



Arkiv: L12  
 Saksmappe: 2013/565  
 Sakshandsamar: Frøydis Ones  
 Dato: 08.10.2013

Utvalssak nr.	Utval	Møtedato
170/13	Plan- og miljøutvalet	04.12.2013
106/13	Kommunestyret	19.12.2013

## Andre gongs handsaming - områdeplan for tunnel på fv 57 Knarvik - Isdalstø

Framlegg til områdeplan for tunnel på fylkesveg 57, Knarvik-Isdalstø har i perioden 19.juni – 1.september vore til offentleg ettersyn. Administrasjonen tilrår to tilleggspunkt i føresegna og ei retting av teiknforklaringa i plankartet. Plan og miljøutvalet tek stilling til planframlegget, og merknadene som kom inn ved første gongs offentleg ettersyn, i samsvar med plan- og bygningslova §12-10, 3. ledd. Utvalet innstiller til vedtak i kommunestyret. Kommunestyret vedtek planen, jamfør plan- og bygningslova §12-12.

### Rådmannen gjer slikt framlegg til vedtak:

Plan- og miljøutvalet vedtek følgjande innstilling til kommunestyret:

I medhald av plan- og bygningslova §12-12, vedtek kommunestyret områdeplan for tunnel på fylkesveg 57, Knarvik-Isdalstø, med plankart og planomtale datert 21.05.2013, og føresegner revidert 04.10.2013.

### Handsaming i Plan- og miljøutvalet - 04.12.2013

#### Framlegg frå Sæbjørg Hageberg Kjeka, KRF:

Som rådmannen sitt framlegg med flygjande endring:

#### Endringar frå PMU:

- 1.6 *minst 10% el.bilar  
(hotellsyklar 0,2)*
- 1.10 *Stryke tiltalande*
- 2.2 *Passasjar*
- 8.5 *Passasjar*
- 4.3 *Bygg skal organiserast og plasserast slik at ingen får direkte innsyn i privat hovudopphaldsrom eller privat opphaldsrom.*
- 5.1.1 *Dei andre formåla skal underordna seg kollektivformål og innfartsparkering og tilpassast dette. Mindre forretningar og serveringsstader kan etablerast i området. Bygg skal ha publikumsretta aktivitetar og opne fasadar jfr føresegnene sitt kap 1.  
Det er ikkje tillatt med bustader innanfor dette området.*
- 8.6 *Busskur endrast til venteskur.*
- 9.2 *Gjennomføra TURVEG (det står delvis sti, elles turveg)*

Rådmannen sitt framlegg med endringar vart samrøystes vedteke.

### Innstilling i Plan- og miljøutvalet - 04.12.2013

I medhald av plan- og bygningslova §12-12, vedtek kommunestyret områdeplan for tunnel på fylkesveg 57, Knarvik-Isdalstø, med plankart og planomtale datert 21.05.2013, og føresegner revidert 04.10.2013.

Endringar frå PMU:

- 1.6 minst 10% el.bilar  
(hotellsyklar 0,2)
- 1.10 Stryke tiltalande
- 2.2 Passasjar
- 8.5 Passasjar
- 4.3 Bygg skal organiserast og plasserast slik at ingen får direkte innsyn i privat hovudopphaldsrom eller privat opphaldsrom.
- 5.1.1 Dei andre formåla skal underordna seg kollektivformål og innfartsparkering og tilpassast dette. Mindre forretningar og serveringsstader kan etablerast i området. Bygg skal ha publikumsretta aktivitetar og opne fasadar jfr føresegnene sitt kap 1.  
Det er ikkje tillatt med bustader innanfor dette området.
- 8.6 Busstur endrast til venteskur.
- 9.2 Gjennomføra TURVEG (det står delvis sti, elles turveg)

### **Handsaming i Kommunestyret - 19.12.2013**

Innstillinga frå plan- og miljøutvalet vart samrøystes vedteke

### **Vedtak i Kommunestyret - 19.12.2013**

I medhald av plan- og bygningslova §12-12, er områdeplan for tunnel på fylkesveg 57, Knarvik-Isdalstø, med plankart og planomtale datert 21.05.2013, og føresegner revidert 04.10.2013 vedteke.

Endringar:

- 1.6 minst 10% el.bilar  
(hotellsyklar 0,2)
- 1.10 Stryke tiltalande
- 2.2 Passasjar
- 8.5 Passasjar
- 4.3 Bygg skal organiserast og plasserast slik at ingen får direkte innsyn i privat hovudopphaldsrom eller privat opphaldsrom.
- 5.1.1 Dei andre formåla skal underordna seg kollektivformål og innfartsparkering og tilpassast dette. Mindre forretningar og serveringsstader kan etablerast i området. Bygg skal ha publikumsretta aktivitetar og opne fasadar jfr føresegnene sitt kap 1.  
Det er ikkje tillatt med bustader innanfor dette området.
- 8.6 Busstur endrast til venteskur.
- 9.2 Gjennomføra TURVEG (det står delvis sti, elles turveg)

---

### **Saksutgreiing:**

Saksdokument vedlagt:

- Føresegner datert 04.10.2013

- Planomtale datert 21.05.2013
- Sju plankart datert 04.10.2013
- Brev, e-post eller kartskisse frå:
  - Bergen og Omland havnevesen, datert 24.06.2013
  - Kystverket, datert 27.06.2013
  - Fiskeridirektoratet, datert 08.07.2013
  - Statens vegvesen, datert 26.08.2013
  - Fylkesmannen i Hordaland, datert 29.08.2013
  - NVE, datert 02.09.2013
  - Hordaland fylkeskommune, datert 05.09.2013
  - Asplan Viak as på vegne av MNG Eigedom Knarvik As, datert 19.07.2013
  - Arvid Vatnøy, datert 09.07.2013
  - Bjørn Bergås, datert 21.08.2013
  - Jan Morten Dale, datert 15.09.2013
  - Opus for Anders Haugland as, datert 28.08.2013
  - Arnljot Jordal, datert 31.08.2013
  - Tove Helen Giske og Otto Rasmussen, datert 09.09.2013
  - Utdanningsforbundet, datert 31.08.2013

