

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
055/18	Plan- og miljøutvalet	PS	25.04.2018
028/18	Kommunestyret	PS	03.05.2018

Saksbehandlar	ArkivsakID
Kristin Nielsen	17/2204

2. gangs handsaming av reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - planID1263-201702

Vedlegg :

2. gangs handsaming av reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - planID1263-201702
Innspill til alternativ 1 til plan for E39 i Knarvik sentrum
Innspill til alternativ 2 til plan for E39 i Knarvik sentrum
Uttale til plan
Fråsegn til offentlig ettersyn - Reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - PlanID 1263-201702
Uttale til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum
Uttale til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring
Merknad til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - planID 1263-201702
Merknad til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - planID 1263-201702
Uttale til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - Plan ID 1263-201702
resultset_913_380_vedlegg1.pdf
Uttale til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - Plan ID 1263-201702
Fråsegn - Offentlig ettersyn av reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - Lindås kommune.pdf
Samordna uttale med motsegn - Lindås – Gnr. 188, bnr. 66 69 116 357 741 m fl - E39 Knarvik sentrum - Detaljregulering E39SVV
Merknad til reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring
Illustrasjonsplan
Merknadsoppsummering off ettersyn
Planskildring
Teikningshefte
Plankart
Føresegner

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Plan- og miljøutvalet vedtek følgjande innstilling til kommunestyret:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-12, vedtek kommunestyret reguleringsplanen for E39 Knarvik sentrum – oval rundkjøring, gnr. 188, bnr. 66, 69, 114, 222, 237, 257, 357, 368, 741 m.fl, med plan-ID: 1263-201702, med følgjande tillegg:

1. Plankart datert 10.04.2018 og føresegner datert 16.04.2018 vert lagt til grunn.
2. Før reguleringsplanen vert kunngjort godkjent, skal feilfritt plankart ligge føre i gjeldande SOSI-standard for Lindås kommune.

Plan- og miljøutvalet - 055/18

PM - behandling:

Rådmannen sitt framlegg vart vedteke med 6 røyster (Krf, Ap, Sp), mot 4 røyster (H, Uavh)

PM - vedtak:

Innstilling frå PMU - 25.04.2018:

Plan- og miljøutvalet vedtek følgjande innstilling til kommunestyret:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-12, vedtek kommunestyret reguleringsplanen for E39 Knarvik sentrum – oval rundkøyring, gnr. 188, bnr. 66, 69, 114, 222, 237, 257, 357, 368, 741 m.fl, med plan-ID: 1263-201702, med følgjande tillegg:

1. Plankart datert 10.04.2018 og føresegner datert 16.04.2018 vert lagt til grunn.
2. Før reguleringsplanen vert kunngjort godkjent, skal feilfritt plankart ligge føre i gjeldande SOSI-standard for Lindås kommune.

Kommunestyret - 028/18

KO - behandling: B.Vatnøy-Frp var ugild og deltok ikkje i denne saka.

Innstillinga frå plan- og miljøutvalet vart vedteke mot 8 røyster (Ø.Moldeklev-Frp, N.Øvreås-Frp, O.Øvreås-Frp, A.Høgquist-Uavh., H.Fyllingsnes-H, T.Larsen-H, O.Steinsland-H og K.Vågstøl-H)

KO - vedtak:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-12, vedtek kommunestyret reguleringsplanen for E39 Knarvik sentrum – oval rundkøyring, gnr. 188, bnr. 66, 69, 114, 222, 237, 257, 357, 368, 741 m.fl, med plan-ID: 1263-201702, med følgjande tillegg:

1. Plankart datert 10.04.2018 og føresegner datert 16.04.2018 vert lagt til grunn.
2. Før reguleringsplanen vert kunngjort godkjent, skal feilfritt plankart ligge føre i gjeldande SOSI-standard for Lindås kommune.

Saksopplysningar:

POLITISK HANDSAMING

Saka skal til innstilling i Plan- og miljøutvalet.

Saka skal avgjerast i Kommunestyret.

BAKGRUNN

Hovudføremålet med detaljreguleringa er å detaljere E39 og vegsystemet gjennom Knarvik sentrum, og sikre areal for anleggsbelte og riggområde i anleggsfasen.

Reguleringsplanen for *E39 Knarvik sentrum – oval rundkøyring* har vore ute til offentlig ettersyn og høyring i perioden 20.01.2018 til 03.03.2018. Saka har vore handsama to gangar før den vart lagt ut til høyring, PMU sak 099/17, 18.10.2017 (det vart bede om synfaring og utsetting i møtet før dette, i sak 090/17, 19.09.2017), og i sak 006/18, 11.01.2018. PMU vedtok å legge planframlegget ut i to ulike planframlegg som det vart bede om innspel på – *alternativ 1* og *alternativ 2*. Forskjellen på desse framlegga var i hovudsak at *alternativ 1* hadde sykkelfelt på søraustsida av gbnr. 188/357 og på søraust- og nordaustsida av gbnr. 188/358, mens *alternativ 2* ikkje hadde sykkelfelt på denne strekninga. SVV varsla motsegn til alternativ 2 i brev datert 16.02.2018, og Fylkesmannen stadfesta motsegna gjennom samordna uttale med motsegn, datert 08.03.2018.

Alternativt planframlegg som ein ikkje går vidare med

På grunn av motsegna frå Fylkesmannen vart det lagt fram ei sak for PMU for å få ei avklaring av om ein skulle gå vidare med *alternativ 2*. PMU vedtok i sak 043/18, 21.03.2018, å legge *alternativ 1* til grunn for det vidare planarbeidet (sjå saksframlegget lengre nede.) Av denne grunn vert ikkje innspela som kom til *alternativ 2* i høyringsperioden gått igjennom og svart ut i sin heilskap i saksframlegget. Innspela er likevel lagt ved. Innspela til *alternativ 2* handla i hovudsak om:

- Alternativet er i vesentleg strid med føresetnadene i Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal og transportgrunnlag.
- Det er i strid med kommunen sitt overordna plangrunnlag (Samfunnsdelen til kommuneplanen).
- Alternativ 2 vil gi eit trafikkfarleg system med auka ulykkesrisiko samanlikna med alternativ 1.
- Bensinstasjonen ønskjer størst mogleg tomt; ønskjer alternativ 2.
- Ønskjer likebehandling av næringsdrivande gjennom alternativ 2: viss politikarane kan imøtekomme ein stor, internasjonal aktør sine ønskjer, må sykkelfelt også kunne fjernast langs andre næringseigedomar.

Merknader

I høyringsperioden kom det inn til saman 13 merknader til planframlegga frå offentlege instansar, grunneigarar, leigetakarar og naboar. 12 av dei 13 merknadene hadde innspel til *alternativ 1*. Saka har også vore til uttale i råd og utval i kommunen. Alle merknadene til *alternativ 1* vert gjennomgått etter dei tre saksframlegga «1. gangs handsaming (...)», «Ny 1. gangs handsaming (...)» og «Avklaring av handsaming av motsegn (...)», med administrasjonen si vurdering etter kvar merknad. Merknadene til *alternativ 2* vert ikkje gjennomgått, men dei er vedlagt. Dei tre saksframlegga er vist kronologisk i kursiv under.

Administrasjonen har forslag til endringar i planframlegget til 2. gangs sakshandsaming, desse er innarbeidd i plandokumenta datert 10.04.2018. Detaljane kjem fram i administrasjonen si vurdering, og er oppsummert til slutt i saka.

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
090/17	Plan- og miljøutvalet	PS	19.09.2017
099/17	Plan- og miljøutvalet	PS	18.10.2017

Saksbehandlar	ArkivsakID
Kristin Nielsen	17/2204

1. gangs handsaming av reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - oval rundkøyring - planID 1263-201702

Vedlegg :

Planskildring E39-Knarvik sentrum-oval rundkøyringPlankart E39-Knarvik sentrum-oval rundkøyringMerknadar samla - E39-Knarvik sentrum - oval rundkøyringRapport GrunnundersøkelserRapport StøyRapport Miljøteknisk grunnundersøkelseTekniske teikningarRapport Virkninger for akvatisk miljø ved overføring av Loneelva til KvassnesstemmaRapport HydrologiRapport Ingeniørgeologisk rapport for bergskjæringerROS-analyseReguleringsføresegner med fargemarkering av det som er endraReguleringsføresegner - ferdig versjon utan fargemarkering

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10, vedtek Plan- og miljøutvalet å legge reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - oval rundkøyring - planID 1263-201702, ut til offentlig ettersyn, på vilkår av at følgjane først vert endra av planfremjar:

1. Plankartet vert endra i tråd med områdeplanen for Knarvik sentrum ved at allmenningen vert forlenga på begge sider av køyrevegen i Kvassnesevegen. Dette vert utført gjennom at sykkelfelta o_SS vert innlemma i allmenningen. Det vert vist i plankartet ved at alt areal innanfor avgrensninga markert med raudt mot nord (sjå kartutsnitt under) går inn under arealføremålet gatetun og o_ST2, og at alt areal innanfor raud markering mot sør går inn under arealføremålet gatetun og o_ST3. Føresegnområde #20 skal bevarast.



Plan- og miljøutvalet - 090/17

PM - behandling:

Orientering til saka v/Marit Mienna frå firma Norconsult og Kjell Erik Myre frå Statens vegvesen.

Utsetjingsframlegg med synfaring frå Hogne Brunborg-Ap:

Utset sak 090/17 til møte 18.oktober og ber om synfaring.

Framlegget vart samrøystes vedteke.

PM - vedtak:

Utset sak 090/17 til møte 18.oktober og ber om synfaring.

Plan- og miljøutvalet - 099/17

PM - behandling:

Utvalet var på synfaring før møte tok til.

Orientering til saka v/Arne Eikefet-prosjektleiar. Kjell Erik Myre-Statens vegvesen og Erik Sterner-Norconsult svarte på spørsmål.

Framlegg frå H og Frp v/Andreas Dyngen-Frp:

Saken sendes tilbake for å utrede følgende alternativer og eventuelt arbeide disse inn i planen:

1. Vurdere å flytte hovedsykkelvei fra E39-aksen og styre denne ned mot nedsiden av Knarvik (Såta/Kvassnesvegen) via ny undergang i tråd med plan. Formålet med utredningen må være å se på

muligheten for å redusere omfanget av arealbeslag på Reikerås-tomten.

2. Utvide planområdet til å gjelde Kvassnesvegen (ny vei) i Knarvikplanen fra Shell-stasjon og opp mot Reikeråsbygget for å se dette området i en helhet.

3. legge frem nytt alternativ der Sykkelveg som starter frå Almenningen på nordside av Kvassnesvegen og forbi «Coop tomten» og «Shell tomten» og opptil ovalrundkjøring og tilbake til Almenningen mot dagens E39, rundt område BAA skal fjernes eller innskrenkast og effekten av den på byggeareal.

4. Det kan etablerast ein forskyving i linjeføring av gjennomgåande fortau på nordside av Kvassnesvegen i forbindelse med kryssing av Almenningen.

5. Det skal leggjast tiltrette for at» Shell»(IST) kan reetableras i området BAA eller eigen tomt.

Framlegget fekk 4 røyster og fall (H, Frp)

Framlegg frå Ap og Krf v/Ståle Hauge-Ap:

Saka sendes attende til administrasjon for sakshandsaming og eventuelt endringar i planframlegget.

1. Det skal etablerast areal for muligheit for « av- og påstignings plasser» på sørsiden Kvassnesvegen ved Helsehuset.

2. Det skal i tillegg leggjast fram et alternativ der sykkelveg som starter frå Almenningen på nordside av Kvassnesvegen og forbi «Coop tomten» og «Shell tomten» og opptil ovalrundkjøring og tilbake til Almenningen mot dagens E39, rundt område BAA kan fjernes eller innskrenkast.
Det kan etablerast ein forskyving i linjeføring av gjennomgåande fortau på nordside av Kvassnesvegen i forbindelse med kryssing av Almenningen.

3. Det skal leggjast tiltrette for at» Shell»(IST) kan reetablerast i området BAA eller på eigen tomt.

Framlegget vart vedteke med 6 røyster (Ap, Krf)

PM - vedtak:

Saka sendes attende til administrasjon for sakshandsaming og eventuelt endringar i planframlegget.

1. Det skal etablerast areal for muligheit for « av- og påstignings plasser» på sørsiden Kvassnesvegen ved Helsehuset.

2. Det skal i tillegg leggjast fram et alternativ der sykkelveg som starter frå Almenningen på nordside av Kvassnesvegen og forbi «Coop tomten» og «Shell tomten» og opptil ovalrundkjøring og tilbake til Almenningen mot dagens E39, rundt område BAA kan fjernes eller innskrenkast.
Det kan etablerast ein forskyving i linjeføring av gjennomgåande fortau på nordside av Kvassnesvegen i forbindelse med kryssing av Almenningen.

3. Det skal leggjast tiltrette for at» Shell»(IST) kan reetablerast i området BAA eller på eigen tomt.

Saksopplysningar:

POLITISK HANDSAMING

Saka skal avgjerast i Plan- og miljøutvalet.

Saka skal til uttale i Eldrerådet, Råd for menneske med nedsett funksjonsevne og Levekårsutvalet.

