

Trude Bruket og Bernt Olav Økland
Isdalstøbakken 55 A
5916 Isdalstø

Lindås kommune
Planavdelinga
Dokumentsenteret
Kvernhusmyrane 20
5920 Isdalstø

Merknader til planframlegg.

Me viser til brev datert 25.2.2016, Kunngjering av offentlig ettersyn av reguleringsplan for Vesleheimen, gbnr 137/63 m.fl.

Tomta er i kommunedelplan Knarvik-Alversund avsett til bustadføre mål, og det er naturleg at ein ynskjer å utvikla området noko meir ved å regulere tomte 137/63 til fleire bustader enn i dag. Sidan tomte ligg midt inne i eit etablert bustadområde med i hovudsak einebustader, og eit nytt rekkehus med tre bueiningar (vårt 137/47), bør utvikling/fortetting skje på eit nivå som passar inn. I dette området vil det naturlege vera tomannsbustader eller rekkehus (eventuelt einebustader). Dette er også i samsvar med Arealdelen av kommuneplanen 2011 - 2023, der det står følgande:

Pkt. 2.3 I område der eine- og tomannsbustader dominerer, skal det som hovudregel ikkje byggast hus med fleire enn to bueiningar. Heimel: Pbl § 11-9 nr. 5.

Pkt. 2.4 Minste tomteareal for einebustader er 650 m² og for tomannsbustader 1000 m² (500 m² per bueining). For eine- og tomannsbustader gjeld følgjande: Største gesimshøgde er 6,0 m og største mønehøgde er 9,0 m, begge målt frå planert terreng. Heimel: Pbl § 11-9 nr. 5.

Utnyttingsgraden til «Vesleheimen» verkar totalt sett i overkant høg i forhold til kva ein kan forventa i dette etablerte bustadområdet. Til samanlikning har Alverneset ei utnyttingsgrad på 35-40% BYA, medan Hordasmibakken skal ha maksimal % BYA på 20 % (Punkt 3.1.2 i vedtektne føresegnar i reguleringsplanen). Dessutan står det i begge desse arealplanane at områda kan nyttast til føremål bustadbygging frittliggjande eller føremål bustadbygging – rekkjehus. I Kubbaleitet er det lagt småhus heile vegen i tilgrensinga mot eksisterande bustader/bebygde områder med ein BYA på ca. 30%.

Merknader til punktet om trafikk i saksframlegget.

Punktet om trafikk har fått relativt stor plass i saksframlegget. Det vert vist til den framtidige auken av biltrafikk gjennom krysset (ut i Isdalstøbakken), og at kommunen i utgangspunktet har vore negativ til løysinga som ein no likevel har landa på. Her kunne det med fordel vore vist til kva for instansar som har vore med i prosessen for å avgjera at løysinga vert trafikksikker nok. Skal det til dømes framleis vera mogleg å køyra opp og ned til bensinstasjon/verkstader (Hordasmia)? Dette står det ikkje noko om. Og avkøyrsla til dei planlagde nybygga i Hordasmibakken står heller ikkje nemnt, eller er vist i reguleringsplanen. Dersom ein stenger utkøyrsla frå Isdalstøbakken til Lindåsvegen (Rv. 57) vil trafikken auka enno meir (trafikk begge vegar), og det er ein fare for at «Hordasmikrysset» vert eit uoversiktleg kryss totalt sett. Merknadane over viser at det er viktig at punktet rundt trafikktryggleiken i krysset frå 137/63 ut i Isdalstøbakken og inn i "Hordasmikrysset" er kvalitetssikra.

Mjuke trafikantar/syklistar

Isdalstøbakken er ein del av Nordsjøsykkelløypa. Krysset (ut frå 137/63) vil vera uoversiktleg for syklistar, særleg born/ungdom med lite erfaring i å lesa trafikkbiletet. Det står i saksframlegget at «det er tenkt at ein må opprette fysiske hinder på gang og sykkelvegen i Isdalstøbakken for å få ned farta i avkøyrsla inn til planområdet.» Korleis har ein tenkt at dette skal fungera for syklende når dei har full mulighet til å sykla i sjølve køyrebana? Ei nærare utgreiing på korleis ein skal unngå farlege situasjonar i forhold til syklistar burde vore meir detaljert.