Saksdokument ikkje vedlagt:

- Vedtaka i Eldrerådet, Levekårsutvalet og Råd for menneske med nedsett funksjonsevne
- Brev og e-post dialog etter PMU vedtak 108/13 om utlegging til offentlig ettersyn
- Som i sak 108/13

Plan- og miljøutvalet vedtok i møte den 5. juni 2013, sak 108/13, å leggje framlegg til områdeplan for tunnel på fv 57 mellom Knarvik og Isdalstø til offentlig ettersyn:

**«Områderegulering - Tunnel på fylkesveg 57, Knarvik - Isdalstø, - plan til første gongs handsaming**

*Plan- og miljøutvalet tek stilling til spørsmålet om å leggje områdeplan for tunnel på fylkesveg (fv) 57 Knarvik – Isdalstø til offentlig ettersyn. Planen har vore under utarbeiding sidan våren 2012, og er no klar til å leggjast ut til offentlig ettersyn. Utvalet får planen til andre gongs handsaming når merknadene som kjem til planarbeidet er vurdert.*

**Rådmannen gjer slikt framlegg til vedtak:**

*Plan- og miljøutvalet legg områdeplan for tunnel på fylkesveg 57, Knarvik-Isdalstø, til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslova §12-10.*

**Handsaming i Plan- og miljøutvalet - 05.06.2013**

*Rådmannen sitt framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.*

**Vedtak i Plan- og miljøutvalet - 05.06.2013**

*Plan- og miljøutvalet legg områdeplan for tunnel på fylkesveg 57, Knarvik-Isdalstø, til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslova §12-10.*

---

**Saksutgreiing:**

Saksdokument vedlagt:

- 7 plankart, R01-1x3 (terreng, tunnel og bro), R01-2x2 (terreng og bro), R01-3x3 (terreng og tunnel), alle datert 21. mai 2013
- Førsegner, datert 21. mai 2013
- Planomtale, datert 21. mai 2013
- Delrapport KU for ikkje prissette konsekvensar, datert 30.april 2013

Saksdokument ikkje vedlagt:

- Vurdering av busslommer i Isdalstø

- Støyutgreiing, datert 16. mai 2013
- Støyutgreiing, byggetrinn 1, datert 22. mai 2013
- Ingeniørgeologiske vurderingar av tunnelalternativer, datert 30. april 2013
- Tekniske teikningar, alle datert 21.05.2013:
  - Oversiktskart Knarvik-Isdalstø, nr B 001
  - Plan Knarvik, nr C 001
  - Plan Isdalstø, nr C 002
  - Veg 1010 Profil, nr D 001
  - Veg 2011 Profil 0-750, nr D 002
  - Veg 2011 Profil 750-2080, nr D 003
  - Veg 2021 og Veg 2031 Profil, nr D 004
  - Veg 4011, veg 2021, veg 4031, veg 4041 og veg 4051 Profil, nr D 005
  - Plan Knarvik Stigningsforhold g/s-veger, nr D 010
  - Plan Isdalstø Stigningsforhold g/s-veger, nr D 011
  - Plan Knarvik Byggetrinn 1, nr D 012
  - Plan Knarvik Skisse mulig bybanetrase, nr D 013
  - Plan Knarvik Byggetrinn 0 (Skysstasjon), nr D 014
  - Snitt, nr F 001
  - Plan Knarvik Landskap, nr O 001
  - Plan Isdalstø Landskap, nr O 002
- Referat frå arbeidet i prosjekteringsgruppa
- E-postdialog i prosjekteringsgruppa
- E-postdialog og brev til/frå grunneigarar i planområdet
- Merknader til oppstart av planarbeidet
- Som i sak 53/12

#### Utarbeidinga av planframlegget

Arbeidet med områdeplan for tunnel på fv 57 mellom Knarvik og Isdalstø er gjennomført i eit samarbeid mellom Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Lindås kommune. Hordaland fylkeskommune er tiltakshavar for vegprosjektet. Lindås kommune er initiativtakar og pådrivar i planarbeidet. Ei prosjekteringsgruppe har saman med konsulentfirmaet Multiconsult as arbeidd ut planframlegget. Prosjekteringsgruppa har bestått av representantar frå Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune ved samferdselsseksjonen og Skyss, Nordhordlandspakken as og fagmiljø i administrasjonen i Lindås kommune. Styringsgruppa for arbeidet er personidentisk med plan- og miljøutvalet. Prosjektet er prioritert i framlegg til samferdselspakke for Nordhordland.

Plan- og miljøutvalet vedtok å starta planarbeidet i møte den 14.12.2011 (sak 227/11). Kunngjering av dette vart varsla i Nordhordland avis 28.12.2011 samstundes som framlegg til planprogram vart kunngjort lagt til offentleg ettersyn. I møte den 28.03.2012 (sak 53/12) vedtok plan- og miljøutvalet planprogrammet for områdeplanen.

#### Hovudføremålet med planarbeidet

Hovudføremålet med planarbeidet er å leggje til rette for ei snarleg etablering av fire felts veg i tunnel på fv 57 mellom Knarvik og Isdalstø. Anlegget vil auke kapasitet og framkomsten på fv 57.

#### Vegtiltaket er planlagt i to byggetrinn

Områdeplanen legg til rette for ein ny trasè for fv 57 mellom Knarvik og Isdalstø. Den nye vegen skal i hovudsak byggjast som ein firefelts veg i to tunnel løp. Planframlegget tek og høgde for at det på sikt vert bygd ei ny fire felts bru over Hagelsundet som skal tilpassast ein fire felts europaveg (E) 39.