BAKGRUNN

Plan- og miljøutvalet tek stilling til om planframlegget skal leggjast ut til offentleg ettersyn.

Planframlegget er utarbeidd av Norconsult AS, i samarbeid med Lindås kommune og Statens vegvesen.

Hovudføremålet med detaljreguleringa er å detaljere E39 gjennom Knarvik sentrum og sikre areal for anleggsbelte og riggområde i anleggsfasen.

Planområdet ligg sentralt i Knarvik, har ein storleik på 39,7 dekar, omfattar i hovudsak gbnr. 188/741 og 116, og er avgrensa av E39 mellom Stallane i aust og Kvernhusaugane i vest, Kvernhusaugane til og med innkøyring til Knarvik Senter, Kvassnesvegen forbi planlagt helsehus og skysstasjonen, eit belte på begge sider av vegen inklusive felt BB1 og BS17 i gjeldande områdereuleringsplan. I tillegg inngår midlertidige anleggs-/riggområde som etter anleggsperioden er tenkt tilbakeført til opphavleg arealføremål i områdeplanen for Knarvik sentrum, samt ball- og leikeplass ved Stallane.

Planområdet omfattar i hovudsak areal som inngår i områdeplanen for Knarvik sentrum, med plan-ID 1263-201002. Områdeplanen har rekkefølgjekrav knytt til ferdigstilling av samferdsleanlegga, og utvikling av sentrumsområdet er avhengig av at vegsystemet er på plass. Første byggetrinn omfattar, frå vest: E39 etter bru over regulert allmenning til og med kryss ved Stallane i aust, samt del av Kvassnesvegen forbi planlagt helsehus. Bru over allmenningen skal byggjast i eit seinare byggetrinn. Kryssa mellom E39 og Kvassnesvegen/Kvernhusaugane er i områdeplanen samla til eit kryss utforma som ei oval rundkøyring. Ved Stallane er det regulert inn ein undergang under E39. Det er regulert gang-/sykkeltibod på begge sider av E39, og dei kommunale vegane er regulert med fortau. Helsehuset, som ligg utanfor det aktuelle planområde, skal etter planen stå ferdig i 2020. Sidan den framtidige Kvassnesvegen blir endra i forhold til dagens veg, er helsehuset avhengig av at oppgradering av Kvassnesvegen er ferdig samstundes med nybygget. Prosjekteringa av helsehuset er komen langt, og høgder på hovudinngang og innkøyring til helsehuset er førande for utforming av Kvassnesvegen forbi bygget.

Områdereuleringsplanen har definert vegsystemet og arealbruken, og detaljreguleringsplanen skal sikre areal for gjennomføring av vegtiltaka.

Hovudtrekka i planen er:

- *Ny oval rundkøyring i krysset E39 / Kvernhusaugane/Kvassnesvegen. Det er regulert 4-felts veg på vestsida av krysset og 2-feltsveg på austersida. Langs E39 er ikkje tverrprofilen i områdeplanen breitt nok til å byggje vegen etter gjeldande normer. Tverrsnittet på vegen er utvida aust for rundkøyringa for å gje betre tryggleik for dei mjuke trafikantane, og for å stette krav i vegnormalen. Som ein konsekvens av dette har ein vore nøydd til å gå inn på privat grunn for å sikre tilstrekkeleg areal til E39. Dei konkrete konsekvensane går fram av planskildringa, side 48, kap. 6.2.*
- *Hovudsykkeleruta gjennom Knarvik langs E39 er regulert som sykkelveg med fortau på nordsida av E39, på sørsida av E39 er det regulert fortau.*
- *Optimalisering av del av Kvassnesvegen og tilpassing til det planlagde helsehuset: Kvassnesvegen vert som i områdeplanen regulert til bygata, og blir seinka. Det er vist gjennomgåande sykkelfelt på begge sider av gata. Gangsambandet frå bygata mot Kvassnesstemma og mot utbyggingsområda i aust er betra, og Kvassnesvegen er justert slik at trafikktryggleiken forbi helsehuset vert betre.*
- *Felt BBB1 i områdeplanen er omgjort til sentrumsområde BS17-2. Årsaka er at feltet er utsett for vegtrafikkstøy og vil få støy opp mot Lden ≥ 73 dB på fasaden mot E39.*

- I felt BS17-1 er det opna for vegserviceanlegg (bensinstasjon). Det gjer det mogleg å flytte dagens Shell-stasjon internt i Knarvik sentrum.
- Enkelte stadar er det lagt inn annan veggrunn for å kunne etablere murar og skjeringar.
- Det er regulert inn midlertidig anleggs- og riggområde for å gi tilgang til areal langs vegen. Areal er naudsynte for å kunne byggje veganlegget, etablere murar og skjeringar, massehandtering, skifting av dårlege massar og for å lage midlertidig omkøyringsveg.
- Det er regulert inn fire moglege riggområde.
- Når anleggsperioden er avslutta, går areala avsett til føremåla SAA1 til SAA7 tilbake til opphavleg føremål i det som er gjeldande plan for kvar av dei ulike areala.

I samband med planarbeidet er det utført grunnundersøkingar og miljøtekniske undersøkingar, det er utarbeidd fleire fagrapportar for tema støy, ingeniørgeologiske vurderingar, kapasitetsvurdering, VA-løysingar og ROS-analyse. Desse ligg til grunn for val av løysingar.

Reguleringsarealet er i dag regulert til samferdsleføremål, sentrumsføremål, bustad, tenesteyting og friområde.

Utnyttingsgrad er sett til %BRA=230% i felt BS17-1, og til 200% i både felt BS17-2 og BS20 (vertikalnivå 1). Alle desse areala har sentrumsføremål. Mot nord er det tillate å føre opp bygg i 4 etasjar i BS17-1 og 3-5 etasjar i BS17-2. For felt BS20 er det tillate oppført inntil 2 etasjar under bakken.

Det er krav om opparbeiding av minimum 25 m² felles uteareal pr 100 m² BRA brutto bustad og 7 m² privat uteareal pr. bueining. Nærleikeplassar inngår i dette kravet.

Tiltaket er i tråd med overordna plan og alle relevante tema er konsekvensutgreia i dette planarbeidet. Det er difor vurdert at planen ikkje utløyser krav om konsekvensutgreiing etter «Forskrift om Konsekvensutredninger».

Kunngjering oppstart vart varsla 11.03.2017, og det vart halde folkemøte om planframlegget 30.03.2017. Det kom inn totalt 8 merknadar ved varsel om oppstart. 5 av merknadane var frå offentlege etatar, og 3 var frå private grunneigarar. Norconsult har gjort ei vurdering av desse, jf. vedlagt planskildring.

VURDERING

Allmenningen og kryssing av Kvassnesvegen

Administrasjonen meiner på fagleg grunnlag at det bør vere eit samanhengande dekke for allmenningen på heile strekket. Dette er i tråd med områdeplanen for Knarvik sentrum, der det i føresegnene § 4.17.1 mellom anna står:

«(...) Allmenningen skal utformast med ei tydeleg gjennomgåande gangåre frå Kvassnesstemma til idrettsområdet i nord. (...)»

I plankartet til områdeplanen for Knarvik sentrum, er allmenningen gjennomgåande, med unntak av sjølv køyrefeltet for bilar i Kvassnesvegen, som er regulert inn. I planframlegget som no er under handsaming, er det i tillegg regulert inn sykkelfelt i plankartet der allmenningen og Kvassnesvegen kryssar kvarandre. Administrasjonen tilrår at sykkelfelta på kvar sida av køyrebana vert tatt ut av plankartet i kryssingsområdet, slik at Allmenningen sitt dekke vert meir gjennomgåande, og at gangaksen vert tydelegare markert som dette.

Av områdeplanen går det fram at Allmenningen skal ha prioritet som ein gangakse. For å oppnå og

understreke dette, meiner administrasjonen det er viktig at sykklistar får eit tydeleg signal gjennom om at dei må tilpasse seg fotgjengarane der Allmenningen kryssar Kvassnesvegen, og ikkje omvendt. Eit brudd i dekket for syklistane, vil vere med på å tydeleg understreke at det er dei som må ta omsyn, og at det ikkje er dei som har forkjørsrett på akkurat denne plassen. I illustrasjonsplanen til områdeplanen er Allmenningen trekt over bilvegen, noko som understøtter at gåande skal ha prioritet. Administrasjonen tilrår på bakgrunn av desse momenta at det går klart fram av både føresegnar og plankart at det skal vere eit brudd i sykkelvegen der Allmenningen kryssar desse. Endringa i plankartet er lagt inn under vilkår nr 1 for vedtaket.

Tilbakeføring av arealføremål etter at anleggsarbeida er ferdige

Alle SAA-føremåla, dvs: angitte samferdselsanlegg kombinert med andre angitte hovudføremål, kan i denne planen nyttast mellombels til anleggsbelte og anleggs- og riggområde. I områda kan naudsynte inngrep, anleggsarbeid og trafikkomlegging gjennomførast for bygging av veganlegget. Etter at anlegget er avslutta går arealet attende til regulert føremål i eksisterande reguleringsplanar, områdeplan eller kommunedelplanen. Områda skal i størst mogleg grad tilbakeførast til slik dei var før inngrepet, eller i samsvar med avtale med grunneigar. Tilbakeføringa skal ferdigstillast seinast når veganlegget opnar.

Det vegtekniske

Statens vegvesen har sittet i prosjekteringsgruppa, og vi anser det vegtekniske i denne reguleringsplanen som ivareteke gjennom Statens vegvesen sine vurderingar og normalar.

Gatebruks- og lysplan for Knarvik sentrum

I føresegn § 3.3 står det at kommunen skal utarbeide gatebruks- og lysplan for vegane o_SKV6 og o_SKV7, og kva kvalitetskrav denne planen skal ha. Gatebruks- og lysplanen er allereie utarbeidd av Smedsvig landskapsarkitekt AS i samarbeid med Zenisk AS. Planen var ferdigstilt i desember 2016 og gjeld for heile Knarvik sentrum. Sidan denne planen allereie er utarbeidd, har administrasjonen tatt dette ut av føresegnene. Det må visast at gatebruks- og lysplanen skal følgjast, og administrasjonen har difor lagt inn tekst som seier at alle offentlege byrom innanfor planområdet, med unntak av E39, skal utformast i tråd med Gatebruks- og lysplanen.

Grøntområde o_GF

Dette arealet består i dag av ein leikeplass og ein ballplass. Det er opplyst at leikeplassen er mykje nytta av bebuarane i nabolaget, og at ballplassen vert lite nytta. Ballplassen ligg lågt i terrenget, og velforeninga har kome med innspel om at dei ønskjer å etablere sykkelpark her. Ballplassen er lagt inn som mogleg, mellombels anleggs- og riggområde, og det lagt inn at etter at anleggsperioden er over, skal arealet settast i stand slik at born kan ferdast i området på ein trygg og god måte. Arealet er eigd av kommunen. I samband med etablering av den ovale rundkøyringa, vil det verte lagt ein gang- og sykkelveg inn mot grøntarealet, og kommunen står som ansvarleg for å vidareføre denne gang- og sykkelvegen opp mot Stallane og nye Knarvik barneskule. Det er ikkje lagt inn rekkefølgjekrav om opparbeiding av den vidare gang- og sykkelvegen. Det er lagt inn at det tillate å heve terrenget innanfor o_GF, som ligg lågare enn det kringliggande arealet. Administrasjonen tilrår at det vert lagt inn ei makshøgde det er tillate å heve terrenget, og har føreslått at hevinga kan føregå opp til same høgde som vegen Stallane har, som går langs grøntarealet på nordaust-sida. Dette er lagt direkte inn i føresegnene under § 7.1.

