



DELPLAN D34 FOR LONGYEARBYEN HAVN - BYKAIA

PLANBESKRIVELSE

DATO: 09.11.17

Vedtatt av lokalstyret 11.12.17, sak 71/17

Saksnr.: 2017/1720

Oppdragsnr.: 7111039
 Oppdragsnavn: Planbeskrivelse for Delplan Longyearbyen havn/Bykaia
 Dokument nr.: 1
 Filnavn: Planbeskrivelse - regulering Longyearbyen havn, Bykaia

Revisjon	13-06-05	14-11-05	30-04-15	
Dato	12-10-10			
Utarbeidet av	Jenny Mikalsen	Terje Norddal		
Kontrollert av	Maren Thorstensen			
Godkjent av	Geir Gjerde			
Beskrivelse	Planbeskrivelse			

Revisjon	25-08-17	09-11-17		
Dato				
Utarbeidet av	Kjell Grønsberg			
Kontrollert av	Jaqueline Randles			
Godkjent av				
Beskrivelse	Planbeskrivelse			

Innhold

1.	INNLEDNING	5
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	5
1.2	Formål	5
2.	NØKKELOPPLYSNINGER	6
3.	PLANPROSESSEN	6
4.	GJELDENE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE FØRINGER	9
4.1	Svalbardmiljøloven	9
4.2	Arealplan for Longyearbyen planområde 2016-2026	9
4.3	Delplan Bykaia 2000	10
5.	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	10
5.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet	10
5.2	Beskrivelse av tilstøtende arealer	11
5.2.1	Gammelkaia	11
5.2.2	Hotellneset/Kullkaia	13
5.2.3	Svalbard lufthavn, Longyearbyen	13
5.3	Longyearbyen havn/Bykaia	13
5.4	Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet	15
5.5	Veg og trafikkforhold	15
5.6	Vann- og avløp og energi	15
5.7	Eiendomsforhold	15
5.8	Privat og offentlig servicetilbud	16
5.9	Forurensning	16
5.10	Naturmiljø	17
5.11	Dyreliv	17
5.12	Kulturminner	18
5.13	Landskap og nærmiljø	19
5.14	Støy	20
5.15	Barn og unge	20
6.	VURDERING AV TRAFIKKUTVIKLING	21
6.1	Grunnlaget for å prognosere trafikkutvikling	21
6.2	Utvikling for eksisterende aktiviteter	23
6.3	Havnestruktur i Longyearbyen (KVU 01.11.16)	24
7.	RISIKO OG SÅRBARHET	26
7.1	Naturgitte forhold	26
7.1.1	Skred	26
7.1.2	Flom	29
7.1.3	Havnivå og springflo	29
7.1.4	Værforhold	30
7.1.5	Grunnforhold	31
7.2	Infrastruktur	31
7.2.1	Kraftlinjer og transformatorer	31
7.2.2	Industri og næringsliv	32
7.2.3	Farlig gods	32
7.2.4	Trafikksikkerhet	32
7.2.5	Forurensning	32
7.3	Prosjektgitte forhold	32
7.3.1	Utbyggingsrekkefølge	32

7.3.2	Tilrettelegging for nødetatene	32
7.3.3	Skjæringer og fyllinger	32
7.4	Oppsummering ROS	33
8.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	34
8.1	Innledning	34
8.2	Planformål	34
8.3	Beskrivelse av delområdene i planforslaget	35
8.3.1	Veier, flyplasser, havner, taubaner, høyspentledninger	37
8.3.2	Områder for særskilt bruk eller vern av sjø	41
9.	VURDERING AV VIRKNINGER AV TEMA I PLANFORSLAGET ...	42
9.1.1	Naturmiljø	42
9.1.2	Kulturminner	42
9.1.3	Landskap og nærmiljø	42
9.1.4	Veg og trafikkforhold	42
9.1.5	Forurensning	42
9.1.6	Støy	42
9.1.7	Vann, avløp, energi og avfall	43
9.1.8	Privat og offentlig servicetilbud	43
9.1.9	Konsekvenser for næringsinteresser	43
9.1.10	Offentlige investeringsbehov som følge av planforslag	43
9.1.11	Risiko- og sårbarhet	43
10.	UTTALELSER OG MERKNADER.....	44
10.1	Uttalelser ved oppstart av planarbeidet 2012.....	44
10.2	Uttalelser og merknader ved offentlig ettersyn av planforslaget des - 14/jan -15	45
10.3	Uttalelser etter høring av planforslaget høsten 2015.....	47
10.4	Justeringer i planforslaget etter høring 2015.....	48
10.5	Uttalelser og endring etter høring av planforslaget høsten 2017.....	49
11.	FORSLAGSSTILLERS AVSLUTTENDE KOMMENTAR	50
12.	UTREDNINGER	50

FIGUROVERSIKT

Figur 1: Oversikt over varsla planområdet i Svalbardposten den 24.02.12 (markert rødt) og regulert planområdet (markert blått)	8
Figur 2: Utsnitt fra Arealplan for Longyearbyen tettsted, 2016-2026.....	9
Figur 3: Delplan for Bykaia, 2000	10
Figur 4: Illustrasjon av planområdet i utheva farge	11
Figur 5: Oversikt lokalisering	12
Figur 6: Dybdekart. Kilde: Kystverket	12
Figur 7: Høyderestriksjon Svalbard lufthavn (Plankart for restriksjonsplan, rev. 04.09.2014)	13
Figur 8: Tenderkaia ved Longyearbyen havn/Bykaia med utsikt mot nord/vest	14
Figur 9: Longyearbyen havn/Bykaia.....	14
Figur 10: Longyearbyen havn/Bykaia, eiendomsforhold pr. juni 2017	16
Figur 11: Utsnitt fra Naturbase; naturtyper markert med grønt (Miljødirektoratet.no).....	17
Figur 12: Svalbardrein (Foto: Hanne Karin Tollan)	18

Figur 13: Arealplan for Longyearbyen, kulturminner markert med skravur....	19
Figur 14: Burmaveien med bru	Foto: Svalbard Museums
bildesamling/Erling J. Nødtvedt	19
Figur 15: Utsnitt flyplassen, plankart for Longyearbyen planområde med støysoner, 2017	20
Figur 16: Tonnasje for skip som anløp Longyearbyen havn 2006-2016. Bruttotonn.....	21
Figur 17: Trafikkutvikling passasjerskip 2006-2016. Antall anløp per år.	22
Figur 18: Trafikkutvikling andre fartøy enn passasjerskip 2006-2016, anløp per år.....	22
Figur 19: Illustrasjon Longyearbyen flytekai, Snøhetta 29.04.2015.....	24
Figur 20: Illustrasjon Longyearbyen flytekai, Snøhetta 29.04.2015.....	25
Figur 21: Faresonekart, blå farge er 1000 års skred (Rapport: Rambøll Skredvurdering Bykaia 2013).....	27
Figur 22: Skred over veg 600 og inn i havneområdet 5.juni 2012 (Foto M. B. Pedersen).....	27
Figur 23: Faresonekart Longyearbyen Nord (Rapport nr. 91 – 2016, Multiconsult).....	28
Figur 24: Modelleringsresultat RAMMS (Rapport nr. 91 – 2016, Multiconsult)	28
Figur 25: Viktige begrep som angir høyder i kart.(Kilde: Statens kartverk) ...	29
Figur 26: Delplan for Longyearbyen havn/Bykaia, Planforslag 2017	35
Figur 27: Utsnitt av næring- og industriområdet.....	36
Figur 28: Bilde av energianlegget i retning mot øst (Foto: Hanne Karin Tollan)	37
Figur 29: Langsnitt, Havnebygg (LPO Arkitekter).....	38
Figur 30: Skisseprosjekt, Havnebygg illustrasjon (LPO Arkitekter)	38
Figur 31: Utsnitt av plankart, Havnebygg (H1) og containerlager (H3)	39
Figur 32: Areal for Havnebygg (bildet er tatt fra område for containerlagring/bussoppstilling)	39
Figur 33: Stabilitetsanalyse 1, dagens sjøbunn (Instanes 2013)	40

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Longyearbyen lokalstyre ved Longyearbyen havn ønsker å utvide dagens kapasitet ved Longyearbyen havn/Bykaia og utvikle havna i et langsiktig perspektiv. De ser derfor behov for revisjon av reguleringsplanen "Bykaia Longyearbyen, Områdeplan 2000". I planavgrensningen inngår også tomten på sørsiden av vei 600 i delplanen. Dette for å sikre entydig formålsavklaring hvor også areal til reservekraftstasjonen inngår.

1.2 Formål

Planarbeidet har som hovedformål å:

- Legge til rette for nærings-/havneutvikling og etablering av nytt havnebygg.
- Skape grunnlag for god arealutnyttelse og utvikling/utbygging innenfor havneområdet.
- Legge til rette for utbygging av nødvendig infrastruktur, herunder atkomst og plassering.
- Sikre nødvendige hensyn til miljø, klima og sikkerhet.

2. NØKKELOPPLYSNINGER

Delplanområde	Longyearbyen havn/Bykaia
Gjeldende planstatus	Havn- og næringsareal
Forslagsstiller	Longyearbyen lokalstyre
Grunneiere	Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS
Plankonsulent	Rambøll Norge AS
Hovedformål i revidert plan	Forbedre arealutnyttelsen og infrastruktur i havne- og næringsområdet.
Planområdets areal i daa	229 daa
Næringsareal (BRA)	18,6 daa
Veg- og havneareal forøvrig	74,3 daa
Aktuelle problemstillinger	Grunnforhold, utfylling i sjø, skred og disponering av areal
Foreligger det varsel om innsigelse	Nei
Konsekvensutredningsplikt	Nei
Erstatter	«Områdeplan 1999, Bykaia»
Erstatter delvis	«Delplan for sjøområde nord og sydvest» 2008
Politisk behandling planprogram	30.01.12
Kunngjøring oppstart, planprogram til off. ettersyn	24.02.12
Offentlige møter	25.01.12 (næringslivet)
Fullstendig planforslag	05.06.13, rev 05.11.14
Offentlig ettersyn	05.12.14-16.01.15 og 01.09.2017-01.10.2017
Endelig planforslag sendt lokalstyret	30.04.15, revidert 16.12.15, 25.08.17 og 09.11.17

3. PLANPROSESSEN

Longyearbyen lokalstyre la ut konkurransegrunnlaget for delplanen allerede i september 2011. I oktober 2011 inngikk Rambøll avtale om gjennomføring av oppdraget. Det har vært prosesser med planprogram, utarbeidelse av plandokument og høringer. Planforslaget ble vedtatt av Lokalstyret mai 2015, men pga at flere innspill til planforslaget ikke har blitt svart ut av forslagsstiller (LL v/ Havnesjef) har planprosessen i perioder blitt stoppet opp.

Arealplan for Longyearbyen 2016-2026 ble vedtatt i februar 2017. Med hensyn til eventuelle føringer som ville ligge til grunn i overordna plan, ble arbeidet med delplan for Longyearbyen havn lagt i bero fram til våren 2017.

Rambøll ble da kontaktet for å gjøre visse korrigeringer, herunder stramme opp planområdet ved å avgrense det i vei 600. Det er ellers gjort avklaring på at tomt for energiverket/reservekraftstasjon skal inngå, hvor mye areal for teknisk infrastruktur som må båndlegges, samt hvor gang/sykkelvei skal legges. Tidligere sikringsområde 190 er også endret til havneområde og fremtidig havneområde.

Siden forrige revisjon i 2015 har god del informasjon i gjeldende plandokument ellers blitt foreldet. Før ny høringsrunde har det derfor vært nødvendig med oppdatering, herunder beskrivelse av planstatus, utsiling og oppdatering av nye opplysninger for planområdet mv.

I oppstartfasen i 2011/2012 ble det avholdt to møter i Tromsø og et møte i Longyearbyen. Oppstart av planarbeidet og offentlig ettersyn av planprogrammet ble kunngjort på www.lokalstyre.no, ved brev til høringsparter og med annonse i Svalbardposten 24. februar 2012. Uttalelser og merknader som kom inn etter offentlig ettersyn er behandlet i kapittel 10.

Oversikt planprosess

Jan. 2012	Planprogram til administrativ behandling
30.01.12	Planprogram til politisk behandling i Miljø- og næringsutvalget
24.02.12	Varsel om oppstart og planprogram til offentlig ettersyn
25.01.12 (næringslivet)	Møte med næringslivet i Longyearbyen
Mars 2012	Administrativ fastsetting av planprogram
05.06.13, rev 05.11.14	Planforslag til administrativ behandling
05.12.14-16.01.15	Planforslag til politisk behandling og offentlig ettersyn
Jan-april 2015	Utvidelse av planområdet som følge av innspill etter offentlig ettersyn
08.05.2015	Delplan vedtatt lagt ut til begrenset offentlig ettersyn
Juni 2015	Planforslaget sendt på begrenset høring til Sysselemanden og SNSK
Oktober 2015	Nytt offentlig ettersyn etter innspill fra Sysselemanden
Des. 2015	Merknadsbehandling og revidering av planforslag
Vår/sommer 2017	Oppfølging, korrigerende og oppdatering av plandokumenter i samsvar med gjennomført planprosess. Utvidet planområde og justering/korrigerende av formål og utredninger på skred.
01.09. – 01.10.17	Nytt offentlig ettersyn
Okt 2017	Merknadsbehandling og korrigerende av plandokumenter
Nov – des 2017	Politisk sluttbehandling og planvedtak



Figur 1: Oversikt over varslet planområdet i Svalbardposten den 24.02.12 (markert rødt) og regulert planområdet (markert blått)

Som det framgår i figur 1 er det gjort noen justeringer på planområdet etter at planen ble varslet i 2012. Den største endringen som er gjort på land er arealet til reservekraftstasjonen med formål «Kombinert energianlegg, verksted og lager».

Krav om konsekvensutredninger i planområdet (KU)

Delplan D34 for Longyearbyen Havn-bykaia er i tråd med overordnet plan og er ikke vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning.

Planbeskrivelsen har redegjort for en rekke utredninger som skal sette fokus på virkninger av planforslaget. Ved etablering av nye virksomheter innenfor planområdet, må virksomheten og tilhørende aktiviteter vurderes opp mot svalbardmiljølovens § 59 særskilt konsekvensutredninger.

Ved etablering av nye virksomheter innenfor planområdet kan det bli utløst krav om særskilte konsekvensutredninger etter Svalbardmiljølovens § 59. I de tilfellene en virksomhets aktivitet får «mer enn ubetydelig virkning for naturmiljø utenfor planområdet og betydelig og langvarig virkning for miljø og samfunnet» jf. § 59 kreves det en konsekvensutredning før virksomheten kan settes i gang. Etablerende virksomheter jf §§ 57 og 58 har som ansvar å sende forhåndsmelding til Sysselmannen angående forslag til utredningsprogram tidligst mulig.

Konsekvensutredningene skal redegjøre for hvordan virksomheten vil påvirke miljøet. Sysselmannen kan også stille ytterligere krav om at konsekvensutredninger må inkludere «virkningene for lokal bosetting og for annen lovlig virksomhet» jf § 59 siste ledd. Det er Sysselmannen sitt ansvar å avgjøre om virksomheten omfattes av § 59, eller om konsekvensutredninger etter Svalbardmiljøloven er unødvendig.

4. GJELDENE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE FØRINGER

4.1 Svalbardmiljøloven

Svalbardmiljøloven kapittel VI omhandler arealplanlegging i planområdene. Den planansvarlige i det enkelte planområde skal sørge for å gjennomføre en løpende planlegging for bruk og vern av arealene i planområdet. I henhold til Svalbardmiljølovens kapittel VI § 49 skal plandokumentene inneholde:

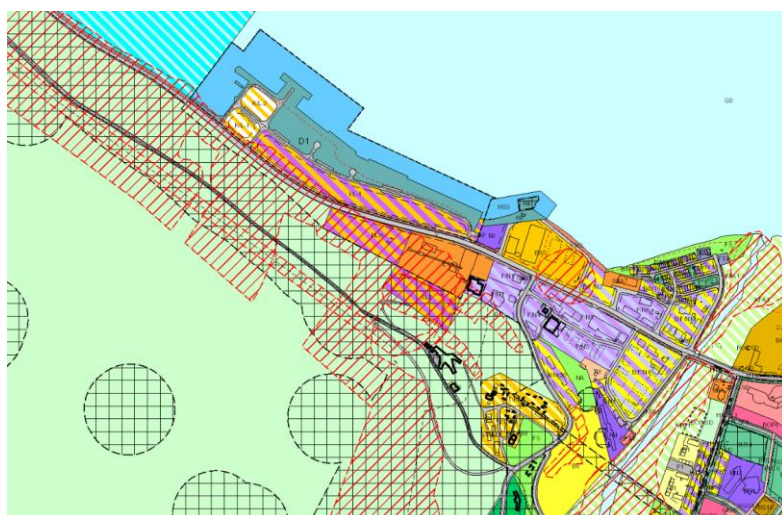
- Planbeskrivelse som redegjør for hvordan hensynet til miljø blir ivaretatt. Dersom planen kan få virkninger utenfor delplanområdet skal redegjørelsen også omfatte dette.
- Plankart med kartfesting av nåværende og framtidig arealbruk i hele planområdet, med nødvendig detaljering for å styre arealbruken og sikre formålet med planen.
- Utfyllende bestemmelser, som setter rettslig bindende vilkår for bruk og ferdsel og for utforming av arealer og bebyggelse for å sikre formålet med planen.
- Utfyllende retningslinjer, som angir føringer for praktiseringen av planen, og som det skal tas hensyn til ved vedtak etter Svalbardmiljøloven kapittel VI og §§ 57-58.

Det er utarbeidet en egen forskrift for Svalbard; "Forskrift om konsekvensutredninger og avgrensning av planområdene på Svalbard" (28.06.02).

4.2 Arealplan for Longyearbyen planområde 2016-2026

Arealplan 2016-2026 for Longyearbyen planområde, vedtatt 13.02.2017, markerer delplanområdet til Bykaia som D1. For havna gjelder fremdeles «Delplanen for Bykaia» som ble vedtatt 22.05.00. Overordnet målsetting i arealplanen er å tilrettelegge for videreutvikling av Longyearbyen som et robust og levedyktig lokalsamfunn med en kvalitet, bredde og variasjon som gjør byen attraktiv av å bo i og besøke – og legge tilrette for et variert og allsidig næringsliv med både statlige og private aktører.

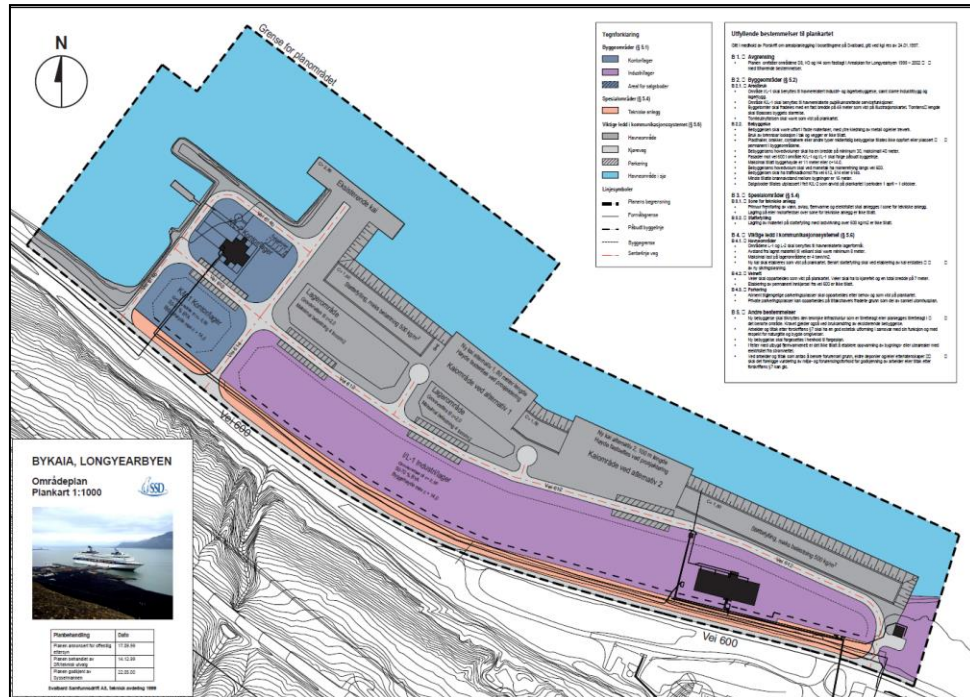
Arealplanen har som ett av sine hovedmål at arealbruken endres til en mer fremtidsrettet og bærekraftig bruk, i tråd med fremtidsvisjonene for byen. Det satses derfor tungt på transformering av større områder, som sjøområdet, sjøskrenten og Hotellneset.



