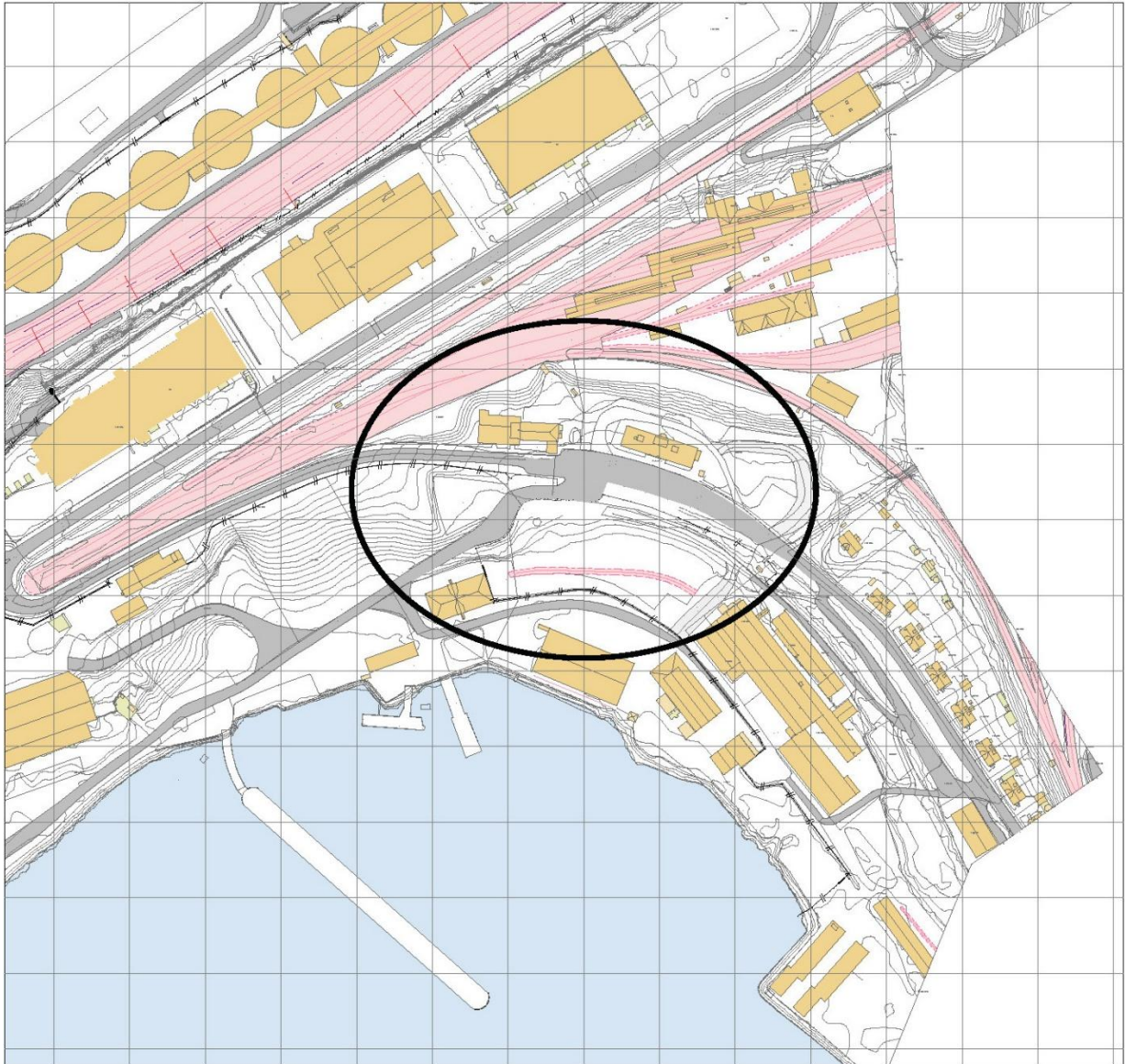


DETALJREGULERING

KONTROLLOMRÅDE FOR LKAB VED  
HAVNEGATA, NARVIK.