Støy og endring av arealføremål

Føresegnene til områdeplanen for Knarvik sentrum inneheld føringar for støy, og desse er juridisk bindande for vidare planfasar og for sakshandsaming i byggesaker, og lyder:

«1.9 Støy

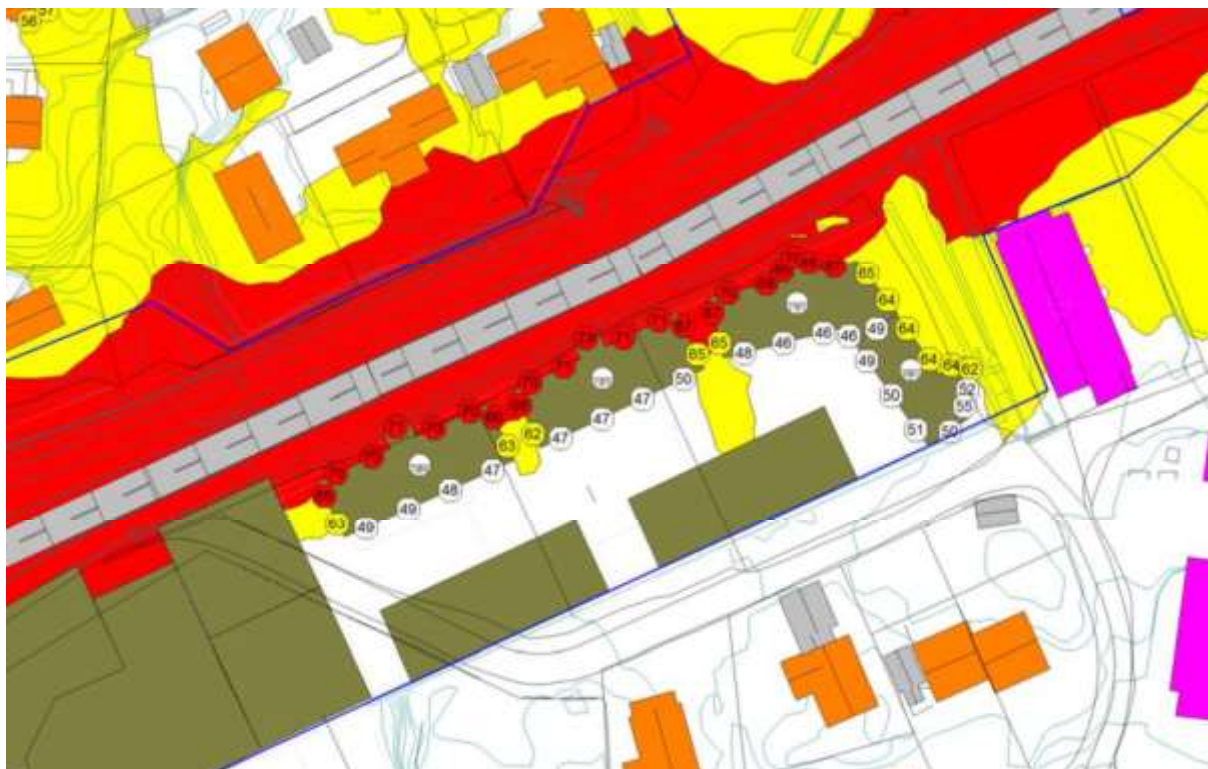
- 1.9.1 Støyskjermingstiltak skal utformast som ein integrert del av utomhusanlegg og bygningsmiljø.
- 1.9.2 Bustader med støynivå på 1 fasade mellom Lden 65 - 70dBA
For fasadar langs E39 kan grenseverdien for bustader vere opp til Lden = 70 dB for støy frå vegtrafikk. Dersom følgjande føresetnader er oppfylt:
 - Bygningane må ha ein konstruksjon som ikkje gir høgare innandørs støynivå enn 30dBA
 - Bygningane må utformast med gjennomgåande leilegheiter
 - Bygningane må etablerast med balansert ventilasjon
 - Soverom må plasserast på den stille sida»

For delområdet BBB1 (BS17-2) innehaldande bustadblokker i planen er føresegnene detaljerte slik:

«4.3.2 Bustadblokker (BBB1)

Feltet BBB1 ligg i gul og raud støysone og må skjermast for trafikkstøy frå E39. Plassering av bygg må saman med støyskjermar bidra til at felles og private uteareal blir skjerma for trafikkstøy, og fasadetiltak må gjennomførast tilfredsstillande i samsvar med den til kvar tid gjeldande teknisk forskrifta. Alle husvære må få ei stille side. Korleis krav til støyskjerming blir ivaretatt skal dokumenterast ved søknad om rammeløyve.»

I samanheng med planarbeidet som no pågår, er det utarbeidd nye støyberekningar, jf. vedlagt rapport. Det er utarbeidd ei skisse av mogeleg framtidig bygningsmasse/bygningssituasjon i Knarvik sentrum, basert på illustrasjonsplanen i områdereguleringsplanen. Denne bygningsmassen er lagt til grunn i denne støyutgreiinga. Støysituasjonen for desse nye bygga er synt i nedanståande figur.



Som det går fram av figuren ovanfor vil delar av fasadar mot E39 få overskridingar også av den liberale støygrensa på $L_{den} = 70$ dB i føresegnene til områdereguleringsplanen. Støynivåa vil vera høgast for 1. etg. I høgd med 3. etg. vil støyen ha minka om lag 1 dB. Fyrst i høgd med ein eventuell 6. etg. vil støyen ha gått ned til $L_{den} \approx 70$ dB i det mest utsette punktet langs fasadane. Jf. føresegnene til planframlegget, er det ikkje tillate med fleir enn 4 etasjar i BS17-1 og 5 etasjar i BS17-2, og det betyr at det ikkje vil vere tillate med bustadar i den delen av BS17-2 som vender mot E39. I områdeplanen for Knarvik sentrum hadde BS17-2 (kalt BBB1) arealføremålet bustadbusetnad - blokkbusetnad. Av støyrapporten utarbeidd i samanheng med denne det pågåande reguleringsarbeidet, går det fram at det i den delen bygningsmassen som vender mot E39 ikkje er tillate å etablere bustader, då det er eit krav i føresegnene til områdeplanen at leilegheitene skal vere gjennomgåande, dvs. at dei skal ha dagslys frå minst to sider. Dette er bakgrunnen for at arealføremålet frå områdeplanen er endra til sentrumsføremål i det pågåande planarbeidet. Det vil framleis vere opent for å etablere leilegheiter innanfor BS17-2, men dei må då plasserast i den delen av feltet som vender mot sør.

Hovudresultata frå støyrapporten er:

- «Støysituasjonen er svært utfordrande, med nærføring av stor gjennomgangstrafikk i eit kompakt sentrumsområde. Avbøting av støykjelda E39 i form av t.d. støysvakt vegdekke er ikkje realistisk på grunn av den store trafikkmengda. Ein står dermed att med tiltak i form av restriksjonar på bruksføremål, t.d. næringsbygg i staden for bustader, i kombinasjon med lokale tiltak på bustadeigedommar. Støysvake vegdekke vil kunne vurderast lagt på

Kvassnesvegen og Kvernhusaugane, men det er ikkje gjort utrekningar vedrørande effekten av dette.

- Eksisterande bustadhus langs E39 i Stallane får tydelege overskridingar av tilrådd støygrense. Også 2-3 bygg med støymfintlege bruksføremål på sørsida av E39 får overskridingar. Områdeskjermar kan avbøta støyen for nokre av eigedommane, medan det for andre ikkje er praktisk gjennomførbart å oppnå tilstrekkeleg støyreduksjon med felles skjerming. Desse eigedommane må i tillegg vurderast for lokale støyavbøtande tiltak i form av skjerma uteplass og/eller avbøtande tiltak på sjølve bygningane. Dette kan fyrst detaljerast og dimensjonerast etter at eigedommane har vortne bygningsmessig synfarne.
- Eksisterande Knarvik sjukeheim får overskridingar av tilrådde støygrenser for uteplassar/balkongar. Ei bygningsmessig synfaring vil også for det bygget danna grunnlaget for å finna ut om krav til innandørs støy frå vegtrafikk vert overskridne.
- Føresegnene i områdereguleringsplanen av 18. juni 2015 tillèt nye bustader med årsmidla døgnverdiar for støy, Lden inntil 70 dB på ein fasade. Eventuelle nye bygg langs E39 kan få støy som overskrider denne grensa. Dette gjeld også feltet for opphøveleg føreslegne bustadblokker i området BBB1 i områdereguleringsplanen, som vil få Lden ≥ 73 dB på nordfasaden av dei skisserte bygga. Bygga vil altså få ei overskriding på om lag 3 dB. Feltet BBB1 er difor endra til sentrumsområde BS17-2 pr. medio juni 2017.
- Aktivitetsområdet/ballbanen i Stallane kan måtte støyavbøtast.»

Mellombels byrom

Arealet SAA1 i planframlegget - tilsvarande BS6 i områdeplanen for Knarvik sentrum – er sett av til mellombels anleggs- og riggområde. Det er lagt inn eit føresegnområde her, #1, der det går fram av føresegnene at den store, eksisterande furua innanfor dette arealet skal bevarast. Arealet er eigd av Lindås kommune, og pr. i dag ligg det ikkje føre konkrete teikningar for korleis dette arealet vil verte bygd ut. Sidan utvikling av dette arealet ligg noko fram i tid, og den ovale rundkøyringa vil verte etablert i løpet av kort tid, har ein her ein god moglegheit etter anleggsfasen til å t.d. prøve ut idear og nytte arealet som eit mellombels byrom fram til det er modent for utvikling i samsvar med områdeplanen for Knarvik sentrum. Her har ein fleire moglegheiter for å skape liv i byrommet, der ein kan opne for eit ope program for t.d. ein god møteplass, leikeplass, og ein mogleg plass for uttesting av installasjonar og elementer før endeleg opparbeiding i den endelege utforminga av Knarvik sentrum. Inspirerende byrom kan skape større fysisk og sosial aktivitet. Her har ein høve til å invitere innbyggjarane i Knarvik til ein open medverknadsprosess for å ta området i bruk som ein sosial og trygg møteplass. I Gatebruksplanen for Knarvik sentrum, utarbeidd av Smedsvig landskapsarkitekter, går det fram at ein skal ta vare på furuane i området. Det er difor viktig at furua som står her vert teke vare på også i den mellombelse fasen.

Administrasjonen har lagt inn i føresegnene at arealet SAA1 skal nyttast som eit mellombels byrom etter at anleggsperioden er over, og fram til arealet vert utvikla i samsvar med områdeplanen for Knarvik sentrum. Arealet skal fungere som ein sosial møteplass, og skape liv og aktivitet. Det er tillate å sette opp leikeapparat, møblar og kunstinstallasjonar, inkludert byggverk som kunstinstallasjon på inntil 25 m². Det er tillate å plante på arealet, og dette kan gjerast både i kassar og direkte på bakken. Mellombels terrengarrondering er tillate.

Endringar lagt direkte inn i føresegnene

Administrasjonen har lagt nokre endringar direkte inn i føresegnene. Det er lagt ved to versjonar av føresegnene: èin der endringane er markert med raud tekst, og èin utan fargemarkering.

§ 3.3 er endra frå:

1. «Gatebruksplan og lysplan

Kommunen skal utarbeide har utarbeidd gatebruksplan og lysplan for vegane o_SKV6 og o_SKV7.

Gatebruksplanen skal vise eit heilskapleg estetisk konsept med felles material, møblering, planter og lyssetting. Planen skal vise sosiale møteplassar/sitjeplassar som tek omsyn til sol – og vindtilhøve mm. Føremålet med planen er å gje kvalitetar til veg og byrom som ikkje er omtala direkte i kvalitetsprogrammet. Intensjonane i kvalitetsprogrammet må også leggjast til grunn for utforming av gatebruks- og

lysplanen. Lysplanen skal vise heilskapleg lyssetting for byrom, gater og fortau.»

til:

2. «Gatebruks- og lysplan

Kommunen har utarbeidd gatebruks- og lysplan for Knarvik sentrum. Alle offentlege byrom innanfor planområdet, med unntak av E39, skal utarbeidast i tråd med denne planen.»

§ 5.2.5 er endra frå:

3. «Dekke som skal nyttast til utomhusareal skal dimensjonerast slik at dei toler oppfylling med eit lag med lausmassar på 80 cm.»
4. til:
5. «Dekke som skal nyttast til utomhusareal skal dimensjonerast slik at dei toler oppfylling med eit lag med jord på 80 cm.»

§ 7.1 får eit tillegg, og vert endra frå:

«Friområde o_GF

(...)

Heving av terrenget kan tillatast. Handsaming av terrenget og støyskjerming jfr. støyvurderinga (vedlegg d) skal formast som eit heile slik at evt. støyvollar blir integrert i utforminga av aktivitetsområdet.

(...)»

til:

«Friområde o_GF

(...)

Heving av terrenget er tillate, og kan maksimalt hevast opp til same høgde som den inntilliggande vegen Stallane har på eitkvart punkt. Handsaming av terrenget og støyskjerming jfr. støyvurderinga (vedlegg d) skal formast som eit heile slik at evt. støyvollar blir integrert i utforminga av aktivitetsområdet.

(...)»

6. § 9.1.1 Føresegnområde #1, #7 og #8 - Mellombels anleggs-, byggje- og riggområde har fått eit tillegg:

«Etter at veganlegget er opna, kan føresegnområde #1 nyttast som eit mellombels byrom fram til arealet vert utvikla i samsvar med områdeplanen for Knarvik sentrum. Arealet skal fungere som ein sosial møteplass, og skape liv og aktivitet i området. Arealet kan nyttast for uttesting av elementer og installasjonar før endeleg utforming av Knarvik sentrum. Det er tillate å sette opp leikeapparat, møblar og kunstinstallasjonar, inkludert byggverk som kunstinstallasjon på inntil 25 m². Det er tillate å plante på arealet, og dette kan gjerast både i kassar og direkte på bakken. Mellombels terrengarrondering er tillate.»

Oppsummering og tilråding

Administrasjonen har vurdert planframlegget, og meiner planen er godt gjennomarbeidd og kan leggjast ut til offentlig ettersyn med dei skisserte vilkåra.