Figur 2: Utsnitt fra Arealplan for Longyearbyen tettsted, 2016-2026

4.3 Delplan Bykaia 2000

Det ble utarbeidet «Områdeplan for Bykaia» av Svalbard samfunnsdrift AS i 1999, godkjent av Sysselmannen i 2000. Formålet med arbeidet var å legge til rette for tomter til havnerelaterte bygg og endre veisystemet i tråd med utførte fyllingsarbeider. Arealet er regulert til havn, industri/lager, kontor, kjøreveg, parkeringsareal og bebyggelse med prinsipper for utforming.



Figur 3: Delplan for Bykaia, 2000

5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

5.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet "Bykaia" ligger nordvest for Longyearbyen sentrum, mellom veg 600 og Adventfjorden. Planavgrensningen i ny delplan utvides sør for veg 600 i forhold til delplan fra år 2000, og formålene struktureres mer hensiktsmessig i forhold til dagens og framtidig behov. Tomten på sørsiden av vei 600 innlemmes i delplan for havna slik at man sikrer entydig formålsavklaring hvor også energianlegg er innarbeidet.



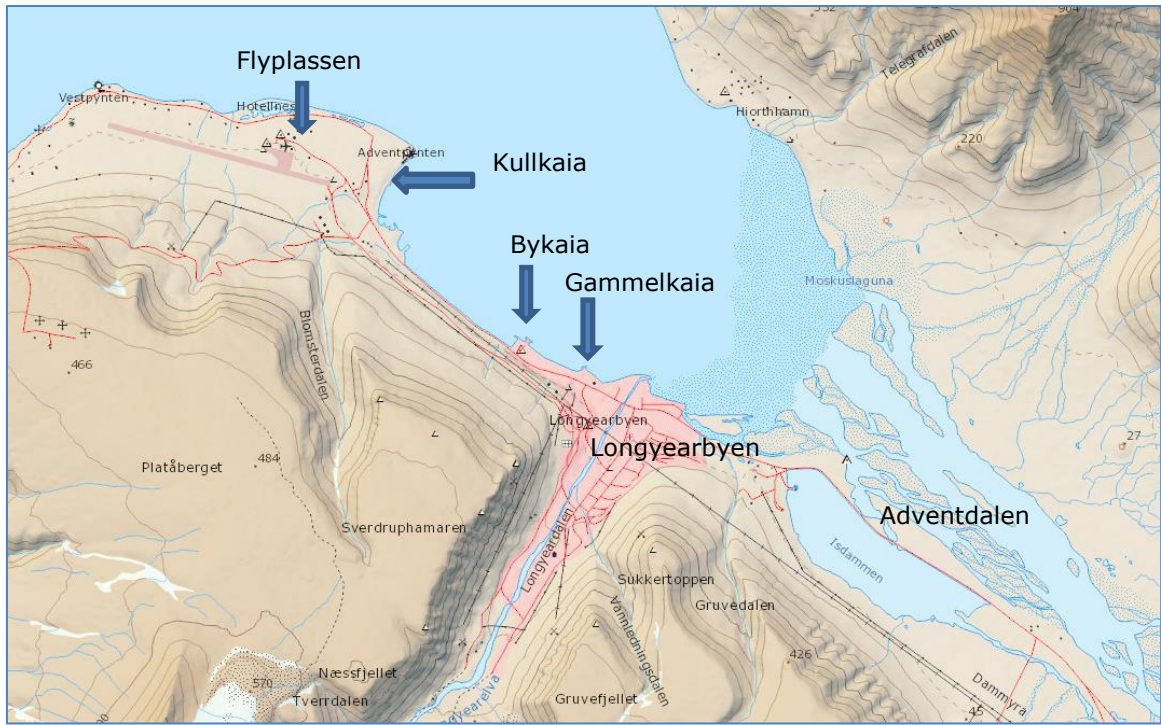
Figur 4: Illustrasjon av planområdet i utheva farge

5.2 Beskrivelse av tilstøtende arealer

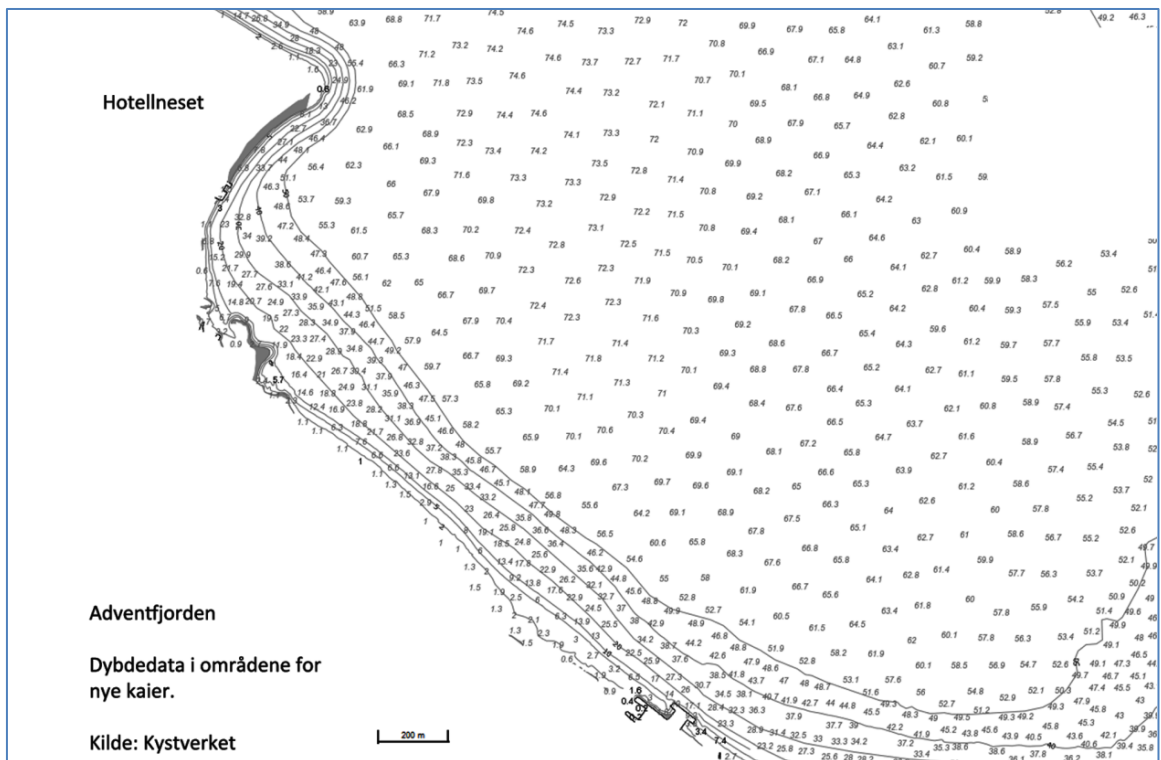
Det er i dag tre ulike havner i Longyearbyen; Gammelkaia, Kullkaia på Hotellneset og Longyearbyen havn/Bykaia. Gammelkaia og Bykaia er i aktiv drift, og det transporteres gods mellom kaiene. Delplan D28 kullkaia er opphevet. Kaiene er tilpasset de skipene som trafikkerer Svalbard, med unntak av de største cruiseskipene og store bulkskip. Det er gjennom møte med næringslivet og høring av planprogrammet kommet innspill om at Longyearbyen havn/Bykaia må sees i sammenheng med de øvrige havnene i Longyearbyen for å få en helhetlig utvikling for byen. Bestillingen til plankonsulent er utforming av delplan for Longyearbyen havn/Bykaia og utvidelse av planområdet mot vest. Vurdering av trafikkutvikling, framtidig behov og framtidig kapasitet vil i stor grad gjelde hele Longyearbyen under ett. Vurdering av arealbruk som for eksempel tar opp spørsmålet om en kobling mellom Longyearbyen havn og Kullkaia på Hotellneset, er ikke en del av denne planen. I denne tidsperioden er «Strategisk havneplan for Longyearbyen» utarbeidet, der mer strategiske og overordnede spørsmål er vurdert.

5.2.1 Gammelkaia

Gammelkaia ligger øst for Longyearbyen havn/Bykaia og har 5-6 meters dyp og lengde på 48 meter. Kaia har rundt to anløp månedlig med dagligvarer, snøscootere, biler og lignende, og antall anløp kan øke. Gammelkaia er generell godskai for Bring og mottak for drivstoff til alle tankanlegg. Sysselmannens båt "Polarsyssel" ligger ofte ved kai der. Gammelkaia har ikke dybdeforhold for større båter eller grunnforhold som gjør at dybden lar seg utbedre.



Figur 5: Oversikt lokalisering



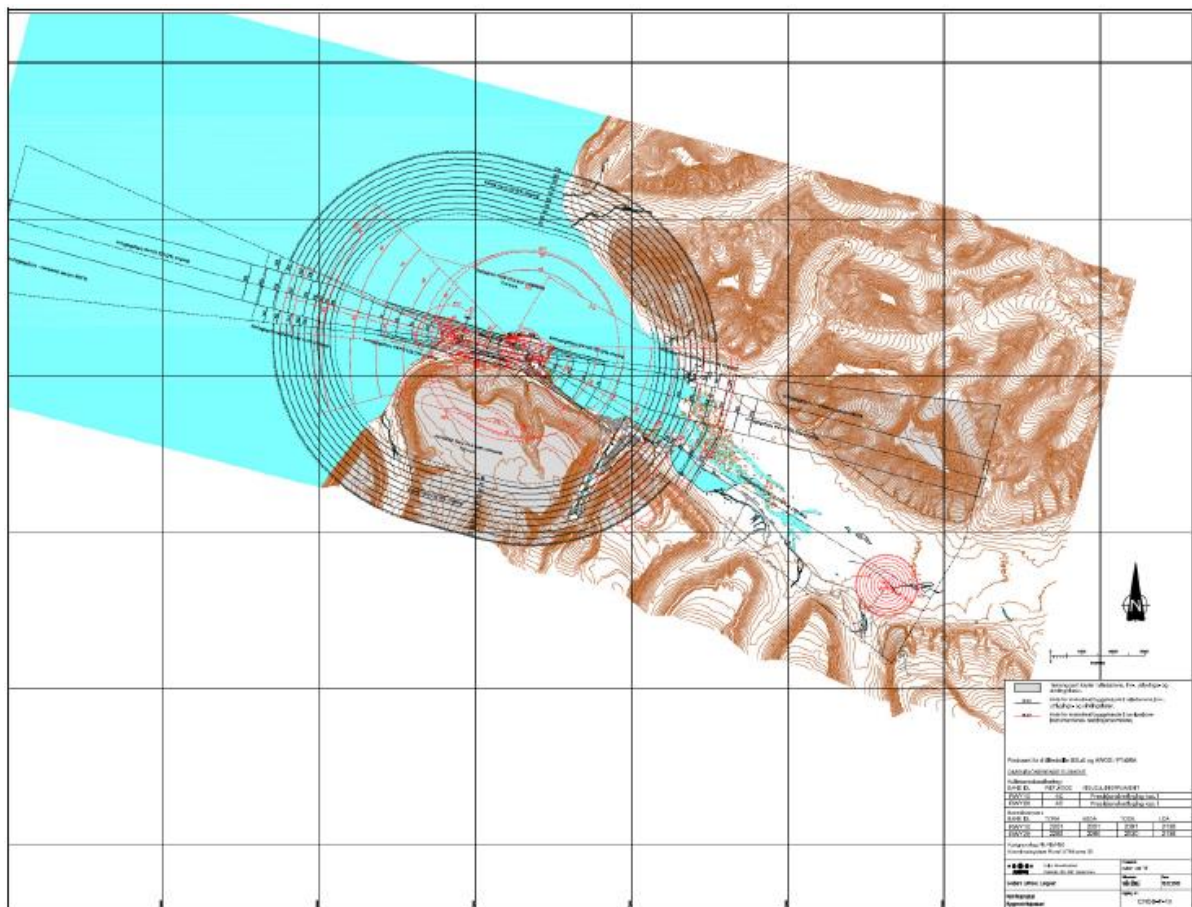
Figur 6: Dybdekart. Kilde: Kystverket

5.2.2 Hotellneset/Kullkaia

Kullkaia på Hotellneset er ca. 60 meter lang og har et dyp på 7,5-8 meter. Den blir brukt av Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS (SNSK) for kullastinger og er ikke en offentlig kai. Kaia brukes også av mindre forskningsskip, små turistbåter og andre ikke ISPS- skip (ISPS er skip berørt av anti-terror bestemmelsene). Delplan for Kullkaia ble vedtatt i 2012, men er senere blitt opphevet. Det er etablert en småbåthavn like ved Hotellneset.

5.2.3 Svalbard lufthavn, Longyearbyen

Longyearbyen havn/Bykaia ligger mellom sentrum og Longyearbyen lufthavn, ca. 2,5 km fra østenden av flystripa ved flyplassen. Høyderestriksjonene ved flyplassen stiger fra ca. 25 mho ved enden av flystripa til nærmere ca 70 mho ved Longyearbyen havn/Bykaia. De høyeste cruiseskipene har ca. 50 m til høyeste mastetopp. Høyderestriksjonene ved flyplassen vil derfor ikke få betydning for Longyearbyen havn/Bykaia. For trafikk av større skip nærmere Hotellneset kan høyderestriksjoner få betydning. Det foreligger en vedtatt restriksjonsplan for flyplassen.



Figur 7: Høyderestriksjon Svalbard lufthavn (Plankart for restriksjonsplan, rev. 04.09.2014)

5.3 Longyearbyen havn/Bykaia

Longyearbyen havn/Bykaia er en offentlig havn med kai lengde på 84 meter og en dybde på 9 meter. Det er også etablert en flytekai som er 160 meter lang, med dybde 7 meter. Mindre skip kan benytte ender og innside av Bykaia og flytekaia, så tilgjengelig lengde til fortøyning er noe mer enn løpemeter kai.

Trafikken er sammensatt av mange skipstyper, men med vekt på passasjerskip i høysesongen om sommeren. Store cruiseskip, ekspedisjonscruiseskip, mindre passasjerskip og båter dominerer i antall ankomster. I resten av året representerer forskningsfartøy, laste- og

tankfartøy, fiskefartøy og offentlig fartøy den jevne trafikken så lenge fjorden er seilbar. Fartøyene besøker Longyearbyen havn for å levere/hente passasjerer og gods eller supplere forsyninger. Noen skip har Longyearbyen som fast base sommerstid. Det etterspørres plass til vinteropplag for båter. Det drives terminalvirksomhet for godsbåter innenfor havne- og næringsarealet. Stor aktivitet gjør at det stadig er behov for areal til næringsvirksomhet.

Sesongen for passasjertrafikk er kort, med 25 % av totaltrafikken for året i juli måned. Godstrafikken har en noe lengre sesong og uten isbryter har den de siste årene vart fra mai til desember. Med isgående fartøy er det mulig å seile inn Isfjorden hele året.



Figur 8: Tenderkaia ved Longyearbyen havn/Bykaia med utsikt mot nord/vest



Figur 9: Longyearbyen havn/Bykaia

5.4 Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet

Planområdet er delvis bebygd med lager og verksted for service og reparasjoner, samt bryggeri mot øst og bebyggelse for havnevirksomhet med kontor-, verksted- og lagerbygg mot vest.

5.5 Veg og trafikkforhold

Arealplan 2016-2026 legger vekt på nasjonale føringer om rasjonell arealbruk og samordnet areal- og transportplanlegging. For Longyearbyen vil dette være relevant ved å planlegge for konsentrert arealbruk for å oppnå korte avstander til daglige gjøremål. Dette bidrar også til redusert arealbehov og lavere kostnader for anlegg og drift av offentlig infrastruktur.

Veg 600 (o_KV1 i plankart) er en 4,5 km lang veg mellom flyplassen/Hotellneset og Longyearbyen sentrum med forholdsvis lav trafikk. Den følger strandlinja og det aktuelle havneområdet ca. 150 meter fra sjøkanten på en stor del av strekningen. Veg 600 har en avkjørsel til småbåthavna og Kullkaia på Hotellneset, og tre avkjørslar innenfor planområdet. Den fungerer som hovedveg/samleveg der tilliggende areal betjenes via atkomstveger. Med tanke på trafikksikkerhet og framkommelighet, er det ønskelig å opprettholde differensiering av trafikkfunksjonen mellom veg 600 og atkomstveger og mellom gangtrafikk og biltrafikk. Det er etablert en parallell veg mellom vei 600 og strand/kai, veg 612, for atkomsttrafikk til næringsbebyggelse og havnevirksomhet i havneområdet.

I arealplanen er det lagt inn en premiss om «kyststi» fra Hotellneset til sentrum. I tillegg går Burmavegen på høyden langs den gamle taubanen mellom Longyearbyen og Hotellneset.

5.6 Vann- og avløp og energi

Bykaia er tilknyttet offentlig vannforsyning. Forsyningen er nylig oppgradert og har no tilfredsstillende kapasitet. Brannvann kan også hentes fra sjø.

Eksisterende og ny trasé for infrastruktur skal romme både fjernvarme, energi, telekabler, oljeledning og vannforsyning.

5.7 Eiendomsforhold

I planområdet er all grunn eid av Nærings- og fiskeridepartementet (NFD). Under er oversikt over tomter og festetakere:

22/275: Statsbygg

22/276: Arctic autorent Svalbard bilutleie AS

22/418: NFD

22/419: NFD

22/450: Svalbard busservice AS

22/599: NFD

22/600: LNS Spitsbergen AS

22/601: LNS Spitsbergen AS

22/602: Seksjonert.

