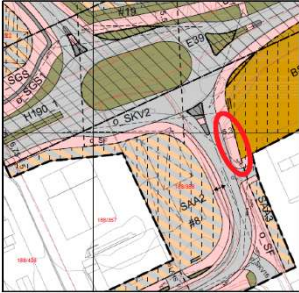


## Lindås kommune, E39 Knarvik sentrum, oval rundkøyning – Detaljregulering planID 1263-201702 Samandrag merknader etter 1. gongs offentlig ettersyn

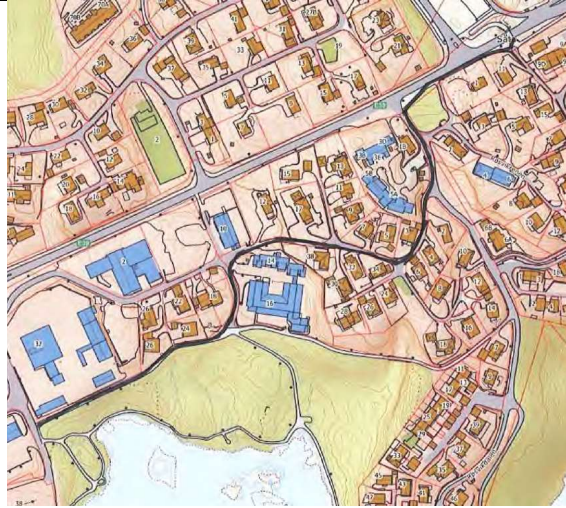
Planforslaget blei sendt ut på høring og offentlig ettersyn den 20. januar 2018. Frist for å kome med merknader og innspel til planen var sett til 3. mars 2018. Det kom inn totalt 16 merknader, derav 8 frå offentlege etatar og 8 frå private grunneigarar/aktørar.

Frå	Samandrag	Kommentar forslagsstillar
	<b>Offentlege høringsetatar</b>	
Fylkesmannen i Hordaland 08.03.2018	<p><u>Samordna uttale med motsegn</u> Fylkesmannen er einig i Statens vegvesen si vurdering om at alternativ 2 er i vesentleg strid med føresetnadene i Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal og transportplanlegging, og kommunen sitt overordna plangrunnlag (Samfunnsdelen til kommuneplanen). Det vert fremja motsegn til planframlegg alternativ 2.</p> <p><u>Merknad til alt. 1</u> Rår til at sykkelsystemet vert endå betre ved at sykkelfeltet sør og aust for Kvassnesvegen held fram til planlagt gangfelt over E39.</p>	<p>Motsegna er tatt til følgje. Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p> <p>Sykkelfeltet vert ført opp til gangfelt i Kvassnesvegen, ikkje til gangfelt på E39. Eit einssidig sykkelfelt i rundkøyninga vil føre til sykling motstraums på gal side av veggen, og utgjere ein stor ulykkesrisiko.</p>
Statens vegvesen, Region vest (SVV) 16.02.18	<p>SVV varslar motsegn til planframlegg alt. 2, utan sykkelfelt. Informerer om at SVV sitt ansvar primært er knytt til arealbruken langs riksvegen, men også at generelle føringar skal vere ivaretatt i planlegginga.</p> <p>Gjennom samarbeid i planprosessen er SVV samd med dei tilpassingane som er gjort frå områdeplan til detaljplan i alternativ 1. Avbøying i rundkøyninga er justert og sykkelhovudruta bør ligge på nordsida av E39.</p> <p><u>Merknadar til Alt. 1 og Alt 2:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. På austsida av Kvassnesvegen er sykkelfeltet avslutta ved Kvassnesvegen aust. Ber om at det vert vurdert å forlengje sykkelfeltet 20-30 m, fram til planlagt gangfelt før rundkøyninga (fører til færre konflikter med gåande).</li><li>2. Ber om tillegg i føresegna: Det skal vere fokus på trygge løysingar for syklistar ved prosjektering av tiltaka. Gjeld særskilt avkøyrsla til områda SAA2, og i svingen nedanfor (innarkurva).</li><li>3. Gjennom kurva er det aktuelt å heve sykkelfeltet, dvs. høgare enn vegbana, men lågare enn fortauet (aktuell som byggeplansak).</li></ol>  <p><u>Merknadar til Alt. 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• SVV støttar Norconsult sine vurderingar om at alt.2 vil gi eit trafikkfarleg system samanlikna med alt. 1.</li></ul>	<p>Motsegna er tatt til følgje. Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p> <p>Merknadane er tatt til følgje</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Sykkelfeltet er vidareført fram til gangfeltet</li><li>2. Tillegg om fokus på syklistar er lagt inn i føresegnene § 6.1</li><li>3. Vert vurdert i byggeplan</li></ol>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alt. 2 vil ikkje støtte opp under nullvekstmålet (som skal legge til rette for attraktive løysingar for gåande/syklande).</li> </ul>	