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
006/18	Plan- og miljøutvalet	PS	11.01.2018
007/18	Eldrerådet	PS	06.03.2018
014/18	Levekårsutvalet	PS	06.03.2018
009/18	Råd for menneske med nedsett funksjonsevne	PS	05.03.2018
006/18	Ungdomsrådet	PS	22.01.2018

Saksbehandlar	ArkivsakID
Kristin Nielsen	17/2204

Ny 1. gangs handsaming - E39 Knarvik sentrum - oval rundkøyring - planID 1263-201702

Vedlegg :

Mulighetsstudie reetablering av bensinstasjon
Reguleringsføresegner - Alternativ 1
Reguleringsføresegner - Alternativ 2
Plankart - Alternativ 1
Plankart - Alternativ 2
Planskildring - Alternativ 1
Planskildring - Alternativ 2
Illustrasjonsplan - O-001 - Alternativ 1
Illustrasjonsplan - O-051 - Alternativ 2
Teikningshefte - Alternativ 1
Teikningshefte - Alternativ 2
1. gangs handsaming av reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - oval rundkøyring - planID 1263-201702

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10, vedtek Plan- og miljøutvalet å legge opphavleg planframlegg (også omtalt som alternativ 1) til reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum – oval rundkøyring med planID 1263-201702, ut til offentlig ettersyn.

Plan- og miljøutvalet - 006/18

PM - behandling:

Orientering til saka v/Marit Mienna frå firma Norconsult

Rådmannen sitt framlegg fekk 1 røyst og fall (Sæbjørg H. Kjekka-Krf)

Fellesframlegg frå H og Frp v/T. Larsen-H:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10, vedtek Plan- og miljøutvalet å legge planframlegg alternativ 2 til reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum – oval rundkøyring med planID 1263-201702, ut til offentleg ettersyn.

Framlegget fekk 4 røyster og fall (H, Frp)

Fellesframlegg frå Ap, Krf og Sp v/H. Brunborg-Ap:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10, vedtek Plan- og miljøutvalet å legge planframlegg alternativ 1 og 2 til reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum – oval rundkøyring med planID 1263-201702, ut til offentleg ettersyn.

Framlegg vart vedteke med 6 røyster (Ap, Krf, Sp)

PM - vedtak:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10, vedtek Plan- og miljøutvalet å legge planframlegg alternativ 1 og 2 til reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum – oval rundkøyring med planID 1263-201702, ut til offentleg ettersyn.

Ungdomsrådet - 006/18

UR - behandling:

Ungdomsrådet meiner at Lindås kommune først og fremst må sikra at barn og unge kan ferdest trygt i Knarvik sentrum. Uavhengig av om dei nyttar bein eller andre fremkomstmidler. Dette vert best ivaretatt av alternativ 1.

Rådmannens sitt framlegg til vedtak vart vedteke med 7 røyster (mot Thea Risøy).

UR - vedtak:

Ingen merknader.

Råd for menneske med nedsett funksjonsevne - 009/18

RMNF - behandling:

Orientering til saka v/Kristin S. Nielsen-rådgjevar Plan

RMNF meiner at det skal takast hensyn til både gåande og på hjul, for menneske med nedsett funksjonsevne. Dette er eit område som det er svært viktig at er universelt utforma. Me meiner at alternativ 1. er det beste utgangspunkt for å ivareta dette.

RMNF - vedtak:

RMNF meiner at det skal takast hensyn til både gåande og på hjul, for menneske med nedsett funksjonsevne. Dette er eit område som det er svært viktig at er universelt utforma. Me meiner at alternativ 1. er det beste utgangspunkt for å ivareta dette.

Eldrerådet - 007/18

ER - behandling:

Kristin Nielsen orienterte til saka.

Eldrerådet meiner alternativ 1 er det beste då syklende og gåande vert adskilt. Det vil verta stor trafikk i samband med noverande og framtidig utbygging i området, både av born og eldre.

Framlegget vart samrøystes vedteke.

ER - vedtak:

Eldrerådet meiner alternativ 1 er det beste då syklende og gåande vert adskilt. Det vil verta stor trafikk i samband med noverande og framtidig utbygging i området, både av born og eldre.

Levekårsutvalet - 014/18

LE - behandling:

Orientering til saka v/Kristin S. Nielsen-rådgjevar Plan

Framlegg frå A. Hetlebakke-Krf:

Levekårsutvalet rår til at alternativ 1 vert valt.

Framlegget vart vedteke med 7 røyster (Krf, Ap, Mdg, Sp)

Framlegg frå Ø. Moldeklev-Frp:

Levekårsutvalet rår til at alternativ 2 vert valt.

Framlegget fekk 2 røyster og fall (Frp, H)

LE - vedtak:

Uttale i Levekårsutvalet - 06.03.2018

Levekårsutvalet rår til at alternativ 1 vert valt.

Saksopplysningar:

POLITISK HANDSAMING

Saka skal avgjerast i Plan- og miljøutvalet.

Saka skal til uttale i Eldreråd, Råd for menneske med nedsett funksjonsevne og Levekårsutvalet.

BAKGRUNN

Denne reguleringsplanen har vore i Plan- og miljøutvalet for 1. gangs handsaming to gangar tidlegare. Første gang var i sak 090/17, 19.09.2017, der saka vart utsett og det vart bede om synfaring. Andre gang var i sak 099/17, 18.10.2017. Då vart dette vedtaket fatta:

«PM - vedtak:

Saka sendes attende til administrasjon for sakshandsaming og eventuelt endringar i planframlegget.

1. Det skal etablerast areal for muligheit for « av- og påstignings plasser» på sørsiden

Kvassenesvegen ved Helsehuset.

2. Det skal i tillegg leggjast fram et alternativ der sykkelveg som starter frå Almenningen på nordside av Kvassnesvegen og forbi «Coop tomten» og «Shell tomten» og opptil ovalrundkjøring og tilbake til Almenningen mot dagens E39, rundt område BAA kan fjernes eller innskrenkast.

Det kan etablerast ein forskyving i linjeføring av gjennomgåande fortau på nordside av Kvassnesvegen i forbindelse med kryssing av Almenningen.

3. Det skal leggjast tiltrette for at» Shell»(IST) kan reetablerast i området BAA eller på eigen tomt.»

To alternativ til planframlegg

Dette saksframlegget med tilhøyrande vedlegg er eit svar på bestillinga frå Plan- og miljøvalet 18.10.2017. Dei tre vedtakspunkta er svart ut gjennom to komplette planframlegg.

Det opphavlege planframlegget – også omtalt som alternativ 1 - er omarbeidd i tråd med punkt 1 i vedtaket, og det er vist at det opphavlege planframlegget også samsvarar med punkt 3. Det er i tillegg utarbeidd eit alternativt planframlegg – omtalt som alternativ 2 – som er i tråd med punkt 2, i tillegg til punkt 1 og 3.

Begge alternativa viser at Shell kan reetablere bensinstasjon på eigen tomt.

For å samanlikne og skildre fordelar og ulemper ved dei to reguleringsalternativa, er dokumentet «*Mulighetsstudie reetablering bensinstasjon*» utarbeidd av Norconsult (sjå vedlegg). Her finn ein m.a. illustrasjonar som viser konkret, mogleg utforming av Shell-tomta ved reetablering av bensinstasjon i alternativ 1 (sjå Figur 2, 3 og 4 på side 4 og 5) og i alternativ 2 (sjå Figur 5 på side 7). Arealgevinsten på Shell-tomta ved fjerning av sykkelfeltet i alternativ 2 vert vist i Figur 8 på side 9, og konsekvensane dette får for det overordna sykkelvegssystemet i Knarvik og korleis dette påverkar trafikktryggleiken vert også skildra i dokumentet. På side 10 og 11 vert dei to reguleringsalternativa samanlikna punkt for punkt. Oppsummering av moglegheitsstudien er å finne på side 12.

VURDERING

Føresegner

Begge alternativa til planframlegg bygger vidare på områdeplanen for Knarvik sentrum. Dette inneber at alle nye tiltak må forholde seg mellom anna til krava sett til GOF (grøn overflatefaktor), samla parkeringsanlegg, skiltutforming og sjekklister, samt til Gatebruks- og lysplan.

Føremål BAA i dei to alternativa

I områdeplanen for Knarvik sentrum har Coop-tomta (gbnr. 188/357) og Shell-tomta (gbnr. 188/358), same føremål: BAA/sentrumsføremål. Det er lagt opp til at desse tomtane vert utvikla under eitt og tomtene skal ha felles atkomst frå sør. I tillegg er det opna for at ein skal kunne halde fram med drift av bensinstasjon på Shell-tomta.

I alternativ 1 er føremålet SAA lagt på Shell-tomta og mindre delar av Coop-tomta. Dette er eit mellombels føremål der ein kan gjere naudsynte inngrep i samband med bygging av veganlegget, og gjeld berre under anleggsperioden. Etter at anleggsperioden er avslutta, vert arealet tilbakeført til

opphavleg føremål i områdeplanen, dvs. BAA/sentrumsføremål.

Ved utarbeidinga av alternativ 2 vart det vurdert og konkludert med å innlemme heile Coop-tomta i planområdet til reguleringsplanen for oval rundkøyring, oppretthalde det mellombelse anleggsområdet, samt vidareføre arealføremålet frå områdeplanen til reguleringsplanen. Dette er gjort for å kunne oppretthalde ei gjennomgåande bygningsline på kvar side av Kvassnesvegen og same avstand mellom bygningane på kvar side av vegen, same utbyggingsareale i området både i tilfellet der sykkelfeltet er med og der det er fjerna, samt for ikkje å permanent øydelegge moglegheita for etablering av eit samanhengande sykkelsystem i Knarvik viss ein i framtida vel å etablere noko anna enn bensinstasjon på Shell-tomta.

I begge alternativa er det vidareført frå områdeplanen at viss det vert reetablert bensinstasjon på Shell-tomta, vil denne få tilkomst frå aust, og om bensinstasjonen vert fjerna, fell tilkomsten frå aust bort.

Potensiale på Shell-tomta

Ved etablering av ein bensinstasjon på Shell-tomta, vil det etter Shell sine opplysningar vere trong for eit butikkbygg på om lag 300-350 m², vaskehall på ca. 80 m², drivstoffpumper og nokre plassar for lading av EL-bil. Begge reguleringsalternativa føreset at utnyttingsgrad for Coop- og Shell-tomta vert vurdert under eitt om dei vert utvikla saman, og at utnyttingsgraden gjeld pr. tomt om dei vert utvikla kvar for seg. Det kan byggast opptil 5 etasjar på begge tomtane, og det vil kunne vere mogleg å bygge inntil 5160 m² på Shell-tomta. Det er mogleg å oppretthalde bensinstasjonsfunksjon på bakkeplan saman med eit bygg på inntil 5 etasjar med forretning, kontor og/eller bustader på denne eigedomen. Ved etablering av ein rein bensinstasjon på gbnr. 188/358, vil utnyttinga av tomta ligge langt under potensialet.

Overflateparkering

Shell har i sitt eige framlegg til løysing på eigen tomt vist 4 overflateparkeringsplassar for sine tilsette. Dette er i strid med områdeplanen for Knarvik, som seier at parkering skal lokalisert i parkeringsanlegg under bakken og at overflateparkering ikkje er tillate. Dette gjeld for alle eigedomar innanfor Knarvik sentrum. Det vil difor ikkje vere trong for areal til overflateparkering for tilsette på Shell-tomta.

Underjordisk parkering under Coop-bygget

I områdereguleringsplanen er det vist eit underjordisk parkeringsanlegg under delar av felt BAA (Coop- og Shell-tomta), med innkøyring via garasjen til Helsehuset og vidare i ein kulvert under Kvassnesvegen. I begge alternativa er det lagt inn moglegheiter for tilpassing av plassering av kulverten under Kvassnesvegen – ved at det er lagt inn ei omsynssone som kulverten skal plasserast innanfor i plankartet - slik at ein kan svinge direkte inn under Coop, og ikkje kunne øydelegge for denne parkeringsmoglegheita. Dette er gjort for at reetablering av bensinstasjonen ikkje skal hindre ei eventuell utvikling av Coop-tomta, om Shell-tomta vert utvikla først.

Kommuneplanen sin samfunnsdel

Kommuneplanen sin samfunnsdel vart vedteke 21.09.2017. Strategi nr. 11 i samfunnsdelen lyder:

«Utvikle samanhengande gang- og sykkelveg, og leggje til rette for sykkelparkering i sentrumsområdet»

med tilhøyrande punkt som skal følgjast opp i underordna planar:

«Sikre areal til gang- og sykkelvegnett. Sikre areal til sykkelparkering. Sikre areal til trygge barnehage-/skuleveg.»

Fjerning av sykkelfeltet ved Coop- og Shell-tomta inneber eit vedtak som er i strid med den vedtekne politikken i kommuneplanen sin samfunnsdel.

Det aktuelle sykkelfeltet er ein viktig del av det overordna og samanhengande sykkelvegnett det er lagt opp til i Knarvik. Det er planlagt eit gjennomgåande gang- og sykkelfelt som skal betene inntil 2 000 moglege, nye bustadar innanfor sentrumsområdet, folk som skal gjennom sentrumsområdet,

alle dei nye arbeidsplassane her og besøkande til sentrum som handelsområde. Det aktuelle sykkelstrekket på Shell-tomta har ein viktig funksjon som kortaste transportåre for m.a. skuleborn som skal bevege seg mellom sentrumsområdet og nye Knarvik barneskule som er under oppføring.