22/602/0/1: Per Lund

22/602/0/2: Longyearbyen lokalstyre

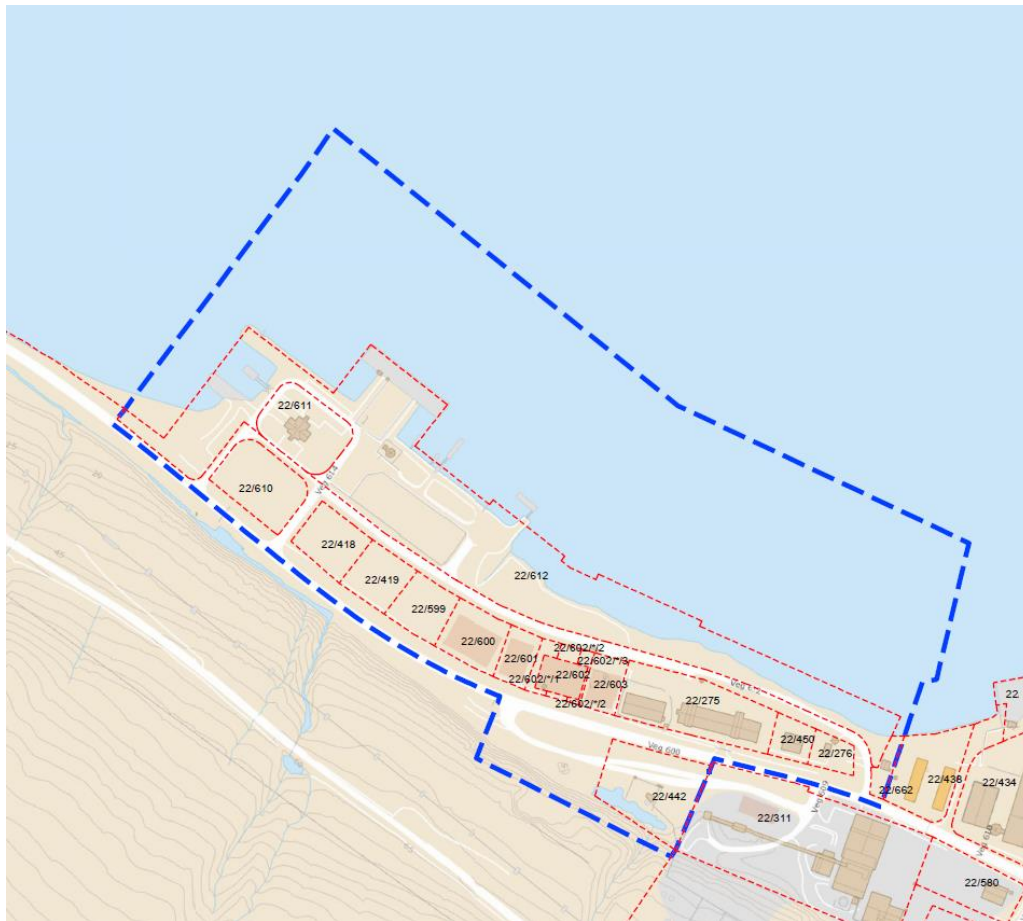
22/602/0/3: Aleksander Olsen (1/2) og Frank Johnny Olsen (1/2)

22/603: Bykaia lagerutleie AS

22/610: Longyearbyen lokalstyre

22/611: Longyearbyen lokalstyre

22/662: Longyearbyen lokalstyre



Figur 10: Longyearbyen havn/Bykaia, eiendomsforhold pr. juni 2017

5.8 Privat og offentlig servicetilbud

Longyearbyen har vanlige offentlige og private servicetilbud som betjener lokalsamfunnet. Longyearbyen havn har sin havnevirksomhet lokalisert til et kontor-, verksted- og lagerbygg like ved Bykaia. Fra eksisterende servicebygg betjenes havnas kunder og det gis informasjon til besøkende. Det settes også opp telt for suvenirsalg og turistinformasjon om sommeren. I havneområdet for øvrig er det en rekke bedrifter som betjener Longyearbyen og Svalbard med lager og verksteder for service og reparasjoner. Her ligger også Svalbard Bryggeri AS som startet produksjonen i 2015. På bryggeriet foregår det også omvisning.

5.9 Forurensning

Svalbards geologi er kjennetegnet ved erosjon og forvitring som følge av raske skifter mellom tine- og frysetemperaturer. Løsmasser er også i noen grad holdt sammen av permafrost i bakken. Hydrogeologiske prosesser foregår hovedsakelig i den aktive sonen over permafrosten. Den aktive sonen er frosset om vinteren og er da dekket med snø. Under snøsmelting på våren vil vannet for det meste renne av oppå det aktive laget som på dette tidspunktet ikke er tint opp. På sommeren/høsten vil det aktive laget tines opp og kan transportere vann. På grunn av det høye innholdet av silt og leire i løsmassene på Svalbard er permeabiliteten lav. Under innfrysingen av bakken vil telefronten trenge nedover i grunnen og permafrosten oppover slik at hele bakken blir innfrosset, og umuliggjør vanntransport i grunnen. Det vil sannsynligvis være overflateavrenning ved snøsmelting som utgjør størst potensiale for spredning av eventuelle forurensninger fra aktiviteter på land.

Bestemmelser til Arealplan for Longyearbyen planområde 2016-2026 §2.1 og §2.2 omhandler kravet til vurdering av eventuell forurenset grunn i området der et terrenginngrep på land eller

sjø er planlagt gjennomført. Dette for å unngå skade eller ulempe ved at eksisterende forurensning spres eller blir gjort mindre tilgjengelig for oppryddingstiltak. Ved forurenset grunn skal det utarbeides en tiltaksplan som skal godkjennes av Sysselmannen før tiltak kan igangsettes.

5.10 Naturmiljø

Longyearbyen ligger inne i fjordsonen på vestkysten av Spitsbergen og dermed i den klimatiske gunstige delen av Svalbard. Det er mellom-arktisk vegetasjonssone og vekstsesongen er ca.70 dager lang. Sommernedbøren (mai-september) ved Svalbard Lufthavn er 77 mm og middeltemperaturen for juli-september er 3,2 °C. Relativt sett er de klimatiske forholdene ved Adventfjorden gunstige og har en rik flora og fauna (NINA rapport 252). Det er ikke planteforekomster eller sårbar tundramark i planområdet nedenfor veg 600 (kilde: gjeldende plan).

Ovenfor veg 600 er bekkekløftene mot Burmavegen og Blomsterdalen registrert som naturtyper i Naturbasen. Bekkekløften nærmest energiverket er registrert som viktig naturtype, med registreringer av arten myrsildre. De to andre bekkedalene er registrert som lokalt viktige.



Figur 11: Utsnitt fra Naturbase; naturtyper markert med grønt (Miljødirektoratet.no)

5.11 Dyreliv

Svalbard har et rikt fugle- og dyreliv. Artene har brukt lang tid på å tilpasse seg dette klimaet, mens andre forflytter seg mellom Svalbard og varmere strøk. På land er det svalbardrein og fjellrev som utgjør den naturlige delen av Svalbards pattedyrfauna. Isbjørn er også en del av faunaen. Til tross for sin beliggenhet langt mot nord, har Svalbard også et rikt og variert fugleliv, med spesielt store bestander av sjøfugl og gjess. Totalt er det registrert 203 fuglearter på Svalbard med omkringliggende havområder (www.npolar.no/no/arter/).

Planområdet er fylt ut med masser på gammel strandsone nedenfor veg 600, og har ikke naturlig vegetasjon eller terrengform. Det er ikke kjente registreringer knyttet til dyreliv nedenfor eller ovenfor veg 600 i planområdet.



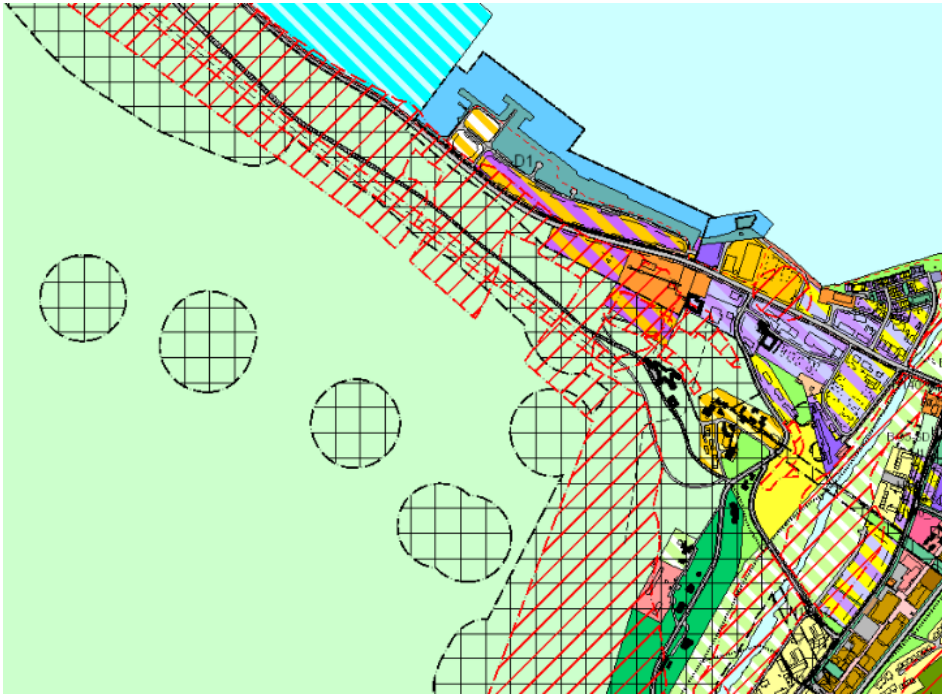
Figur 12: Svalbardrein (Foto: Hanne Karin Tollan)

5.12 Kulturminner

Kulturminner på Svalbard fra før 1946 er automatisk fredet, og antallet er stort. Kulturminneplanen ble revidert i 2013 og gjelder for perioden 2013-2023. Kulturminneplanen er utarbeidet av Sysselmannen for å være et arbeidsredskap som sikrer forutsigbarhet og langsiktighet i forvaltningen av Svalbards kulturminner. Informasjon om fredete kulturminner på Svalbard er i 2012 gjort tilgjengelig for alle på internett gjennom kulturminnesok.no. Det befinner seg ikke fredede kulturminner innenfor planområdet.

I 2004 – 2005 gjennomførte Lokalstyre (daværende Svalbard Samfunnsdrift) en arkeologisk registrering i byen der (de fleste) strukturer som er automatisk fredete i planområdet ble målt inn med teodolitt. De fredete kulturminnene er innarbeidet i Arealplan for Longyearbyen med sikringssoner. Kulturminnene er taubanen som er fredet med sikringssone og Burmavegen. Vest for energiverket er det registrert flere enkeltminner som fundament, kanonstilling og tankanlegg. Se kart under som viser noen av de registrerte kulturminnene.

Arealene i sjø er undersøkt i forbindelse med planarbeidet sommeren 2012. Rapport fra Norsk Maritimt Museum (Kvalø og Nævestad 2012) viser ingen funn av kulturminner.



Figur 13: Arealplan for Longyearbyen, kulturminner markert med skravur



Figur 14: Burmaveien med bru

Foto: Svalbard Museums bildesamling/Erling J. Nødtvedt

5.13 Landskap og nærmiljø

Landskapet i Longyearbyen er resultatet av sterke geologisk krefter og vann, frost og isens forming av landskapet. Området preges av platåfjell med horisontale geologiske lag, skilt av brede dalførere med elver. Platåfjellene har bratte fjellsider med store rasurer ned mot dalbunnen (NINA rapport 252)

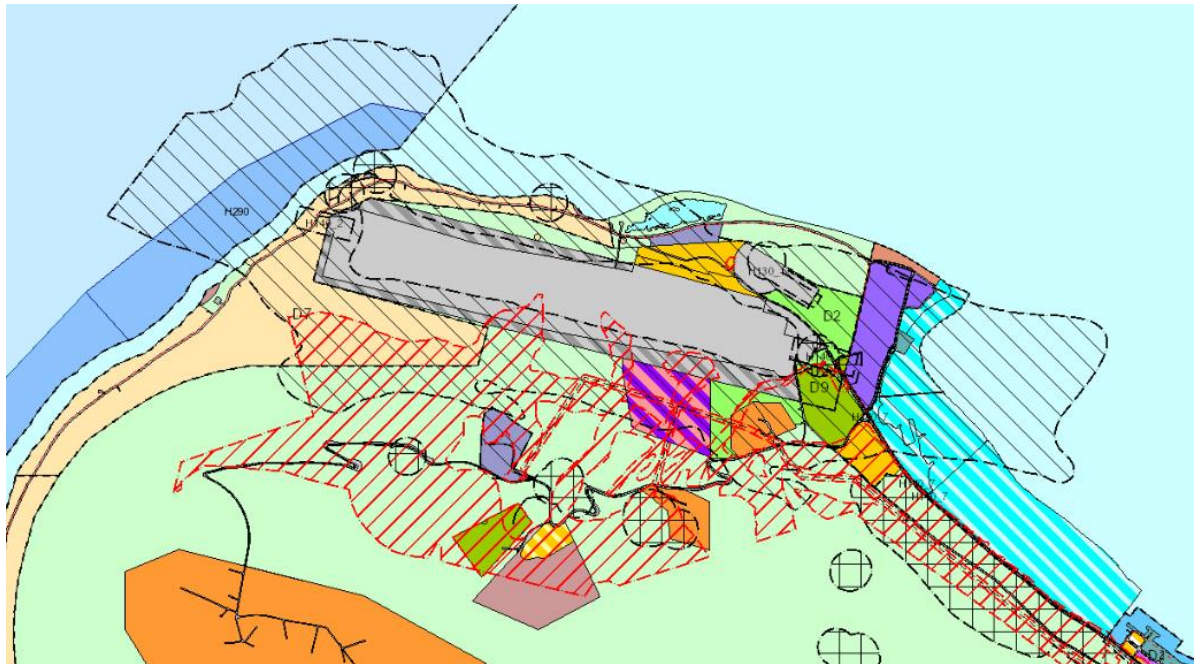
Bykaia/Longyearbyen havn ligger langs fjorden og vegen mellom Longyearbyen sentrum og flyplassen. Landskapet er storskala med nakne, høye fjell rundt åpen fjord og dal. Havna ligger i munningen av Longyeardalen som strekker seg mot sør og Adventdalen med sin brede åpne dalform mot øst. Bratte fjellsider med bekkedaler mot sørvest, er en markant vegg i landskapsrommet. Havna fremstår som en del av bybildet rundt Longyearbyen.

Havneområdet er lite brukt til uteopphold for nærmiljøet i dag. Vegstrekningen fra Longyearbyen sentrum til flyplassen benyttes noe til gange, jogging eller sykkelturner. Det er ønskelig å tilrettelegge bedre for lokalbefolkningen på strekningen.

5.14 Støy

Støy i området vil være fra biltrafikk og støy fra lossing og lasting ved havna. Havna ligger langt fra boligområdene slik at eventuell støy fra lossing og lasting ikke berører bolighus og uterom.

Sone med flystøy er tegnet i arealplan for Longyearbyen, men vil ikke berøre området, se utsnitt under.



Figur 15: Utsnitt flyplassen, plankart for Longyearbyen planområde med støysoner, 2017

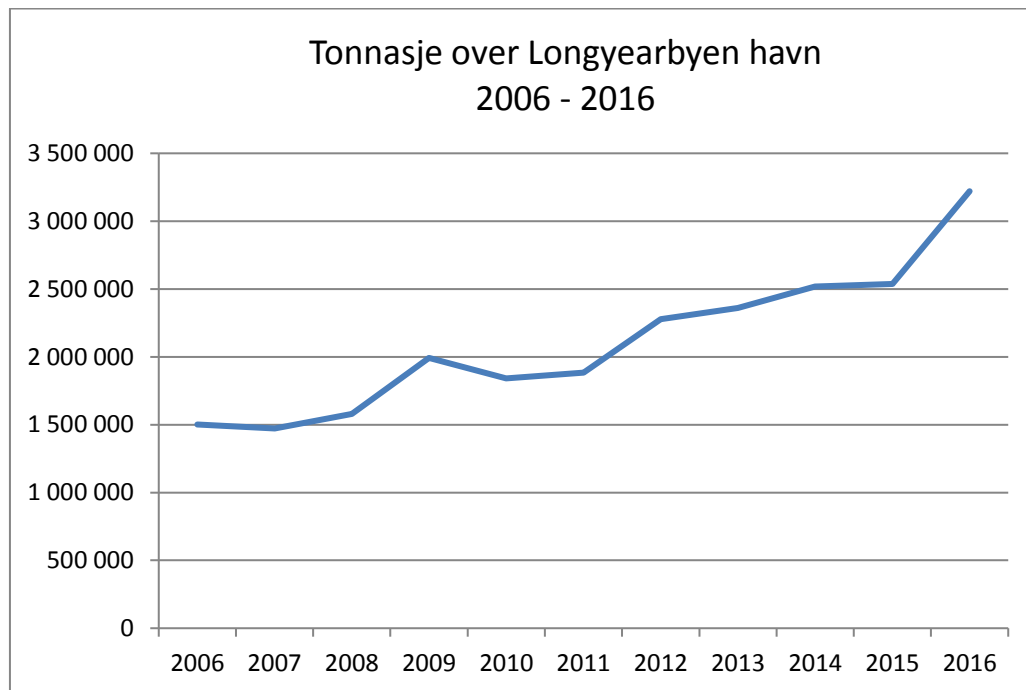
5.15 Barn og unge

Havneområdet brukes lite av barn og unge i Longyearbyen i dag. For framtidig bruk og for turister med barn som ankommer Longyearbyen via havna, er det viktig å kunne bevege seg trygt i havneområdet.

6. VURDERING AV TRAFIKKUTVIKLING

6.1 Grunnlaget for å prognosere trafikkutvikling

De siste årene har det vært en årlig trafikkvekst over Longyearbyen havn/Bykaia på gjennomsnittlig ca. 5 % per år målt i tonnasje. Målt i antall anløpende skip, har det vært en nesten stabil situasjon med ca. 800 anløp per år. I 2011 måtte 171 av disse skipene ligge for anker deler av tida pga. for liten kaikapasitet. Veksten er en følge av større skip. Tonnasje er likevel det beste målet for trafikk over havna. Større skip har flere passasjerer og mer last. Målt i samlet anløpt bruttotonnasje har trafikkomfanget fra 2005 til 2015 økt med hele 68 prosent, veksten har fortsatt i 2016 og foreløpige tall viser at samlet bruttotonnasje fram til 1. September er 20 prosent høyere enn for hele 2015. Den årlige utviklingen i trafikkomfanget er presentert i figuren nedenfor.

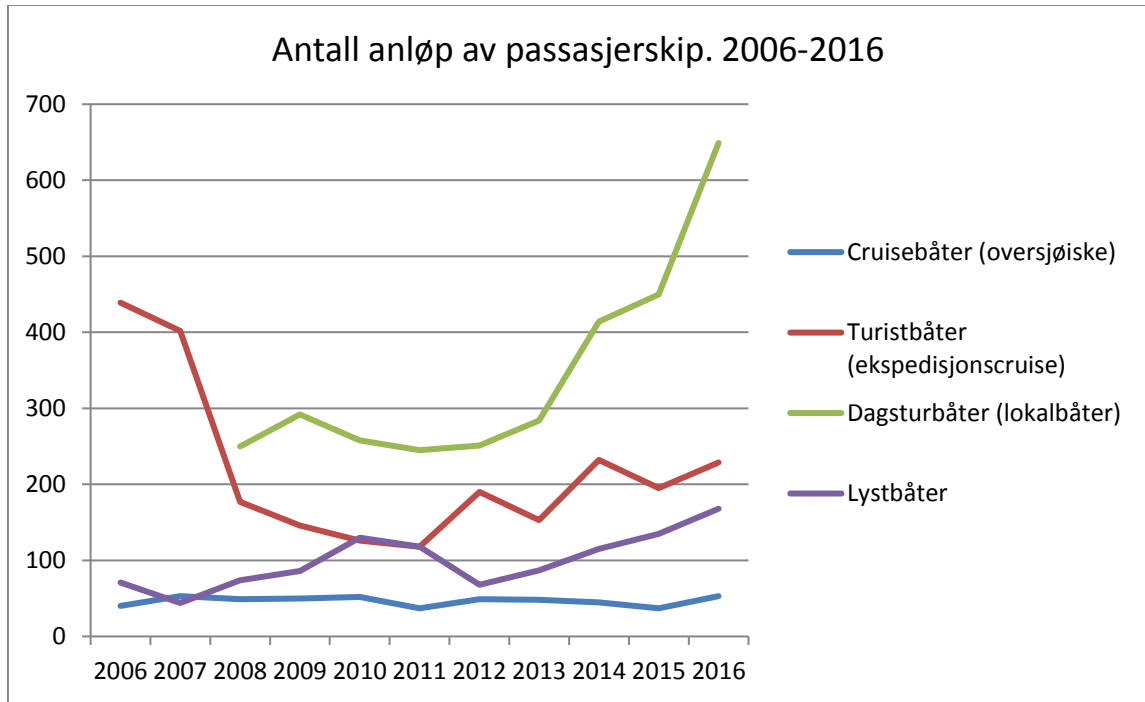


Figur 16: Tonnasje for skip som anløp Longyearbyen havn 2006-2016. Bruttotonn.

I dag er det passasjertrafikk og offentlige fartøy som dominerer trafikkbildet den delen av året som har størst trafikk; juni, juli og august. Samlet behov for lengde på kaier vil være bestemt av trafikken i denne sesongen. I 2015 hadde sesongen fra mai til oktober hele 86 prosent av anløpene for hele året. Måneden med størst trafikk, juli, hadde 24 % av total trafikk i 2015.

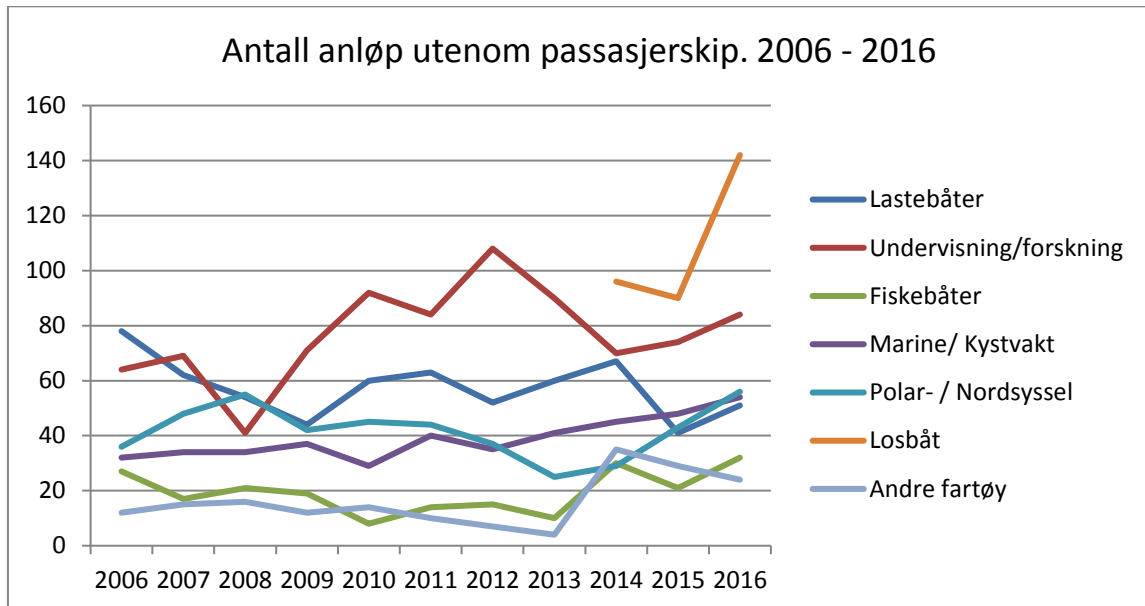
Resten av året er det offentlige skip, fiskefartøy og godsfartøy som ankommer. Tilfredsstillende kapasitet i sommersesongen vil med dagens trafikkmønster gir romslig kapasitet resten av året.

Figur 17 viser utvikling i antall passasjerskip over Longyearbyen havn de siste åtte årene. Antall anløp har vært relativt stabilt for alle skipstyper med unntak av mindre private fartøy som har en tydelig økning.



Figur 17: Trafikkutvikling passasjerskip 2006-2016. Antall anløp per år.

Figur 18 viser trafikkutvikling for ulike skipstyper de siste 10 årene. De fleste fartøy har hatt en økning de siste to årene. Aktiviteten for losbåt har økt betydelig siden 2014.



Figur 18: Trafikkutvikling andre fartøy enn passasjerskip 2006-2016, anløp per år.

6.2 Utvikling for eksisterende aktiviteter

Havna betjener trafikk til Longyearbyen, befolkningen i Longyearbyen, næringsvirksomheten på Svalbard, og havområdene omkring som drives fra eller via Longyearbyen. Endring i befolkning i Longyearbyen og næringsvirksomhet på Svalbard med tilliggende havområder, vil i stor grad bestemme trafikktutvikling over havna.

I Longyearbyen er bergverksvirksomheten en bærebjelke, samtidig som forskning, høyere utdanning, romrelatert virksomhet, offentlig virksomhet og reiseliv/turisme er viktige næringer. Næringsaktivitet på Svalbard og i Longyearbyen vil være avhengig av skipstrafikk og kai med bakareal for å fungere. Dermed vil det være en nær sammenheng mellom denne infrastrukturen og hvilke muligheter for næringsutvikling som kan utnyttes. Dagens politikk for Svalbard er basert på tre næringspilarer:

- Kulldrift
- Turisme
- Forskning og undervisning

Kulldriften må ha havne- og kailøsning tilpasset skipstyper, lastemetoder og lagerbehov. I dag er det drift i gruve 7 innerst i Adventsdalen. Driften i Svea er lagt foreløpig i driftshvile.

Trafikken med store cruiseskip er 53 anløp (2016) og representerer store inntekter til lokalsamfunnet med relativt lite behov for tilrettelegging. For turister på cruiseskip er det viktig å besøke attraktive mål langs Spitsbergen, for eksempel Magdalenafjorden. Forbudet mot å ha tungolje ombord i skip som besøker Svalbard, kan redusere denne trafikken. Hvis attraktiviteten opprettholdes, kan dette øke noe. Gjennomsnittlig skipsstørrelse vil ganske sikkert øke.

Trafikken med ekspedisjonscruiseskip er en betydelig aktivitet med ca. 20 skip som tar fra 12 til 200 passasjerer. Vekst i retning av større skip kan skje uten at antall skip og anløp trenger vokse. Disse bruker Longyearbyen som base for turer i områdene rundt Svalbard og vestover mot Grønland. Passasjerene reiser normalt til og fra Svalbard med fly. Innføring av losplikt på Svalbard har medført økt aktivitet på havna i forbindelse med losbåt, innkvartering av los og admin av lostjenesten.

Dagcruise er skip stasjonert i Longyearbyen som tar passasjerer til Barentsburg, Pyramiden og andre steder man kan nå med retur samme dag. Dette er altså skip uten lugar for passasjerer. Trafikken vil begrenses av tilgangen på hotellsenger på land. Det er potensial for vekst, men da må også overnattingskapasiteten på land økes.

Forskning og undervisning har vist meget god vekst, også i antall skipsanløp. Aktiviteten målt i antall anløp påvirkes av antall fartøy verden over som dedikeres til forskning i arktiske farvann, og hvilken internasjonal interesse det er for slik forskning. Også her gjelder den generelle trenden at skipene blir større. Her er det fortsatt potensial for vekst.

Det knytter seg positive muligheter til næringsgrenene som er representert på Svalbard. Det er etablert et potensial som det kan bygges på, delvis ved personer og miljø som er fastboende i Longyearbyen. Kombinasjonen av flyplass, havn og et godt fungerende lokalsamfunn så langt mot nord, gir unike muligheter for turisme og forskning/undervisning. Turismen har vist god vekst og utvikling på Svalbard. Lokale aktører mener det fortsatt er rom for vekst med noen prosent per år.

6.3 Havnestruktur i Longyearbyen (KVU 01.11.16)

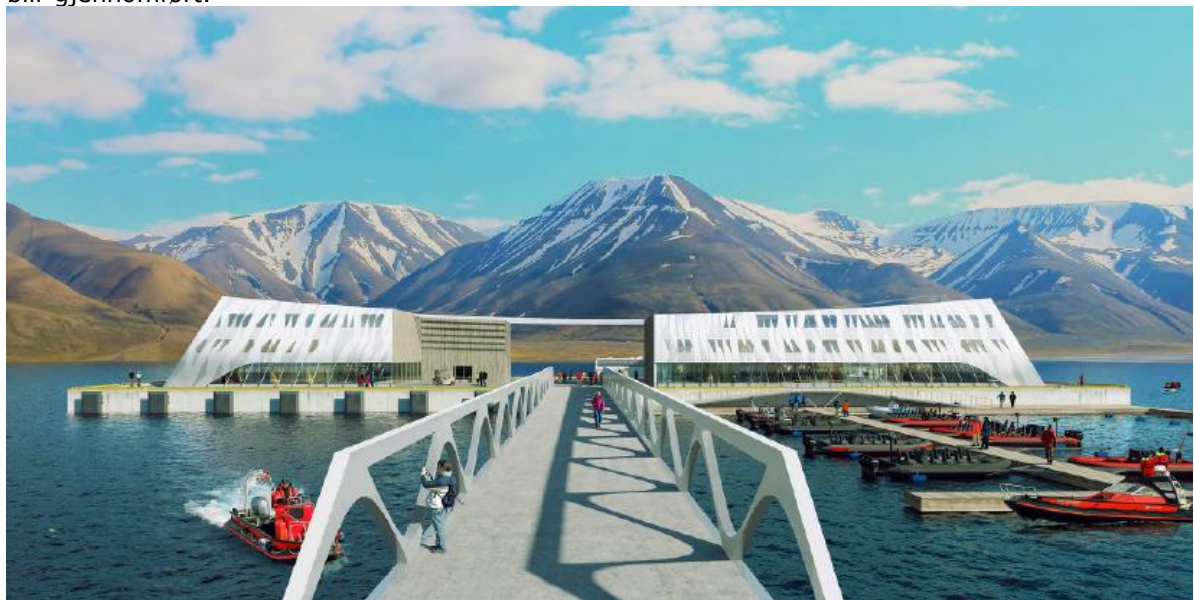
Bykaia ble bygget i 1993/1994. Bykaia er 84 meter lang og 16 meter bred. Skip kan ligge på alle tre sidene, og lengre skip kan stikke ut over enden av kaia. Kaia er i utgangspunktet dimensjonert for å kunne ta i mot skip på rundt 200 meters lengde, men det har vært skip med lengder opptil 335 meter som har benyttet kaia. Hovedutfordringen til kaia er at de nye store cruiseskipene som ankommer Longyearbyen er vesentlig større enn det kaia ble dimensjonert for. Passasjertrafikk dominerer trafikkbildet i havna fra juni til september.

I denne perioden er det for liten tilgjengelig kailengde for dagens trafikk. Det medfører at trafikk avvises og trafikken påføres økte kostnader i form av venting på kaiplass.

I 2016 ble en utredning om havnestruktur gjennomført etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Oppdraget har vært å utrede ulike løsninger og konsepter (konseptvalgutredning) for havneinfrastrukturen i Longyearbyen. Fem hovedkonsepter ble vurdert sammen med ulike alternativ innenfor hvert konsept.

Med bakgrunn i aktivitetsutvikling de siste årene og forventa videre utvikling, ble det anbefalt at det igangsettes videre planlegging av alternativ som omfatter etablering av to nye havneavsnitt i Longyearbyen; en kai med fryselager for mottak av fisk (fiskerihavn) og en stor flytekai med terminalbygg særlig rettet inn mot passasjertrafikk og forskningsfartøy (ekspedisjonshavn), jf. figur 19 og 20. Det anbefalte alternativ innebærer to havneavsnitt som vil være uavhengige av hverandre. (*Ny havnestruktur i Longyearbyen*, Kystverket 1. nov. 2016).

Illustrasjonen under er hentet fra et skisseprosjekt for utnyttelse av en ny stor flytekai med terminalbygg der brukerne vil være Longyearbyen havn, forskning (Universitetet på Svalbard) og turisme. Alle disse brukerne er i stor vekst med behov for mer areal og med bedre fasiliteter. Skisseprosjektet ble utført i april 2015 av arkitektkontoret Snøhetta som grunnlag i et forprosjektet for nytt flytekaianlegg. Realisering av prosjektet vil kreve at en egen planprosess blir gjennomført.



Figur 19: Illustrasjon Longyearbyen flytekai, Snøhetta 29.04.2015



Figur 20: Illustrasjon Longyearbyen flytekai, Snøhetta 29.04.2015

7. RISIKO OG SÅRBARHET

Tabellen under viser hvilke forhold som er vurdert for Longyearbyen havn/Bykaia. Alle relevante forhold vurderes i teksten under.

Følgende forhold eller uønsket hendelse er vurdert	Vurdering	
	Ikke relevant	Ja (med merknad)
Naturgitte forhold		
Skredfare (stein, jord, leir, snø)		Se pkt. 7.1.1
Flom og isgang i elv/bekk		Se pkt. 7.1.2
Radon	X	
Havnivåstigning		Se pkt. 7.1.3
Værforhold (vind, regn, snø)		Se pkt. 7.1.4
Grunnforhold		Se pkt. 7.1.5
Infrastruktur		
Kraftlinjer og transformatorer		Se pkt. 7.2.1
Industri og næringsliv		Se pkt. 7.2.2
Trafikk (transport av farlig gods, skipstrafikk/kaianlegg)		Se pkt. 7.2.3
Trafikksikkerhet		Se pkt. 7.2.4
Forurensning (forurenset grunn, sjøsedimenter)		Se pkt. 7.2.5
Prosjektgitte forhold		
Utbyggingsrekkefølge		Ivaretas i planbestemmelsene
Friområder og lekeområders plassering i forhold til potensiell fare	X	Ingen boliger i nærheten
Drikkevannsforsyning og plassering i forhold til potensiell fare	X	
Tilrettelegging for nødetatene (eks brannvann)		Ny trasé for teknisk infrastruktur og vannledning
Skjæringer og fyllinger - høyder og terrengvinkler - autovern og gjerder		Havn og kaifront. Tilrettelegge gangsykkel i avstand til sjøkant.

7.1 Naturgitte forhold

7.1.1 Skred

Det er gjennomført to skredvurderinger i dette området, et i 2013 av Rambøll og siste i 2016 av Multiconsult. Vurderingene på området er like, men faresonene er noe forskjellige mtp. 1000 års skred. I plankartet er det lagt inn hensynssone fra begge vurderingene.

Bykaia ligger ved foten av Platåfjellet. Fjellsida har sitt høyeste punkt på ca. kote 480 og har helning ned mot nordøst og Adventfjorden. Fjellsida har i all hovedsak helning $\leq 28^\circ$. I øvre del av fjellsida finnes noen områder med helning $28-35^\circ$, samt noen begrensede områder med helning $35-45^\circ$. Det finnes ovenfor Bykaia to renner/bekkedaler som har utløp mot kaiområdet. Det er utført vurdering av snøskred, steinsprang og løsmasseskred for området.

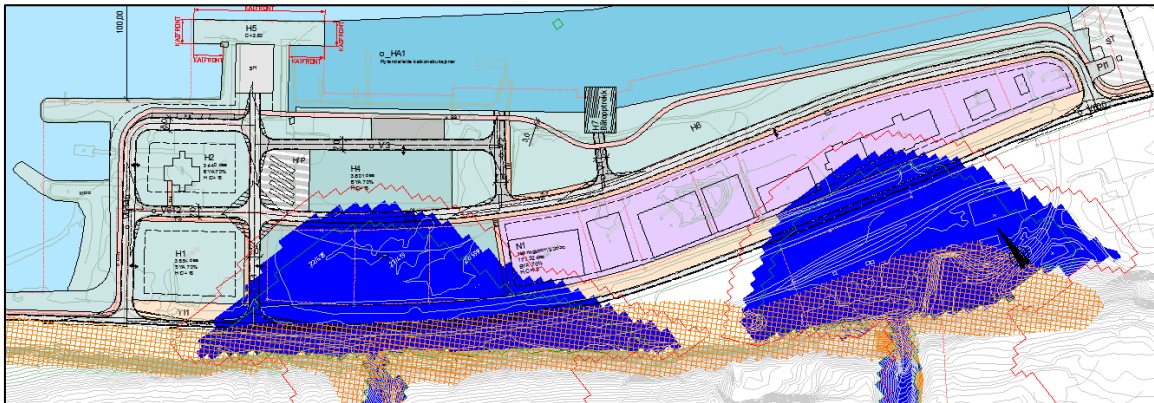
Hoved vindretningen i Adventdalen blåser i retning SØ-NV – i retning langs fjellsida ovenfor Bykaia – og på tvers av bekkedalene. Dette fører til at snøen i selve fjellsida eroderes av vinden.

Bekkedalene derimot, blir liggende i le, og snøen legger seg dermed der. Dette stemmer godt overens med befaring utført i området gjennom vinteren 2012-2013.

Ut fra dette, samt tidligere skredhendelse, vurderes sørpeskred i/fra rennene ovenfor Bykaia å være eneste aktuelle snøskred som kan ramme kaia. RAMMS-analyse for vurdering av skredutløp viser at sørpeskred med største nominelle årlige sannsynlighet på hhv 1/100, 1/1000 og 1/5000 fra de to dalene vil ha utløp inn på planområdet til Bykaia. Resultatene er vist på faresonekart i figur 19, 21 og 22 (Skredrapport Bykaia 2013, Rambøll og 2016 Multiconsult).

Planområdet vurderes å ligge i sikkerhetsklasse S2 iht krav i TEK10, og får dermed krav til største nominelle årlige sannsynlighet for å bli truffet av skred lik 1/1000. For områder som ligger innenfor faresonen, bør det iverksettes sikringstiltak om det skal reguleres inn bygninger eller menneskelig aktivitet i området. Sikringstiltak må detaljdimensjoneres og plasseres.

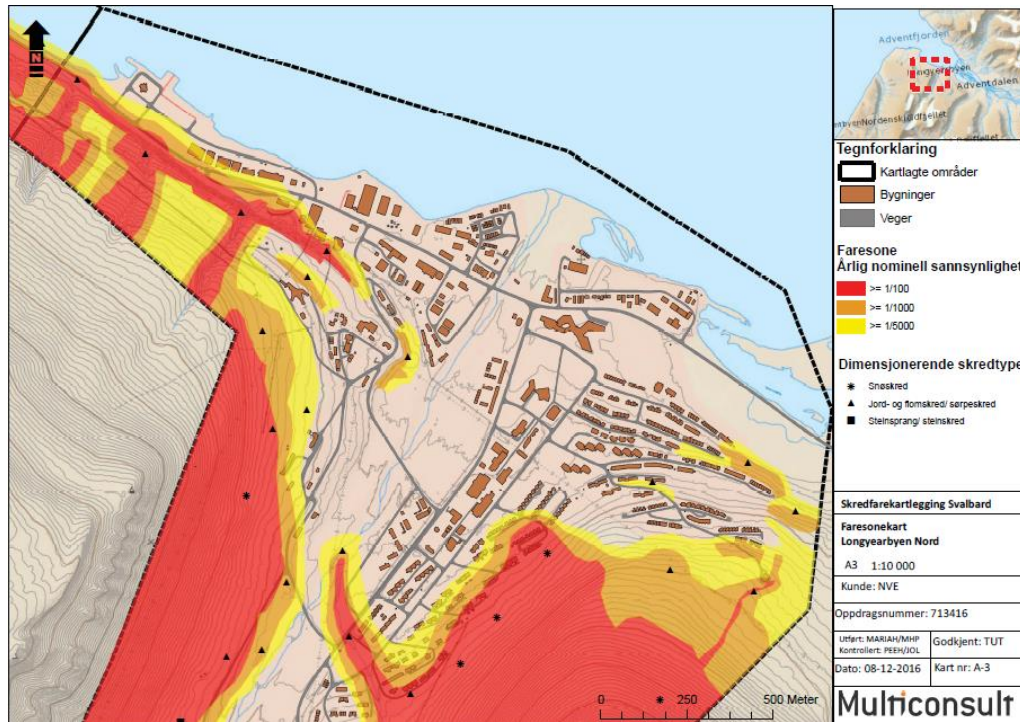
Simulering av steinsprang fra skrenten mellom Burmaveien og Vei 600, viser at det ikke er sannsynlig at steinsprang når inn i planområdet for Bykaia. Rambøll vurderer Bykaia til ikke å kunne bli rammet av løsmasseskred.