Parkering/antal bilar inne i planområdet.

Totalt antal parkeringsplassar er sett til 1,5 plassar per bueining etter gjeldande krav frå kommunen. Reelt sett vil dette bety at det kan verta 30 nye bilar inne i planområdet, og det er naturleg å tru at køyring i samband med trafikk til og frå arbeid kan verta uoversiktleg. Totalt antal bilar/biloppstillingsplassar bør betrakteleg ned, noko som vil skje om ein byggjer frittliggjande og/eller konsentrert småhusbebyggelse som er det naboane ynskjer.

ROS-analyse (med omsyn til trafikktilhøva)

Under dette punktet i saksframlegget står det «gode moglegheiter for å kunne gå eller sykle til viktige funksjonar i nærområdet legg tilrette for at ein kan vere mindre avhengig av bil.» Er det blitt gjort ei reisevaneundersøking for området som underbyggjer dette? I oppsummeringa vert det skrive spesifikt at dette er «fortetting i eit område med nærleik til kommunesenteret og andre fasilitetar som skule, barnehage og idrettsanlegg.» Det er like i overkant av 2 km til Knarvik senter, med skular, arbeidsplassar m.m. og det er 2,5 km til Knarvik kai med pendlarbåt til Bergen. Denne avstanden kan kanskje gå inn under «gangavstand,» men vegen til Knarvik er ikkje noko venleg for mjuke trafikantar (gåande og syklistar). I den lange «gymnasbakken» i Lindåsvegen er ein tett på trafikken på til dels særskilt smalt fortau, og med dårleg sikring enkelte stader både ut i trafikken og ut stupbratte sider. Det er stor høgdeforskjell, med bratte stigningar både fram og tilbake frå Knarvik. Staden (137/63) ligg elles midt mellom to skulekrinsar. Det er nærare 3 km til Alversund skule (gjeldande grunnskulekrins, utan rett på skuleskyss).

Kommentarar til punkta Bustadstruktur og Estetikk og nabotilhøve

I saksframlegget står det «Området rundt er bygd ut med einebustader og rekkehus» -Det er eitt rekkehus innafor området som blir berørt av utbygginga, elles er det einebustader (sjå plankart). Det vert vidare vist til at den føreslegne høge utnyttinga av tomta vil vera i samsvar med fortetting som tidlegare er godkjent i kringliggjande område (Kubbaleitet, Hordasmibakken og Kupaleitet (-Alverneset?)). Det er grunn til å stilla spørsmål til om denne samanlikninga er god. I Kubbaleitet skal ein byggja ut eit område som ikkje tidlegare er utbygd. I det store og kuperte arealet i Kubbaleitet er det såleis mogleg å tilpassa totaliteten av bustader. Nye hus som skal grensa opp mot eksisterande hus skal vera mindre einebustader, og dei lågblokkene som er planlagd er lagt slik at dei ikkje kjem i konflikt med eksisterande bustader (stor høgdeforskjell). I Hordasmibakken kjem heller ikkje nytt regulert område i konflikt med eksisterande bustadar. I «Vesleheimen» er biletet noko anna, då det her er snakk om å fortetta eit område der det alt ligg andre bustader. Det står i saksframlegget at «For bustadane i 137/47 (..) vil bygg BBB2 og BBB3 stengje for mykje utsyn mot sørvest (...) i sentrumsnært område (...) må [ein] forvente at det kjem nye bygg på naboområde som kan gje noko reduksjon i utsikt.» Framlegget i arealplanen er ikkje på det nivået ein kan forvente. Her er det å forventa at den utbygginga som eventuelt skal koma framfor dei eksisterande bustadane vert nedtrappa i samsvar med terrenget (sjå prinsipp på vedlagde skisse nr. 1). Tomannsbustadar eller rekkehus med halvanna (max to) etasjar hadde som tidlegare vist til vore ei meir naturleg fortetting av området. Dersom forslaget i arealplanen faktisk var tilpassa terrenget, som i forhold til 137/47 både ligg lågare til vest og også skrår nedover mot sør, hadde ikkje me regagert på dette. Då ville det ikkje ta betydeleg sikt og lysforhold for oss. Prinsippet om nedtrapping i forhold til eksisterande bygg er eit