Samanlikning av dei to alternativa

Med bakgrunn i bestillinga om å sjå på to alternativ for reetablering av bensinstasjon på Shell-tomta, samanliknar dokumentet «Mulighetsstudie reetablering bensinstasjon» dei to planframlegga. Her er det vist illustrasjonar som konkret viser at det er mogleg å reetablere bensinstasjon innanfor det opphavlege planframlegget, og kva konsekvensar det vil ha å fjerne sykkelfeltet i alternativ 2. Konklusjonen er i korte trekk at det er god moglegheit for etablering av ny bensinstasjon på Shell-tomta i begge alternativa og at gevinsten av ekstra areal til bensinstasjonen ikkje står i rimeleg forhold til konsekvensane som fjerning av sykkelfeltet gir når det gjeld både trafikk- og tryggleikssyn. Tilleggsarealet som fjerning av sykkelfeltet gir kan nyttast til noko større manøvreringsareal for tankbilen som kjem for å fylle opp drivstofftankane ca. to gongar pr. veke à 20 minutt, men det er tilstrekkeleg manøvreringsareal for tankbil utan dette tilleggsarealet. Det er ikkje trong for å fjerne sykkelfeltet for å gi større areal for oppføring av bygningar knytt til drift av bensinstasjon, det er rikeleg plass til dette innanfor rammene i det opphavlege planframlegget.

Som eit reint byformingsgrep frarår administrasjonen å fjerne sykkelfeltet, då det vert eit plutselig brot i det gjennomgåande sykkelssystemet. Det vil gjere det mindre attraktivt å bruke sykkel i området, og vil kunne bygge opp under auka bilbruk. Moglegheita for å lese trafikkbiletet vert svekka for både syklistar, fotgjengarar og bilistar når sykkelfeltet plutselig opphøyrer og syklistane ikkje lenger har tilgang på eit eget felt, men må blande seg med enten fotgjengarar eller bilar. Dette er med på å svekke trafikktryggleiken, og vil auke risikoen for alvorlege sykkelykker.

Oppsummering og tilråding

Det kan virke uproblematisk å fjerne eit enkelt sykkelfelt for å gi meir plass til ein bensinstasjon, men denne sykkelvegen er m.a. skulevegen for mange barneskuleborn. Det er lagt opp til 2 000 nye bueiningar i Knarvik sentrum, og skulevegen for både eksisterande og framtidige bustader i Knarvik går forbi Shell-tomta og vidare mot Stallane direkte til den nye barneskulen som er under oppføring aust for kyrkja. I kommuneplanen sin samfunnsdel, som var vedteke 21.09.2017, er det slått fast at kommunen skal ha fokus på å utvikle samanhengande gang- og sykkelveggar og sikre areal til trygge barnehage- og skuleveggar. Om sykkelfeltet ved gbnr. 188/358 vert fjerna, vil dette vere i strid ved vedtekne prinsipp og politikk.

I prosessen med utarbeiding av dei to ulike reguleringsalternativa, er det vist at Shell kan reetablere bensinstasjon innanfor begge framlegga, og at tilleggsarealet som fjerning av sykkelfeltet gir ikkje påverkar moglegheitene for å utforme ein funksjonell bensinstasjon. Det minimale, ekstra arealet bensinstasjonen kan få er ikkje naudsynt for drift av bensinstasjon på Shell-tomta og står ikkje i rimeleg forhold til dei trafikale og tryggleiksmessige konsekvensane fjerning av sykkelfeltet gir. Ved fjerning legg ein opp til eit trafikkfarleg system som vil auke risikoen for alvorlege sykkelykker.

Administrasjonen si vurdering er at alternativ 2 ikkje varetek dei same omsyna som alternativ 1 gjer innanfor ein akseptabel, fagleg ståstad. Administrasjonen tilrår at det opphavlege planframlegget – alternativ 1 – vert vedteke.

Saksnr	Utval	Type	Dato
043/18	Plan- og miljøutvalet	PS	21.03.2018

Saksbehandlar	ArkivsakID
Kristin Nielsen	17/2204

Avklaring av handsaming av motsegn - E39 Knarvik sentrum - oval rundkøyring - planID 1263-201702

Vedlegg :

17_34418-6Varsel om motsegn - offentlig ettersyn av reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - Oval rundkøyring - PlanID 1263-201702 - Lindås kommuneSamordna uttale med motsegn - Lindås – Gnr. 188, bnr. 66 69 116 357 741 m fl - E39 Knarvik sentrum - DetaljreguleringReguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - oval rundkøyring - planID 1263-201702

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Plan- og miljøutvalet ber administrasjonen om å førebu sak til 2. gangs handsaming der ein ser vekk frå alternativ 2 – som er utan sykkelfelt på søraustsida av gbnr. 188/357 og på søraust- og nordaustsida av gbnr. 188/358 – som ei mogleg løysing. Alternativ 1 – med sykkelfelt på same strekning – vert lagt til grunn for det vidare planarbeidet.

.....

Plan- og miljøutvalet - 043/18

PM - behandling:

Rådmannen sitt framlegg vart vedteke med 7 røyster (Uavh, Krf, Ap)

PM - vedtak:

Plan- og miljøutvalet ber administrasjonen om å førebu sak til 2. gangs handsaming der ein ser vekk frå alternativ 2 – som er utan sykkelfelt på søraustsida av gbnr. 188/357 og på søraust- og nordaustsida av gbnr. 188/358 – som ei mogleg løysing. Alternativ 1 – med sykkelfelt på same strekning – vert lagt til grunn for det vidare planarbeidet.

Saksopplysningar:

POLITISK HANDSAMING

Saka skal avgjerast i Plan- og miljøutvalet.

BAKGRUNN

Ved 1. gangs offentlig ettersyn og høring av reguleringsplanen for E39 Knarvik sentrum – oval rundkøyring, vart det lagt ut to alternativ til planframlegg. Statens vegvesen varsla motsegn til alternativ 2, i brev datert 16.02.2018. Fylkesmannen har gjennom samordningsfunksjonen av statlege motsegner oppretthalde Statens vegvesen sitt syn og fremja motsegn til alternativ 2. Det er ikkje fremja motsegn til alternativ 1.

Grunngjevinga frå Statens vegvesen går fram av brevet deira (sjå vedlegg). Dei skriv mellom anna:

«Erfaring viser at i dei tilfella der ein berre har sykkelfelt i eine retninga, vil ein ofte oppleve sykling mot køyreretninga. Dette gir eit uryddig køyremønster for syklistar i området, og auka risiko for ulukker. I tillegg vert tilhøva på fortauet ved bensinstasjonen lite attraktive for både gåande og syklande, når dei skal dele eit fortau som er 3 meter breitt. Dette gir konflikhtar mellom trafikantgruppene.»

Fylkesmannen si vurdering er at reguleringsframlegg alternativ 1 er viktig for å få til eit godt tilbod til gåande og syklande i Knarvik sentrum. Vidare skriv dei mellom anna:

«Fylkesmannen si vurdering er at alternativ 2 klårt bryt med SPR-BATP (statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging), og er heller ikkje i tråd med kommunen sin eigen samfunnsdel.»

Sjå vedlagt brev frå Fylkesmannen for fullstendig grunngjeving.

Konklusjonane frå Statens vegvesen og Fylkesmannen

Statens vegvesen:

«Statens vegvesen ber om at planforslag alternativ 1 vert lagt til grunn for vidare planarbeid, og at ein vurderer om sykkelfeltet i Kvassnesvegen kan forlengast.

Planforslag alternativ 2 vil gi redusert trafikktryggleik og framkome for mjuke trafikantar i regionsenteret Knarvik. Dette er ikkje i tråd med nullvekstmålet for transportutviklinga i Bergensområdet. Etter vårt syn er ikkje nytteverdien for bensinstasjonstomta tilstrekkeleg stor til at dette alternativet kan veljast framføre alternativ 1, som gir betre tryggleik og tilbod for mjuke trafikantar. Statens vegvesen ber difor Fylkesmannen i Hordaland om å varsle motsegn til planforslag alternativ 2.»

Fylkesmannen:

«Statens Vegvesen har meldt inn trong for å fremje motsegn til Fylkesmannen til planforslag 2. Fylkesmannen si vurdering er òg at alternativ 2 er fremja i vesentleg strid med føresetnadene i Statlege planretningslinjer for samordna bustad- areal og transportplanlegging og kommunen sitt overordna plangrunnlag. Det ligg såleis føre motsegn til dette planframlegget.

(...)»

Administrasjonen ber om avklaring på kva alternativ Plan- og miljøutvalet ønskjer å gå vidare med. Dersom utvalet ønskjer å konkludere med å gå for alternativ 1 i denne fasen av arbeidet, vil

administrasjonen kunne sjå vekk frå motsegna i det vidare saksførebuarbeidet. Om Plan- og miljøutvalet ønskjer at alternativ 2 skal leggjast til grunn i det vidare planarbeidet, må motsegna avklarast nærare.

VURDERING

Administrasjonen meinte i utgangspunktet at alternativ 1 gir den beste totalløysinga, og tilrår framleis denne løysinga. Denne tek i vare moglegheita for reetablering av bensinstasjon på gbnr. 188/358. Den gir òg den beste løysinga for trafikktryggleik og framkomst. Alternativ 1 er også i tråd med kommuneplanen sin samfunnsdel.

Administrasjonen ønskjer ei prinsippavklaring på om Plan- og miljøutvalet vil legge berre alternativ 1 til grunn for det vidare planarbeidet, eller om det er ønskeleg å gå vidare med begge alternativa.

Dei andre merknadene som er kome til planframlegga vert lagt fram og vurdert i sak til 2. gangs handsaming.

.....

GJENNOMGANG AV MERKNADER OG UTTALER TIL 2. GANGS HANDSAMING

Det kom inn 12 merknader og innspel til *alternativ 1* frå offentlege instansar og andre i høyringsperioden. Av desse kom 4 av merknadene frå offentlege instansar, og 8 frå private. I tillegg har Ungdomsrådet, Råd for menneske med nedsett funksjonsevne, Eldrerådet og Levekårsutvalet uttalt seg.

Ei kort oppsummering av dei ulike partane sitt syn på *alternativ 2* er lagt inn i parentes under kvar enkelt merknad.

1. Fylkesmannen i Hordaland, 08.03.2018:

(Fylkesmannen stadfester motsegn til planframlegg *alternativ 2* gjennom samordna uttale, og er samd i Statens vegvesen si vurdering.)

Rår til at sykkelfeltet sør og aust for Kvassnesvegen held fram til planlagt gangfelt over E39.

Administrasjonen si vurdering:

Eit einseitig sykkelfelt i rundkøyringa vil etter både Norconsult og administrasjonen si vurdering føre til sykling motstraums på feil side av vegen, og dermed utgjere ein stor risiko for ulykker. Sykkelfeltet bør førast opp/nordover til gangfeltet i Kvassnesvegen (rett sør for den ovale rundkøyringa), ikkje til gangfelt på E39. Dette er lagt inn i plankartet.

2. Statens vegvesen, 16.02.2018:

(Statens vegvesen varsla motsegn til planframlegg *alternativ 2*.)

Det har vore tett dialog mellom vegvesenet og Lindås kommune gjennom planprosessen. Vegvesenet og Lindås kommune ved administrasjonen har vore samd om tilpassingane som er gjort frå områdereguleringsplan til detaljregulering av *alternativ 1*. I planprosessen har ein måtte justere avbøyinga i rundkøyringa, og det er vurdert at hovudruta for sykkel bør ligge på nordsida av E39.

Statens vegvesen ber om at det vert vurdert å fortsette sykkelfeltet 20-30 meter ved Kvassnesvegen aust, fram til planlagt gangfelt før rundkøyringa. Dette vil etter Statens vegvesen sitt syn gi den beste løysinga for syklistar, og færre konflikhtar med gåande.

Detaljutforming av sykkelfeltet, spesielt i sørgåande retning, vil vere viktig for å få trygge løysingar for syklistane. Dei ber om at ein skriv i føresegna at det skal vere fokus på trygge løysingar for syklistar ved prosjektering. Dette gjeld særskilt avkøyrsla til område SAA2 og i svingen nedanfor (innarkurve). Statens vegvesen vurderer det som aktuelt å prøve ei løysing der sykkelfeltet ligg litt høgare enn vegbana, men lågare enn fortauet. Dette vert bestemt på byggeplannivå.

Administrasjonen si vurdering:

Merknadene er teke til følge gjennom at sykkelfeltet er vidareført fram til gangfeltet sør for rundkøyringa, og gjennom at tillegg til føresegn § 6.1: «*Det skal vere fokus på trygge løysingar for syklistar ved prosjektering av tiltaka.*» er lagt inn.

3. Hordaland fylkeskommune, 05.03.2018:

(Har merknad til planframlegget når det gjeld tilrettelegging for sykkel: rår til at *alternativ 1* vert lagt til grunn, då kommunen vil gå imot eigne prinsipp om å utvikle samanhengande gang- og sykkelveggar ved å legge *alternativ 2* til grunn.)

Har ingen merknader når det gjeld kulturminne. Ber om at det vert lagt inn i føresegnene: «*Dersom det i samband med gravearbeid kjem fram funn eller konstruksjonar, må arbeidet straks stansast og fylkeskonservatoren få melding for ein nærare gransking av staden, jf. kulturminnelovens § 8 andre ledd.*»

Peiker på at det pågår dialog mellom fylkeskommunen v/Skyss og kommunen om plassering av ny kollektivterminal. Når det gjeld mellombels kollektivterminal, ser Skyss på det som mest hensiktsmessig å finne ei løysing langs E39 og at det må avklarast i samband med reguleringsplanen.