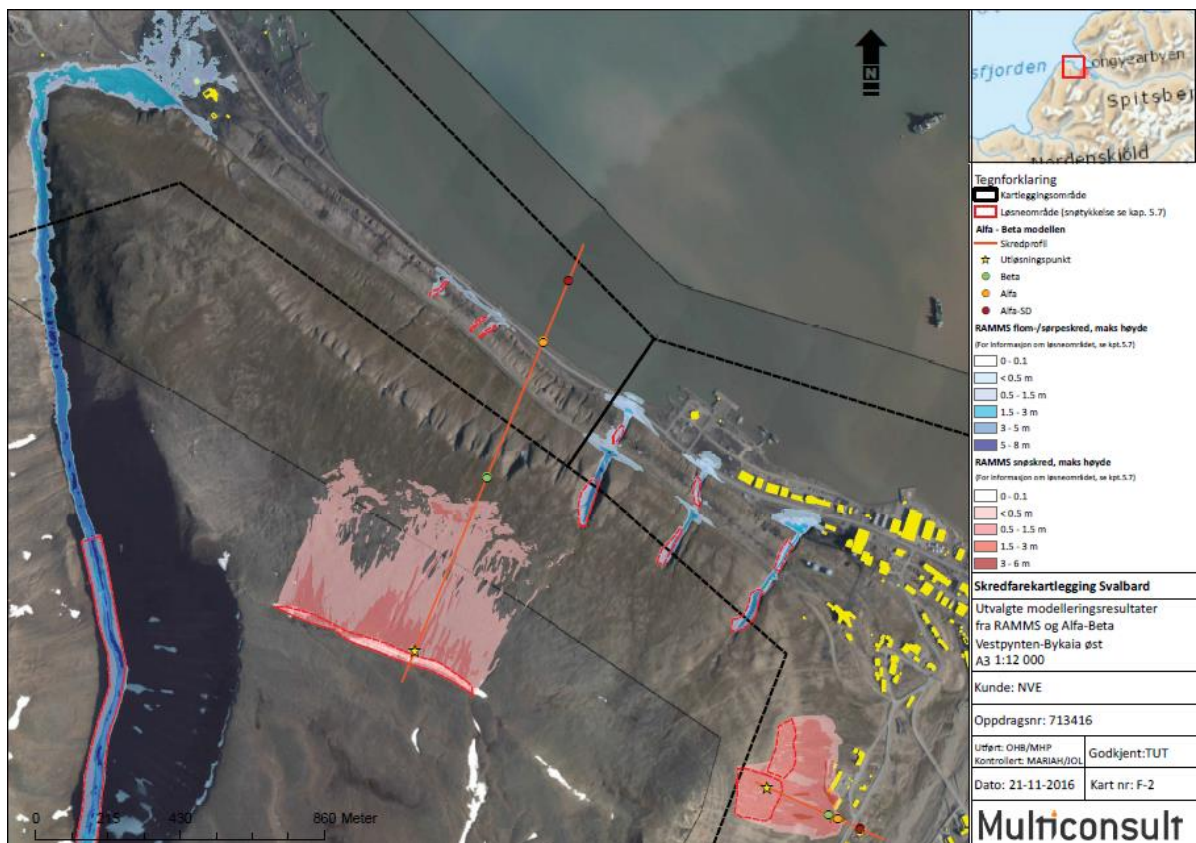
Figur 21: Faresonekart, blå farge er 1000 års skred (Rapport: Rambøll Skredvurdering Bykaia 2013)



Figur 22: Skred over veg 600 og inn i havneområdet 5. juni 2012 (Foto M. B. Pedersen)



Figur 23: Faresonekart Longyearbyen Nord (Rapport nr. 91 – 2016, Multiconsult)



Figur 24: Modelleringsresultat RAMMS (Rapport nr. 91 – 2016, Multiconsult)

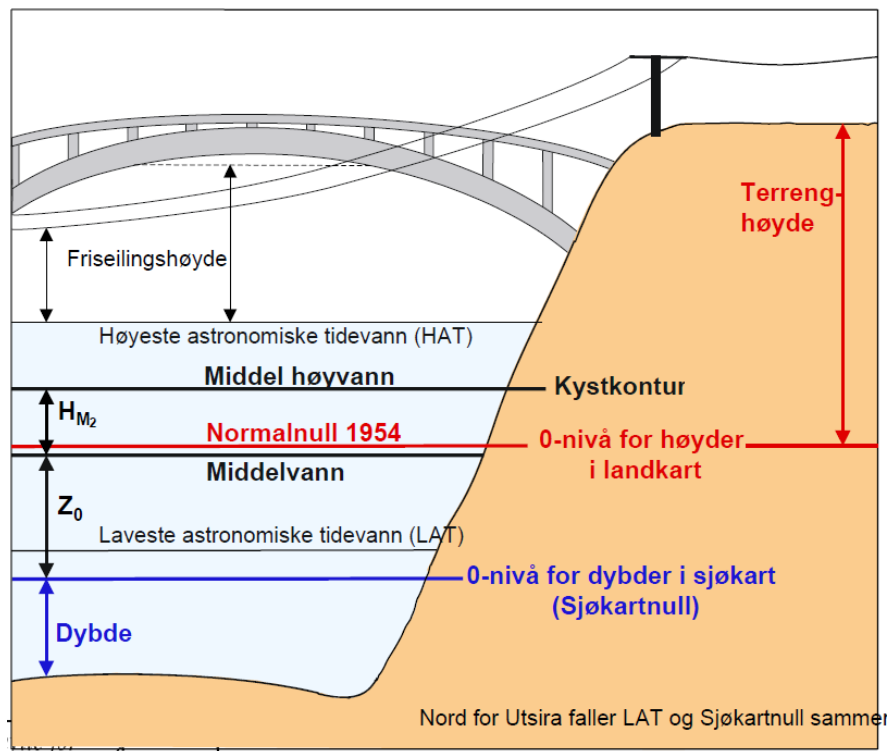
7.1.2 Flom

På grunn av permafrost og isdekke vil selv mer moderate nedbørsmengder medføre en ikke ubetydelig avrenning. Flomfaren er avhengig av nedbørsmengde og temperatur. Risikoen for flom vil trolig øke pga. klimaendringer som gir økt snømengde og raskere snøsmelting (Longyearbyen lokalstyre, 2012).

Svalbard har lite nedbør (jf. skredrapport) og nedbøren vil hovedsakelig komme i form av snø eller regn i perioder når snøen ligger på bakken. Flom som følge av store vannmengder vil derfor ikke være sannsynlig. Utfordringen for havneområdet er sørpeskred slik det beskrives under pkt. 7.1.1.

7.1.3 Havnivå og springflo

Vannstand refererer til 0-nivået i sjøkart (sjøkartnull) eller til nullnivå i landkart (NN1954 eller NN2000). 0-nivået i sjøkart er satt til laveste astronomiske vannstand (LAT) hvis ikke spesielle forhold tilsier noe annet. Det foreligger en europeisk avtale om bruk av dette prinsippet etter 1. januar 2000. For Svalbard er det LAT som skal være utgangspunkt for dybdeangivelser på sjøkart. Sjøkartnull i Ny-Ålesund (ref.1) er definert som LAT.



Figur 25: Viktige begrep som angir høyder i kart. (Kilde: Statens kartverk)

Landkart skal normalt ha middelvann (MV eller MSL, Mean Sea Level) som 0-nivå og referansen for koter på landkart. Dette blir nå innført når norske landkart konverteres nå fra NN1954 til NN2000 som nullpunkt. Dette skjer kommunevis. I de fleste kommuner har landhevingen ført til at nullpunktet er senket.

Høyeste astronomiske tidevann (HAT) er også en interessant verdi som kan beregnes der vannstand er målt over tid. Differansen mellom LAT og HAT er maksimal forskjell mellom flo og fjære som følge av gravitasjonskreftene fra sol og måne. I tillegg kommer effekter av lufttrykk, vind, strøm, vanntemperatur m v. Det medfører at stormflo ligger betydelig høyere enn HAT.

For Ny Ålesund ligger middelvannstanden 91 cm høyere enn LAT og 0-nivået i sjøkart (ref1). Middel høyvann (MHW) ligger 137 cm over og HAT ligger 184 cm høyere enn LAT. Høyeste observert vannstand i Ny Ålesund er 217 cm over LAT. Laveste observerte er 24 cm under. Beregnet høyeste vannstand med 20 års repetisjon, er 222 cm. For 100 års repetisjon antas verdien å ligge ca. 30 cm høyere enn dette. Vurderingen er basert på beregnet forskjell i værbidrag for Andenes med 20 års kontra 100 års repetisjon. Stormflo med 100-års repetisjon antas dermed å gi en vannstand i Ny Ålesund ca. 250 cm over LAT.

I tidevannstabellen oppgis z0 for Longyearbyen til 105 cm. Det betyr at sjøkartnull er satt 105 cm lavere enn middelvann. Nullkoten på landkart er satt til M2 som er mildere høyvann, 52,2 cm over middelvann. Landkart for Svalbard er m a o ennå ikke justert i h t prinsippet om at middelvann (MSL) skal være datum for landkart.

Det er grunn til å anta at havet vil stige noe mindre ved Svalbard enn ved fastlandet. Dette skyldes at breene på Svalbard og Grønland smelter. Det gir redusert lokal tyngdekraft og lavere havnivå. I første versjon av dette notatet i juni 2012, valgte vi å se bort fra denne effekten. Senere er det publisert beregninger basert på metode utviklet av Kartverket i 2012. Beregningene antyder et redusert havnivå på ca. 10 cm som følge av denne effekten. Svalbard får en betydelig landheving, både som følge av at breene smelter og den generelle landhevingen etter siste istid. Landhevingen blir størst på Øst-Svalbard der de største isbreene finnes, men den blir også betydelig i vest. Landhevingene de neste 100 år er beregnet av Statens kartverk. Vestlige deler av Spitsbergen vil få en landheving på 50-70 cm, minst nærmest kysten. For Longyearbyen anslår vi en landheving på 60 cm. Landhevingen måles løpende i Ny Ålesund. For perioden 1997-2008 er et oppgitt et årlig gjennomsnitt på 8,2 millimeter.

I de beregninger som er gjort for norskekysten er høydenivået for stormflo økt med 5 cm for 2050 og 10 cm for 2100 som følge av antatt økt stormaktivitet. De samme premisene legger vi til grunn for Longyearbyen.

Vi får følgende nøkkeltall for vannstand ved Longyearbyen i 2100 med referanse til dagens LAT (sjøkartnull i Ny-Ålesund):

- LAT +20
- Middelvann + 111
- HAT + 204
- Stormflo, 100 års repetisjon +280

Maksimal stormflo øker med ca. 30 cm fram til år 2100, og legges til grunn for planeringshøyde for fylling og bebyggelse. Stormflo i Longyearbyen i 2100 blir 280- 43=137 cm (+1,4 m) over dagens landkartnull i Longyearbyen. Til sammenlikning ligger dagens utfylte landareal 1,80 til 2,30 m over landkartnull. Lavest golvnivå i bygninger bør ligge ca. 1,0 meter høyere enn maksimal stormflo, dvs. høyere enn kote +2,4 meter. Utvendige høyder tilpasses dette, men bruksareal bør ligge minst 0,4 m høyere enn maksimal stormflo, det vil si høyere enn kote +1,8. Teknisk infrastruktur som avløp o.a. bør ikke ligge under kote +1,8. Gang- og sykkelveg kan legges lavere, men anbefales holdt i høyde kote + 1,8 m, for å gi et strammere estetisk inntrykk av havna og unngå at arealet flommer over.

7.1.4 Værforhold

På Svalbard er det arktisk klima med lite nedbør, årsnormal på ca. 200 mm i Longyearbyen og lav årsmiddeltemperatur på - 5 °C. Sjø- og bølgebelastning fra Adventfjorden er relativ liten, men bølgene kan komme opp i høyde på 2,5 meter. Kulde, is og snø er dominerende værforhold på Svalbard store deler av året, og dimensjonerende for utbygging.

Både økt maksimalstyrke av vind og lengre perioder med sterk vind vil kunne påvirke virksomheter. Svært sterk vind og vindkast kan ha potensial for direkte å skade bygningsmasse

og andre installasjoner. Vind som en del av mer ekstremt vær har trolig større skadepotensial enn en isolert økning i vindstyrke og stormhyppighet. Generelt anses sterk storm som lite sannsynlig og orkan som usannsynlig på Svalbard. Konsekvensene av sterk vind blir vurdert til små for liv og helse og moderat for materielle verdier, hvor omfanget avhenger noe av hvor godt hendelsen var varslet. Sterkere vind som en følge av langsiktige værendringer, vil sannsynligvis skje i kombinasjon med endringer av andre faktorer, slik som endringer i nedbørsmengde, endringer i temperatur (Longyearbyen lokalstyre, 2012).

Fremherskende vindretning er øst-sørøst, men noe pålandsvind forekommer også i sommersesongen. Området har også kastevinder ned fra fjellsiden. Sterke nordvestlige vinder med oppbygging av sjø fra Nordfjorden, er den vindretningen som gir lengst strøklengde og har størst betydning for liggeforholdene i havn. Under ekstreme forhold må skip forlate kai ved Bykaia og Gamlekaia, eller legge til på innersida av kaia. Da det ikke er mulig å bygge avskjerminger i form av molo ut i havnebassenget, vil en kaikonstruksjon med skjermet innside gi le for fartøy som kan gå på innsiden av en kai. En L-formet tett kai med skjerming mot nordvest vil gi gode forhold under slike vindretninger.

For utbygging av havna vil is i fjorden være en stor utfordring. Når fjorden fryser helt igjen med tykk is, kan en temperaturstigning i isen gi store horisontale krefter som kan ødelegge vanlige konstruksjoner som benyttes på fastlandet. Det er krevende å beregne disse kreftene og det vil være usikkerhet knyttet til resultatet.

7.1.5 Grunnforhold

Den indre og østlige del av planområdet ligger delvis på fjell langs tidligere strandlinje og delvis på utfylling bestående av skeidestein fra gruve 7. Videre vestover varierer grunnforholdene en del. Generelt er det lite løsmasser over fjell nær land og økende mektighet av løsmasse ved økende vanddyb, men med store lokale variasjoner (kilde: gjeldende plan).

Grunnundersøkelsene fra før 1993 (NGI, Kummeneje og Svalbard Samfunnsdrift/Instanes 2013) viser at løsmassene består av et lag med middels fast siltig leire fra sjøbunn ned til ca. 2 til 3 meter under sjøbunn. Videre er det 4 til 6 meter med fast silt/sand, etterfulgt av bløt siltig leire over berg. Grunnundersøkelser fra 2011 (SINTEF Byggforsk./Instanes 2013) er sammenfallende med tidligere undersøkelser.

Realisering av planforslaget betyr å fylle ut opptil 20 meter utenfor eksisterende sjølinje vest i planområdet og 10 meter utenfor eksisterende sjølinje lengre øst. Stabilitetsanalysene som er utført øst for Bykaia (Instanes 2013), viser at tiltaket kan gjennomføres hvis det brukes lette fyllmasser i deler av fyllingen. Det anbefales videre at fyllingen legges ut lagvis med én meter laghøyde. Det bør være minst 3-6 måneder mellom utlegging av hvert lag. Poretrykksendringer i grunnen må måles under utfyllingen.

Rapporten til Instanes (05.06.13) setter maksbegrensninger for last i havneområdet nordøst for veg 612, veg 2 og veg 3.

7.2 Infrastruktur

7.2.1 Kraftlinjer og transformatorer

Langs veg 600 ligger det både el-kabel og telelinje. Nye kabler for infrastruktur planlegges internt i planområdet. Ny bebyggelse bør ikke ligge nærmere kablen enn 1,5 m, noe som ivaretas i plankartet. Innenfor planområdet er det to trafoer, en ved sysselmannsgarasjen og en i eksisterende havnebygg.

7.2.2 Industri og næringsliv

Fremføring av drivstoff vil være en del av planforslaget og skal utføres forsvarlig iht gjeldende regelverk.

7.2.3 Farlig gods

I mangfoldet av varer som lastes og losses over kaiene i Longyearbyen er det også gods som sorterer under bestemmelsene om farlig gods. Slike bestemmelser reguleres av et internasjonalt regelverk, og behandling av farlig gods gjøres i henhold til egne bestemmelser basert på dette regelverket. Dermed er ikke behandling av farlig gods en overhengende trussel for mennesker og miljø i Longyearbyen.

7.2.4 Trafikksikkerhet

Havneområdet planlegges for gods og passasjertrafikk. Veg 612 mellom Bykaia og energiverket har som følge av nybygg langs vegen og endrede kjøremønstre fått økt trafikk. Innkjøring til godsområdet og godsforflytting fra kai kan skape farlige situasjoner i vegkryss. Ved ankomst av passasjerskip vil det være et stort antall gående som skal om bord i busser, båter eller spasere inn til sentrum. Det er sjelden at det kommer gods og passasjerer samtidig i havna. Blanding av myke trafikanter og intern trafikk kan i noen tilfeller utgjøre trafikkfare. Belysning langs gang- og sykkelveg bør tilrettelegges. Løsninger for myke trafikanter må synliggjøres i utomhusplan tilknyttet byggesøknad. Longyearbyen lokalstyre og Visit Svalbard har ellers i samarbeid med Agraff arkitektur fått utarbeidet Temaplan for ferdsel og opplevelse. I planen ligger det føringer på tilrettelegging og trygg ferdsel knytt til aktuelle møtesteder og attraksjoner. Forbindelse fra Bykaia og opp til Burmavegen via trapp er en av attraksjonene som nevnes må tilrettelegges med trygg ferdsel.

7.2.5 Forurensning

Longyearbyen kaiområde er registrert som en lokalitet med mulig forurenset grunn (grad 2 – middels risiko) hos Klif. Det er ikke innhentet konkrete opplysninger om slik forurensning på Bykaia. Havneaktivitetene omfatter ofte verkstedvirksomhet, lagerfasiliteter, og skipsanløp med lossing/lasting. Det er alle aktiviteter som kan bidra til spredning av forurensning. Landarealene viser ingen synlig tegn på forurensning. Det kan likevel forekomme forurensning som ikke synes i terrenget. Med utgangspunkt i Klif sin database om mulig forurensning, vil grave- og utbyggingstiltak følges opp med miljøtekniske undersøkelser og utarbeidelse av tiltaksplaner (jfr forureningsforskriften), og fastsettes i bestemmelsene til planen.

7.3 Prosjektgitte forhold

7.3.1 Utbyggingsrekkefølge

Rekkefølgebestemmelsene i planen vil sikre vurdering av risiko, og at tiltak iverksettes før utbygging etter planen.

7.3.2 Tilrettelegging for nødetatene

Longyearbyen lokalstyre vurderer at området har tilstrekkelig med brannvann til havna og tilgjengelighet til sjøvann som også sikrer brannvann.

7.3.3 Skjæringer og fyllinger

Det skal før mudring, graving og fylling i sjø gjøres undersøkelser i forbindelse med grunnforhold. Rapport om grunnforhold og stabilitet (Instanes 2013) følges. Fylling tilpasses grunnforhold og behov ved havna. Det etableres vanlig sikkerhetsmarkering langs fyllingskant og kai.

7.4 Oppsummering ROS

Ut fra gjennomgang av risiko og sårbarhet vil det være grunnforhold, skred og værforhold som vil utgjøre utfordringen ved utbygging av havna. Når det gjelder handtering av værforhold har Lokalstyre rutiner og kompetanse på det. For oppfølging av skred viser planbestemmelsene til tiltak som må utføres før nye etableringer i skredutsatte områder. Dette vil også gjelde for grunnforhold der det foreligger faglige anbefalinger og rekkefølgebestemmelser ved igangsettelse av nye tiltak og utfyllinger.

8. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

8.1 Innledning

Delplanen har som hovedformål å legge til rette for utvikling av havnevirksomhet og næringsvirksomhet tilknyttet Bykaia/Longyearbyen havn. Arealplan 2016-2026 for Longyearbyen planområde, vedtatt 13.02.2017, markerer område som «avgrensning av delplanområde» D1. For havna gjelder «Delplanen for Bykaia» som ble vedtatt 22.05.00. Ny plan bryter ikke med overordnede planer og vedtak.

Utforming av arealet vil følge gjeldende plan med bebyggelse sør for veg 612 og havne-/lagerareal nord for veg 612 mot sjøen. Samtidig legges det til rette for økt havneareal for funksjoner tilknyttet havna, mellom Longyearbyen havn/Bykaia og Gammelkaia. Planavgrensningen utvides ut i sjø, med skredsikring mot Platåfjellet.

Forslagsstiller ser nødvendigheten av et ryddig og estetisk utformet planområde. I gjeldende delplan er det lagt vekt på detaljering av utforming for framtidige bygninger. Over tid ser man at byggeskikk og arkitektur innen industribygg endrer seg og at materialer som tidligere ga et «simpelt» uttrykk, i dag kan gi et løft for et industriområde. Forslagsstiller vil derfor foreslå en fleksibilitet i form- og materialbruk, men å holde på overordna strukturer som høyder og linjer mot veg.

Det totale arealet og utnyttelsesgrad for havn økes. Havnefronten øst for kaia skal fylles ut og er vurdert i forhold til grunnforhold og stabilitet. Maksimal byggehøyde er i forslaget 4 meter over dagens maksimale byggehøyde. Dette vil bedre ivareta den funksjon som nye bygninger i havna skal ha. Samtidig er dette et industriområde utenfor sentrum som tåler større volum på bygningene. For et bedre estetisk inntrykk og jf. Arealplan 2009, skal utelagring begrenses og skje på bestemte areal i tråd med utomhusplan. Det etableres gang- og sykkelveg gjennom havna. Nye bygninger skal også følge krav til fargeplan.

Det følger bestemmelser med graden av parkeringsdekning for hvert av byggeområdene i planen. Parkering inngår i beregningsgrunnlaget for BRA. Dersom parkeringskrav dekkes på nabotomt eller i fellesanlegg, må det foreligge privatrettslig avtale om bruk til formålet. Parkeringsløsning skal fremgå av utomhusplan som skal følge søknad om tillatelse til tiltak eller virksomhet. Utover dette er det satt av eget parkeringsformål i planen.

Planforslaget har innarbeidet skredsoner og krav til sikringstiltak.

8.2 Planformål

I forslag til delplan avsettes følgende planformål:

1. Byggeområder, om nødvendig med nærmere angivelse av hva slags bebyggelse (sml. § 49 Nr 1.)

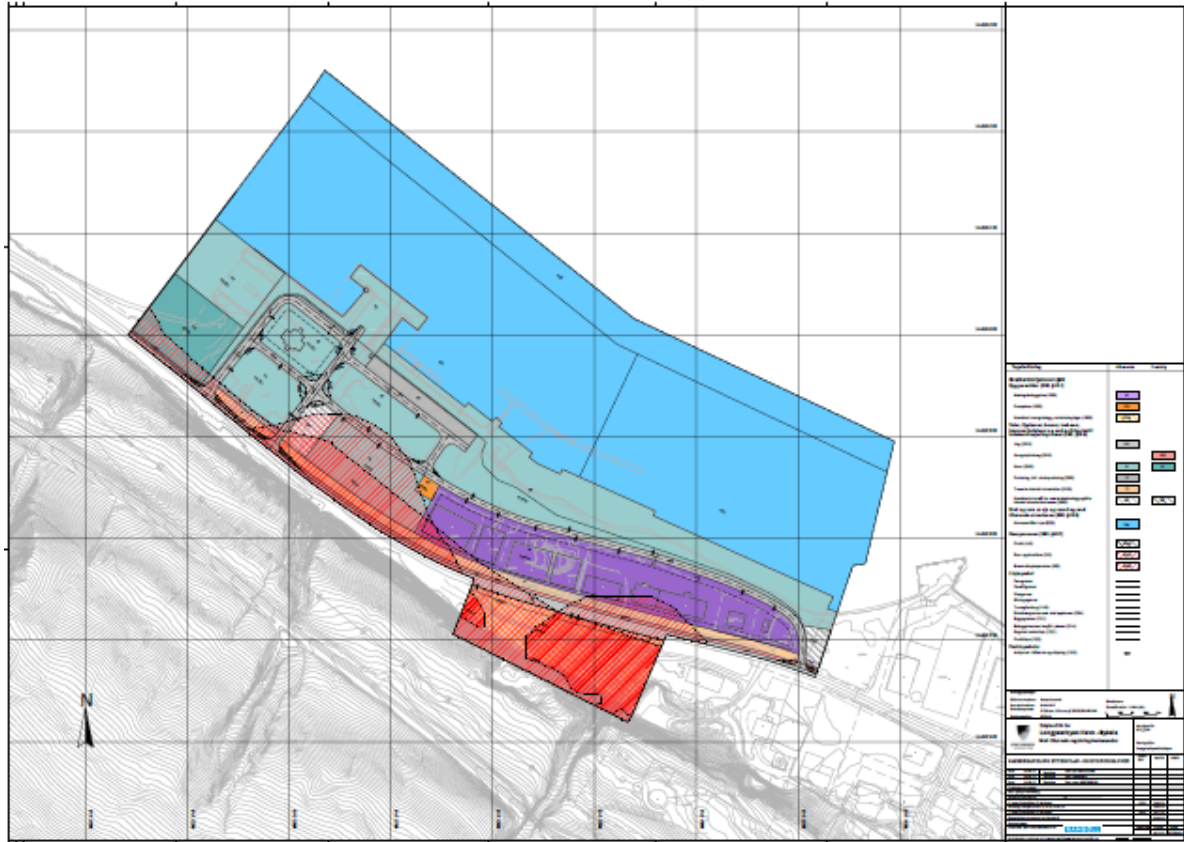
- Næringsbebyggelse (N)
- Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg/Pumpehus (PU)
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål – Energianlegg, verksted og lager (E/V/L)

2. Veier, flyplasser, havner, taubaner, høyspentledninger, og andre viktige ledd i kommunikasjonsystemet (sml. § 49, tredje ledd nr. 6.)

- Kjøreveg (KV1-7)
- Gang- og sykkelveg (GS1)
- Havn (serviceareal, havnelager, kai mv.)
- Trasé for teknisk infrastruktur (TI)
- Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur (S/T1-2)
- Parkering (P1-2)

3. Område for særskilt bruk og vern av sjø, herrunder ferdsel-, fiske-, natur- og friluftsområder, hver for seg eller i kombinasjon (sml § 49 nr. 7)

- Havneområde i sjø (HA1-3)



Figur 26: Delplan for Longyearbyen havn/Bykaia, Planforslag 2017

Hensynssoner og bestemmelsesområder (SML § 49 nr.7)

- Frisikt (H140)
- Ras- og skredfare (H310_1-4)
- Brann- og eksplosjonsfare (H350)

Rekkefølgebestemmelser

Planbestemmelsene §§ 3.1 og 3.2 hjemler krav til opparbeidelse av uteanlegg og teknisk infrastruktur før det kan gis brukstillatelse for nybygg. §3.3 sikrer opparbeidelse av gang-/sykkelveg langs vei 600 før det kan gis brukstillatelse for nybygg i H1 (nytt havnebygg). I tillegg gjelder særskilt krav til sikring mot brann og eksplosjonsfare og skred/ras innenfor angitt fare- og sikringssoner (H310 og H350).

8.3 Beskrivelse av delområdene i planforslaget

Næringsbebyggelse (N)

Området mellom veg 600 og veg 612 sørøst i planområdet, avsettes til næringsbebyggelse. Arealet ligger sentralt mellom sentrum og flyplassen og tett på havneområdet. Mesteparten av arealet er allerede bebyggt med eksisterende virksomheter som kontor, lager, verksted, servicefunksjoner og bryggeri. Næringsområdet har atkomst fra veg 612 og byggene er etablert på festetomter. Området har byggelinje 20 meter fra senterlinje veg 600, som gir en helhetlig

struktur på bebyggelsen mot hovedvegen. Byggegrense mot internveg 612 er 10 meter fra senterlinje fra veg og åpner for parkering og utelagring mot havneområdet.

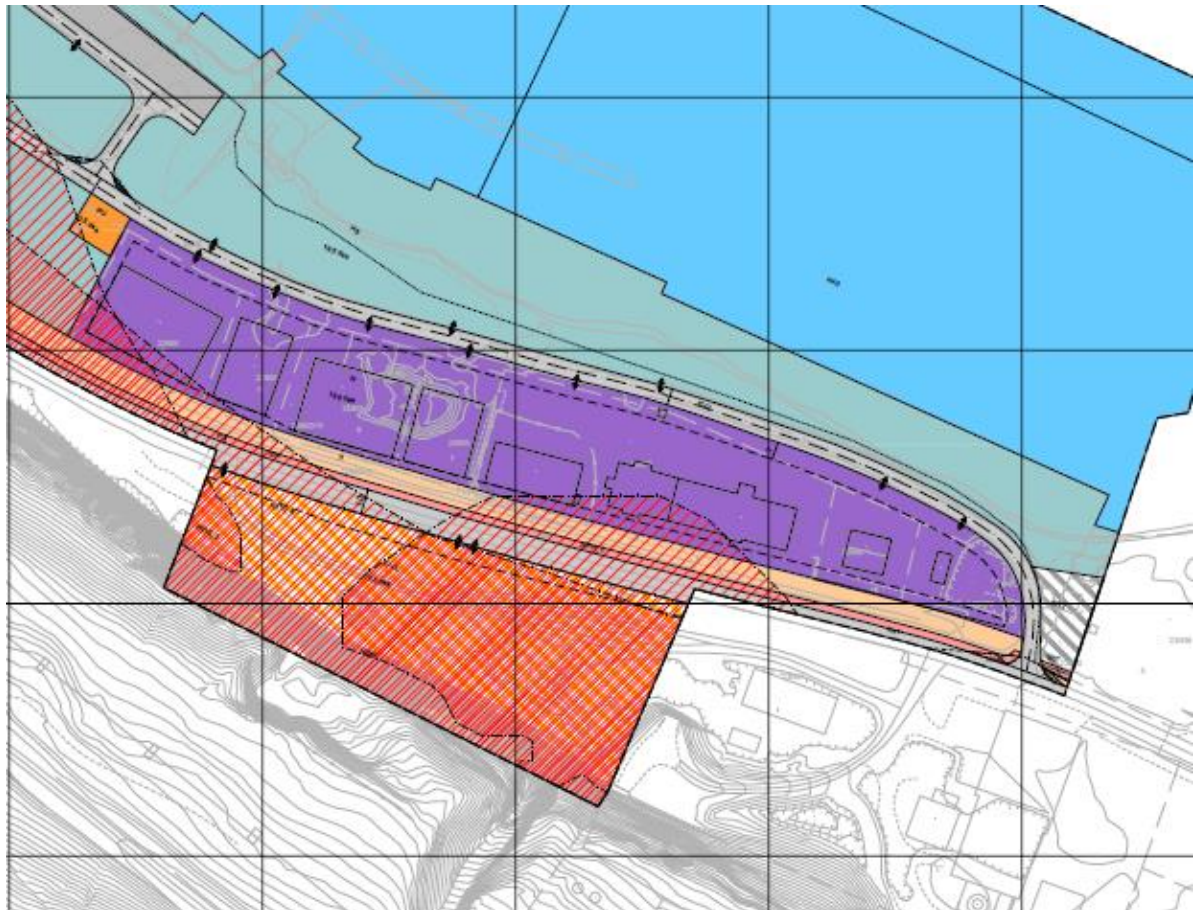
Næringsområdet på vel 17 dekar ønskes videreutviklet med industri, håndverks- og lagervirksomhet og servicefunksjoner. Blant annet har Store Norske Spitsbergen Kulkompani uttrykt at de ønsker å benytte ubebygde industri- og lagertomter her. Planforslaget legger opp til høy utnyttelse av arealet, med bebygd areal (BYA) på 90 % med maks byggehøyde på kote +18. Byggelinje 20 meter fra veg 600 og byggegrense 10 m fra senterlinje veg 612 opprettholdes. Atkomst skjer fra veg 612 og parkering løses på den enkelte tomt. Areal avsatt til næring reduseres i forhold til tidligere plan, til fordel for havneformål.

Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg/Pumpehus (PU)

Pumpehus etableres i forbindelse med tekniske infrastrukturtraseer, som angitt på plankart.

Kombinert bebyggelse og anleggsformål – Energianlegg, verksted og lager (E/V/L)

Reservekraftstasjonen med tilhørende virksomhet, lager mv. er lokalisert innenfor planformålet.



Figur 27: Utsnitt av næring- og industriområdet



Figur 28: Bilde av energianlegget i retning mot øst (Foto: Hanne Karin Tollan)

8.3.1 Veier, flyplasser, havner, taubaner, høyspentledninger

Kjøreveg (o_KV1-6)

o_KV1 er veg 600, hovedvegen som går forbi planområdet. Veg 612, Veg 614a og Veg 614b som er benevnt med o_KV1-6 i plankartet er allerede etablert inne i havneområdet. Vegene opprettholdes tilnærmet slik de er i dag med atkomst til næringsområdet, havneområdet og til kaiene. Vegene tilpasses kotehøyde +2,80 m ved veg 600 og ved kai (H5). De tilpasses kote +2,40 ved H2 og avpasses minimumshøyden kote +1,80 øst ved båtopptrekk.

Enkelte av vegene er planlagt utbedra. Forbi havneområde H1 vil vegen bli bredere.

Blanding av tyngre kjøretøy og myke trafikanter gjennom havneområdet løses gjennom oppstramming av kryss, kanalisering av ferdsel med merking av gang- og sykkelveg og tiltak gjennom drift av havna. I forbindelse med kryssene er det regulert sikringsone for frisikt. Deler av vegene er i plankartet markert med faresone for skred.

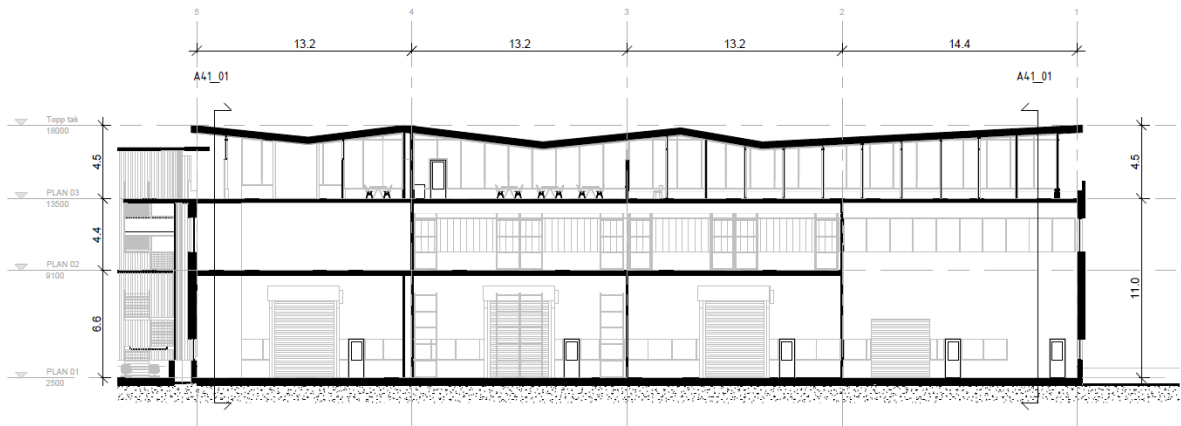
Gang- sykkelveg (GS1)

Det legges sammenhengende gang- og sykkelveg langs veg 600 (o_KV1) mot sentrum. For å sikre trygg atkomst for myke trafikanter, er det i tillegg tatt inn i bestemmelsene om at det skal tilrettelegges for gang- og sykkelveg/kyststi i sammenheng med ny havnefront. Denne kyststien er definert som turveg i plankartet med linjesymbol, men må detaljeres senere.

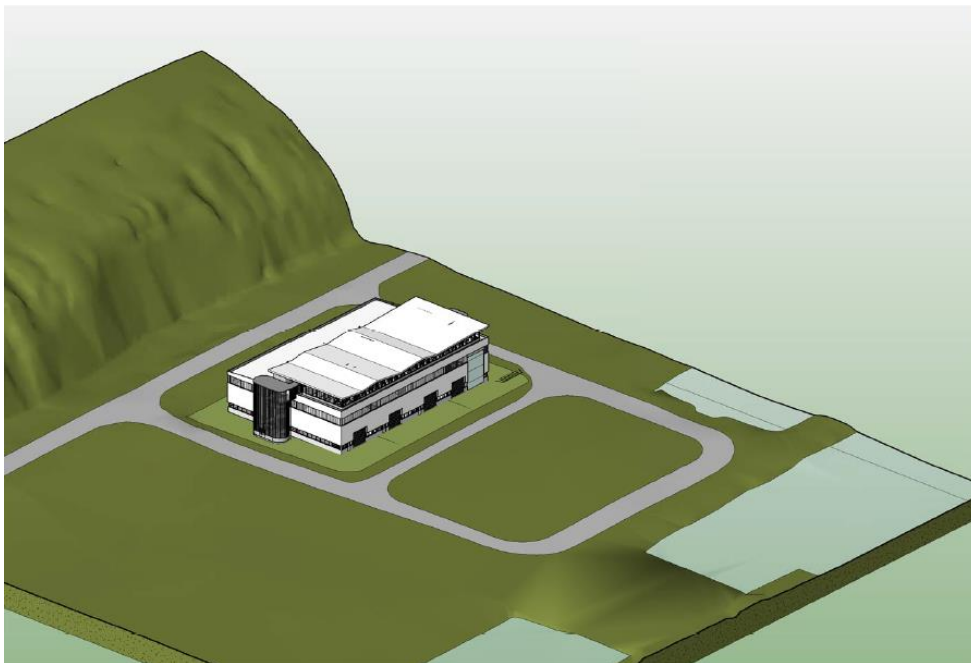
Havn (H1-H8)

Havna skal inneholde funksjoner som kai, trafikkområde for havn, lager, kontor og servicefunksjoner. Framtidige havnefunksjoner skal sees i sammenheng med utvidelse av havna mot vest, der også nye kaikonstruksjoner planlegges. Totalt vil det være 74,3 dekar satt av til havne- og trafikkareal/kai.

Det planlegges et nytt havnebygg (H1) med et bruksareal på 4727m², fordelt på 3 etasjer. Bygget skal inneholde verksted-, lager- og kontorfunksjoner. Maks BYA settes til 90 % og maks byggehøyde til kote +18. Laveste gulvnivå i bygninger legges på +2,4 meter. Bygget ligger utenfor skredsonen.