Det første byggetrinnet omfattar oppføring av tunnel mellom Knarvik og Isdalstø. Rundkøyninga ved Hagelsundet bru vert utvida for å tilpassast den nye fv 57. E 39 vert utvida til 4 felt fram til rundkøyninga ved Knarvik senter. Det vert og etablert ei ny rundkøyning over tunnelmunninga (på fv 57) slik at dagens trase for fylkesveg og veg frå ferjekaien (Hagellia) vert knytt til Knarvik sentrum gjennom ny lokalveg som kjem inn i rundkøyninga ved Knarvik senter.

Veganlegget i Isdalstø vert bygd ut som vist i plankartet i det første byggetrinnet. Rundkøyninga i Isdalstø vert flytta om lag 20 meter, og den vert heva. Fv 57 får eit strekk på 4 felt også nord for rundkøyninga. Dagens fv 57, og lokalveg frå Isdalstø gardane får ein ny trasè inn mot den nye rundkøyninga.



I byggetrinn to skal ny firefelts bru over Hagelsundet byggjast samstundes som E 39 vert utvida til fire felts veg, og lagt i tunnel under Knarvik sentrum.

Plankartet viser veganlegget fullt utbygd. Byggetrinn 1 er vist som ein illustrasjon i planmaterialet og planomtalen.

#### Viktige føringar for planarbeidet

Saman med dei trafikktekniske vurderingane, har konsekvensar for arealbruken langs veganlegget og landskapet vore viktige føringar for val av trasè for det nye veganlegget.

Prosjekteringsgruppa har konkludert med at valt løysing vil gje minst mogleg negativ verknad for opplevinga og bruken av området rundt veganlegget, samstundes som det har optimale trafikk-løysingar.

Plan- og miljøutvalet vedtok i sak 227/11 den 14.12.2011 å «... sjå planen i samanheng med områdeplan Knarvik, spesielt med tanke på skysstasjonsløysinga.» Med bakgrunn i dette, og attendemelding frå Hordaland fylkeskommune om at det er behov for 15 buss oppstillingsplassar i framtida på skyss stasjonen, er det funne løysing for ny skyss stasjon innanfor planområdet.

Under vegg i planarbeidet vart det og bestemt av Statens vegvesen at planen må tilretteleggjast for ny 4 felts bru, og ikkje ei utviding av eksisterande bru frå 2 til 4 felt slik som føresett i planprogrammet. I framlegg til områdeplan er det difor sikra areal til ny 4 felts bru. Brua må detaljregulerast på eit seinare tidspunkt.

#### Anna arealbruk enn vegføremål

Ny skyss stasjon er regulert inn i planområdet på område S1. Det er utforma illustrasjonar som viser korleis dette kan løysast for både 13 og 15 bussar, jf. planomtalen side 41. Området skal også tilretteleggjast for taxi plassar, parkering og noko sentrumsføremål. Tilkomst til dette området vil kome gjennom rundkøyringa over tunnelinnslaget for privatbilar. Bussar og taxi vil få tilkomst gjennom rundkøyringa ved Knarvik senter. Dette området må planleggjast i ein heilskap, gjennom detaljplan, der også planfri kryssing mot aust vert vektlagt. Frå vest vert dette arealet ein viktig portal til regionsenteret Knarvik. Utforminga av anlegget vert difor viktig.

Gjennom eit av dei tekniske karta er moglegheita for å planleggje for bybane på eit seinare tidspunkt tydeleggjort.

På den tidlegare «BNR tomta», merka B/N i plankartet, vert det lagt til rette for kombinert bustad og næringsføremål, med krav om godkjent detaljplan.

Nord for, og under ny Hagelsund bru, merka friområde 1, er det lagt til rette for eit friområde som grensar til sjø. Turveg er regulert inn i planframlegget. Dette er ein del av strandstien som på sikt kan gå frå Alversund til Knarvik, jf. kommunedelplan for Knarvik-Alversund av 2007. Ein føresetnad for planarbeidet er at det automatisk freda kulturminnet som ligg i dette friområdet vert søkt frigjeve.

På område P1 i Isdalstø som er tiltenkt riggområde under anleggsarbeidet, skal det seinare leggjast til rette for pendlar- eller innfartsparkering.

#### Plandokumenta

**Plankarta og føresegna** er dei juridiske dokumenta som skal leggjast til grunn for tiltaka innanfor planområdet.

**Føresegna** til planframlegget gir i §1 m.a. felles krav til utforming, landskapsbehandling, dei omtalar universell utforming, parkering, avkøyrslø, nettstasjon, energi, og støy. I tillegg vert det tydeleggjort kva areal som skal vere offentlege og felles. Det vert i §2 sett krav til detaljplan og utfyllande planar (illustrasjon, byggeplan, overvassplan og VA rammepan, plan for ytre miljø, vern mot ureining, anleggsperiodeplanar). Krav til rekkefølge for gjennomføring av tiltak og vegopning er fastsett i §3. Rammer for bygningar og anlegg er fastsett gjennom §4 (felles), § 5 omtalar område for samferdsle og sentrumsføremål, §6 omtalar område for kombinert næringsområde og bustadområde, §7 vass- og avlaupsanlegg, og sedimentbasseng. I §8 vert krav til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur omtala, og i §9 er temaet grøntstruktur tydeleggjort. Omsynssoner er omtala i §10.

**Plankartet** er framstilt i 3 nivå:

Nivå 1 – under bakken; viser det som er under bakken, som tunnel.

Nivå 2 – bakkeplan; viser det som ligg på bakken, som byggetomtar.

Nivå 3 – over bakken; viser det som ligg over bakken som bru, ramper.