Hordaland fylkeskommune 05.03.2018	<p>Har ingen avgjerande merknad når det gjeld kulturminne. Ber om tillegg i reguleringsføresegnene: <i>Dersom det i samband med gravearbeid kjem fram funn eller konstruksjonar, må arbeidet straks stansast og fylkeskonservatoren få melding for ei nærmare gransking av staden, jf. kulturminnelovens §8 andre ledd.</i></p> <p>Merknad til planframlegget når det gjeld tilrettelegging for sykkel; rår til at alternativ 1 vert lagt til grunn, då kommunen vil gå imot egne prinsipp om å utvikle samanhengande gang- og sykkelveggar ved å legge alt. 2 til grunn.</p> <p>Peikar på at det pågår dialog mellom fylkeskommunen/Skyss og kommunen om plassering av ny kollektivterminal, og at det må avklarast i samband med reguleringsplanen.</p>	<p>Tillegg er lagt inn i føresegnene §2.10</p> <p>Merknaden er tatt til følgje. Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p>
Norges vassdrags- og energi-direktorat (NVE) 19.02.18	<p>NVE informerer om deira myndeområde generelt. Dei prioriterer å gje uttale til reguleringsplanar der det vert bedt om fagleg hjelp til konkrete problemstillingar, har derfor ikkje konkret fråsegn til planen.</p> <p>Minner om at kommunen har ansvar for at omsyn til flaum og skredfare i arealplanar, byggeløyve og dispensasjonar, slik at ny utbygging vert sikker.</p>	Tas til etterretning
<b>Private</b>		
St1 Norge AS v/etableringssjef Bård A. Granerud + Aas-Jakobsen AS v/ Joar Hagen  Gjeld Shell Knarvik  02.03.18, (merknaden datert 01.03.18).	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ved den nye reguleringssituasjonen vil Shell Knarvik vere den stasjonen i Norge med minst tomteareal. Har eit klårt ønskje om at Alt. 2 (utan sykkelfelt ved Shell) vert valt. Ønsker størst mogleg tomt - er ikkje einig i vurderinga av at det er marginale forskjellar mellom alt 1 og 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• køyremønsteret inne på bensinstasjonar er ofte noko tilfeldig, og ein treng så stor plass som mogleg for å fungere optimalt.</li> <li>• større tomt gjev større fleksibilitet ved detaljprosjektering</li> </ul> </li> <li>2. Krav til lokal handtering av overvatn på eigen tomt: Ønsker moglegheit til å kople seg på kommunen sitt overvassnett fordi tomta er liten med avgrensa plass til etablering av infiltrasjonsbasseng/ fordrøyningsmagasin, samt problemstilling med å unngå vatn i drivstofftekniske installasjonar i bakken.</li> <li>3. Krav til grønne tak er mogleg å gjennomføre, vil gje auka kostnader ved reetablering av stasjonen.</li> <li>4. Enkelte krav i føresegnene slår uheldig ut drifta: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <i>Tilknytingsplikt til fjernvarme</i> er ikkje ønskeleg. Slike bygningstypar har lavt varme-/energibehov (forklart meir i merknaden).</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Merknaden om val av alternativ er ikkje tatt til følgje. SVV og fylkesmannen hadde motsegn til løysinga og Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</li> <li>2-4. Byggeområde BAA inngår berre som midlertidig anleggsområde. Føresegnene frå områdeplanen gjeld framleis for eigedomen. Overvasshandtering må løysast i dialog med kommunen i samband med byggesaka. Krav om tilsetteparkering under bakken/frikjøp gjeld for bensinstasjonen på same måte som for resten av</li> </ol>