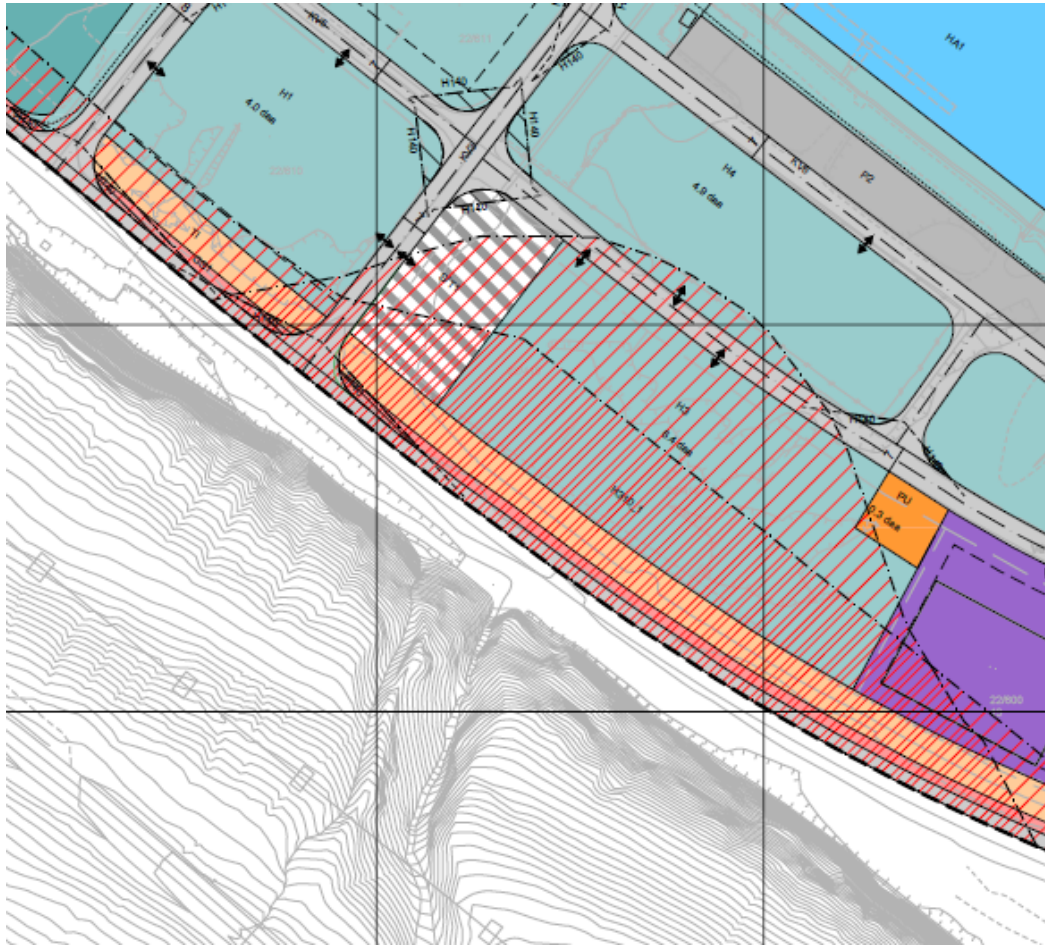
Figur 29: Langsnitt, Havnebygg (LPO Arkitekter)



Figur 30: Skisseprosjekt, Havnebygg illustrasjon (LPO Arkitekter)

Arealet nærmest kaia (H2) avsettes til serviceareal, lagring, terminalanlegg og annen virksomhet i forbindelse med godstrafikk og passasjertrafikk. Det tillates eksisterende og fremtidig bebyggelse med maks BYA på 70 % og kote +18 meter. Laveste gulvnivå i bygninger legges på +2,4 meter. Området har kort avstand til strømforsyning, inngang til toalett, vaskerom og dusj for besøkende.

Areal mot veg 600 (H3) som tidligere var avsatt til næring, settes av til havneformål/ containerlager. Området tillates ikke bebygd, men skal ha oppstillingsplass for tyngre last, med containere i inntil 10 m høyde. Strukturen med byggelinje mot veg 600 blir brutt, men området skal ha et ryddig preg mot veg. Deler av arealet har risiko for skred og er regulert med faresone skred i plankartet.



Figur 31: Utsnitt av plankart, Havnebygg (H1) og containerlager (H3)



Figur 32: Areal for Havnebygg (bildet er tatt fra område for containerlagring/bussoppstilling)

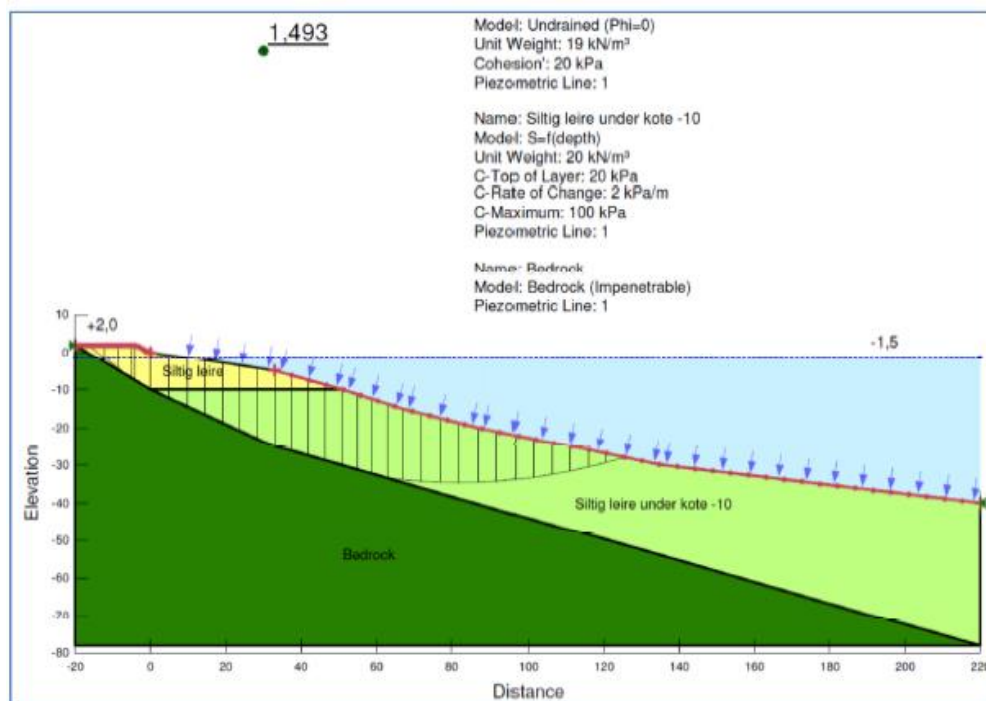
Havneareal for ute- eller innelagring (H4) settes av øst for serviceareal H2. Byggegrense settes i henhold til plankart for å gi plass til bussparkering (P2) i kombinasjon med lagring vest for

området. Området har begrensninger for lagring på 3,2 tonn/m², på grunn av grunnforhold. Arealet har maks BYA på 70 % og maks kotehøyde på +18meter. Laveste gulvnivå i bygninger legges på +2,4 meter og uteområdet avrettes i forhold til bygninger og veg. Deler av arealet har risiko for skred og er avsatt til faresone skred i plankartet.

Dagens kai på 84m (H5) opprettholdes og forbedres med kulvert for infrastruktur som legges ut til kaia.

Havneareal H6 Denne delen av havna tilrettelegges for gods- og passasjertrafikk med vegger og parkering. Atkomst til flytebrygge, båtopptrekk og framtidige flytende kaikonstruksjoner går gjennom H6. Det tillates etablert adkomst med bredde inntil 7 meter fra veg 612 (o_KV2) til ny flytekai. Arealet kan brukes til lagring av lettere masser/gods med vektbegrensning på 1 tonn/m². Det skal ikke bygges faste konstruksjoner i dette området. Arealene og fyllingsfront legges på kote +1,80 og gis en estetisk god utforming med tanke på at gangpromenaden til sentrum går gjennom denne ytre delen av havna.

Realisering av planforslaget betyr å fylle ut opptil 20 meter utenfor eksisterende sjølinje vest i planområdet og 10 meter utenfor eksisterende sjølinje lengre øst. Stabilitetsanalysene som er utført øst for Bykaia (Instanes 2013), viser at tiltaket kan gjennomføres hvis det brukes lette fyllmasser i deler av fyllingen. Det anbefales videre at fyllingen legges ut lagvis med én meter laghøyde. Det bør være minst 3-6 måneder mellom utlegging av hvert lag. Poretrykksendringer i grunnen må måles under utfyllingen.



Figur 33: Stabilitetsanalyse 1, dagens sjøbunn (Instanes 2013)

Havneareal H7 utgjør 5,8 daa og er en del av havneområdet der det tillates permanente anlegg. Det vil også være et område der det skal være rom for å etablere nye tiltak og utføre vedlikehold og driftsarbeid. Området kan benyttes til adkomst for mellomstore båter.

Havneareal H8 skal ikke bebygges med permanente anlegg, da området inngår i framtidig utvidelse av Longyearbyen havn. Det tillates terrengbearbeiding og tiltak som ikke er til hinder for framtidig havneutvikling mot vest.

Trasé for teknisk infrastruktur (TI)

Trasé for teknisk infrastruktur langs veg 600 (o-KV1) opprettholdes. Traseen kan romme fjernvarme, vann, elektrisitet, avløp, og olje. Forsyning av olje gjelder kun til den faste kaia H5. Det avsettes plass til pumpehus (PU).

Kombinert formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer (S/T1-2)

Et havneareal ved den faste kaia avsettes til oppstillingsplass for busser (ST1). Det er på det meste behov for 8 busser (4 turer, 2 busser hver tur) ved cruiseanløp. Bussparkeringen skal tilrettelegges slik at rygging unngås. Bussoppstillingen kan ta 4-5 busser, mens øvrige busser vil parkere langs veg 614 ved havnefronten. Utenom periodene med cruiseanløp vil bussparkeringen kunne brukes til havnelagerfunksjoner etter behov. Det vil ikke være samtidighet mellom cruise og gods slik at bruken av området vil løses ut fra behov ved hvert båtanløp.

Øst for innkjørselen til veg 612 avsettes tidligere areal for industri/verksted/lager, til samferdsel og teknisk infrastruktur (ST2).

Trasé for teknisk infrastruktur langs veg 600 kombineres med gang- og sykkelveg i en bredde på 3 meter langs planområdet.

Parkering (P1-2)

Det avsettes areal til offentlig parkering langs veg 614 (o_KV4) i nordvest (P1) og et areal til offentlig parkering nær sjøfronten (P2). Parkering ved sjøfronten P2 kan betjene alle kaiene i området, legges på minimum kote +1,80 og har vektbegrensning på 1 tonn/ m².

8.3.2 Områder for særskilt bruk eller vern av sjø

Havneområde i sjø (HA1)

Området fra dagens faste kai (H5) til HA3, settes av til flytende og lette kaikonstruksjoner (HA1). Arealet er i dag havneområde i sjø med en etablert flytekai. På sikt kan det etableres nye kaier i området, men grunnforhold vil gjøre at det stilles særlige krav til type kai og konstruksjon. Krav til vandyp vil være 7 meter og plankartet setter grense for utfylling og utbygging. Det vil mest sannsynlig bli etablert 1-2 kaier, mens øvrige areal vil være sjøareal.

Havneområde i sjø (HA2)

Havneområdet utenfor Longyearbyen havn/Bykaia er manøvreringsareal for trafikken til og fra havna og strekker seg ca. 180 meter ut i sjø. Hvis revidert plan fører til at trafikken til Longyearbyen vil endre seg vesentlig med for eksempel større skip og hyppigere anløp, må det legges til rette med utdypning av leia, merking m.v. Alle nye tiltak skal avklares med rette havnemyndighet.

Havneområde i sjø (HA3)

I havneområde HA3 tillates etablert flytekai, med atkomst fra H6.

9. VURDERING AV VIRKNINGER AV TEMA I PLANFORSLAGET

9.1.1 Naturmiljø

Arealene i delplanområdet nedenfor veg 600 er i hovedsak bebygd og fylt ut og der vil ikke naturmiljø begrense arealbruken. Ovenfor veg 600 og opp mot Platåfjellet berører hensynssonen for skred viktige og lokalt viktige naturverdier. Innenfor hensynssonen kan det komme skredsikringstiltak som berører naturverdier. Naturtypen er verdisatt som «viktig», og må i størst mulig grad ivaretas. Tiltak for sikring av samfunnet vurderes som viktig og må kunne etableres. Skredsikringstiltak vil kunne redusere naturverdien. Det stilles krav til at tiltak må gjøre minst mulig skade i bekkedalen.

9.1.2 Kulturminner

Ovenfor veg 600 og utenfor planområdet er det registrert flere kulturminner som er fredet, slik som taubanen og Burmavegen. Kulturminnene er ivaretatt i overordnet plan med hensynssone.

Planforslaget vil ikke berøre kjente kulturminner verken på land eller i sjø. Det er utført arkeologisk registrering av havbunnen utenfor dagens kaifront og vest til Hotellneset. Registreringen ble utført sommeren 2012 (Kvalø og Nævstad 2012), og viser ikke funn av kulturminner.

9.1.3 Landskap og nærmiljø

Kaiutforming og bebyggelsen i havna skal utformes for en funksjonell og framtidsrettet havn. Det vil bety nye volum i havna, samtidig som det vil inngå i bebyggelsen som allerede er etablert. Kaiene og ytterste havnefront holdes åpent for aktivitet, mens bebyggelse vil plasseres innenfor kaifronten og veg 600. Ny plan endrer ikke fjernvirkning og landskapsbilde vesentlig, da energiverket og fjellskrenten bak havna er markerte høyder i landskapet. Området har ikke bakenforliggende bebyggelse som blir berørt av utbyggingen.

Framtidig tilrettelegging av «kyststi» som gang-/sykkelveg langs sjøfronten vil øke tilgjengeligheten for befolkningen i Longyearbyen.

9.1.4 Veg og trafikkforhold

Planen viderefører atkomst fra veg 600 til næringsområde med sammenhengende gang- og sykkelveg. Det er gjennomkjøring gjennom nærings- og havneområdet. Internvegene i havna opprettholdes med atkomst mot fast kai, flytekaia og til næringsområdene.

9.1.5 Forurensning

Med utgangspunkt i Klif sin database om mulig forurensning bør bygge- og anleggstiltak følges opp med miljøtekniske undersøkelser og utarbeidelse av tiltaksplaner, jfr. forurensningsforskriften. Dette er forankret i planens bestemmelser.

9.1.6 Støy

Støy i området vil være fra lossing og lasting ved havna, flytrafikk og biltrafikk. Havna ligger langt fra boligområdene, slik at eventuell støy ikke berører bolighus og uterom. Flystøy fra flyplassen vil også berøre området, men siden virksomheten som planlegges ikke er støyømfintlig vil det ikke ha betydning. Trafikken er forholdsvis liten og vurderes ikke å føre til vesentlig støy.

9.1.7 Vann, avløp, energi og avfall

Det legges til grunn at eksisterende infrastruktur har nødvendig kapasitet for planlagte utbygging og at en relativt enkelt vil kunne koble seg til eksisterende nett. Vann er sikret gjennom ny vannledning som ble lagt til bykaia i 2016. Behovet for vann på bykaia er stort, men begrenser seg til når det er båter inne som ønsker å fylle vann. Avfall løses gjennom lokalstyrets avfallsordninger. Trasé for teknisk infrastruktur er innarbeidet i plankartet. For øvrig stilles det krav om godkjente løsninger før ferdigattest for bygg kan gis.

9.1.8 Privat og offentlig servicetilbud

Det legges til rette for å videreutvikle servicetilbud både gjennom tilrettelegging av areal, informasjon og tilgjengelighet ved havna. Salg ved havna gjennomføres i telt som i dag eller inkludert i en senere ombygging av dagens Servicebygg. Havna ønsker ikke å måtte håndtere frittliggende salgsboder etc, på et område med allerede begrenset areal.

9.1.9 Konsekvenser for næringsinteresser

Utvikling av havne- og næringsområdet vil være positivt for næringslivet i Longyearbyen. Havna får areal til utvikling og ekspansjon, noe som resten av næringslivet i Longyearbyen også er avhengig av. Selv om areal til næringsbebyggelse reduseres, vil en høy utnyttelse av eksisterende areal kunne gi rom for ny utvikling.

9.1.10 Offentlige investeringsbehov som følge av planforslag

Planforslaget åpner for flytende kaikonstruksjoner, båtutsett og utbygging på land. Dette vil føre til økt behov for offentlige investeringer. Utbygging av infrastruktur og gang-/sykkelveg vil også kreve offentlig investeringer.

9.1.11 Risiko- og sårbarhet

Ut fra gjennomgang av risiko og sårbarhet vil det være grunnforhold, skred og værforhold som vil utgjøre utfordringen ved utbygging av havna. Når det gjelder handtering av værforhold har Lokalstyre rutiner og kompetanse på det. For oppfølging av skred viser planbestemmelsene til tiltak som må utføres før nye etableringer i skredutsatte områdene. Grunnforhold ivaretas ved at ny utfylling og tiltak følger faglige anbefalinger og rekkefølgebestemmelser.

10. UTTALELSER OG MERKNADER

I avsnitta under er alle merknader som har kommet inn i tidligere høringsrunder tatt med. Til hver merknad fremgår det vurderinger. Vurderingene som er gjort i tidligere høringsrunder er ikke blitt endret og vil derfor kunne avvike noe fra foreliggende forslag til delplan for Longyearbyen havn (2017). Oppdaterte vurderinger for gjeldende planforslag er tatt med for siste høringsrunde som ble gjennomført i 2015. I kapittel 10.4 fremgår en oversikt over alle nye justeringer som er foretatt.

10.1 Uttalelser ved oppstart av planarbeidet 2012

Store Norske Spitsbergen Kullkompani (SNSK)

SNSK påpeker at formell avklaring med grunneier av området ikke er gjennomført. De viser til at det er flere parter som er berørt av omreguleringen og ber om avklaring av eiendomsforhold. Eventuelle konsekvenser for festere til festetomter må komme fram. Store Norske ønsker fortsatt å benytte de ubebygde industri- og lagertomtene.

SNSK ser det som positivt at Longyearbyen lokalstyre Bydrift KF ønsker å arealeffektivisere sine tomter, utvide dagens kapasitet og utvikle Bykaia/Longyearbyen havn i et langsiktig perspektiv. De påpeker at planen bør bli sett i helhet og at det er naturlig å se alle kaiene under ett. De ønsker en utredning av framtidige behov som vurderer om satsing på det ene segmentet/markedet kan ha negative virkninger for andre segmenter/markeder.

Vurdering:

Det er gjort en formell anmodning til SNSK om overføring av eiendom (3 tomter). Øvrige festere innenfor planområdet vil informeres om planarbeidet gjennom offentlig ettersyn.

Det vil bli gjort en helhetlig vurdering av dagens og framtidig behov for transport og lagring ved Longyearbyen havn. Vurderingen vil delvis følge revisjon av «Delplan for Bykaia/Longyearbyen havn» og delvis «Delplan for utvidelsen av Longyearbyen havn».

Kystverket

Kystverket er statlig fagmyndighet med ansvar for effektiv og sikker sjøtransport. De uttaler seg om farleder, sjøverts ferdsel, losbordingsfelt, framkommelighet, trafikkregulering med mer, og ønsker å delta i prosessen. De påpeker at dersom trafikken til Longyearbyen vil endre seg vesentlig som følge av planen (større skip, hyppigere anløp) så må det redregjøres for blant annet utdyping og merking av leien. De påpeker høyderestriksjonssonene som gjelder for flyplassen og sier de vil behandle saken etter havne- og farvannsloven når planforslaget foreligger.

Vurdering:

Utredningen skal gjøre rede for trafikken til/fra havna og peke på eventuelle tiltak som bør gjøres i forbindelse med det. Ankringsområder innenfor delplanen vil være kaiene i havna. Øvrige ankringsområder ligger utenfor planavgrensningen.

Delplanområdet ligger utenfor høyderestriksjonssonene til flyplassen. De vanligste skipsstørrelser vil komme under høyderestriksjonene, men større skip kan komme inn i restriksjonssonen nær Hotellneset. Dette løses gjennom koordinering med flyplass.

Syssele mannen på Svalbard

Syssele mannen påpeker at ny plan skal følge standarden for arealplaner etter Svalbardmiljøloven, som trer i kraft 1.mai 2012. Det gjelder korrekt fargebruk og sosifiler i plankartet. Syssele mannen viser også til arealplan for Longyearbyen bokstav G som krever vurdering av miljø- og forurensningsforhold og bokstav H om tiltak som kan føre til spredning av forurensning fra lokaliteter med forurensset grunn.

