

Isdal Felles
5916 Isdalstø

Til Lindås kommune

Kopi til Fylkesmannen i Hordaland, Hordaland fylkeskommune

Isdal, 5.3.2018

Innspel til planprogram KDP Knarvik-Alversund med Alverstraumen (2018-2035)

Planprogrammet skal setja dei overordna måla for planarbeidet og program for konsekvensutgreiinga. Hausten 2017 sende me inn ein uttale til planprogrammet, og har no nokre nye kommentarar, samt nokre me vil oppretthalde.

Namnet Indregårdsfjellet er erstatta med Isdalfjellet, og Isdal er lagt inn i oversiktskartet i den nye versjonen. Dette er bra! Når det gjeld inkluderinga av heile Isdalbygda i planavgrensinga, er den framleis ikkje nemnd i planen, bortsett frå når det gjeld behov for areal til friluftsområde for Knarvikbygda. Me oppretteld difor at Isdalbygda har ein eigenverdi som me ønskjer skal komme fram i planen på ein betre måte. Me må gå ut i frå at planen skal ta omsyn til ve og vel for innbyggjarane på Isdal og, slik at me ikkje berre vert sett på som ein råvare når det gjeld behov for areal til regionsenteret.

Dei siste åra har det vore eit generasjonsskifte på Isdalgardane. Det er fleire som har starta opp med sau for å skjømte kulturlandskapet, og har konkrete planar om bruk av den nære utmarka til beite, slik at me kan få tilbake noko av det gamle opne beitelandskapet. Her er òg ungar som veks til. Isdal skal i framtida få vera ei levande bygd, der det gamle klyngetunet og kulturlandskapet rundt vert ivareteke som ein verdifull ressurs, med eit særpreg som gjev historisk bakgrunn og identitet til regionsenteret Knarvik. Klyngetunet på Isdal er eit av få attverande på Vestlandet, og det einaste busette/levande att i Nordhordland. Kulturlandskapet her med bygningar og steinarkitektur viser korleis folk i Nordhordland har levd i mange hundre år før oss, og korleis dei har nytta naturressursane rundt seg. Dette er verdifull kunnskap som arkitektstudentar, skuleklassar og barnehagar kan ha nytte av, med kort avstand til Knarvik og Bergen.

Når det gjeld det arkitektoniske og måten å bu på, kunne Isdal med fordel vere ei inspirasjonskjelde for korleis ein byggjer eit framtidig samfunn i Knarvik. I planprogrammet som no ligg føre vert det nemnt at ein treng fleire småhus og leilegheiter. Lemstovene i Nordhordland, inkludert leimstovene på Isdal, er generelt ikkje særskilt store. Husa på tunet står delvis tett på kvarande, men er likevel lagt til rette på ein slik måte at ein har høve til å trekkje seg tilbake og ha ei privat sfære. Dette er behov som vil vere aktuelle òg i framtida. Eit av husa skil seg dessutan litt ut frå dei andre. Det vart bygd på slutten av 70-talet, og brukte vinnarhuset frå ein arkitektkonkurranse, og har difor ein arkitektur som passar inn i tunet, men med eit meir moderne tilsnitt. Ein slik måte å tenkje på vil kunne gi framtidsbyen Knarvik ei forankring i lokal kultur og historie. Det vil òg gi barn ein god stad å vekse opp, og det tilfredsstillar ein del av dei krava ein har i dag om gode bumiljø og vilkår som er knytt til folkehelse.

Me har elles følgjande innspel til planprogrammet frå Isdal. Kommentaranane våre er nummererte og svarar til nummereringa Lindås kommune har brukt i planprogrammet:

4.1.5 Kommunikasjon og overordna infrastruktur

E39 Flatøy-Eikefettunnelen – Ny trase for E39

Når det gjeld poenget om å utsetje planprosessen til Statens vegvesen er ferdige med sine utgreiingar er dette noko me ønskjer å oppretthalde. Prosessen til Statens vegvesen er no forseinka til årsskiftet 19/20, i følge planprogrammet. Under dette punktet skriv Lindås kommune vidare at parallelle prosessar kan *‘vera positivt for kommunen, der kommunen kan gje innspel til planarbeidet med fokus på å ivareta gode løysingar i høve til regionsenterutvikling, lokalvegnettet, arealdsponering, gange-og sykkel, mv’*. Dei ønskjer å halde fram med planprosessen som planlagt, då dei meiner det gjer det lettare å komme med innspel til Statens vegvesen.