	<p>b. <i>Ikkje anledning til eigen parkering på eigen tomt.</i> Det er grunn til å tru at stasjonen vil vere reetablert før evt. parkeringsanlegg er etablert. Ønsker parkering for tilsette på tomta.</p> <p>c. <i>Evt. anleggsbidrag for kommunen sin infrastrukturoppgradering av området.</i> Det må avklarast kva som ligg i anleggsbidrag.</p> <p>5. Kulvert under Kvassnesvegen med innkøyning frå Helsehussida av vegen og så tilbake inn under Shell-tomta må flyttast eller etablerast før ny Shellstasjon vert etablert.</p> <p>6. Moglegheit for prismast må visast på plankartet. Det må vere tillate med skilt/logo på bygg/køyrebanetak.</p> <p>7. Framdrift for reetablering av Shell-stasjonen er angitt (må vurderast meir etter formelle at avtalar m/kommunen er på plass).</p> <p>8. Det er store høgdeforskjellar mellom E39 og Kvassnesvegen; må detaljerast meir nøye (viser til bratt fall i moglegheitsstudien).</p> <p>9. Vegetasjon i illustrasjonsteikning som ikkje er trafikkisikker. Bensinstasjonar har vanlegvis ikkje tre som vist i moglegheitsstudien</p> <p>10. Moglegheitsstudien viser en mur mellom vaskehall og E39, det er ønskeleg at denne går i tomtegrensa mot gangvegen.</p> <p>11. Bensinstasjonar trekk mykje straum. Teknisk infrastruktur for framføring av straum bør ligge i dei overordna planane for sentrumsplanen.</p>	<p>næringslivet i områdeplanen.</p> <p>4c. Vert avklart i samband med utbyggingsavtale mellom kommunen og tiltakshavar</p> <p>5. Kulvert under vegen er allereie ivareteke i planen og vist som føresegnområde #21, plassering av kulvert er fleksibel, ein kulvert må ikkje leggest inn på Shell-tomta. Sjå planomtalen kap. 5.5.</p> <p>6. Områdeplanen gjeld framleis for felt BAA. Skilt og mast vert vurdert i samband med byggesøknad.</p> <p>7. I moglegheitsstudien er det antyda eit tidsvindaug for reetablering av stasjonen, men dette må avklarast i dialog mellom grunneigar og utbyggjar.</p> <p>8-10. Moglegheitsstudien viser korleis ein kan reetablere bensinstasjonen innanfor rammene i områdereguleringsplan for Knarvik. Endelege løysingar vert fastsett ved rammeløyve.</p> <p>11. Prosjektet har dialog med BKK som har forsyningsansvar for heile sentrumsutviklinga. Ikkje særskilt fokus på Shell i byggeplanen.</p>
<p>Knarvik idrettslag v/ styremedlem Thore Andersen 02.03.18</p>	<p>På vegne av sine medlemmer ønsker Knarvik Idrettslag at Alt. 1 med sykkelveg på begge sider av vegen vert valt. Alt. 1 vil sørge for meir sikker og betre bevegelse langs «nyevegen», samt sikre aksene Lonane-Senteret-Kvassnesstemma for syklande.</p>	<p>Merknaden er tatt til følge. Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p>