Sysselmannen ber om at planprogrammet rettes opp på punkt 3.2 og 3.3 om Hotellkaia og Gammelkaia, med å nevne planarbeidet som pågår på Hotellkaia og framtidig oppgradering av Gammelkaia.

Vurdering:

Delplanen vil følge ny standard for arealplaner og arealplan for Longyearbyen. Planprogrammet rettes opp i forhold til de punkter som gjelder Gammelkaia og Hotellkaia.

Direktoratet for mineralforvaltning

Bergmesteren for Svalbard har ingen merknader til varsel om oppstart og eller til planprogrammet.

Vurdering:

Merknad tas til orientering.

10.2 Uttalelser og merknader ved offentlig ettersyn av planforslaget des -14/jan -15

Sysselmannen på Svalbard, 19 01.15

Sysselmannen påpeker at planforslaget må oppdateres med blant annet nye tall for havnevirksomheten og restriksjonsplanen for flyplassen. De påpeker også at det av trafiksikkerhetsmessige hensyn bør legges til rette for gang og sykkelvei langs vei 600 også.

Vurdering:

Det er lagt til rette for sammenhengende gang- og sykkelveg langs veg 600. Planbeskrivelsen er ellers oppdatert med nye tall for havnevirksomheten.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) 27.01.15

NVE er nasjonal forvaltningsmyndighet for forebygging av skredulykker, tiltak som berører vassdrag. NVE har tilnærmet samme rolle på Svalbard som for fastlands Norge i arealplansaker. NVE ser det som positivt at skredfare er kartlagt og ber om at planområdet utvides ovenfor veg 600, slik at området for eventuelle sikringstiltak vises i planen.

Vurdering:

Planområdet utvides slik at sikringstiltak innarbeides i planen.

Kystverket

Kystverket mener det foreliggende forslag legger godt til rette for dagens havnedrift.

Vurdering:

Merknad tas til etterretning.

Direktoratet for mineralforvaltning

Direktoratet for mineralforvaltning med bergmesteren for Svalbard har ingen merknader til planforslaget.

Vurdering:

Merknaden tas til orientering.

Norsk polarinstitutt

Norsk polarinstitutt orienterer om sin virksomhet og forventet økt helårs aktivitet når nytt isgående fartøy er på plass om få år. De er positive til at det foreligger planer for utvidelse av havna.

Vurdering:

Merknad tas til etterretning.

Store Norske Spitsbergen Kullkompani (SNSK) 10.12.14

Viser til erklæring som er tinglyst på 22/1, der Longyearbyen lokalstyre forplikter seg til å unngå å legge hindringer i veien for SNSK sin bruk av eiendommen ved utbygging av infrastruktur. Muligheten for å legge infrastruktur på eiendommen er sikret gjennom heftelser på grunnen, det skal ikke være behov for å legge beslag på eiendom som foreslått, for å sikre etablering av teknisk infrastruktur.

Det legges opp til et høyt detaljnivå i planen, noe som medfører lite fleksibilitet hvis det skulle skje endringer. Plassering av boder og skilt i delplanen bør unngås og heller tas i byggesøknad. De ser det som positivt med høy utnyttelsesgrad. Universell utforming bør utgå av planen, da det ikke gjelder Svalbard. Eiendomsgrense bør tas med i kartet. Havneområde i sjø HA2 som regulerer vestsiden av planen, bør justeres for å åpne for framtidig utvikling. Strandlinjen for havneområde i vest bør justeres. Havneområdet H6 bør justeres i forhold til reell utfylling og det bør etableres sammenheng/veg til Sjøområdet nord og sydvest. Veg 612 og 614 bør justeres i henhold til eksisterende traséer og gang- og sykkelstien bør legges ved veg 600. SNSK ønsker ikke at mer areal brukes til teknisk infrastruktur på bekostning av næringsareal og at gang- og sykkelveg kombineres med infrastruktur. Næringsområdet i øst bør opprettholdes og ikke settes av til kombinasjonsformål. Parkering tas ut av planen. De påpeker også at bestemmelsen bør følge opp planen i forhold til g/s-veger og skredsikring, men områder utenfor skredsonen må fremgå.

Vurdering:

Longyearbyen lokalstyre ønsker at framtidig infrastruktur legges innenfor formål som er avsatt til dette. Det vil bli ryddigere og mer oversiktlig for LL og framtidige tomteeiere. Innspill til oppdatering og tekniske justeringer av plankartet ivaretas.

LNS Spitsbergen AS, 16.01.15

LNS Spitsbergen viser til at Gammelkaia og Kullkaia i dokumentert ikke er ajour i forhold til nye kaier. I området H3 og H4 er det i lang tid drevet terminal (logistikk senter) for en av godsårtutene fra fastlandet til Svalbard. I 2013 er deler av denne virksomheten også videreutviklet inn i området N1. Dette fremkommer ikke i delplanen.

I planbeskrivelsen står det om område N1 at næringsområdet på vel 17 dekar ønsker videreutviklet med industri, håndverks og lagervirksomhet og servicefunksjoner. Hele N1 er i dag utbygd. Det er i dette området investert betydelig i næring og funksjoner som er havnerelaterte. Det spørres også om tenkt bruk av område logistikk senter på H1 vil komme i konkurranse med etablert næringsvirksomhet. De stiller spørsmål om båtoppsett H7 vil generere trafikk og hvor disse båtene skal lagres.

LNS Spitsbergen anbefaler at det tas med en veiforbindelse mellom Bykaia og Gammelkaia. Fra der vei 612 svinger ut på vei 600 helt øst i planområdet er det kort avstand langs til adkomst Gammelkaia. De viser også til dokumentert skredfare og etterlyser planlegging og iverksetting av tiltak i forhold til denne skredfaren snarest. LNS Spitsbergen foreslår at det kun opparbeides gang- og sykkelveg langs vei 600. Det vises til eksisterende virksomhet som allerede foregår i område N1, og at de ønsker tilgang til nye arealer.

Vurdering:

Beskrivelsen revideres i forhold til endringer som er komme til siden oppstart av planarbeidet. N1 er avsatt til næring som skal videreføres i ny plan. H1 vil være et logistikk senter for drift av havner og havnefunksjoner. Ny adkomstvei til gammelkaia legges inn i planen. Opparbeidelse av veien og tillatelse fra nødvendige hjemmelshavere må framtidige brukere av veien innhente. Planen utvides til oversiden av vei 600. Område sør for veien avsettes til fareområde, hvor nødvendig sikringstiltak skal detaljprosjekteres av fagkyndig i samsvar med NVE som har innlemmet Svalbard i sitt ansvarsområde. Det legges inn gang- og sykkelveg. Ønske om grunn må tas opp med grunneier SNSK.

Svalbard reiselivsråd, 14.01.15

Svalbard reiselivsråd informerer om sin virksomhet i Longyearbyen. De ønsker et eget område for sin virksomhet med havn som er beskyttet for vær og vind. Kai fasilitetene må være tilpasset båtenes størrelse /høyde, for minimum 20 plasser og inntil 15 meters lengde.

Vurdering:

Havn for turisttrafikk med båter under 15 meters lengde vil bli ivaretatt når den nye flytebrygga blir prosjektert.

Materiallageret AS, 07.01.15

Materiallageret viser til at de blir berørt av omreguleringen, da 25 % av tomten 22/438 blir omregulert fra næring til kombinert formål for samferdselsanlegg og teknisk infrastrukturtraseer.

Vurdering:

Området i øst føres tilbake til næringsformål.

10.3 Uttalelser etter høring av planforslaget høsten 2015**Sysselemanden på Svalbard, 14.08.15**

Sysselemanden påpeker at planområdet bør utvides slik at den omfatter hele energiverket. Formålet på energiverket bør endres, slik at det blir riktig i forhold til energiverk. Burmavegen bør avsettes til samferdsel-veg som i gjeldende plan og hensynssone for høyspentledning legges inn i planen. Sysselemanden anbefaler å avgrense på kart hvilken del av planen som bestemmelsene i delplan sjøområde gjelder for.

Vurdering 2017:

Planen som blant annet innehar formålet «Kombinert energianlegg, verksted og lager» ligger rett ved eksisterende energiverk. Arealet til reservekraftstasjonen vil være inkludert i formålet, mens arealet til eksisterende energiverk allerede er ivaretatt i revidert Arealplan for Longyearbyen 2016-2026 og inngår derfor ikke i dette planforslaget. Planforslaget er ellers blitt strammet opp, slik at Burmavegen og hensynssonen til høyspentlinjen ikke inngår lenger. Planbestemmelsene er justert i forhold til nye endringer.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 07.10.15

NVE ga i forrige høring innspill om planavgrensningen burde utvides til å omfatte området med skredfare, og ser det som positivt at dette er ivaretatt i siste planforslag.

Vurdering 2017:

Planforslaget er justert slik at hele området for skred ikke lenger er med ettersom dette er blitt ivaretatt i revidert Arealplan 2016-2026. I plankartet er det tatt med faresone for skred (hensynssone) både fra Rambøll og Multiconsult sine vurderinger. Begge faresonekarta er tatt med og omtalt i planbeskrivelsen.

Kystverket, 02.10.15

Kystverket har ingen merknad til planforslaget.

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard, 14.10.15

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard har ingen merknader til planforslaget.

Store Norske Spitsbergen Kullkompani (SNSK) 14.10.15

SNSK viser til erklæring av 1997 som sikrer grunneiers bruk av eiendommene og utbygging av infrastruktur. De mener areal til infrastruktur reduserer areal til næring unødvendig. SNSK ber om at det avgrenses i kart og bestemmelser hva som skal gjelde fra delplan sjøområde. De

foreslår at plassering av boder og skilt tas inn i kart og bestemmelser. For område H190 i vest bør det tas inn i bestemmelser at område i vest kan brukes til lagring av havneutstyr, båttoppsett, lagring av gummibåter o.l. De foreslår også at det i H3 reduseres på høyden for containerlagring til mindre enn fire, for å gi et bedre estetisk uttrykk. De foreslår at det åpnes for lagring av annen gods enn containere der, samt at området bør kunne bearbeides slik at det ikke blir ansamling av vann på arealet.

Det bør avklares at vei 612 og 614 er riktig plassert i forhold til dagens situasjon. Kyststien til sentrum bør nevnes i planforslaget. De påpeker også at G/S-vegen må vurderes flyttet sør for veg 600, slik det legges opp til i arealplan for Longyearbyen.

LNSK ber om at bestemmelser i knf-området endres, slik at det fortsatt er tillatt å føre frem infrastruktur i tråd med det. Det bør vurderes om bestemmelser for teknisk infrastruktur kan plasseres under felles bestemmelser, eller om de bør stå slik de gjør nå. I planforslaget bør man ta ut bestemmelse om pumpehus (PU), da arealet er konkret avsatt i kartet. Det bør vises i bestemmelser (evt. i kart) at teknisk infrastruktur til flyplassen er gjeldende. Planen bør samstemme formålet H/P med S/T, slik at det er mer forståelig. Vurdere om H190 i vest bør markeres som framtidig havneområde. SNSK har også merknader til rekkefølgebestemmelser hvor de ber om at ansvarlige for utførelse kommer tydeligere fram.

Vurdering 2017:

Merknaden fra SNSK er i stor grad innarbeidet i planforslaget. Når det gjelder infrastruktur, er det viktig for Lokalstyre (LL) å kunne båndlegge arealer for planlagt og fremtidig fremføring av infrastruktur. Når det gjelder boder og skilt mv. vil en illustrasjonsplan kunne vise hvor dette kan plasseres. Det er ikke tatt med i plankartet.

Det er utført sjekk av beliggenhet for veger i forhold til kartgrunnlag og ortofoto, og dagens veger ligger godt innenfor formålet. Rekkefølgebestemmelsene tydeliggjøres i forhold til gang- og sykkelveg og avkjøring.

LNS Spitsbergen AS/LNS Polar Partner AS

LNS Spitsbergen AS/LNS Polar Partner AS mener det forrige innspill er tolket slik at de ønsker gang- og sykkelveg etablert både langs havnefronten og langs Veg 600. Gang- og sykkeltrafikk bør sluses ut av havneområdet og at gang- og sykkelveg kun bør etableres langs Veg 600.

Vurdering 2017:

Longyearbyen lokalstyre ønsker at havneområdet utformes slik at det også er egnet til sykling og gange. Det settes derfor av ei foreslått linje til turveg/kyststi langs havnefronten og gang- og sykkelveg langs veg 600. Dette er også tatt med i bestemmelsene.

10.4 Justeringer i planforslaget etter høring 2015

Følgende justeringer er gjort i planforslaget etter ny revidering i 2017 og etter tidligere merknader:

- Havneområde H7 og H8 er tatt inn som erstatning for tidligere sikringszone H190 med nye bestemmelser.
- Utnyttelsesgrad for H1 er blitt økt til 90 % for å få plass til nytt havnebygg. Byggegrenselinje er tatt ut.
- Byggelinje mot veg for H1 og N er tatt inn
- Snuhammer (SH) er fjernet ved H5
- Vegen til båttopptrekk er fjernet
- Vegen til flytebrygga er noe justert
- Parkeringsplassen P2 er blitt utvidet
- Busstopp er flytta og justert i omfang
- Tatt vekk energiverket etter tilbakemelding fra Longyearbyen Lokalstyre (LL)
- Faresoner mot fjellet er tatt vekk

- Kulturminne (KNF) formålet er tatt vekk, samt sikringsone for høyspent som følge av innstramming av planforslaget
- Kombinasjonsformål for industri/lager ved ST2 (Samferdsel/teknisk infrastruktur) er tatt vekk.
- Faresone for ras er supplert med vurderinger fra Multiconsult (rapport 2016)
- Faresone for brann/eksplosjonsfare (H350) er blitt utvida
- Teknisk infrastrukturtraseer internt er tatt ut av plankartet
- GS2 fjernet og erstattet med linje for naturveg
- Havneområde H7 – båtopptrekket er fjernet.
- Enkelte av detaljene i tidligere planforslag er ellers flyttet over i illustrasjonsplan

Planbeskrivelsen er ellers blitt justert med nye opplysninger i forhold til gjennomførte endringer, nye opplysninger, utredninger og føringer i overordna plan.

10.5 Uttalelser og endring etter høring av planforslaget høsten 2017

Planforslaget ble sist lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 01.09. – 01.10 2017. Følgende avga uttalelse:

- Sysselmannen på Svalbard, datert 22.09.17
- NVE, datert 04.10.17
- Avinor, datert 27.09.17
- LL barnetalsperson, datert 29.09.17
- Longyearbyen havn v/havnesjefen, datert 04.09.17
- Svalbard Cruise Network, datert 29.09.17
- Visit Svalbard, datert 29.09.17
- LPO på vegne av Bykaia Lagerutleie, datert 28.09.17

Høringsuttalelsene er oppsummert og kommentert i eget dokument vedlagt sluttbehandling av delplanen i lokalstyret desember 2017.

Endringer/presisering etter sist gjennomført høring er:

Planbeskrivelse:

- Presisering/drøfting av krav til utredning og vurdering av konsekvenser etter svalbardmiljøloven §§ 49 og 59.
- Oppdatert tekst knyttet til registrering av kulturminner.
- Fjernet tidligere punkt 6.3 «Muligheter for nye næringsaktiviteter for havna»

Planbestemmelser:

- Innarbeidet krav i samsvar med Restriksjonsplan for Svalbard Lufthavn (§2.17).
- Parkeringskrav fastsettes etter bygningers fysiske plan (§4.1).
- Tillatelse til tiltak for navigasjon og sikkerhet, trafo og teknisk infrastruktur (§2.13).

Plankart:

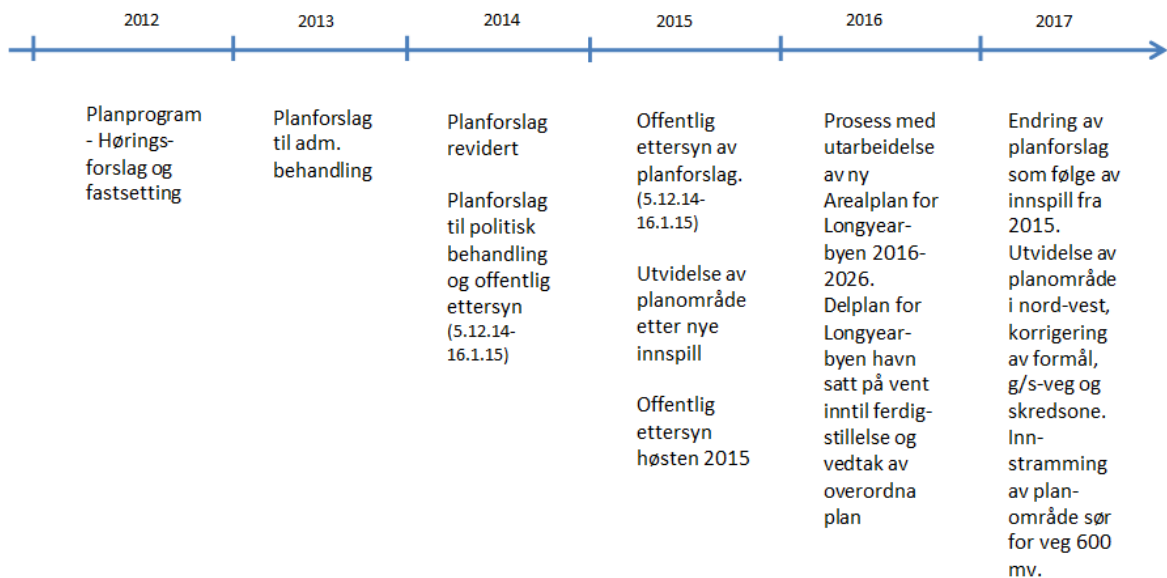
- Veglinje KV2 korrigert i samsvar med gjeldende arealplan 2016-2026.

11. FORSLAGSSTILLERS AVSLUTTENDE KOMMENTAR

Forslagsstiller mener planen legger gode rammer for fremtidig utviklingsbehov på havna. Planen legger opp til en videreutvikling av eksisterende havne- og næringsvirksomhet, samtidig som miljø og sikkerhet ivaretas. Planen ivaretar også lokalsamfunnets interesser og er en av forutsetningene for videre utvikling av Longyearbyen.

Fremtidig behov for havn og kapasiteten ved havna er belyst i planforslaget. Flexibiliteten i delplanen skal ivareta ulike behov gjennom året, samtidig som den skal sikre effektiv drift og allmennhetens ferdsel. Detaljene for utforming løses gjennom utomhusplan tilknyttet byggesøknad. Delplanen foreslår løsninger innenfor planområdet, der også det fremtidige utvidelsesbehovet mot vest inngår. Det synes for øvrig å være små negative konsekvenser av planforslaget. Avbøtende tiltak styres gjennom bestemmelser til delplanen. Under vises tidslinjen for arbeidet med delplanen for Longyearbyen havn.

DELPLAN FOR LONGYEARBYEN HAVN - BYKAIA



12. UTREDNINGER

1. Rambøll; Endring i havnivå; Terje Nordal mai 2013
2. Rambøll; Skredvurdering Bykaia, Marit Bratland Pedersen, Christiane Mogeleg og Fredrik Johannessen, 28.05.13
3. NVE; Skredfarekartlegging i utvalgte områder på Svalbard, rapport nr. 91-2016 Multiconsult.
4. Norsk Maritimt Museum; Arkeologisk registrering av sjøbunnen i Adventfjorden, Frode Kvalø og Dag Nævestad, 2012.
5. Instanes Polar AS; Geoteknisk vurdering av delplan, 05.06.13
6. Sysselemanden på Svalbard, Teknisk industrielle kulturminner i Longyearbyen med omegn, rapport 1/2010
7. Restriksjonsplan for Svalbard lufthavn, Avinor 04.09.2014
8. Ny havnestruktur i Longyearbyen, Kystverket 1.nov.2016