PLANBESKRIVELSE



*Figur 1: Oversiktskart som viser plassering av planområdet.*

## Innhold

1.	Nøkkelinformasjon .....	3
2.	Formålet med planen .....	3
2.1	Hensikt med planen.....	3
2.2	Fremtidig arealformål .....	3
3.	Planområdet og omgivelsene .....	4
3.1	Planavgrensning og lokalisering.....	4
3.2	Beskrivelse av planområdet .....	4
3.3	Analyse av nærområdet og omgivelsene: .....	6
4.	Plansituasjon og føringer .....	6
4.1	Forholdet til kommuneplanens arealdel:.....	6
5.	Kort presentasjon av prosjektet / plan-idéen .....	7
5.1	Funksjonell og miljømessig kvalitet .....	7
5.2	Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak .....	8
6.	Tiltaketets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser .....	8
6.1	Hvordan forholder prosjektet seg til analysen av området / nærområdet? .....	8
6.2	Hvilke virkninger har prosjektet utenfor planområde? .....	8
6.3	Beskriv behov for aktuelle utredningstema:.....	9
7.	Samfunnssikkerhet .....	9
7.1	Overvann og flom / havnivåstigning: .....	9
7.2	Steinsprang: .....	9
7.3	Virksomheter med fare for brann og eksplosjonsfare, samt utslipp. ....	9
7.4	Forurensning (støy, luft). ....	9
7.5	Forurensning i grunnen: .....	10
7.6	Kvikkleire – rasfare:.....	10
7.7	Tilkomst for utrykningskjøretøy: .....	10
7.8	Trafikksikkerhet: .....	10
7.9	Samlokalisering: .....	10
8.	Vurdering i forhold til om tiltaket er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger .....	10
9.	FNs bærekraftsmål .....	10
10.	Planprosessen og samarbeid / medvirkning .....	11
10.1	Er det vesentlige interesser som berøres av planinitiativet? .....	11
10.2	Hvilke offentlige instanser og andre interesserte skal varsles om planforslaget?.....	11
10.3	Omtal prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, naboer og andre berørte:.....	12

# 1. Nøkkelinformasjon

Utarbeidet av:

**Fagkyndig:**

L`ATITUDE AS

Kontaktperson: Christian Eide, epost: [christian@latitude.no](mailto:christian@latitude.no), telefon: 905 99 923

KLEIVA ARKITEKTER v. siv.ark. MNAL Finn Kleiva,  
Fridtjof Nansens Plass nr. 9,  
0160 Oslo

Kontaktperson: Finn Kleiva, epost: [finn@kleivaarkitekt.no](mailto:finn@kleivaarkitekt.no), telefon: 911 57 414.  
Eirin Sira, epost: [eirin@kleivaarkitekt.no](mailto:eirin@kleivaarkitekt.no), telefon; 419 24 681

**Forslagstiller:**

LKAB Norge AS,  
Havnegata 28  
8514 Narvik

Kontaktpersoner:

Rune Olaf Arntzen, epost: [rune.olaf.arntzen@lkab.com](mailto:rune.olaf.arntzen@lkab.com)  
Kenneth Tollefsen, epost: [kenneth.tollefsen@senna.no](mailto:kenneth.tollefsen@senna.no)

**Hjemmelshaver:**

LKAB Norge AS,

Kontaktpersoner:

Rune Olaf Arntsen, epost: [rune.olaf.arntzen@lkab.com](mailto:rune.olaf.arntzen@lkab.com)  
Kenneth Tollefsen, epost: [kenneth.tollefsen@senna.no](mailto:kenneth.tollefsen@senna.no)

## 2. Formålet med planen

### 2.1 Hensikt med planen

Formålet eller hensikten med planen er å legge til rette for en funksjonell oppgradering av atkomsten fra Havnegata til området som LKAB Norge AS disponerer langs nedsiden av Havnegata, for å:

- Gi bedre oversikt over og kontroll med trafikken til og fra området.
- Ivareta gjeldende og fremtidige krav til sikkerhet forbundet med transport av gods og varer inn og ut av området.
- Oppgradere trafikksikkerheten i inn- og utkjøringen til og fra og i Havnegata.
- Oppgradere trafikksikkerheten for fotgjengere og besøkende fra Havnegata til LKAB Norge AS sine virksomheter.
- Gi plass til en vaktbu med god oversikt over trafikken til og fra og med tidsmessige fasiliteter for de ansatte.

### 2.2 Fremtidig arealformål

Omreguleringen omfatter:

- Utvidelse av avkjøringen fra Havnegata og kontrollområdet ved den eksisterende atkomsten inn til LKAB Norge AS sine arealer mot havna og Malmkaia, på bekostning av bl.a. friarealet øst for kontrollområdet.
- Etablere en vaktbu for de ansatte i det området som i dag er regulert delvis til næring og delvis til friområde.
- Etablere et klarere skille mellom arealer som omfattes av kjørebanelen i Havnegata og avkjørsel / oppstillings- og kontrollområdet for trafikken til og fra LKAB Norge AS sine

virksomheter, samt etablere et klarere skille mot parkeringsarealet ved Havnegata 28.