<p>Reikerås industri AS og Kvassnesvegen 4 AS v/ Dagleg leiar Oddvar Reikerås</p> <p>2 dok. 01.03.18 og 03.03.18</p>	<p>Merknaden gjeld gnr. 188, bnr. 69 og 114, i gjeldande plan regulert for leilegheitsbygg felt BBB1.</p> <p><u>Konsekvensar ved planendring:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 25% reduksjon i tomteareal, pga plassering av veg og fortau langs E39 og Kvassnesvegen (SKV17).</li><li>• Redusert avstand mellom bygg og E39 frå 11 til 5,75 m. Reduserer arealet brukt til parkering, betyr i praksis at alle kundeparkeringsplassane går tapt (50-60 plassar).</li><li>• Omregulering frå BBB (leilegheitsbygg) til BS (sentrumsområde med butikk/kontor/bustad).</li><li>• Forslag til anleggs/riggområde hindrar tilkomst til forretningane i anleggsperioden. Om arealet framfor og bak bygget blir brukt som omkøyingsveg for E39, vil det føre til at dagens verksemd ikkje kan oppretthaldast på tomta.</li><li>• Forverra forretningssituasjon for deira leietakarar (parkeringstap, støv/støy/vanskeleg tilkomst i anleggsperioden).</li><li>• Frykter store negative og økonomiske konsekvensar for leietakarar/utleigar/eigar.</li></ul> <p><u>Merknader til planforslaget:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Plangrensa må utvidast og inkludere Kvassnesvegen (SKV17). Dette for å regulere bort eit av fortaua i veganlegget.</li><li>2. Bygg mot E39 bør opnast for kontor/bustad frå 2. etg og oppover. Bør vere mogleg med bustad frå 1. etg (og oppover) i bygg skjermja frå E39.</li><li>3. Eigedomen kan utviklast mtp. arealbruks-kombinasjon (næring, teneste, bustad), noko som gir god moglegheit til fortetting og redusert bilbruk. Det bør derfor opnast for 6 etg mot E39 og 5 etg mot SKV17.</li><li>4. Eksisterande avkøyrsløse til tomta via Kvassnesvegen er fjerna i reguleringsplanen og må reetablerast, Kvassnesvegen er i planen stengt i vest. Det er ikkje regulert ny tilkomst frå vest (Tomta skal ikkje ha tilkomst frå Røssvikhaugane i aust noko som elles er uakseptabelt ut frå sikkerheitsomsyn).</li><li>5. Flytte gang- og sykkelveg frå nordsida av E39 til sør for E39, inn i bustadområdet/langs Kvassnestemma (forslag vist i utklipp under). Ved denne løysinga kan vegbanen flyttast lengre nord og arealreduksjon på tomta blir redusert, og ein unngår kryssing av E39 i plan både aust og sør i rundkøyeringa.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Detaljreguleringsplanen omfattar naudsynt areal for å etablere E39 og Kvassnesvegen fram til Helsehuset, inkl. naudsynt anleggs- og riggområde. Aktuell del av Kvassnesvegen inngår ikkje i dette. Planområdet blir ikkje utvida.</li><li>2. Kontor kan etablerast i alle etasjar mot E39. Bustad kan etablerast i feltet, men det er ikkje tillate å etablere bustader med vegtrafikkstøy over Lden 70 dB på fasade. Dette er i tråd med støvforskrift T-1442.</li><li>3. Områdereguleringsplanen har avklart byggehøgden, bl.a av omsyn til naboane er det ikkje aktuelt å auke desse.</li><li>4. Tilkomst frå vest er sikra i områdereguleringsplanen ved at Kvassnesvegen er lagt om ( veg SKV17). Detaljreguleringsplanen endrar ikkje på det regulerede vegsystemet.</li><li>5. Det er ikkje aktuelt å flytte sykkelvegen då vegen langs E39 er eit hovudsamband for transportsyklistar. Ein trasé langs bustadvegar og turvegar vil ikkje dekke dette behovet.</li><li>6. På begge sider av Kvassnesvegen er det bustader og næring med inngang frå vegen, og med endring til sentrumsføremål i</li></ol>
--	---	---



6. Pga lite trafikk på Kvassnesvegen (SKV17) er det ikkje nødvendig med fortau på begge sider. Foreslår å fjerne det smalaste på 2,5 m (frigir bruksareal).