Administrasjonen si vurdering:

Administrasjonen har lagt inn foreslått tillegg når det gjeld kulturminne. Dette er lagt inn i føresegn § 2.10.

4. **Norges vassdrags- og energidirektorat, 19.02.2018:**

NVE informerer generelt om deira myndeområde og at dei prioriterer å gje uttale til reguleringsplanar der det vert bede om fagleg hjelp til konkrete problemstillingar. Dei har difor ikkje konkret fråsegn til planen. Men dei minner om at kommunen har ansvaret for at det blir tatt tilstrekkeleg omsyn til flaum- og skredfare i arealplanar, byggeløyve og dispensasjonar, slik at utbygging blir tilstrekkeleg sikker.

Administrasjonen si vurdering:

Vert teke til etterretning.

5. **St1 Norge AS v/etableringssjef Bård A. Granerud + Aas-Jakobsen AS v/Joar Hagen, 02.03.2018 og 01.03.2018:**

(Har eit klart ønskje om at *alternativ 2* vert valt.)

Det er krav om lokal handtering av overvatn på eigen tomt. St1 Norge ønskjer moglegheit til å kople seg på kommunen sitt overvassnett, fordi dei meiner tomta er relativt lita og det er avgrensa plass til etablering av infiltrasjonsbasseng/fordrøyningsmagasin. Det må også leggst opp til å ikkje tilføre vatn som omfyller drivstofftekniske installasjonar i bakken. Krav til grønne tak vil vere mogleg å gjennomføre, vil gje auka kostnader ved reetablering av stasjonen.

Enkelte krav i føresegnene/frå områdeplanen slår uheldig ut:

- *Tilknytingsplikt til fjernvarme:* er ikkje ønskeleg. Kiosk og vaskehall har lavt varme-/energibehov.
- *Ikkje anledning til eigne parkeringsplassar på eigen tomt.* Det er grunn til å tru at stasjonen vil vere reetablert før eventuelle parkeringsanlegg er etablerte. Ønskjer parkering for tilsette på tomta.
- *Eventuelt anleggsbidrag for kommunen si infrastrukturoppgradering av området.* Det må avklarast kva som ligg i anleggsbidrag.

St1 Norge meiner at kulvert under Kvassnesvegen med innkøyring frå Helsehussida av vegen og tilbake inn under Shell-tomta må flyttast eller etablerast før ny Shell-stasjon vert etablert.

Dei meiner at moglegheit for prismast må visast i plankartet. Det må også vere tillate med Shell sine vanlege skilt og logoar på bygg og køyrebanetak.

Dei informerer vidare om at det er angitt eit tidsvindu for reetablering av Shell-stasjonen. Dette må vurderast meir inngåande etter at avtalar mellom St1 og kommunen er på plass.

St1 Norge viser til at det er stor høgdeforskjell mellom E39 og Kvassnesvegen. Synast snittet som er teikna i moglegheitsstudien ser bratt ut. Med bakgrunn i dette meiner dei at fallforholda må detaljerast meir nøye i detaljprosjekteringa.

Vidare meiner dei at vegetasjonen som er vist i illustrasjonsplanen og tilhøyrande snitt ikkje er trafikk sikker, og informerer om at bensinstasjonar vanlegvis ikkje har tre.

Moglegheitsstudien viser ein mur mellom vaskehall og E39. St1 Norge ønsker at denne går i tomtegrensa mot gangvegen.

Bensinstasjonar trekk ein del straum. Med bakgrunn i dette meiner St1 Norge at teknisk infrastruktur for framføring av straum bør ligge i dei overordna planane for sentrumsplanen.

Administrasjonen si vurdering:

Byggeområde BAA inngår berre som mellombels anleggsområde i reguleringsplanen. Når anleggsperioden er over, er det områdeplanen for Knarvik sentrum – tilhøyrande føresegnar – som gjeld for Shell-tomta.

Når det gjeld tilknytingsplikt til fjernvarme, er dette ei moglegheit som ligg i områdeplanen og som vil gjelde likt for alle innanfor Knarvik sentrum. Pr i dag er det ikkje konkrete planar om etablering av fjernvarmeanlegg, men dette kan kome i framtida.

Overvasshandtering må løysast i dialog med kommunen i samband med byggesøknad. I utgangspunktet vil planen gjelde for område BAA som for dei andre delområda i planen. Kvart utbyggingsområde bygger opp om heilskapen. Krav om parkering for tilsette under bakken eller gjennom frikjøp, gjeld for bensinstasjonen på same måte som for resten av næringslivet innanfor områdeplanen sitt areal.

Spørsmålet om anleggsbidrag vil verte avklart gjennom arbeidet med utbyggingsavtale mellom tiltakshavar og kommunen.

Kulvert under Kvassnesvegen er allereie ivareteke i reguleringsplanen og vist som føresegnområde #21. Plassering av kulvert er fleksibel, og treng ikkje leggst inn på Shell-tomta. Sjå også planomtalen, kap. 5.5.

Når det gjeld skilt og prismast, gjeld områdeplanen for felt BAA, med tilhøyrande krav til skiltutforming. Dette må vurderast i samband med byggesøknaden.

I moglegheitsstudien er det antyda eit tidsvindaug for reetablering av bensinstasjonen, men dette må avklarast i dialog mellom grunneigar og utbygger. Moglegheitsstudien viser også korleis ein kan reetablere bensinstasjonen innanfor rammene i områdeplanen for Knarvik. Endelege løysingar vert fastsett gjennom byggesaka.

Når det gjeld straumbehov, er prosjektet *gjennomføring av Knarvik områdeplan* i dialog med BKK, som har forsyningsansvaret for heile sentrumsutviklinga.

6. Knarvik idrettslag v/styremedlem Thore Andersen, 02.03.2018:

Gir uttale på vegne av medlemmene og ønskjer at *alternativ 1* med sykkelveg på begge sider av Kvassnesvegen vert valt. Dette vil gi den sikraste og best moglege bevegelsen langs den «nye» vegen, samt sikre aksa Lonane-Senteret-Kvassnesven for syklande.

Administrasjonen si vurdering:

Merknaden er teke til følge, jf. sak 043/18 i PMU, 21.03.2018.

7. Reikerås industri AS og Kvassnesvegen 4 AS v/dagleg leiar Oddvar Reikerås (to dokument), 01.03.2018 og 03.03.2018:

Merknaden gjeld for gnr. 188, bnr. 69 og 114 og er regulert for leilegheitsbygg felt BBB1 i områdeplanen for Knarvik sentrum.

Informerer om konsekvensar ved planendring:

- 25 % reduksjon i tomteareal pga. plassering av veg og fortau langs E39 og Kvassnesvegen (SKV17).
- Redusert avstand mellom bygg og E39 frå 11 til 5,75 m. Reduserer arealbruk til parkering, betyr i praksis at alle kundeparkeringsplassane går tapt, dvs. 50-60 plassar.
- Omregulering frå BBB (leilegheitsbygg) til BS (sentrumsområde med butikk/kontor/bustad).
- Forslag til anleggs-/riggområde hindrar tilkomst til forretningane i anleggsperioden. Viss arealet framfor og bak bygget blir brukt som omkøyringsveg for E39, vil det føre til at dagens verksemd ikkje kan verte oppretthalde på tomte.
- Forverra forretningssituasjon for deira leigetakarar (parkeringstap, støv/støy/vanskeleg tilkomst i anleggsperioden).
- Frykter store negative og økonomiske konsekvensar for leigetakarar, utleigar og eigar.

Merknader til planframlegget:

(Tilrår at *alternativ 2* vert valt.)

Meiner at plangrensa må utvidast og inkludere Kvassnesvegen (SKV17) for å regulere bort eit av fortaua i veganlegget. Reikerås meiner det må opnast for at det er mogleg å bygge kontor/bustad frå 2. etasje og oppover mot E39. Det må vere mogleg å bygge bustad i bygg som er skjerma frå E39.

Eigedomen kan utviklast med tanke på arealbrukskombinasjon, dvs. næring, teneste og bustad. Dette vil gi god moglegheit til fortetting og redusert bilbruk. Reikerås meiner det difor bør opnast for 6 etasjar mot E39 og 5 etasjar mot SKV17.

Eksisterande avkøyrsløp til tomte via Kvassnesvegen er fjerna i reguleringsplanen og må reetablerast. Kvassnesvegen er i planen stengt mot vest. Det er ikkje regulert ny tilkomst frå vest. Tomte skal ikkje ha tilkomst frå Røssvikhaugane i aust, noko som er uakseptabelt ut frå trafikktryggleikssyn.

Reikerås foreslår å flytte gang- og sykkelveg på nordsida av E39 til sørsida, inn i bustadområdet/langs Kvassnesstemma (sjå kart vedlagt sjølve merknaden). Dei meiner at vegbana til E39 då kan flyttast nordover og dermed frigi meir areal på eigedomen. Ein vil også unngå kryssing av E39 i plan både aust og sør for rundkøyringa.

Grunneigar meiner det ikkje er naudsynt med fortau på begge sider av Kvassnesvegen (SKV17) pga. at det vil bli lite trafikk her. Dei foreslår å fjerne det smalaste fortauet på 2,5 m for å frigi bruksareal.

Riggområdet må flyttast bort frå eigedomen for å oppretthalde naudsynt areal for varelevering og parkering på eigedomen i anleggsperioden. Leikeplass på nordsida av E39 vert foreslått som mellombels riggområde.

Utnyttingsgraden er ulik på nabotomte BS17-1, med 230% BRA, og deira areal BS17-2, med 200% BRA. Reikerås meiner det ikkje er argument som tilseier at det skal vere forskjell på desse areala. Ønskjer auke til 230% BRA for BS17-2.

Reikerås meiner planen må gje moglegheit for butikk med areal på 1 000 m² under bakkeplan i austre del av tomte, med inngang i fasade lenger vest, pga. høgdeforskjell langs E39. Grunneigar meiner at butikkareal under bakkeplan ikkje skal inkluderast i BRA, på lik line med parkering under bakkeplan.

Jf. § 5.5.1 i føresegnene er det krav om inngang i fasaden kvar 10.-15. meter. E39 har ei stigning på ca. 6 m forbi eigedomen. Reikerås meiner dette ikkje er praktisk gjennomførbart, og at kravet må endrast til 1 hovudinngang pr. fasadelengde.

Grunneigar informerer om at dei vil krevje kompensasjon viss oppsummerte ulemper under ikkje vert teke omsyn til. Lista er ifølgje Reikerås ikkje uttømmende:

- Eigedomen sitt arealtap til veg/undergang.
- Framtidig tomteverdi med grunnlag i tapt utbyggingsmoglegheit.
- Tapte leigeinntekter.
- Ved tapt parkering langs E39 vil dei krevje tenlege parkeringsplassar for drifta i bygget både under anleggsperioden og permanent.
- Tenleg tilkomst til bygget under og etter anleggsfasen.

Reikerås informerer om feil/manglar i utsendt planmateriell:

- Planskildring *alternativ 1* side 24: gjenstående tomteareal oppgitt til 5,6 daa. Korrekt tal er 5,1 daa. BRA oppgitt til 11 200 m². Korrekt tal er 10 200 m².
- Teikningshefte *alternativ 1*: det er nytta feil versjon vedrørende trapp ned til undergang v/Stallane. Teikningsheftet har dermed feil på side 4, 5, 8, 15, 36, 43, 44, 45 og 46.

Administrasjonen si vurdering:

Reguleringsplanen omfattar naudsynt areal for å etablere E39 og Kvassnesvegen fram til Almenningen, inkludert naudsynt anleggs- og riggområde. Den omtalte delen av Kvassnesvegen inngår ikkje i dette naudsynte arealet, og planområdet vil difor ikkje verte utvida. Denne aktuelle vegen inngår i områdeplanen for Knarvik sentrum.

Når det gjeld kva som kan etablerast i dei ulike etasjane, er det gjennom planen tillate å etablere kontor i alle etasjar mot E39. Bustad er tillate i feltet, men etter «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442» er det ikkje tillate å etablere bustader med vegtrafikkstøy over L_{den} 70 dB på fasade. Det er vist gjennom planmaterialet at ein kjem over denne verdien i dei nedste etasjane mot E39, og det er difor ikkje tillate å etablere bustader frå 2. etasje (sjå planskildringa, kap. 5.10 for meir informasjon).

Til punktet som gjeld ønskje om auke i talet på etasjar, er det gjennom områdeplanen for Knarvik sentrum avklart byggehøgder i eit heilskapsbilete. Mellom anna av omsyn til naboane er det ikkje tilrådeleg å auke høgdene. Eit viktig prinsipp i områdeplanen er og at høgdene skal vere høgast mot sentrumskjernen, og lavast ut mot tilliggande område. Det sistnemnde er situasjonen for Reikerås sin eigedom.

Når det kjem til avkøyrsløstilhøva, er det gjennom områdeplanen sikra tilkomst frå vest ved at Kvassnesvegen (SKV17) er lagt om. Detaljplanen gjer ikkje endringar på vegsystemet som allereie er lagt i områdeplanen.