- Bevare resterende del av friområdet øst for kontrollområdet og legge til rette for fremtidig bruk til rekreasjon og friluftsliv.

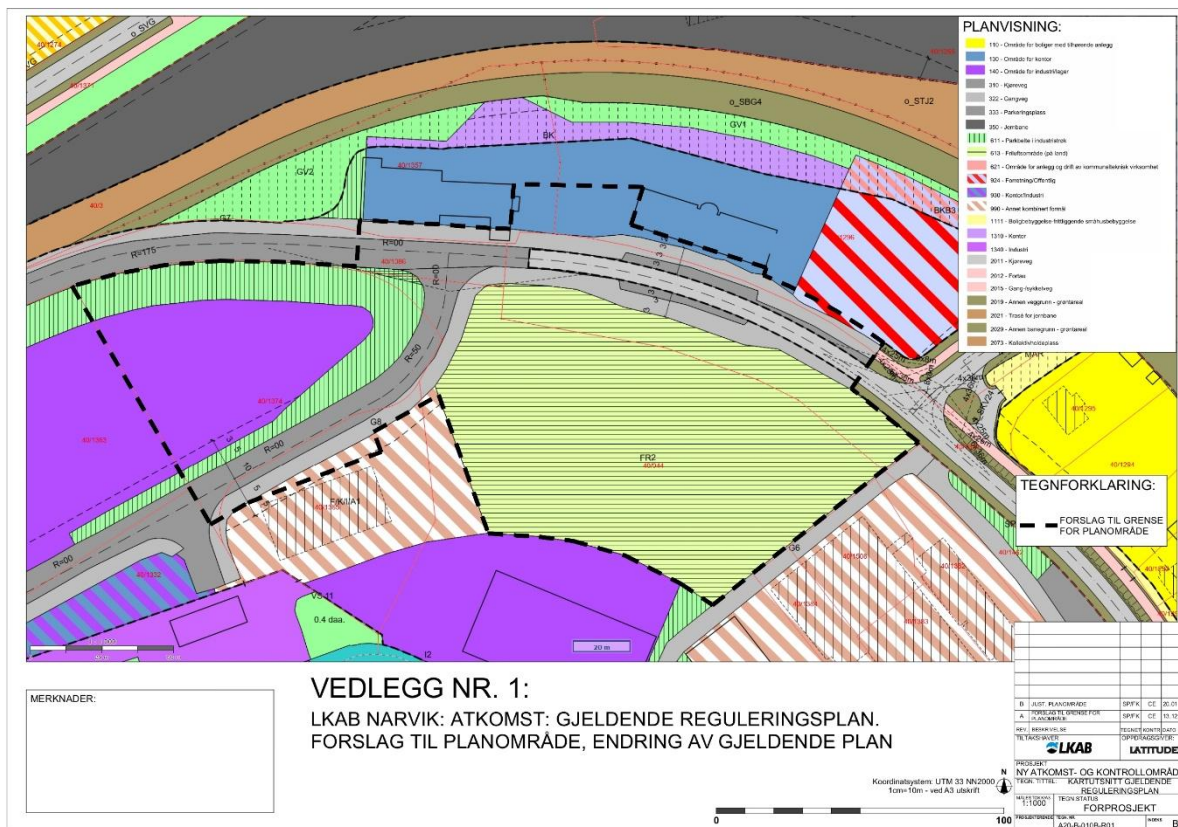
### 3. Planområdet og omgivelsene

#### 3.1 Planavgrensning og lokalisering

- Beliggenhet: jfr. oversiktskart, se side 1. Området ligger sentralt plassert langs sørsiden av Havnegata og omfatter også deler av Havnegata foran LKAB Norge AS sitt hovedkontor, Havnegata 28.
- Planavgrensningen fremgår med stiplet strek i vedlagt plankart. Jfr. vedlegg nr. 5.
- Størrelse på planområdet: det viste området omfatter i alt ca. 24,1 da.

#### 3.2 Beskrivelse av planområdet

- **Dagens arealbruk:** Det aktuelle området blir i dag brukt som kontroll- og sikkerhetsområde for trafikken til og fra LKAB Norge AS sin virksomhet på sørsiden av Havnegata.
- Deler av området som er regulert til næring blir i dag brukt til parkering mens området i sør og øst er regulert til friområde, men blir svært lite brukt. Jfr. figur 2



Figur 2: eksisterende reguleringsplan



Figur 3: skjermfoto som viser eksisterende avkjørsel til LKAB Norge AS sine virksomheter.