7. Riggområde må bort frå eigeidomen for å oppretthalde nødvendig areal for varelevering og parkering på eigeidomen i anleggsperioden. Leikeplass på nordsida av E39 vert foreslått som midlertidig riggområde.
8. Utnyttingsgraden er ulik på naboatomt BS17-1 (230% BRA) og BS17-2 (200% BRA). Det er ingen argument som tilseier forskjell på tomtene. Ønsker aukiing til 230% BRA.
9. Planen må gje moglegheit for butikk med areal på 1000 m<sup>2</sup> under bakkeplan i austre del av tomta. Med inngang i fasade lenger vest (pga høgdeforskjell langs E39). På lik line med parkering under bakkeplan, så skal butikkareal under bakkeplan ikkje inkluderast i BRA.
10. Jf. pkt. 5.5.1 i føresegnene er det krav om inngang kvar 10-15 m. E39 har stigning på ca. 6m forbi Eigeidomen (krav ikkje praktisk gjennomførbart.) Krav må endrast til 1 hovudinngang pr. fasadelengde.
11. Anbefaler at alternativ 2 vert valt. Då vil politikarane imøtekomme næringslivet sitt ønske og behov. Ved å ta bort sykkelsti ved Shell, er det god grunn til å gjere det same langs Kvassnesvegen, i tilknytning til vår eigeidom (lik handsaming av næringsdrivande i Knarvik).

Krev kompensasjon dersom dei nemnte ulempene ikkje vert tatt omsyn til (ikkje uttømmande):

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

- feltet er det ikkje aktuelt å byggje ein-sidig fortau.
7. Mellombels anleggsområde #7 skal i tillegg til naudsynt anleggsarbeid sikre midlertidig tilkomst og trafikkomlegging i anleggsperioden. Detaljar kring midlertidig trafikkomlegging, tilkomst i anleggsperioden og evt. bruk som riggområde vil bli løyst i samband med byggeplan. Riggområde på leikeplass i nord ligg allereie inne i planen.
  8. Utnyttinga er allereie auka frå 150% i gjeldande plan til 200%. Områdeplanen vektlegg høgast utnytting nærmast sentrum, dette prinsippet er vidareført i detalj-reguleringsplanen.
  9. Det er mogleg å etablere butikk under bakken innanfor rammene i planen, jfr. føresegnene § 5.5.1. Butikkareal inngår i byggets hovuddel som etter regelverket skal inngå i BRA uavhengig av plassering i bygget. Dette i motsetning til parkering som vil vere ein tilleggsdel.
