert av graslignende arter – ishavsstarr, tundrastras, småørkvein, snøull Verdiklasse 3</p>	<p>Lokaliteten er byggeområde i gjeldende arealplan (2009) og videreført som byggeområde for offentlig formål i planforslag for sentrumsområdet D36. Den del av lokaliteten som ligger nord for vei 229 er nedbygget i samsvar med tidligere vedtatt delplan. En eventuell fremtidig utvidelse av sykehuset og/eller nybygg til andre offentlige formål, vil medføre svært negativ konsekvens for denne spesifikke lokaliteten, men mindre konsekvens for naturmiljø generelt fordi området er vurdert med mindre biologisk verdi enn andre tilsvarende lokaliteter i nærområdet.</p>
<p><i>25): Sumpområde mellom sykehuset og Næringsbygget (BOP1 og BUT2)</i> <u>Vegetasjonstype:</u> Snøulldominert våtmark/sump og grasmark <u>Artseksempler:</u> snøull, ishavsstarr, småørkvein, fjellrapp, reinfrytle Verdiklasse 3</p>	<p>Ved utbygging av kulturhuset ble lokaliteten for en stor del utradert. Mindre restområder av opprinnelig lokalitet er registrert i taubanetraseen som er sikret som grøntområde (BUT 2) i planforslag for sentrum D36. Juridisk sikring gir positiv konsekvens for naturmiljø.</p>

Figur 3: Tabelloversikt registrerte lokaliteter og konsekvens

Rapportens verdiklasser:

Klasse	Beskrivelse
1	Lokaliteter som representerer svært viktige og spesielle biologiske verdier for planområdet og for Svalbard som helhet. Lokaliteter som har kjente forekomster av rødlistearter i "trua"-kategoriene (EN, CR og VU) og arter i sjeldenhetskategori 3 ² plasseres i denne klassen. (I en sammenlikning med verdisetting på fastlandet vil dette tilsvare "Svært viktige områder".)
2	Lokaliteter som representerer viktige biologiske verdier i planområdet. Det finnes tilsvarende lokaliteter andre steder på Svalbard av samme eller høyere verdi for biologisk mangfold. Lokaliteter som har kjente forekomster av rødlistearter i "nær trua"-kategoriene (NT) og arter i sjeldenhetskategorier 2 (og eventuelt 3) plasseres i denne klassen. (I en sammenlikning med verdisetting på fastlandet vil dette tilsvare "Viktige områder".) Lokaliteter som er av stor estetisk verdi, identitetsverdi eller landskapsmessig verdi kan plasseres i denne klassen etter nærmere begrunnelse.
3	Lokaliteter med biologisk verdi, men som vurderes mindre viktig enn andre tilsvarende lokaliteter i a) sentrumsområdet, eller b) hele planområdet.
4	Vurderte lokaliteter der det innen rammen av prosjektet ikke er registrert eller er kjent spesielle biologiske verdier. Lokaliteter som er sterkt modifisert av tekniske inngrep, slitasje eller forurensning kan også bli klassifisert her.

Registrerte lokaliteter med naturmiljøverdi avmerket på kart:

