



Til møtedeltakarane

Dykkar ref. Sakshandsamar:  
Frøydis Ones

Vår ref. Telefon  
2013/564 - 0 - 56 37 56 33  
27473/2013

Arkivkode: Dato:  
L12 02.12.2013

## Referat frå møte i styringsgruppa 12. november - Knarvik sentrum områdeplan

Til stades frå:

Styringsgruppa: Jan Erik Hope, Halvard Rydland, Sæbjørg Hageberg Kjekka, Alf Angelskår, Astrid Namtveit Sylta, Henriette Mjøs, Laila Bjørge.

Forfall: Ingrid Hindenes, Kjetil Gjerstad, Marit Tømmermo.

Statens vegvesen: Odd Høydalsvik, Kjell Erik Myre

Asplan Viak as: Fredrik Barth, Knut Hellås

Lindås kommune: Arnold Matre, Frøydis Ones

Møtet vart halde i rådhuset kl. 16.00 – 20.45

**Referatet er godkjent.** Referatet er sendt møtedeltakarane og merknader er motteke. Etter ny utsending med svarfrist 12.januar 2014 er det ikkje kome merknader til referatet.

**Administrasjonen** presenterte eit oversyn over arbeidet som har pågått sidan sist møte i styringsgruppa. Presentasjonen er lagt ved referatet.

Vegval som vart teke av styringsgruppa:

- Eigedomen som Haugen barnehage ligg på vert vidareført som i planframlegg som var til offentleg ettersyn i 2012.
- Prøv å sikre dei viktigaste områda som offentlege. M.a. vert almenningen vidareført som offentleg
- Offentleg gatetun er godt signal å gje gjennom planen.
- Det er viktig å sikre dei andre gangvegar/passasjar som viktige offentlege tilgjengelege område i privat eige og som skal opparbeidast privat. Vurder byggjegrænse, fargekode og sikra tilgang.
- Tomt BL2 i framlegg til plan av 2012 - vert endra til offentleg tenesteyting. Dette vart røysta over: 4 mot 3.

**Asplan Viak as** presenterte arbeidet som har pågått sidan juni månad. I eit delarbeid for å sjå på alternativ innkøyrsløp til parkeringsanlegg under bakken, vart nokre problem knytt til framtidig tunnel under E39 avdekka.

- Sikkerheits sona knytt til framtidig tunnel kjem inn i området som er tiltenkt byggjeområde for den framtidige sentrumsutviklinga. Sidan tunnellopet ikkje er detaljregulert er det også



vanskeleg å seie kor traseen konkret skal gå, og den kan difor kome i konflikt med byggeområda.

- Sikkerheitssona til tunnelen vil nokre stader kome opp til bakkenivå, og dermed også hindra bygg på bakkenivå.

I løpet av hausten er det gjort eit arbeid som har konkludert med at sikkerheitssona til tunnelen (både sidevegs og over) vert redusert til 8 meter over tunnel, 12,5 meter mellom tunnellopa, og 10 meter på utsida av tunnellopa. Gjennom arbeidet er det akseptert å leggje utgangspunktet for sikkerheitssona til tunnelen i formålsgrrensa til bygga sør for E39. Bygga må liggje minst 10 meter frå planlagt tunnel. Med denne tilnærminga kan bygga førast opp før tunnelen vert detaljplanlagt og etablert.

I arbeidet med å finne alternative inn- og utkøyrsløse til parkeringsanlegg under bakken har Asplan Viak kome med ei løysing der desse vert knytt direkte til E39, med rampe for inn-køyrsløse aust for etablert rundkøyring (i 2010), og sør for vegen. Medan påkøyringa i forslaget er lagt til same strekket på nordsida av E39. E39 vil i denne løysinga verta utvida med to felt som ligg i same plan som E39. Høgdeforskjellen vert teke i eit bygg på begge sider av vegen. Administrasjonen og konsulent er enno i dialog med vegvesenet om denne løysinga. Det har i haust vore dialog med Statens vegvesen for å løyse utfordringane som er knytt til kapasitet, skilting, og trafikktryggleik.

#### **Kommentarar og spørsmål frå styringsgruppa:**

- Korleis kan vi få løyst vegproblematikken og samstundes få vekst i regionsenteret?
- Det er viktig med konstruktiv dialog for å kome fram til korleis løysingane kan fungera. Korleis kan vi få dette til?
- Trafikktryggleik er og viktig. Vi må få til gode og trygge løysingar.
- Vi treng fagleg rettleiing. Kva må til for at vi skal kunne kome i hamn med Knarvik planen?
- Korleis kan vi kome vidare med planarbeidet?
- Vi må ta Statens vegvesen på alvor.
- Gå attende til opprinneleg løysing men utan tunnel under sjukeheimen. Gå heller over almenningen.
- Vi må halde fram dialogen med vegvesenet. Løysingane i planen er vanskeleg å få til. Ikkje gjer store endringar i planframlegget. Det er viktigast no å få planen ut til offentleg ettersyn. Men det er og viktig å få på plass underjordisk parkering.
- Gå i dialog om realiserbar løysing, også med omsyn til økonomi.
- Vi voner å få tydelege signal, at vegvesenet gir attendemelding på kva som er mogleg å få til. Målet vårt er eit sentrum som ikkje er todelt.

#### **Statens vegvesen:**

- Understrekar at det må liggje føre ei trafikkikkerheitsanalyse og kapasitetsmessig vurdering før dei kan vurdere om dei vil kunne gå for den presenterte løysinga for inn- og utkøyrsløse til parkeringsanlegget.
- Har ansvar i forhold til trafikkikkerheita. Det er eit kort strekk bilistane skal gjere feltskifte på. For vegvesenet er det mest naturleg å knyte parkering til ein av dei to rundkøyringane. Ei slik løysing vil og vere enklare å skilta.
- Påkøyringa er mest krevjande i modellen som Asplan Viak presenterer. Det sit langt inne å gå for denne løysinga. Løysinga må eventuelt behandlast som avvik i Statens vegvesen sitt system. Her vil ein og kunne risikera å få nei til løysinga.

- Løysinga som Asplan Viak presenterer er i utgangspunktet ei ny løysing. Vegvesenet har gitt ei attendemelding på dei punkta som må betrast for at løysinga skal kunne vurderast. E39 minner lite om gate på grunn av rundkøyringar, påkøyringsramper, og deler av strekninga med 3 felt i kvar retning. Det er ei rekkje element vegvesenet er betenkt på. Risikoen i elementa er m.a. knytt til:
  - o Trafikkmengde
  - o Vanskeleg å få til god vegvising, krev omfattande overhengande visningsskilting.
  - o Kapasiteten i nedkøyrsla til parkeringsanlegget
  - o Nye feltskifte over korte strekningar
- Viktige element er:
  - o Vegvisning
  - o Trafikksikkerhet
  - o Sikre kapasitet
- Vegvesenet er betenkt på heile løysinga, og saknar andre grep når det gjeld parkeringshus.
- Løysinga til Aplan Viak er kapasitetsreducerande, og tilfredsstillar ikkje:
  - o Kurvatur
  - o Lengdekrav
- Vegvesenet kan ikkje seie kva løysing som skal veljast, men meiner at ein trafikksikkerheitsrevisjon av planforslaget er naturleg i ei slik plansak. Hovudføremålet med TS revisjon er å sikra at planløysinga er i samsvar med handbøkene og at planen elles ivaretek trafikktryggleiken på ein god måte.
- Det er ei god løysing å finne eit felles parkeringsalternativ. Det er behov for fleire løysingar å vurdere før val vert gjort. Spørsmålet ein må stille er kor kan ein leggje det rette parkeringsanlegget som kan gje god økonomi, og god trafikksikkerheit? Det er viktig å kome så raskt som mogleg inn i p-anlegget.
- Vegvesenet seier ikkje nei på prinsipielt grunnlag. Men det må leggjast fram tungtvegande grunnar om dei skal kunne gå vidare med løysinga. TS revisjon skal gjerast av dei som har kompetanse til det. Det er likevel risikabelt å leggje mykje arbeid ned i dette (pga at ein kan få nei til løysinga) . Går ein for denne løysinga er det fordi andre løysingar også er vanskeleg å få gjennomført.

#### **Asplan Viak as:**

- E39 som veg skal fungere i to fasar. God byutvikling for Knarvik er viktig, dette kan ikkje vente. Knarvik må prioriterast framfor E39 på dette strekket. Difor er E39 lagt som lokalveg. Denne løysinga gir Kvassnesvegen avlastning. Når E39 ikkje lenger er hovudveg, er det denne løysinga som er aktuell. Det er ikkje noko i handbøkene som seier det ikkje kan realiserast. Kommunen vert tilrådd å prioritera byutviklinga framfor E39.
- Om kommunen vel å sjå på dei «gamle» løysinga igjen, er det viktig å søkje å få til eit fellesanlegg.

#### **Administrasjonen:**

- Det er ei utfordrande oppgåve å planleggje by, E39 i dagen, og E39 i tunnel. Tidlegare framlegg til plan hadde nedkøyrsla til p-anlegg frå Kvassnesvegen til kvart bygg. Desse små parkeringsanlegga skulle slåast saman seinare. Vi ynskjer trafikk tryggleik i heile regionsenteret. Det vi veit no er at vi vil kunne få fleire karosseriskader på E39 om vi går for Asplan Viak sitt forslag. Kvassnesvegen skal vere ei kollektivgate med mange folk som skal gå og sykle. Det kan og vere risiko for personsaker i Kvassnesvegen om inn og utkøyring til

parkeringsanlegget vert lagt der. Vi voner no at vårt forslag til løysing er godt nok til at Statens vegvesen kan gje ei vurdering.

- Det er ein «glipp» at problemstillinga knytt til framtidig tunnel under E39 ikkje kom fram tidlegare i planarbeidet. Parkeringsløysinga er det arbeidd med siste ½ år. Asplan Viak har gjennom sin presentasjon delvis svara på notatet frå vegvesenet. Tilbakemeldinga er at løysinga no er betra. Dette er ein områdeplan, og ikkje ein skiltplan. Nærmar vi oss dialogpunktet?
- Styringsgruppa skal konkludere på kva retninga planarbeidet skal gå i.
- Vi kan gå vidare med å sende Asplan Viak si løysing over til Statens vegvesen, og samstundes sjå på to alternativ: fjellhall og divergert innkøyring i parkeringsanlegg på nedsida av E39. Vi har fått eit arbeid som Helge Hopen har gjennomført. Dei to ekstra vurderingane treng ikkje ta lang tid.

### **Konklusjon frå styringsgruppa:**

Styringsgruppa ber administrasjonen gå i lag med Statens vegvesen og Helge Hopen as for å finna ut om dette er eit førbart alternativ. Neste møte vert om 14 dagar. Vi ber og administrasjonen sjå på alternativ ute til 1. gongs offentleg ettersyn som alternativ dersom det andre alternativet ikkje går. Styringsgruppa ber administrasjonen om å ikkje arbeide meir med parkeringsløysing og kvalitetsprogrammet før møtet om 14. dagar.

Med helsing

---

Arnold Matre  
konstituert fagleiar

---

Frøydis Ones  
Arealplanleggar (ref.)