Med bakgrunn i denne inndelinga, og storleiken av planområdet, er det utarbeidd 7 plankart som viser:

- anlegget og arealbruk i Isdalstø
- anlegget og arealbruk gjennom Juvikvarden og Juvikstølen
- anlegget og arealbruk i Knarvik

**Planomtalen** skal tydeleggjere omsyna bak planen, og skal vise verknadene av planframlegget.

Dette dokumentet skildrar:

- i kapittel 5 planområdet slik det er i dag,
- sju alternativ til vegtrasè som er vurdert i arbeidet, i kapittel 6,
- ein omtale av planforslaget, trafikklysing og samferdselsanlegg i kapittel 7,
- annan arealbruk enn veganlegget i kapittel 8,
- andre forhold i kapittel 9 (universell utforming, byutvikling, massebalanse og deponi, rassikring, luftforureining, støy, riggområde, kulturminne),
- byggetrinn 1 av veganlegget i kapittel 10,
- innlysing av bygg og eigedomar i kapittel 11,
- konsekvensane av planframlegget i kapittel 14,
- risiko og sårbarheitsanalysen i kapittel 15, med ei oppsummerande, risikomatrise i kapittel 15.4.1, og
- innkomne merknader i kapittel 16

Det er gjennom planarbeidet utarbeidd fleire rapportar som er lagt til grunn for dei vala som er gjort. Hovudtrekka frå rapportane er innarbeidd i planomtalen med unntak av rapporten «KU av ikkje prissette konsekvensar». Fleire tekniske teikningar er og teikna ut. Fleire av desse er og teke inn i planomtalen.

#### Konsekvensar

Planframlegget vil få store konsekvensar for grunneigarar, både private og offentlege. Desse er tydeleggjort på side 59 i planomtalen.

I risiko- og sårbarheitsanalysen er mange moglege hendingar eller situasjonar vurdert. Desse er skildra i ei matrise i planomtalen, kapittel 15.2, og oppsummert i matrisa i kapittel 15.4.1. Hendingar som er vurdert å vere sannsynlege, mykje sannsynleg og svært sannsynleg og samstundes ha konsekvensar som er betydelege, alvorleg og svært alvorleg krev avbøtande tiltak. Desse er lagt inn i planframlegget.

#### **Vurdering:**

Arbeidet med planen er gjennomført i stor grad i samsvar med fastsett planprogram.

Vegtiltaket er stort. Dette kombinert med at anlegget skal tilpassast etablerte bygningsstrukturar og veganlegg, samstundes som vi skal ta omsyn til at det kjem tett opp til regionsenteret i Nordhordland, har gjort arbeidet utfordrande. Det har vore mange omsyn å vurdera, og løysinga som er valt er den beste tilpassinga til dei etablerte strukturane som er i Knarvik i dag.

#### **Vurdering av miljøkonsekvensar:**

Miljøkonsekvensar er vurdert og er tydeleggjort i planomtalen.»

---

### **Merknader ved offentlig ettersyn 19. juni – 1. september 2013**

Det vart akseptert seinare merknadsfrist for nokre av høyringspartane. Total kom det inn 15 merknader til planframlegget. I tillegg har tre råd og utval handsama planen i møte. Merknadene er lagt ved saka, og hovudpunkta i merknadene vert presentert i saksutgreiinga med prosjekteringsgruppa si vurdering.

Den 20. august vart det halde kontormøte og folkemøte i Nordhordlandshallen.

**Merknader frå offentlege instansar til områdeplan for tunnel på fv 57 Knarvik-Isdalstø**

1. Bergen og omland havnevesen, i brev av 24. juni 2013:
  - a. BOH ber om å få tilsendt teikningar når dei er ferdig utarbeidd.
  - b. Dei kan ikkje sjå at planen vil kome i konflikt med deira interesser.
  - c. Følgjande tekst bør inn i føresegna: «Tiltak som bygging, graving, utfylling i sjø samt andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i sjøområdet krever tillatelse fra BOH, jf. hfl.§27, første ledd.»

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Tekst vert teken inn i føresegna til planen.
  
2. Kystverket, i brev av 27. juni 2013
  - a. Der plangrensa kjem ut i sjøområde har Kystverket følgjande merknad: «Det bør fremgå av reguleringsbestemmelsene at tiltak i sjø krever særskilt tillatelse etter Havne- og farvannsloven, lov av 17. april 2009 nr 19.»
  - b. Ein må vera merksam på at det går ei biled med i dag 50 meters seglingshøgde under eksisterande Hagelsund bru. Det er av betydning at Kystverket vert involvert i tidleg fase av planlegginga av ny Hagelsund bru.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Tekst vert teken inn i føresegna til planen.
  
3. Fiskeridirektoratet, i brev av 8. juli 2013:

Har ingen merknader til planen
  
4. Statens vegvesen i brev av 26. august 2013

Statens vegvesen har ikkje vesentlege merknader til planframlegget slik det no ligg føre.
  
5. Fylkesmannen i Hordaland (FMHO), i brev av 29. august 2013:
  - a. FMHO seier det i realiteten vert 6 felt mellom Knarvik og Isdalstø, noko som er vel mykje sett på bakgrunn av dagens trafikk.
  - b. FMHO saknar nærare grunngjeving for den kraftige veksten i biltrafikken, jf. trafikktalet.
  - c. Med bakgrunn i at eksisterande veg skal haldast ope, tilrettelegging for innfartsparkering på nordsida og tiltak for å redusera biltrafikk til/frå Knarvik senter, set FMHO spørjeteikn ved den kraftig forventa veksten gjennom tunnelen som tilseier trong for to tunnelar.



- d. Det bør vurderast grundig om ein kan redusera noko på tiltaket som får relativt store konsekvensar for Knarvik bygda. FMHO minner om at når det vert planlagt for auka vegkapasitet skal alternativ utgreiast på lik line, jf. Rikspolitiske retningsliner for samordna areal- og transportplanlegging.
- e. Tilrettelegging for sykkel er ikkje nemnd i planskildringa. FMHO er kritisk til at ein i denne typen prosjekt ikkje fokuserer på auka tilrettelegging for sykkel.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Kommunedelplan for veg frå 1998 har lagt som ein premiss for arbeidet med områdeplan for tunnel på fv 57. Gjeldande tunnel- og vegnormal er og styrande for arbeidet. Gang- og sykkelveg er omtala i kapittel 5.8 og 7.3. Utgreiingar ut over det som kjem fram av planmaterialet må evt. gjerast i andre samanhengar.