  10. Hensikten med kravet er at alle offentlege gater skal vere aktive og fotgjengarvennlege, og som eit verkemiddel for ikkje å få lange monotone bygg i sentrum. Kravet gjeld for alle sentrumsområda i områderegeringsplanen. Det er derfor



	<p>Informerer om feil/manglar i utsendt planmaterieil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planskildring alt. 1 side 24: gjenstående tomteareal oppgitt til 5.6 daa. Korrekt er 5.1. BRA oppgitt til 11200, korrekt er 10200.</li> <li>• Planskildring alt. 2 side 24: gjenstående tomteareal korrekt oppgitt til 5,1 daa. BRA er framleis oppgitt feil, korrekt er 10200.</li> <li>• Teikningshefte alt. 1. Det er brukt feil versjon vedr. trappenedgang til undergang Stallane. Teikningshefte har dermed feil på s. 4,5,8,15,36,43,44,45 og 46.</li> </ul>	<p>ikkje aktuelt å gå bort frå dette prinsippet.</p> <p>11. Merknaden om val av alternativ er ikkje tatt til følgje. SVV og fylkesmannen hadde motsegn til løysinga og Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alt. 2.</p> <p>Økonomisk erstatning for tap er ikkje ein del av reguleringsplanen.</p> <p>Feil i grunnlaget er retta opp.</p>
<p>Reigstad Maskinsenter AS. v/ dagleg leiar Gunnar Reigstad 03.03.18</p>	<p>Informerer om selskapet som leiger i Reikeråsbygget. Utviding av E39 vil sannsynleg føre til at verksemda vert avvikla i Reikeråsbygget fordi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• All kundeparkering langs E39 forsvinn</li> <li>• Varelevering vert problematisk</li> <li>• Forverra trafikkbilete og sikkerheit utanfor deira butikkar då arealet vert halvert</li> </ul> <p>Ber om at arealføremålet grøntanlegg og sykkelsti (fortau) på sørsida av E39 vert revurdert eller utsett.</p>	<p>Det stemmer at parkering langs E39 vil forsvinne. Permanent varelevering vil bli sikra og midlertidige løysingar vil bli avklart som del av byggeplanen i dialog med grunneigar.</p> <p>E39 vil i utgangspunktet bli bygt som eit samla anlegg med tosidig gangsystem. Om det er aktuelt å utsetje delar av anlegget ved å la utbyggar ta ansvar for fortau på sørsida av E39 vil bli vurdert vidare i byggeplan.</p> <p>Se elles kommentar til merknad over.</p>
<p>Motorsenteret- Limo Norge AS v/Dagleg leiar Erlend Hordvik Titland 27.02.18</p>	<p>Driv butikk i Reikeråsbygget, reguleringsplanen fører til at dei ikkje vil ha grunnlag til å fortsette butikkdrifta fordi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planframlegget fører til at parkeringsplassane framfor bygget forsvinn, og varelevering blir vanskeleg.</li> <li>• Plassering av riggområde ved butikkane er uheldig (støy og enda mindre areal til parkering/levering),</li> </ul> <p>Ber om at:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sykkelstien vert flytta vekk frå E39 då den tek areal framfor butikkane.</li> <li>2. Tilkomst og parkering til butikkane sikrast permanent og i anleggsfasen</li> <li>3. Rigg-/anleggsområde vert flytta til eit anna område</li> </ol> <p>Alt. 2 utan sykkelsti forbi Shell må veljast. Dette er eit signal om at politikarane i tillegg til å ta omsyn til eit multinasjonalt selskap, også skal ta omsyn til mindre lokale selskap.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sykkelveg langs E39 er eit hovudsamband i Knarvik og vil ikkje bli flytta vekk.</li> <li>2. I ein langsiktig permanent situasjon er eigedomen regulert til sentrumsutvikling der butikken vil bli erstatta av ein ny utbygging. Planen regulerer for denne framtidige situasjonen. Tilkomst til butikken i anleggsfasen, og fram til tomta vert transformert vil bli ivareteke i byggeplanen.</li> </ol>

		<p>3. Sjå kommentar til Reikerås industri over</p> <p>Merknaden om val av alternativ er ikkje tatt til følgje. SVV og fylkesmannen hadde motsegn til løysinga og Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p>
<p>Tonje Marie Jacobsen 09.02.18</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mange kvir seg til å sykle i dag pga. dårlege sikkerheitsvilkår. Difor bør ein gå for Alt. 1.</li> <li>Viktig å fjerne grus så tidleg som mogleg om våren (etter vinterstrøing).</li> </ul>	<p>Merknaden er tatt til følgje. Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p>
<p>Hans Olav Evensen To dokument 19.01.18</p>	<p>Merknad til Alt. 1: Det beste alternativet. Lindås kommune er ein trafikkisikker kommune. Dette forpliktar.</p> <p>Merknad til Alt. 2: Alt. 2 må utgå, jfr. Norconsult si tilråding om at alt. 2 gjev auka ulykkesrisiko og at alternativet gjev minimal gevinst for Shell-tomta.</p>	<p>Merknaden er tatt til følgje. Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p>
<p>Kvassnesvegen 32 AS v/ Geir Vatnøy</p>	<p>Positiv til utviklinga i Knarvik sentrum. Merknad gjeld begge alternativa</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Finansiering av offentlege tiltak: forventar at kommunen forskotterer planlagde infrastrukturtiltak så ikkje utviklinga stansar. Urimeleg at utbyggjarar i praksis må ta på seg kostnader for tiltak på vegne av andre tomter</li> <li>Oval rundkøyning synes uhensiktsmessig, vanskeleg å orientere seg i og fordyrande. Bør vurdere en alternativ løysing</li> <li>Felt BS17-1 og BS17-2 er redusert i forhold til gjeldande områdereguleringsplan, dette 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 tilsvarende auka utnytting: Auka BRA med 25%</li> <li>Riggområde #7 vanskeleggjer grunneigar sine egne utbyggingsplanar, kommunen må sørge for at anleggs-/riggområdet ikkje er til hinder for grunneigar sin utbygging av felt BS17-1 og BS18, BS17-1 er planlagt nytta til riggområde ved bygging av BS18. Må gå fram kva riggområdet inneber og kor omfattande tomtebeslaget vert.</li> <li>Planen må til omsyn til tilkomst til Kvassnesvegen 32 i anleggsperioden</li> <li>Endra høgde på Kvassnesvegen må ikkje få negativ konsekvens for BS18</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Finansiering vil bli avklart i samband med utarbeiding av utbyggingsavtale</li> <li>Val av alternative løysingar for rundkøyning har vore vurdert i fleire omgangar, seinast før utlegging til offentlig ettersyn. Er ikkje aktuelt å endre på løysinga.</li> <li>Merknaden er delvis teken til følgje ved at BRA for BS17-1 er auka frå 230% til 243%. Tillaten BRA i feltet vert då 8510 m<sup>2</sup> som i gjeldande områdeplan.</li> <li>Anleggsområdet omfattar midlertidig avkøyning til Kvassnesvegen, og areal for masseutskifting mot rundkøyninga. Om og i kva omfang ein også treng arealet som riggområde vil bli</li> </ol>

		<p>avklart i samband med byggeplan.</p> <p>5. Midlertidig tilkomst vil bli løyst som ein del av byggeplanen.</p> <p>6. Reguleringsendringa innverkar ikkje på BS18</p>
<p>Ungdomsrådet, Lindås kommune 22.01.2018</p>	<p>Kommunen må sikre at barn og unge kan ferdast trygt i Knarvik sentrum, dette vert best ivareteke av alternativ 1</p>	<p>Merknaden er tatt til følgje. Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p>
<p>Råd for menneske med nedsett funksjonsevne, Lindås kommune 05.03.2018</p>	<p>Dette er eit område som der er svært viktig er universelt utforma. Alternativ 1 er det beste utgangspunktet for å ivareta dette.</p>	<p>Merknaden er tatt til følgje. Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p>
<p>Eldrerådet, Lindås kommune 06.03.2018</p>	<p>Alternativ 1 er det beste då syklande og gåande vert åtskilt i eit område som vil få stor trafikk både av born og eldre.</p>	<p>Merknaden er tatt til følgje. Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p>
<p>Levekårsutvalet, Lindås kommune 06.03.2018</p>	<p>Rår til at alternativ 1 vert valt</p>	<p>Merknaden er tatt til følgje. Planutvalet vedtok 21.03.2018 å ikkje gå vidare med alternativ 2.</p>