Til forslaget om å flytte sykkelvegen vekk frå E39, er dette ikkje ønskjeleg frå Statens vegvesen si side. Det har vore diskutert, men konkludert med situasjonen som er vist i planframlegget. Administrasjonen støttar vegvesenet sitt syn på dette punktet. Sykkelvegen på nordsida av E39 er ein viktig del av hovudsambandet for transportsyklistar. Ein trasé inn i og mellom bustader-/bustadvegar vil ikkje kunne gi eit tilfredsstillande tilbod for transportsyklistar. Sykkelsystemet er delt i ei overordna transportåre for dei som skal langt og eit underordna, lokalt transportsystem.

Når det gjeld punktet om at det ikkje er naudsynt med fortau på begge sider av Kvassnesvegen (SKV17), er administrasjonen ueinig ut frå trafikktryggleiksperspektivet. Det vil vere både bustader og næring med inngang på begge sider av denne vegen, og med endring til sentrumsføremål i feltet, vil det ikkje vere framtidsretta å fjerne fortauet på den eine sida av vegen.

I spørsmålet om riggområde, er det slik at mellombels anleggsområde #7 skal sikre mellombels tilkomst og trafikkomlegging i anleggsperioden, i tillegg til areal til naudsynt

anleggsarbeid. Detaljar kring mellombels trafikkomlegging, tilkomst og eventuell bruk som riggområde, vil bli løyst i samband med utarbeiding av byggeplan. Når det gjeld forslaget om at leikeplass i nord kan nyttast til riggområde, ligg dette allereie inne i planen.

Utnyttingsgraden er ulik mellom BS17-1 og BS17-2. For den aktuelle tomte er utnyttinga allereie auka frå 150% i områdeplanen til 200% i reguleringsplanen. Områdeplanen vektlegg høgast utnytting nærast sentrum, og dette prinsippet er vidareført i reguleringsplanen.

Det er mogleg å etablere butikk under bakken innanfor rammene i planen, jf. føresegnene § 5.5.1. Etter nasjonalt regelverk inngår butikkareal i eit bygg sin hovuddel, og skal inngå i BRA uavhengig av plassering i bygget. Dette i motsetning til parkering, som vil vere ein tilleggsdel.

Når det gjeld inngang kvar 10.-15. fasademeter, er hensikta med dette kravet at alle offentlege gater skal vere aktive og fotgjengarvenlege, og vere eit verkemiddel for å unngå lange, monotone bygg i sentrum. Kravet gjeld i alle sentrumsområde i områdeplanen. Administrasjonen vil ikkje tilrå å sjå vekk frå dette prinsippet, då det er fullt gjennomførbart å prosjektere funksjonelle bygningar med ei høgdeforskjell på ca. 6 meter over ei horisontal strekning på over 100 meter.

Når det gjeld krav om kompensasjon i merknaden, kan reguleringsmynde vedta omregulering av tidlegare vedtekne planar utan erstatningsplikt. Spørsmålet om erstatning vert ikkje vurdert i plansakshandsaminga.

Feil som vart påpekt i planmaterialet er no retta opp.

8. Reigstad Maskinsenter AS v/dagleg leiar Gunnar Reigstad, 03.03.2018 :

Informerer om selskapet som leiger i Reikeråsbygget. Utviding av E39 vil truleg føre til at verksemda vert avvikla i bygget. Dette er grunngitt i desse punkta:

- All kundeparkering langs E39 forsvinn.
- Varelevering vert problematisk
- Trafikkbiletet og -tryggleiken vert forverra utanfor deira butikkar då arealet mellom E39 og Reikeråsbygget vert halvert.

Ber om at arealføremålet grøntanlegg og sykkelsti (fortau) på sørsida av E39 vert revurdert eller utsett.

Administrasjonen si vurdering:

Det er riktig at parkering langs E39 vil forsvinne. Permanent varelevering vil verte sikra og mellombelse løysingar vil verte avklart i dialog med grunneigar, som ein del av byggeplanen.

E39 vil i utgangspunktet verte bygd som eit samla anlegg med tosidig gangsystem. Det vil verte vurdert vidare i byggeplan om det kan vere aktuelt å utsetje delar av anlegget ved å la utbyggar ta ansvar for etablering av fortau på sørsida av E39, i samband med utvikling av byggearealet på denne sida av europavegen.

Sjå også vurderinga under merknad nr. 7.

9. Motorsenteret Limo Norge AS v/dagleg leiar Erlend Hordvik Titland, 27.02.2018:

(Meiner at *alternativ 2* er best.)

Driv butikk i Reikeråsbygget. Føler at reguleringsplanen fører til at dei ikkje vil ha grunnlag for å fortsette drifta av desse årsakene:

- Parkeringsplassane framfor bygget forsvinn og varelevering vert vanskeleg.
- Plassering av riggområdet framfor butikkane vil forstyrre drifta med støy, og det vert endå mindre areal til parkering/varelevering.

Ber om at:

- Sykkelstien vert flytta vekk frå E39, då den tek areal framfor butikkane.
- Tilkomst og parkering til butikkane vert sikra både under anleggsfasen og permanent.
- Rigg-/anleggsområdet vert flytta til eit anna område.

Administrasjonen si vurdering:

For vurdering av plassering av sykkelvegen langs E39, sjå merknad nr. 7.

Når det gjeld tilkomst og parkering, er eigedomen regulert gjennom ein langsiktig, permanent situasjon til sentrumsutvikling, med ny bygningsmasse på sikt. Planen regulerer for denne framtidige situasjonen. Tilkomst til butikken i anleggsfasen og i perioden fram til tomte vert transformert, vil verte ivareteke gjennom byggeplanen.

For vurdering av ønsket om flytting av rigg-/anleggsområde, sjå merknad nr. 7.

10. Tonje Marie Jacobsen, 09.02.2018:

Kommunen må gå for *alternativ 1*. Det er viktig at tryggleiken for syklistar kjem først, mange kvir seg i dag for å sykle i Knarvik pga. dårlege vilkår for syklende. Meiner også at det er viktig å fjerne grus så tidleg som mogleg om våren etter vinterstrøing.

Administrasjonen si vurdering:

Merknaden er teke til følge, jf. sak 043/18 i PMU, 21.03.2018.

11. Hans Olav Evensen, 19.01.2018:

(Meiner at *alternativ 2* må vrakast.)

Alternativ 1 er det beste alternativet jf. Norconsult si utredning. Lindås kommune er ein trafikksikker kommune. Dette forpliktar.

Administrasjonen si vurdering:

Merknaden er teke til følge, jf. sak 043/18 i PMU, 21.03.2018.

12. Kvassnesvegen 32 AS v/Geir Vatnøy, udatert:

Ser positivt på utviklinga i Knarvik sentrum, og vil så langt som mogleg bidra til at målsettingane for området kan gjennomførast.

Finansiering av offentlege tiltak: eigarar av Kvassnesvegen 32 AS forventar at kommunen forskotterer planlagde infrastrukturtiltak så utviklinga ikkje stansar opp. Dei meiner det framstår som urimeleg at utbyggjarar i praksis må ta på seg kostnader for tiltak på vegne av andre tomter.

Oval rundkøyring vert av Geir Vatnøy med fleire sett på som eit uhensiktsmessig og fordyrande tiltak. Dei ser også på den som trafikkfarleg. Kvassnesvegen 32 AS meiner alternativ løysing må vurderast.

Grunneigar meiner at reduksjon i felt BS17-1 og BS17-2, i forhold til gjeldande områdeplan, får konsekvensar for utnytting og utbyggingskostnader. Felt BS17-2 har fått auka utnytting for å kompensere for redusert tomt. Likehandsaming tilseier at BS17-1 får tilsvarande auka utnytting: auke i BRA med 25%.

Riggområde #7 vanskeleggjer grunneigar sine eigne utbyggingsplanar. Kommunen må syte for at anleggs-/riggområdet ikkje er til hinder for grunneigar si utbygging av felt BS17-1 og BS18. Geir Vatnøy informerer om at BS17-1 er planlagt nytta til riggområde ved bygging av BS18. Det må gå fram kva riggområdet vil innebere og kor omfattande tomtebeslaget vert.

Eigarar av Kvassnesvegen 32 AS meiner planen må ta omsyn til tilkomsten til Kvassnesvegen 32 i anleggsperioden.

Vatnøy seier at eventuell endra kotehøgder på sjølve Kvassnesvegen ikkje må få negative konsekvensar for BS17-1 eller BS18.

Administrasjonen si vurdering:

Finansiering av offentlege tiltak vil verte avklart i samband med forhandling og utarbeiding av utbyggingsavtale.

Når det kjem til val av alternative løysingar for rundkøyring, har dette vore vurdert i fleire omgangar, seinast før utlegging til offentleg ettersyn. Statens vegvesen sine vurderingar veg tungt i val av løysing. Deira synspunkt er at valt løysing i planframlegget er den som er best med omsyn til trafikktryggleik. Administrasjonen meiner vald løysing må verte ståande.

Til punktet som handlar om endring i utnyttingsgrad for BS17-2 samanlikna med BS17-1, vil administrasjonen tilrå at merknaden vert teke delvis til følgje gjennom at BRA for BS17-1 vert auka frå 230% til 243%. Tillate BRA i feltet vert då 8 510 m², dvs. det same som i den gjeldande områdeplanen. Dette er innarbeidd i føresegn § 5.1.4.

Anleggsområdet omfattar mellombels avkøyring til Kvassnesvegen og areal for masseutskifting mot rundkøyringa. Om – og i kva omfang – ein også treng arealet som riggområdet, vil verta avklart i samband med byggeplanen.

Mellombels tilkomst vil verte løyst som ein del av byggeplanen.

Reguleringsendringa vil ikkje føre til endringar i kotehøgden for Kvassnesvegen.

13. Ungdomsrådet, 22.01.2018:

Kommunen må først og fremst sikre at barn og unge kan ferdast trygt i Knarvik sentrum, uavhengig av om dei nyttar bein eller andre framkomstmiddel. Dette vert best ivareteke av *alternativ 1*.

Administrasjonen si vurdering:

Merknaden er teke til følgje, jf. sak 043/18 i PMU, 21.03.2018.

14. Råd for menneske med nedsett funksjonsevne, 05.03.2018:

Meiner at det skal takast omsyn til både gåande og på hjul, for menneske med nedsett funksjonsevne. Dette er eit område som er svært viktig er universelt utform. Meiner at *alternativ 1* er det beste utgangspunktet for å ivareta dette.

Administrasjonen si vurdering:

Merknaden er teke til følgje, jf. sak 043/18 i PMU, 21.03.2018.

15. Eldrerådet, 06.03.2018:

Meiner at *alternativ 1* er det beste då syklende og gåande vert adskilt. Det vil verte stor trafikk i samband med noverande og framtidig utbygging i området, både av barn og eldre.

Administrasjonen si vurdering:

Merknaden er teke til følge, jf. sak 043/18 i PMU, 21.03.2018.

16. Levekårsutvalet, 06.03.2018:

Rår til at *alternativ 1* vert valt.

Administrasjonen si vurdering:

Merknaden er teke til følge, jf. sak 043/18 i PMU, 21.03.2018.

VURDERING

I samband med vurdering av merknadene som kom inn ved offentlig ettersyn og høyring, er det gjennomført mindre korrigeringar i planmaterialet.

Trafikktryggleik

Statens vegvesen har bedt om at sykkelfeltet langs Kvassnesvegen vert vurdert forlenga langs Kvassnesvegen innanfor raud markering i kartutsnittet under, fram til gangfeltet sør for den ovale rundkøyringa. Dette for å gi færre konflikhtar mellom syklande og gåande.



Fylkesmannen har rådd til at forlenginga av det same sykkelfeltet skal forlengast fram heilt til det planlagde gangfeltet over E39 rett aust for den ovale rundkøyringa. Administrasjonen er samd i Statens vegvesen si vurdering og forstår Fylkesmannen sin tanke om å forlenge feltet heilt opp hit for å knyte det saman med hovudåra for sykkeltransport som ligg på nordsida av E39. Å føre sykkelfeltet heilt opp til overgangen over E39 vil gi eit einsidig sykkelfelt i rundkøyringa, noko som vil utgjere ein stor ulykkesrisiko då dette vil føre til sykling motstraums, på feil side av vegen. Dette er understøtta av Norconsult, og administrasjonen støtter seg til deira vurdering. Til 2. gangs handsaming er det difor lagt inn sykkelfelt innanfor den raude markeringa, som foreslått av Statens vegvesen.

Statens vegvesen har også bede om eit tillegg i føresegnene: «Det skal vere fokus på trygge løysingar for syklaristar ved prosjektering av tiltaka.» Administrasjonen er samd i dette, og det er lagt inn i føresegn § 6.1.

Kulturminne

Ifølge Hordaland fylkeskommune er ikkje noko som tyder på at det kan vere uregistrerte fornminne innanfor planområdet. I tilfelle dette likevel skulle dukke opp, har fylkeskommunen bede om at eventuelle funn fører til stans i gravearbeid og at fylkeskonservatoren får melding, jf. kulturminnelova § 8 andre ledd. Dette er lagt inn i føresegn § 2.10.