6. NVE, i brev av 2. september 2013

NVE har ingen merknader til planframlegget.

7. Hordaland fylkeskommune (HFK), i brev av 5. september 2013:

a. Planfagleg merknad:

- i. HFK tilrår at kryssløysinga (E39/fv57) vert regulert i samband med utarbeiding av reguleringsplan for vegtraseen E39 under Knarvik sentrum. Kommunen bør vurdere kryssutforming i samband med områdeplan for Knarvik og ny vegtrasé gjennom sentrum.
- ii. Dei tilrår også at områderegulering for fv 57 Knarvik-Isdal berre regulerer byggetrinn 1 av prosjektet. Areal til framtidig kryssløysing kan eventuelt settast av som omsynssone for framtidig regulering dersom ein ynskjer å bandleggje området.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Det er fornuftig å sikre areal til byggetrinn 2 no. Planframlegget inneheldt komplekse problemstillingar, og det er viktig å vise konsekvensar av anlegget. Innløysing av hus er knytt til E39, og vert gjennomført av Statens vegvesen.

b. Areal- og transport:

- i. Parkeringsdekninga bør utformast også med maksimumsnormer.
- ii. Parkeringsnormene for sentrumsføremål bør og vera lågare. Minimum 10 og maksimum 15 plassar pr 1000m<sup>2</sup>.
- iii. Krava til parkering for kontor og næring kan og reduserast.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Parkeringsnormene som er lagt inn i føresegna er dei same som ligg i framlegg til områdeplan for Knarvik sentrum (av 2012). Det er to område som skal utviklast i planområdet for tunnel mellom Knarvik og Isdalstø. Det eine er knytt til bustad og næring, og det andre er knytt til skyss



stasjon og «park&ride». Seinare detaljplan skal avklare framtidig bruk av desse to områda. Føresegna presiserer at krav til innfartsparkering skal fastsetast i detaljplan for område S1. Det er viktig at det er tilstrekkeleg med parkeringsplassar i Knarvik. Kollektivtilbodet er ikkje godt nok utbygd internt i Lindås kommune og i Nordhordland til at ein kan forsvara å redusera på krava til parkering i regionsenteret. Ved planlegging av parkeringsanlegga kan utbyggjarar utfordrast på ei fleksibel utforming slik at dei på sikt kan få ei anna bruk om behovet for parkeringsplassar vert på eit anna nivå enn i dag.

c. Kulturminne og kulturmiljø:

- i. Områdeplanen er i konflikt med det automatisk freda kulturminnet id 97668. Etter søknad har Riksantikvaren gjeve løyve til inngrep i dette kulturminnet med vilkår om arkeologisk utgraving. Dispensasjon frå den automatiske fredinga gjennom planvedtak føreset at følgjande tekst vert teke med i føresegna: *«Før iverksetjing av tiltak i høve reguleringsplanen, skal det gjennomførast ei arkeologisk gransking av den råka automatiske kulturminnelokaliteten i planområdet, id 97668 avsett som bestemmelsesområde #1. Det skal takast kontakt med Hordaland fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomførast slik at omfanget av den arkeologiske granskinga kan fastsetjast.»*

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Teksten vert lagt inn i føresegna.

d. Samferdsel:

- i. Det er viktig at kommunen er i dialog med fylkeskommunen og Skyss om utforming av kollektivsystemet i den vidare detaljplanlegginga. Busshaldeplass mellom rundkøyring på E39 og tunnelinnslag som supplement til skyss stasjon.
- ii. Plasseringa av ny kollektivterminal er gunstig for å dekke framtidige behov for kollektivtrafikken i området.
- iii. Det er avgjerande viktig at ein samtidig opprettheldt kollektivtilgjenge i sentrum i form av gode av- og påstigningshøve. Ny terminal kan ikkje aleine betene Knarvik med kollektivtenester.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Avkøyrslø og busshaldeplass på ny fv 57 er vurdert lagt inn mellom tunnel og rundkøyring, men p.g.a. kravet i vegnormalen er det vanskeleg å få dette til. Ein busshaldeplass på vestsida av fv 57 vil også gjere tilkomsten til Knarvik vanskeleg. Punktet om samferdsle elles vert teken til etterretning.

e. Senterutvikling:

- i. I arbeidet med områdeplan for sentrum av Knarvik er det viktig at ein ser til og får fokus på at det vert oppretthalde gode terminalfunksjonar i sentrum. Det totale kollektivsystemet og betening av sentrum må sjåast i samanheng, og bærekraftige løysingar både på kort og lang sikt må tydeleggjerast.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Dette punktet er med i arbeidet med områdeplan for Knarvik sentrum.

f. Eigedom:

- i. For at det skal vere mogleg med ei samlokalisering av Knarvik vgs må det gjennomførast ei reguleringsendring av områdeplan for Lonelva-Juvikvarden der ein vurderer behovet for areal og føresegner på nytt, knytt til utnytting og parkeringskrav.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Dette må takast opp som eiga sak, knytt til områdeplan for Lonelva-Juvikvarden.