Det er derfor ikke snakk om arealer som skal få helt ny bruk, men om en utvidelse av eksisterende trafikk- og service-arealer, for å få en tryggere trafikksituasjon omkring inn- og utkjøring fra LKAB sitt industriområde. Utvidelsen av trafikkarealet vil gå noe på bekostning av eksisterende friareal. Det er planlagt tiltak med støttemur for å redusere inngrepet. Jfr. vedlegg nr. 5 – plankart

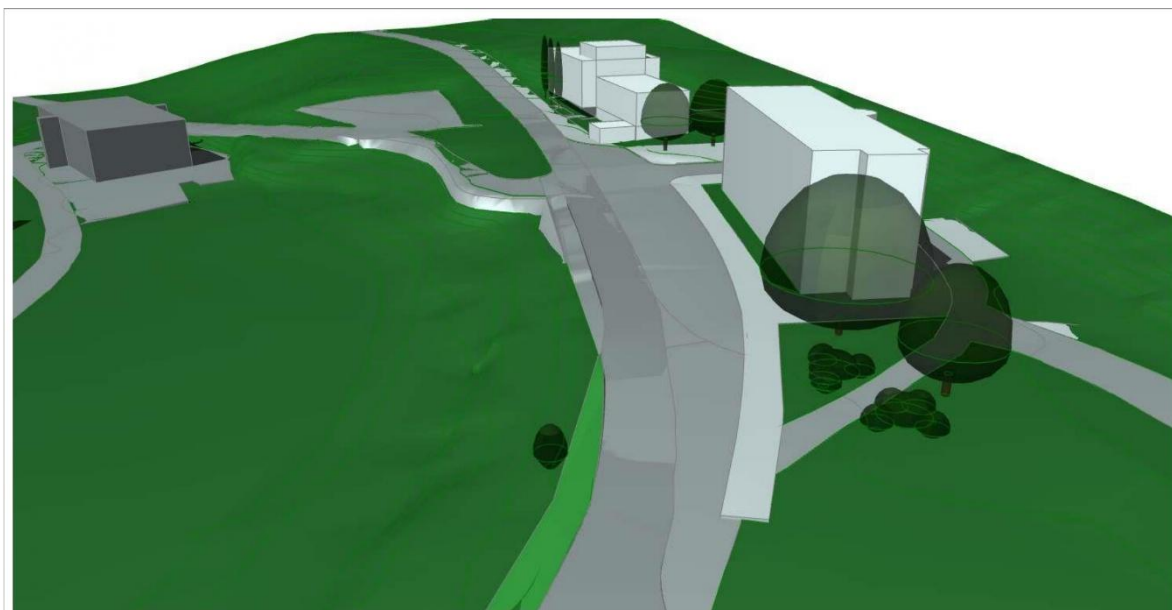
- *Eiendomsforhold:* Fremgår i figur 4.



Figur 4: Oversiktskart over gårds- og bruksnumre som inngår i planområdet

- *Tilstøtende arealbruk:* jfr. oversiktskartet på side 1 (figur 1) og utsnitt av eksisterende

reguleringsplan (figur 2) som viser det foreslåtte planområdet. Som det fremgår omfatter tilstøtende arealer næring/kontor, kombinerte næringsformål, veier og industri.



EKSISTERENDE SITUASJON - ILLUSTRASJON 4. FRA ØST

Figur 5: 3d- modell som viser landskapsformer og blågrønne strukturer i og rundt planområdet.

### 3.3 Analyse av nærområdet og omgivelsene:

- Som det fremgår av figur 5, omfatter området et platå langs nordsiden av Havnegata med eksisterende kontorbebyggelse og parkering, som mot sør og vest går over i en slak helning ned mot strand- og havneområdet hvor LKAB sin utskipningshavn ligger. Området er preget av trafikkarealer med tilhørende oppfyllinger, skråkanter og sikkerhetsgjerder.

Sør for Havnegata ligger et område regulert til friareal. Området blir imidlertid lite brukt verken av beboerne i omkringliggende boligbebyggelse eller av andre.

Det er ikke registrert vassdrag eller vannspeil innenfor planområdet. Det vil være noe økning i asfalterte flater som i hovedsak vil dreneres som tidligere. Supplerende anlegg vil via sandfang drenere overvann til regnbed og deretter til erosjonssikret terreng. Jfr. plankart.

- *Kommunikasjon og målpunkter for publikum: nærmeste skole, barnehage, større lekeplasser/ballbaner og idrettsanlegg, turområder / friluftsområder, forsamlingshus, butikk, kollektivholdeplass, mv., og veier, gangforbindelser/snarveger til disse målpunktene:*

Som det kommer frem av figur 1 er planområdet forbundet med Narvik sentrum gjennom Havnegata hvor det er anlagt fortau langs nordsiden som fortsetter i en gang-sykkelvei videre nordøstover mot byen. Havnegata er trafikkert av buss.