Shell-tomta

Ønska og endringane som St1 Norge AS/Aas-Jakobsen AS har for Shell-tomta (gbnr. 188/358) er knytt til føresegnene i områdeplanen for Knarvik sentrum. I reguleringsplanen som no vert handsama er tomta regulert som «Angitt samferdsleanlegg kombinert med andre hovudformål», det vil i dette tilfellet seie mellombels rigg- og anleggsområde. Etter at anleggsperioden for veganlegget i tilknytning til opparbeiding av den ovale rundkøyringa på E39 er ferdigstilt, er det områdeplanen for Knarvik sentrum som gjeld for tomta. Endringar i områdeplanen er ikkje tema for dette detaljplanarbeidet.

Utnyttingsgrad

Kvassnesvegen 32 AS, som eig feltet BS17-1, peiker på at feltet er redusert samanlikna med områdeplanen, og at BS17-2 har fått auka utnytting for å kompensere for dette. Dei meiner at likehandsaming tilseier at BS17-1 også får tilsvarende utnytting, som er 25%. Administrasjonen er samd i at likehandsamingsprinsippet bør nyttast, og har som kompensasjon auka utnyttingsgraden i felt BS17-1 frå 230% til 243%, dvs. ei auke på 13%. Då får feltet same utbyggingsmoglegheit i antal kvadratmeter som i områdeplanen, dvs. 8 510 m².

Reikerås industri AS og Kvassnesvegen 4 AS (gbnr. 188/69 og 114), som eig feltet BS17-2, peiker på at arealet deira har vorte redusert gjennom dette reguleringsplanarbeidet med eit areal på 25%. Etter ein avsjekk mot områdeplanen, ser det ut som om Reikerås har tatt utgangspunkt i tomtestorleiken slik den er i dag. Reikerås skriv at dei får redusert tomtearealet frå 6.8 daa i områdeplanen for Knarvik sentrum til 5.1 daa i den reviderte planen (reguleringsplanen for oval rundkøyring). I plankartet for områdeplanen er tomtestorleiken vist som 5.5 daa, mens den samla tomtestorleiken for gbnr. 188/69 og 114 i dag er 6.8 daa. Reduksjonen i tomtestorleik frå områdeplanen til reguleringsplanen er difor frå 5.5 daa til 5.1 daa, det betyr at reduksjonen ikkje er på 25%, men på 8%. Men arealføremålet er endra frå bustad i områdeplanen til sentrumsføremål i reguleringsplanen, og utnyttinga er samstundes auka frå 150 %BRA til 200 %BRA. BS17-2 var tidlegare på 5.5 daa, og med 150% utnytting var det då mogleg å føre opp 8 250 m² her. No er området på 5.1 daa, og med ei utnytting på 200% er det mogleg å føre opp 10 200 m². Det kan no først opp 1 950 m² meir gjennom denne reguleringsplanen enn det områdeplanen for Knarvik sentrum opnar for. Reikerås industri AS og Kvassnesvegen 4 AS peiker på at det er ulik utnyttingsgrad mellom BS17-1 og BS17-2. Områdeplanen har som prinsipp at det skal vektleggast høgast utnytting nærast sentrum, og dette er vidareført i reguleringsplanen.

Anleggsfasen

Eigarar og leigetakarar i felt BS17-1 og BS17-2 er bekymra for korleis drifta deira blir i anleggsfasen, og korleis riggområde vil verke inn på eigne utbyggingsplanar. Felt BS17-2 ønsker at rigg- og anleggsområdet vert fjerna frå deira areal. Administrasjonen forstår bekymringene. Når det gjeld ønsket om flytting av rigg- og anleggsområde #7, er dette diverre ikkje mogleg viss ein skal sikre ei akseptabel og trygg gjennomføring av vegprosjektet. Arealet er naudsynt for å kunne etablere endringa på E39, og skal sikre mellombels tilkomst og trafikkomlegging i anleggsperioden. Eventuell bruk av dette arealet som riggområde vil verte vurdert i arbeidet med byggeplan, som føregår på eit seinare tidspunkt. Det stemmer at parkeringsplassar langs E39 vil forsvinne. Varelevering vil verte sikra under heile anleggsperioden, og mellombelse løysingar vil verte avklart som ein del av byggeplanen, i dialog med grunneigar.

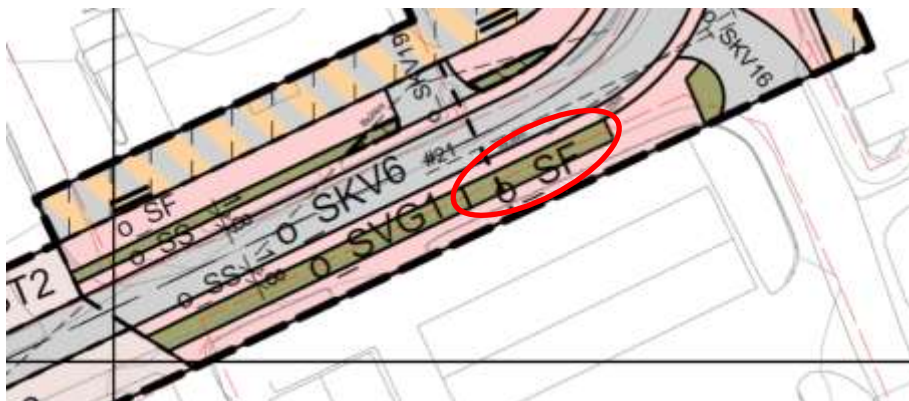
Det er bede om at fortau på sørsida av E39, langs BS17-2, vert revurdert eller utsett. E39 vil i utgangspunktet verte bygd som eit samla anlegg med tosidig gangsystem. Det kan vere aktuelt å utsetje bygging av fortauet mellom BS17-2 og E39. Dette kan vere ein fordel med tanke på at BS17-2 vert utvikla etter at arbeidet med E39 er ferdigstilt. Om ein skal legge til rette for opparbeiding av det aktuelle fortauet i samband med framtidig utbygging innanfor BS17-2, må vurderingane som ligg til grunn i byggeplanen ta stilling til. Ein byggeplan er ein teknisk plan som Statens vegvesen utarbeider som er ein ytterlegare detaljering av reguleringsplanen og som stiller krav til gjennomføringa og utforminga av resultatet.

Grøntareal

Utanfor nordsida av det planlagde helsehuset (gbnr. 188/323) er det innanfor område o_SVG1 opna for etablering av HC-parkeringsplass og avstigningslommer. Ved offentleg ettersyn låg det inne fortau aust for dette feltet, sjå kartutsnitt under:



vere i tråd med både godkjent landskapsplan for helsehuset og Gatebruksplanen. Utsnitt av plankartet er vist under.



Rekkefølgekrav

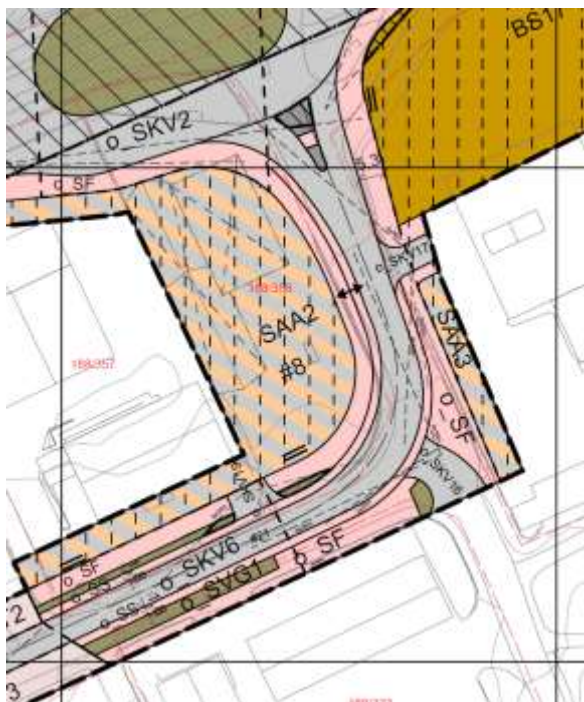
Det er oppdaga at eit av rekkefølgekrava knytt til BS17-1 har falt ut i overgangen mellom områdeplanen for Knarvik sentrum og denne reguleringsplanen. Dette gjeld opparbeiding av torg og gatetun, felt o_ST3. Det har ikkje vore intensjonen at rekkefølgekravet skulle gå ut, og det har ikkje kome fram spesifikk informasjon i planprosessen som tilseier at dette skal gå ut. Administrasjonen har difor lagt inn rekkefølgekravet i føresegnene gjennom tabell i § 4.4, markert med ein «s» (som står for «Minimum sikra opparbeiding, eller heilt eller delvis opparbeidd før det kan gjevast løyve til nybygg eller utviding av eksisterande bruk») i feltet «BS17-1/O_ST3».

Oppsummering og tilråding

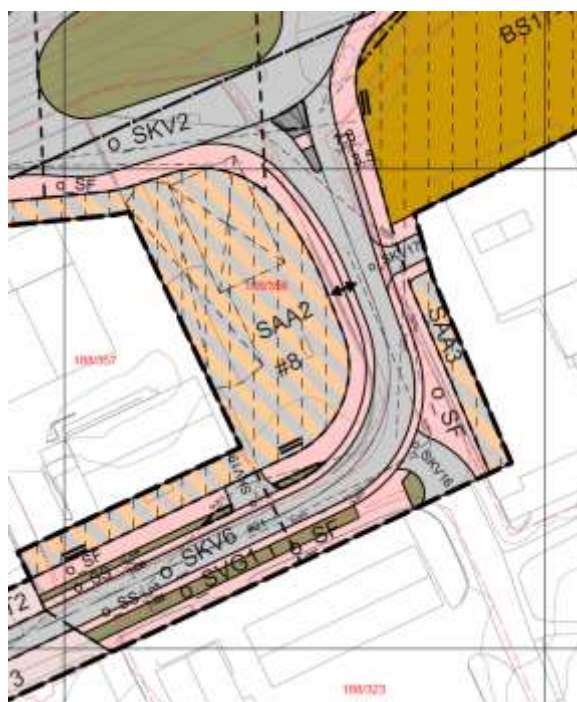
Administrasjonen si vurdering er at dette er ein godt gjennomarbeidd reguleringsplan, og korrigeringane som er lagt inn er av ein slik karakter at det ikkje er behov for å legge planen ut til nytt offentleg ettersyn og høyring.

Oversikt over korrigeringar som er lagt inn i planmaterialet, datert 10.04.2018:

- **Plankart:**
 - Sykkelfelt er forlenga frå starten av o_SKV17 til overgang sør for oval rundkøyring (sjå kartutsnitt under).
 - Grøntbelte har blitt forlenga i den nordaustlege enda o_SVG1 (sjå kartutsnitt under).



Opphavleg plankart.



Plankart med forlenga sykkelfelt og grøntbelte.

▪ **Føresegner:**

- Tillegg til føresegn § 2.10: «Dersom det i samband med gravearbeid kjem fram funn eller konstruksjonar, må arbeidet straks stansast og fylkeskonservatoren få melding for ein nærare gransking av staden, jf. kulturminnelovens § 8 andre ledd.»
- Tillegg til føresegn § 4.4: det er sett inn ein «s» for O_ST3/BS17-1 i tabellen.
- Tillegg til føresegn § 6.1: «Det skal vere fokus på trygge løysingar for syklistar ved prosjektering av tiltaka.»
- Endring i føresegn § 5.1.4: utnytting for område BS17-1 er endra frå 230% BRA til 243% BRA.

▪ **Teikningshefte:**

- Feil i teikningsheftet når det gjeld type trapp ned til undergang ved Stallane er retta opp på side 4, 5, 8, 15, 36, 43, 44, 45 og 46.

Administrasjonen tilrår at planen vert vedteke slik den ligg føre.

.....

Vedlagte saksdokument:

Føresegner

221132

10.04.2018

Plankart	221638	12.04.2018
Planskildring	221137	10.04.2018
Illustrasjonsplan	221133	10.04.2018
Teikningshefte	221138	10.04.2018
Merknadsoppsummering off ettersyn	221134	10.04.2018
Innspill til alternativ 1 til plan for E39 i Knarvik sentrum	205012	11.04.2018
Innspill til alternativ 2 til plan for E39 i Knarvik sentrum	205013	11.04.2018
Uttale til plan	208620	11.04.2018
Fråsegn til offentlig ettersyn - Reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - PlanID 1263-201702	210392	11.04.2018
Uttale til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum	212072	11.04.2018
Uttale til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring	212618	11.04.2018
Merknad til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - planID 1263-201702	213014	11.04.2018
Merknad til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - planID 1263-201702	213015	11.04.2018
Uttale til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - Plan ID 1263-201702	213249	11.04.2018
resultset_913_380_vedlegg1.pdf	213250	11.04.2018
Uttale til reguleringsplan - E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - Plan ID 1263-201702	213256	11.04.2018
Fråsegn - Offentleg ettersyn av reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring - Lindås kommune.pdf	213825	11.04.2018
Samordna uttale med motsegn - Lindås – Gnr. 188, bnr. 66 69 116 357 741 m fl - E39 Knarvik sentrum - Detaljregulering E39SVV	214259	11.04.2018
Merknad til reguleringsplan for E39 Knarvik sentrum - oval rundkjøring	214260	11.04.2018
	214554	11.04.2018

Ikkje vedlagte saksdokument:

Doknr	Type	Dato	Tittel på saksdokumentet
Doknr	Type	Dato	Tittel på journalpost