### **Private merknader til områdeplan for tunnel på fv 57 Knarvik-Isdalstø**

8. Asplan Viak as på vegne av MNG Eigedom Knarvik As, i brev av 19. juli 2013:

- a. Asplan Viak har utarbeidd ei enkel konsekvens studie for å tydeleggjere dei direkte konsekvensane på eigedomen av det planlagde veganlegget; tapte tomteareal, og tapte byggeareal
- b. Tomten vert sterkt redusert av føreslege vegtrasé i sør. Dette inngrepet forringar dei utviklingsmoglegheitene som ligg føre for tomten. Ved erverv av grunn til vegføremål er det viktig at dei moglegheitene som låg føre for tomtane før områdeplanlegginga og gjennomføring av vegtiltaket vert lagt til grunn.
- c. Dei ber om at omfanget på veganlegget vert redusert og at det vert tilpassa den faktiske by- og tettstads situasjon som Knarvik har. Dette kan gjerast ved å redusera sikkerhets avstand mellom gamal og ny bru, endra sekundærveg ned til kai ved å «bukte» den under brua, redusera byggegrensa, etc.
- d. Skissert løysing for veg trasé over tomten vil gje unødvendige ulemper for grunneigar og vil vesentleg redusera potensialet tomten har for vidare byutvikling av Knarvik sentrum.
- e. Lina for bybanetrasé er ikkje vist i teiknforklaringa og heller ikkje kommentert i føresegna. I planskildringa, 7.5.2 er det sagt at planen ikkje regulerer bybanetrasé. Dersom det er ynskjeleg å regulera inn ein framtidig bybanetrasé over eigedomen til MNG Eigedom Knarvik as, må konsekvensane for dette først utgreiast/skiltdrast.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Bybanetrasé er vist som ei moglegheit i framtida, ei retningsline. Dette vert lagt inn i teiknforklaringa i

plankartet. Planen skal leggje til rette for ny bru med tilhøyrande fire felts E39, og fire felts fv 57. Fleire eigedomar i området er råka av desse planane, både i sør, vest og i aust. Veganlegget er viktig for heile regionen, og for framtidig moglegheit for god tilkomst mot nabofylket i nord. Å planleggje nytt veganlegg i dette området har vist seg problematisk både med omsyn til tekniske krav til veganlegget men også m.a. i forhold til etablerte eigedomar. Det er difor vanskeleg å endra på løysinga i planframlegget. No har det vore viktig å sikre framtidig areal. Kor stort det endelege inngrepet vert på eigedomen kan ikkje tydeleggjerast meir på det noverande stadiet. Den konkrete løysinga for det kombinerte nærings- og bustadområdet må verte godkjent i detaljplan.

9. Arvid Vatnøy, 9. juli 2013

- a. Vatnøy reagerer på vegløyvinga slik den vert for køyrande frå Isdalstø til Knarvik på ny veg. I dag er dette ein 90 graders venstre sving, i planen er det lagt inn ein 270 graders høgresving. Det er ikkje i samsvar med prinsippet om straumlinjeforma vegutforming. Det er ukomfortabelt og tidkrevjande å nytta slike svingar.
- b. Vegen frå Isdalstø bør heller dukka under E39 mot Knarvik for så å kome opp som flettefelt på høgresida av vegen frå Hagelsundbrua mot Knarvik. Vatnøy ber om at denne justeringa vert lagt inn i reguleringsplanen.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Løyvinga som er skissert er teknisk umogleg p.g.a. stigning, kurvatur og kryss. Det er mange bindingar som ligg i kryssløyvinga som er valt.

10. Bjørn Bergås, kartskisje av 21. august 2013

- a. Bergås har sendt inn ei kartskisje der ny tunnel på E39 vert knytt til den planlagde tunnelen på fv 57 mellom Knarvik og Isdalstø. Tunnelen kan kome ut enten etter Munndalsberget, eller i nærleiken ved avkøyrsla til Hillesvåg.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Kryss i fjell vart vurdert tidleg i prosessen. Det er i vegnormalen ikkje aksept for kryss i fjell, difor er dette ikkje ei mogleg løysing no.

11. Jan Morten Dale, brev av 15. september 2013

- a. Dale ynskjer ikkje at området merka P1 (Isdalstø) vert nytta til pendlar/innfartsparkering.
- b. Området ynskjer Dale å disponera og utvikla sjølv. Dette området har sidan 1970 vore nytta til mellomlagring og oppstillingsplass av utstyr til

verksemda knytt til lastebil og gravemaskin. Området er viktig for vidareutvikling av planane vidare.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: P1 er eit naturleg område for deler av innfartsparkeringa. Hordaland fylkeskommune vil gå i dialog med grunneigar om dette området. Dette området kan og vere aktuelt å bruka som riggområde under vegarbeidet. Generelt sett er det naturleg at verksemdar av karakter som Dale eig, vert lagt til meir eigna plassar, som etablerte næringsområde.

#### 12. Opus for Anders Haugland as, i brev av 28. august 2013

- a. Det er utarbeidd ei skisse for eigedomane til selskapet. Denne skissa viser ei gangbru over E39 mellom deira eigedom og område for framtidig skyss stasjon. Ei gangbru vil opplevast som ein del av gatenettet og byromma på ein annan måte enn undergangen som er under E39. Dei ber om at planen tek betre omsyn til det visuelle inntrykket og til mjuke trafikantar. Forslaget til Opus tek betre omsyn til dette samstundes som det vert mindre nivåforskjell mellom Hauglandtomta og nordsida av E39.
- b. Dei ynskjer å sjå på moglegheita for å etablere «park & ride» parkering under arealet som er vist som park på vedlagt skisse. Arealet er i dag sprengt ned 4-5 etg. Sambruk mellom «park&ride» og parkering for næringsverksemda i det nye bygget på Hauglandstomta er ynskjeleg å sjå på.
- c. For grunneigar er det viktig å avklara kva del av eigedomen som vert bandlagt til framtidig veg. Slik planframlegget no ligg føre har dei ikkje merknader til vegarealet si utstrekning.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Ei løysing som skissert vil krevje at det vert bygd høgt på sørsida av E39 for å kome over E39. Det vert og arealkrevjande å leggje til rette for slik overgang med universell utforming. Denne løysinga vil og kome i konflikt med planlagt løysing for inn- og utkøyrsløse på skyss stasjonen. Eventuell parkeringsmoglegheit for deler av deira eigedom må vurderast i områdeplan for Knarvik sentrum. Arealet som skal takast til vegføremål, gang- og sykkelveg er tydeleggjort i områdeplan for tunnel på fv 57.