Langs planområdets nordøstgrense går det en kjørbar gang-/snarvei nordover fra Havnegata, som leder inn mot sentrum gjennom eksisterende næringsarealer.

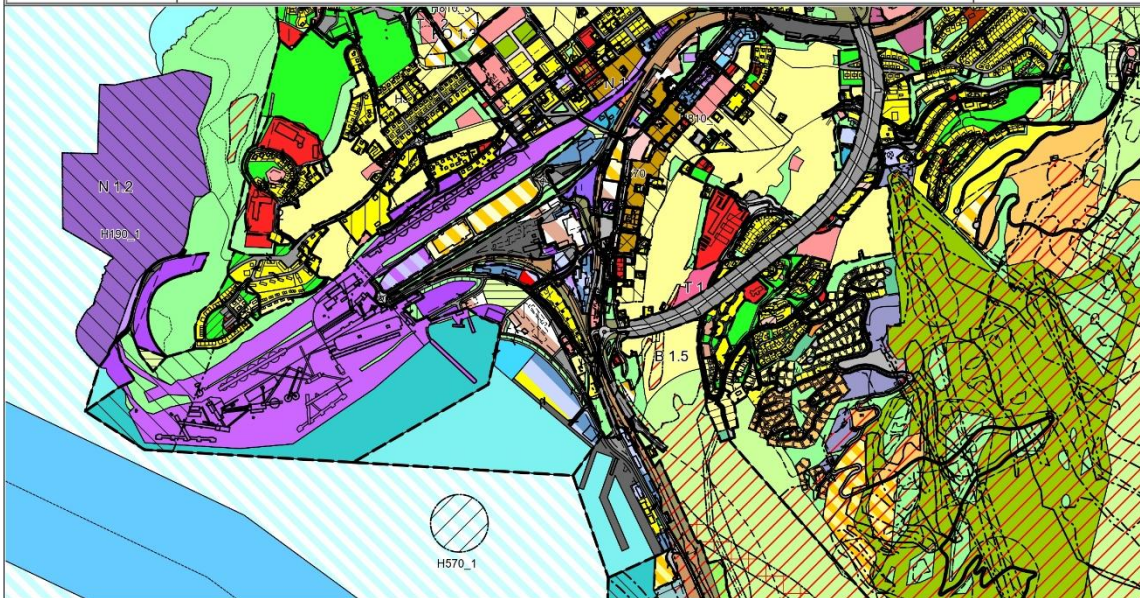
## 4. Plansituasjon og føringer

### 4.1 Forholdet til kommuneplanens arealdel:

- *Forholdet til gjeldende reguleringsplan:* forslaget omfatter en endring av gjeldende

reguleringsplan, men med samme reguleringsformål. Det er hovedsakelig avgrensningen av de forskjellige formålene som er endret. Jfr. figur 2 som viser gjeldende reguleringsplan og vedlegg nr. 5 som viser forslag til ny reguleringsplan.

- *Forholdet til evt. pågående planarbeid i eller omkring planområdet:*  
LKAB Norge AS planlegger en utvidelse av administrasjonsbygget på ca. 120 m<sup>2</sup>. Tiltaket strekker seg litt inn på et område som har et annet reguleringsformål, og det vil bli søkt om dispensasjon fra dette. Tiltaket berører ikke omsøkt planområde.



Figur 5: Utsnitt av kommuneplanen

## 5. Kort presentasjon av prosjektet / plan-idéen

### 5.1 Funksjonell og miljømessig kvalitet

*Plangrep, uterom / uteoppholdsarealer / grønnstruktur, arkitektur og estetikk, evt. kulturminner, naturverdier, rekreasjonsverdi, atkomst, renovasjon og parkering. Energi og materialbruk:*

- Vi viser til de vedlagte tegningene som er listet opp under vedlegg nr. 8.
- Prosjektet omfatter i hovedsak en oppgradering av eksisterende hovedatkomst til LKAB Norge AS sin virksomhet på nedsiden av Havnegata. Forslaget tar sikte på å etablere et kontrollområde med to sikkerhetssluser med plass til inntil 25,5 meter lange vogntog, ett i hver sluse. I tillegg kommer et tilhørende oppstillings- og venteområde for kjøretøyene langs Havnegata. Området er sikret med sikkerhetsgjerder og kontrollpunkter for gående og syklende. Oppstillingsplassen skilles fra Havnegata med autovern.