vanleg prinsipp som plar takast inn i slike planar. Forslaget som derimot ligg i arealplanen «Vesleheimen» no vil vera ruvande bygg (særleg BBB2 og BBB3) mot vest som kjem til å ta utsynet, samt sol og lysforhold. Er det utarbeidd sol- og skyggediagram som viser kva verknadane vert for kringliggande bustader? Dette burde vore ein del av saksframlegget/skisser knytt til saka.

Andre konkrete innspel til endringar i arealplanen.

I reguleringsføresegnene står det i 4.2.1 at BBB1 skal maksimalt vera k+53, medan det naturlege ville vera å halda seg maksimalt på same nivå som eksisterande nabobygg, BFS1, altså maksimalt k+51.

Både BBB2 og BBB3 må nedtrappast i forhold til eksisterande bygg med maks byggehøgde på k+48 for BBB3 og k+47 for BBB2.

I reguleringsføresegnene står det totalt antal bueiningar, samt mønehøgde på per bygg, men det bør også inn at bygga skal vera maksimalt på to etasjar per bygning.

I punkt 4.2.2d står det at et ikkje skal etablerast altanar mot BFS2, her bør det også inn at det ikkje skal etablerast altanar mot Gnr./bnr. 137/47.

Me ber også om at byggegrensa for BBB2 (den stipla linja i plankartet) vert trekt ned mot vest, slik at den går frå vestsida av planlagd parkering (sjå vedlagt skisse nr. 2). Elles er det fare for at bygget vert sett for nær vår grense. Dersom det her vert snakk om betraktleg lågare bygg (noko me går ut frå vert resultatet etter høyringar) kan dette punktet verta overflødig.

Relevante punkt frå Kommunedelplan Knarvik - Alversund:

5+5 hovudprinsipp for bygnings- og utemiljø:

Bygningssmiljø

Omgjevnaden. Restaurering, tilbygg og nybygg skal innordna seg hovudform i eksisterande bygg og landskap.

Grunnmur. Plassér og form ut bygg slik at det vert lite endring av terreng, dvs. at grunnmuren må passast fint inn i terrenget.

Utemiljø

Landskapet. Ta vare på eksisterande terrengform, bekkefar, vegetasjon og andre naturressursar på tomte og i nabolaget.

2.3.4. Landskapsanalyse/områdeanalyse

2.3.4.1.

(...) Tiltak etter plan- og bygningslova skal underordna seg landskapet og i størst mogleg grad tilpassast eksisterande terreng og vegetasjon. (...)

Plan- og bygningslova § 20-4, 2.ledd bokstav b.

2.3.4.5.

Bygg og tiltak skal utformast på ein god estetisk måte, med respekt for naturgitte og bygde omgjevnader. (...) Plan- og bygningslova § 20-4, 2. ledd, bokstav b.

2.3.6.3.

Det skal ikkje etablerast nye område før det kan dokumenterast at tilkomst fungerer både med omsyn til: vegbreidde (standard), trafikktryggleik, fortau- og gangvegar, samanhengande nettverk gang- og sykkelsti.

Plan- og bygningslova § 20-4, 2.ledd punkt b.

Ein ber om at planforslaget blir endra slik at det blir teke omsyn til kommentarar ovanfor.

Med venleg helsing

Trude Bruket og Bernt Olav Økland
Isdalstøbakken 55 A