#### 13. Arnljot Jordal, i brev av 31. august

- a. Medverknad
  - i. Jordal fekk orientering om konkrete planar for vegprosjektet og komande uheldige konsekvensar for eigedomen pr telefon, og i seinare møte den 1. november 2012. Dei vart lova god oppfølging framover og tidleg informasjon om eventuelle nye moment som måtte koma i høve til arbeidet med vegplanen.



Dette er ikkje følgd opp slik som lova. Dei har vore utestengt for all medverknad i høve til alternativ C, dette kritiserer dei på det sterkaste.

- ii. Jordal utarbeidde eit eige forslag til planen, dette vart teke inn i arbeidet som alternativ G. I januar vart dette lagt bort utan at viktige faktorar som t.d. kapasitetsberekning og ulike påståtte manglar vart utgreidde, og utan at ankepunkta vart drøfta med forslagsstillar. Alternativet kunne lett omarbeidast i samsvar med dei nye prioriteringane og verta eit godt alternativ for vegløysinga om prosjektgruppa hadde bede om det og gjeve uttrykk for eit vidare ynskje om samarbeid.
- iii. Det nye alternativ C gir eit mykje større negativt inngrep mot eigedomen deira, m.a. ved ei høg skjæring på rundt 14 meter mot Lyngvegen. Vald alternativ har fleire negative og manglande trafikale løysingar, og vert estetisk sett svært skjemmande med svært høge murar ved innløpet til tunnelane. Dette nye alternativet rammer dei meir uheldig enn alternativet som først vart tilrådd (i november 2012).
- iv. Prosessen ber preg av dårleg planlegging og stort tidspress, då prosjektgruppa har hoppa over vesentlege trinn i prosessen og har fatta fleire vedtak på feil og ufullstendig grunnlag og på udemokratisk vis, utan at dei og andre har hatt reelle høve for medverknad.
- v. Eigedomen deira ligg i område avsett for bustader og forretning i KDP Knarvik-Alversund av 2007. Denne planen er framleis juridisk bindande. Desse eigedomane bør bevarast som eit av dei eldste bustadområda i Knarvik. Dersom eigedomen vert sett av til vegareal mot deira vilje, kan dei ikkje sjå at det er grunnlag for rivingsvarsel for eigedomane i Lyngvegen då desse ikkje kjem i berøring med byggjesteg 1. Dei set fram krav om at rivingsmerket vert tatt bort i områdeplanen.
- vi. I gjeldande kommunedeldplan Knarvik – Alversund er det skissert opp ei mogleg løysing for vegområdet i Knarvik med tunnelar på fv 57 mot Isdalstø og mot Gjervik på E39. Dette alternativet må sjåast nærare på.
- vii. Dei saknar illustrasjonar/3D fotomontasjar som viser korleis det ferdige veganlegget vil sjå ut.
- viii. Jordal stiller spørsmål om på kva grunnlag vurderinga av alternativ G er gjort.
- ix. Dei rår til at det i alternativ C vert fokusert på den estetiske utforminga av vegområdet. Grøfter og havarinisjer er utelate,

murane vert høge, opp til 16 meter. Tilførselsvegen til fv 57 vil liggje som ei djup grøft, 8 meter under dagens nivå.

- x. Manglande avramping av fv 57 frå E39 mot Bergen er ein mangel. Alternativ C har ikkje fått stor nok negativ vektning på dette punktet.
  - xi. Byggetrinn 2 er svært vanskeleg å planleggje på noverande tidspunkt utan at ein kjenner detaljane for plassering og utforming av ny bru.
  - xii. Alle andre område i Knarvik vert meir vektlagd og betre ivareteke enn det som er presentert i løysinga for eigedomane i Lyngvegen. Dei krev at området N/B vert redusert til fordel for veganlegget og byggjesteg 2, og bevaring av alle husa i Lyngvegen.
  - xiii. Dei kan godta byggetrinn 1 dersom utbygginga tek omsyn til innsendte merknader om støy og lokaltrafikk over tomta.
  - xiv. Jordal krev å kome på lista med eigedomar som har rett på støyskjerming i byggesteg 1.
  - xv. Dei undrar seg over at belastande faktorar for personer som mister bustadane sine ikkje er utgreidd i høve til vurdering av sårbarhet.
- i. Dei viser også til tidlegare innsendte merknader og brev i saka.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: I tillegg til varsling om oppstart av planarbeid, er det halde eit møte (01.11.2012) med grunneigarar i Knarvik som kunne verte sterkt råka av planframlegget. Seinare er det sendt e-postar til dei aktuelle grunneigarane følgjande datoar 20. november 2012, 30. januar 2013, 11. februar 2013 og 5. mars 2013.

Alternativ G kom som innspel til planarbeidet etter den 1. november 2012. Konsulentane har vurdert dette alternativet grundig, løysinga er detaljteikna og kapasitetsvurdert. Materialet er lagt inn i planomtalen, kapittel 6.8 der alternativ G vert underlagt same vurdering som dei andre alternativa til skisse for veganlegget. Konklusjonen for alternativ G er formidla i planomtalen på side 26:

«

Alternativ G er kryss i plan. Rundkjøringa har 9 armar og det er vanskelig å lese trafikksystemet. Veganlegget ligg svært høgt i terrenget og har stor høgdeforskjell mellom ny og gamal bru. Alternativet vert foreslått silt vekk.

«

Kvifor planen må regulerast også i byggetrinn 2 er svara på under merknad frå Hordaland fylkeskommune.

Miljøverndepartementet sin rettleiar for støy, T1442 (2012) er lagt til grunn for planarbeidet. Kvar ein skild eigedom vert støyberekna seinare, jf føresegna punkt 1.9. Det er også mogleg at dette vert gjort for byggetrinn 1.