Det settes av areal til parkering på nordsiden av Havnegata, foran LKAB sitt kontorbygg. Parkeringsplassen skilles fra Havnegata med autovern

Vaktbu: Aktivitetene administreres fra en vaktbu med oversikt over trafikken og virksomheten til og fra kontrollområde. Størrelse og omfang er gitt i planbestemmelsene (jfr. punkt 4) Vaktbua vil bli gitt en tydelig arkitektonisk utforming som markerer kontrollområdet på en vennlig men autorativ måte. Jfr. Illustrasjon og punkt 4 i reguleringsbestemmelsene.

- Som det fremgår omfatter planen for det meste trafikkarealer for store kjøretøy, samt gående og syklende. Mot vest er det inkludert arealer for fremtidig næringsvirksomhet, mens det eksisterende friarealet mot sørøst er beholdt. Den miljømessige kvaliteten i

forslaget omfatter hovedsakelig bedre trafiksikkerhet, mer effektiv avvikling av trafikken til og fra LKAB Norge AS sine områder og bedre arbeidsmiljø for de ansatte som kontrollerer virksomheten.

- Det er ikke registrert bevaringsverdige kulturminner i området som berøres av planen.
- Estetikk:  
Det vil bli lagt vekt på bruk av slanke stolper og åpen netting til sikkerhetsgjerdene, slik at disse blir minst mulig synlige i omgivelsene. Forstøtningsmuren mot friområdet i sørøst vil så langt mulig bli dekket av skråfyllinger med beplantning.  
Vaktbu: skal utformes som et frittstående volum hvor det store taket gir bygget tyngde samtidig som den røde fargen på veggene sammen med glasspanelene forankrer bygget til tomta.
- *Hvordan oppfylles kravene hvis planen krever konsekvensutredning?*  
Planen krever ikke konsekvensutredning.

## 5.2 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

*Enkle ideskitser / mulighetsstudier: type bebyggelse, volum, byggehøyder og utnyttelse mv:*  
Vedlagt oversendes:

- Situasjonsplan som viser hele planområdet utforming i sammenheng med de nærmeste omgivelsene. Jfr. Vedlegg 8.
- utsnitt av situasjonsplanen/bebyggelsesplan som viser forslag til detaljutforming av atkomstområdet og tilstøtende områder med vaktbu og kontrollposter for atkomst mv. Jfr. Vedlegg 8.
- Snitt-tegning som viser utvidelsen av kontrollområdet for biler til og fra havneområdet. Jfr. Vedlegg 8.
- 3 stk. 3d-tegninger som viser området sett fra øst, sør og vest. Som det fremgår, er vaktbua i én etasje det eneste byggverket som inngår i planen. (jfr. bestemmelser til arealformål) Resten dreier seg om trafikk-, næringsarealer og landskapsutforming med beplantning i friområdets randsoner mot tiltaksområdet. Jfr. Vedlegg 8.

## 6. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

### 6.1 Hvordan forholder prosjektet seg til analysen av området / nærområdet?

- Tiltaket endrer bare i liten grad eksisterende reguleringsformål og arealbruk. Den vesentligste endringen er at det eksisterende kontrollområdet blir utvidet mot sørøst for å gi plass til venteområde for store kjøretøy og sikkerhetssluser i inn- og utkjøringen. Dette medfører oppføring av forstøtningsmurer og skråfyllinger på bekostning av friområdet i sørøst.
- Når det gjelder landskapsformen blir platået ved Havnegata utvidet, noe som medfører at skråningene ned mot friområdet blir brattere enn i dag.
- Visuelt vil området bli preget av større asfalterte flater, trafikkdelere, forstøtningsmurer, skråfyllinger og sikkerhetsgjerdene, mens den nye vaktboden forhåpentligvis kan bli et iøynefallende og positivt element i miljøet som drar oppmerksomheten bort fra trafikk- og sikkerhetstiltakene.
- Grønnstrukturen blir opprettholdt, men friområdet blir noe redusert i utstrekning.
- Blågrønn faktor blir påvirket av noe større asfalterte flater.
- Overvann forutsettes håndtert på egen grunn.

### 6.2 Hvilke virkninger har prosjektet utenfor planområde?

*Positive og negative effekter. Infrastruktur, trafikk, barn og unge.*

- Tiltaket vil forbedre trafikksikkerheten i inn- og utkjøringen fra Havnegata og dermed også trafikksikkerheten i tilsluttende deler av Havnegata, som må anses som positivt.
- Den vesle reduksjon av friarealet i sørøstgrensen mot kontrollområdet vil ikke ha noen konsekvenser for bruken. Denne delen av friarealet er allerede i dag bratt og utilgjengelig, slik at reduksjonen anses som ubetydelig med hensyn til friarealets brukbarhet til rekreasjon og friluftsliv for beboerne i nabolaget og andre.

### 6.3 Beskriv behov for aktuelle utredningstema:

- Eksisterende teknisk infrastruktur i tiltaksområdet vil bli berørt, noe som krever nærmere utredning og vurdering. Det er derfor lagt inn rekkefølgebestemmelser i planbestemmelsene om at endringer og suppleringer av eksisterende teknisk infrastruktur skal godkjennes av Narvik Vann og Veg og Park i Narvik kommune før ramme-/ett-trinns tillatelse gis. (jfr. punkt 7 i planbestemmelsene) Godkjenning vil være en forutsetning for at igangsettingstillatelse kan gis.
- NVE Atlas viser at hele planområdet ligger under maritim grense og er aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Dokumentasjon på sikkerhet for kvikkleireskred legges ved før høring og offentlig ettersyn.
- I forbindelse med opparbeidelse av den berørte delen av friområdet, skal det lages en redegjørelse for hvordan overskuddsmasser skal behandles og det berørte terrenget utformes og beplantes, bla. for å sikre mot import av plantearter med risiko.
- I forbindelse med etablering av ny(e) autovern/gjerder i Havnegata kan det bli utfordringer med tilkomst til kummer tilhørende teknisk infrastruktur. Det skal derfor lages en redegjørelse for hvordan tilkomst til kummene ivaretas. Dette for å sikre at tilgjengelighet for drift og vedlikehold opprettholdes.

## 7. Samfunnssikkerhet

### Er det spesielle utfordringer i forhold til samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet?

#### 7.1 Overvann og flom / havnivåstigning:

Overvann vil bli håndtert på egen grunn. I forbindelse med utarbeidelse av rammesøknad/ ett-trinns søknad vil overvannshåndtering bli utredet og VAO-plan skal godkjennes av Narvik vann KF og Veg og Park. Dette er tatt inn som en rekkefølgebestemmelse i reguleringsbestemmelsene og vil være en forutsetning for å få igangsettingstillatelse for tiltaket.

Overvannshåndteringen skal følge NVE sin tretrinnsmodell for overvannshåndtering:

1: Infiltrasjon, 2: fordrøyning. 3: bortledning av overflatevann.

På planforslaget er det forutsatt at bortledning av overflatevann skal føres til et åpent regnbed i det sørlige hjørnet nedenfor kontrollområdet.

Forutsigbar havnivåstigning vil ikke påvirke tiltaket.

#### 7.2 Steinsprang:

Området er ikke utsatt for steinsprang.

#### 7.3 Virksomheter med fare for brann og eksplosjonsfare, samt utslipp.

Tiltaket omfatter ikke slike virksomheter. Risiko for at noen av ovennevnte faremomenter kan oppstå som følge av selve trafikkvirksomheten anses som liten.

#### 7.4 Forurensning (støy, luft).

Tiltaket tar ikke sikte på en økning av trafikken til og fra LKAB Norge AS sine virksomheter, kun en forbedring av sikkerheten. Det er derfor ikke ventelig med noen økning av støy og luftforurensning i området som følge av aktivitetene eller trafikken til og fra.

#### 7.5 Forurensning i grunnen:

Det er ikke kjent at det foreligger forurensning i grunnen.

Større asfalterte flater vil kunne medføre større mengder veistøv o.lign. på de trafikkerte overflatene som vil kunne spre seg i omkringliggende områder under styrtregn i den varme årstiden og gjennom brøytekanter og snøopplag i den kalde. Størparten av denne forurensningen vil bli samlet opp på bakken og tatt hånd om av overvannsdreneringen.

#### 7.6 Kvikkleire – rasfare:

NVE Atlas viser at hele området ligger under maritim grense og er aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Dokumentasjon på sikkerhet for kvikkleireskred legges ved høring og offentlig ettersyn.

#### 7.7 Tilkomst for utrykningskjøretøy:

Utrykningskjøretøy må passere gjennom sikkerhetsslusene. Det antas at kontrollpersonalet vil bli varslet ved utrykning slik at slusene blir åpne for fri gjennomkjøring av utrykningskjøretøyene.

#### 7.8 Trafikksikkerhet:

Som nevnt tidligere tar planen sikte på å bedre trafikksikkerheten i området både for kjørende, gående og syklende i forhold til i dag.

#### 7.9 Samlokalisering:

Samlokalisering med andre funksjoner er ikke aktuelt da det dreier seg om et kontrollområde med fokus på sikkerhet.