#### 14. Tove Helen Giske og Otto Rasmussen, i brev av 9. september 2013

- a. Det er viktig at kommunen har god og tidleg dialog med grunneigar angående støyskjerming, og at dei er opne for at grunneigar kan kome med innspel på lokale løysingar
- b. Det er nødvendig med støyskjerming på anlegget, liten verknad er betre enn ingen verknad
- c. Støysikring i anleggsperioden, god dialog
- d. Forventar støyskjerming på ny bru samstundes med ny bru
- e. God sikring av anleggsområde i forhold til mjuke trafikantar. Ha god dialog og sørg for god og tydeleg skilting

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Statens vegvesen skal utforma fleire planar og dokument før arbeidet tek til, jf føresegna §2. I samband med bygging av veganlegget skal det gjennomførast støytiltak på eigedomar innanfor raud sone, jf føresegna punkt 1.9. Det vert lagt til grunn at vegvesenet har kontakt med grunneigarane også i denne fasen av arbeidet.

#### **Merknader frå organisasjonar**

#### 15. Utdanningsforbundet, i brev av 31. august 2013

- a. Plassering av gangvegar, undergangar og bruer må vurderast grundig med tanke på kor det er naturleg å gå frå bustadområde til ulike sentrale plassar.
- b. Trafikkavviklinga rundt skulane og barnehagar må vere tenlege.
- c. I rekkefølgjekravet står det ikkje noko om skulane. Dei stiller spørsmål ved om ein kan risikera start på vegbygging samstundes som det skal drivast undervisning. Vil ikkje skulen vera ferdigstilt før vegbygginga startar? Kan ein forventa seg hastverk i planlegging og bygging av nye skular? Det må sytast for at nye skulebygg står klare i god tid før vegarbeidet startar. Dette kravet må inn i rekkefølgjekrava i føresegna.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Det er eit stort veganlegg som vert planlagt gjennom områdeplanen. Tilhøva for gåande og syklende er eit

element av fleire som er vurdert i ein heilskap. Framlegg til områdeplan inneheldt ikkje skule og barnehage, men tilhøvet til gåande har vore tema sidan mange skal både gå, sykla og køyra inn i området.

Det er ikkje vanleg praksis å leggje inn rekkefølgekrav i planar for å sikra at nye skulebygg står ferdig før vegarbeid kan starta opp. Dette kan hindre oppstart av vegarbeidet når det økonomiske grunnlaget for å starta arbeidet er på plass. Det er ein føresetnad for arbeidet med veganlegget at skulebygga ikkje lenger er i bruk. Om dei nye skulane ikkje er ferdigstilt, kan det vere aktuelt med alternative undervisningsbygg.

### **Merknader frå lokale råd og utval**

#### **Uttale i Råd for menneske med nedsett funksjonsevne - 19.08.2013**

Rådet har ingen merknader til planen.

#### **Uttale i Eldrerådet - 20.08.2013**

Eldrerådet ber om at gangvegssystemet vert bygd ut med universell utforming og at fortau m.m. vert bygd ut og klargjort før biltrafikken settes i gang.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Det er søkt å ta omsyn til kravet om universell utforming. To stader er dette kravet ikkje oppnådd, og det er vanskeleg å få til ei optimal løysing når det gjeld universell utforming.

Fortau, gang- og sykkelvegar er ein del av områdeplanen, og skal byggjast ut samstundes med sjølve vegbana.

#### **Uttale i Levekårsutvalet - 01.10.2013**

Levekår ber om at det blir tatt hensyn til de myke trafikantene i anleggsperioden.

Prosjekteringsgruppa sine kommentarar: Det skal m.a. utarbeidast plan for anleggsperioden. Eit tema som skal omtalast der er trafikkktryggleik. Omsynet til dei mjuke trafikantane må vurderast og leggjast til grunn i denne seinare fasen.

#### **Møte med HFK, samferdsle og Skyss den 8. oktober**

I møte med Hordaland fylkeskommune ved samferdsle og Skyss vart det diskutert moglegheit for å leggje inn ein venstre sving for bussar som kjem ut frå den nye skyss stasjonen. Konklusjonen i møtet var at dette må eventuelt vurderast i seinare detaljplan og byggeplanar.

#### **Vurdering:**

Merknadene som er kome til planframlegget omfattar fleire tema, m.a. den konkrete løysinga for veganlegget, støy, tilhøva for mjuke trafikantar, kollektivtransport, og løysing



for delområde i planen. Dei fleste av desse merknadene gjeld tilhøve som er drøfta gjennom planprosessen. Det er eit stort veganlegg som skal etablerast, og det er eit omfattande teknisk regelverk som er følgd i planleggingsarbeidet. Med bakgrunn i dette har ein vore nøydd å akseptera m.a. at eigedomar vert innløyst og redusert, at skular vert flytta, og at nokre husvære får auka støybelastning. Den konkrete vegløysinga som er valt, viser det beste alternativet med bakgrunn i krava som ligg i det overordna rammeverket for vegutforming og føringar elles lagt i planprogrammet. Planframlegget legg til rette for at tilkomsten til store deler av Nordhordland i framtida får auka kapasitet.

Administrasjonen tilrår tilleggspunkt i føresegna slik at punkta frå fylkeskommunen knytt til frigjering av kulturminnet (punkt 1.4), og frå havnevesenet og Kystverket knytt til havne- og farvannslova §27 (punkt 1.5), vert tydeleggjort. I tillegg vert teiknforklaringa i plankartet føreslege retta opp slik at bybanetraséen vert lagt inn som ei retningsline. Desse endringane er lagt inn i føresegna revidert 4. oktober 2013, og plankartet av 21.05.2013. Endringane er ikkje av ein slik karakter at det er trong for ny offentleg utlegging av planen. Planen vert med desse endringane lagt fram for plan- og miljøutvalet med tilråding til vedtak i kommunestyret.

**Vurdering av miljøkonsekvensar:**

Miljøkonsekvensane er vurdert og tydeleggjort i plandokumentata.