## 8. Vurdering i forhold til om tiltaket er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger

- *Krever planen konsekvensutredning og ev. utarbeidelse av planprogram?*
  - Etter vårt syn omfattes ikke planforslaget av forskrift om konsekvensutredning og heller ikke av krav om utarbeidelse av planprogram.
- *Hvordan oppfylles kravene hvis planen krever konsekvensutredning?*
  - Det vises til kulepunktet over.

## 9. FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål består av 17 mål og fungerer som en felles global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn. Det er gjort en vurdering av detaljreguleringen opp mot disse målene og hvorvidt de er relevante for planarbeidet. Planområdet er et trafikk og industriområde allerede preget av tekniske inngrep knyttet til veg, industriell virksomhet og infrastruktur. Da formålet med planen er å sikre atkomsten til dette området vil inngrepene ha liten virkning på de fleste målene, men mål nr. 3, 9 og 15 vurderes å være relevant for arbeidet.

### Mål 3 – God helse og livskvalitet

Følgende delmål følges opp i forbindelse med planarbeidet:

### **Delmål 3.6: halvere antallet dødsfall og skader fra trafikkulykker**

Planen legger til rette for å bedre trafikksituasjonen i området. Sikringstiltakene vi sørge for tydeligere og sikrere inn- og utkjøring til Havnegata fra industriområdet. Situasjonen blir mer oversiktlig og tiltaket reduserer risiko for ulykker og bidrar til tryggere ferdsel for ansatte, besøkende og byens innbyggere. Gjennom å øke trafikksikkerheten i Havnegata bidrar planarbeidet positivt til delmålet.

### **Mål 9 – Industri, innovasjon og infrastruktur**

Følgende delmål følges opp i forbindelse med planarbeidet:

#### **Delmål 9.1: utvikle pålitelig, bærekraftig og robust infrastruktur**

Planen innebærer en funksjonell oppgradering av eksisterende infrastruktur, tilpasset dagens krav til: sikkerhet, logistikk og effektiv varetransport. Dette styrker områdets funksjon som industri- og næringsområde.

### **Mål 15 – livet på land**

Planarbeidet berører ikke direkte noen av delmålene, men i den overordnede beskrivelsen er et av målene å «stanse og reversere landforringelse». Delmål 15.3 nevner også «arbeide for en verden uten landforringelse».

Planen setter krav til gjenbruk av overskuddsmasser på stedet, bevaring og videre kultivering av friområdet (FRI1). I tillegg legges det opp til beplantning og forskjønnelse av vegetasjonsskjermområdet (VS1). Disse tiltakene bidrar til å minimere planens påvirkning på videre forringelse av områdets grøntarealer.

## **10. Planprosessen og samarbeid / medvirkning**

10.1 Er det vesentlige interesser som berøres av planinitiativet?

- LKAB Norge AS som tiltakshaver har interesser som følge av foretakets virksomhet i området og sikkerheten rundt denne, som planen skal ivareta.
- Kommunalteknisk avdeling i Narvik kommune for vei / samferdsel, vann og avløp og overvann har bestemmende myndighet i forbindelse med godkjenning av tiltaket.
- Kommunens park-, kultur- og idrettsenhet skal godkjenne utforming og beplantning av den delen av friområde som blir berørt av tiltaket.

10.2 Hvilke offentlige instanser og andre interesserte skal varsles om planforslaget?

*Beskriv aktuelle offentlige høringsinstanser, velforeninger eller andre interesseorganisasjoner, FAU, nærliggende barnehager mv.*

Aktuelle høringsinstanser, offentlige instanser og andre interesserte, har blitt varslet i henhold til liste mottatt fra Narvik kommune med svarfrist 16.05.2025. Innkomne innspill til planforslaget er vedlagt, Vedlegg nr. 2. Følgende instanser har meldt inn merknader til planforslaget:

- Nordland Fylkeskommune
- Norges Vassdrags- og Energidirektorat



forslagsstiller til merknader

VEDLEGG NR. 5: Planbestemmelser i word- og pdf-format sammen med mal for bestemmelser

VEDLEGG NR. 6:

Plankart i Pdf (A3) og SOSI (i gjeldende standard)

VEDLEGG NR. 7:

ROS-analyse

VEDLEGG NR. 8:

a  
VAO-plan, prinsipiell: her viser vi til tekst i planbeskrivelse og planbestemmelser.

VEDLEGG NR. 9:

Tegninger: Situasjonsplan (1:500), snittegninger gjennom kontrollområde (1:100), bebyggelsesplan (1:200) og 3d-illustrasjoner fra øst, sør og vest.

Nødvendige utredninger: her viser vi til tekst i planbeskrivelse

Planbeskrivelse i word- og pdf-format.

Innkomne merknader ved varsel om oppstart planarbeid

Skriftlige kommentarer fra