Me meiner at det må vera mogleg å få til ein god dialog med stat og fylke utan ein slik krevjande planprosess. Administrasjonen i Lindås kommune bør kjenne så pass godt til situasjonen i kommunesenteret sitt at dei må kunne ta aktivt del i prosessane til Statens vegvesen, utan å ha ein krevjande og svært dyr planprosess gåande samstundes. Når no Statens vegvesen er endå meir forseinka, vil resultatet av ein slik plan potensielt kunne bli liggjande i skrivebordsskuffa lenge, fordi store delar av det som står der ikkje kan setjast i verk før Statens vegvesen er ferdig med sitt arbeid. Me har difor litt vanskar for å forstå kommunen sitt argument om å oppretthalde prosessen no. Eller er forklaringa slik at Lindås kommune forsøker å påverke traseen basert på politiske kjepphestar og difor pressar fram ein planprosess no, i staden for å ta omsyn til nærmiljø eller innbyggjarane sine? Er det dette som er årsaka til at ein argumenterer for at prosessen ikkje kan vente?

Eit anna element som me har nemnt tidlegare er at det bør komme fram under dette punktet at to av dei fire alternative traseane gjennom Knarvik er **svært konfliktfylte**, då dei vil få store negative følgjer for bygdene Isdal og Åse. Alternativa V8 og V7C vil føra til rasering av bumiljø, livskvalitet, verdifullt kulturlandskap og landbruksjord, og for alltid øydelegge den grønne lunga som desse bygdene utgjer i dag. Alternativ V4 mot Gjervik er det einaste fornuftige valet, som ikkje rammar verken bygd, busetnad, landbruk eller kulturlandskap, då heile traseen ligg i tunell. Dette er og den raskaste traseen for E39.

Helsetruande faktorar som støy og støv vil øydelegge livskvaliteten til dei som bur her. Isdal er fanga mellom to fjell, og støyen her slepp ikkje ut av dalføret, slik det gjer mot ein fjord. E39 gjennom Isdal vil fanga opp all trafikken frå dagens FV57, + E39, + FV565 (frå Radøy). Dette vert ei mangedobling av den støyen me allereie har i dag. Tungtrafikk vil dundra gjennom dalen, og fartsgrensene er førespeila å auke til 90/110 km/t, der akselerasjonsfeltet blir på strekninga forbi Isdal. Me veit frå før at Statens vegvesen prioriterer god sikt for trafikantane framfør støydempande tiltak, då me har fått avslag på søknad om støyvegg, etter at all vegetasjon langs strekninga vart fjerna vinteren 2017.

Me vil elles visa til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (som nemnt i pkt. 6.2 i planprogrammet), som seier at ein skal ta omsyn til langsiktig grønstruktur, jordvern og gode nærmiljøkvalitetar.

Det bør og visast til under dette punktet at ein i gjeldande plan KDP Knarvik-Alversund (kart s.20 i planprogrammet) allereie har ei ferdig regulert vegløyising med tunell mellom Isdal og Alversund. Her er den farlige utkøytinga på nedre Isdal løyst på ein god måte.

I tillegg til dette må det takast omsyn til skuleborn, turfolk og syklistar i det farlige krysset på øvre Isdal, sjå pkt. 4.1.7.

4.1.6 Friluftsliv og rekreasjon

Når kommunen ønskjer å sikre areal til friluftsliv så er det viktig at dette vert gjort i dialog med grunneigarane, slik at det vert tatt omsyn til landbruk, beitedyr, kulturlandskap og eksisterande busetnad. Slik planen står i dag, oppfattar me at friluftsliv er eit element som vert overkommunisert når det gjeld innverknad på folkehelse. Faktorar som sykkel- og gangstiar og tilrettelegging for gåande og syklande heller enn biltrafikk i eit nytt sentrumsområde vil ha langt større innverknad for kvardagsmosjonen til innbyggjarane.

Frå før veit me at når kommunen sjølv har areal til friluftsområde, så går det berre nokre få kommunestyreperiodar før kommunen endrar syn på kva som har verdi og ikkje, slik at området vert omregulert til andre føremål. Næringsområdet Hagelia er eit døme på dette. I utgangspunktet overtok kommunen arealet frå Isdal felles med målsetting om at det skulle vere friluftsansaal. Nokre år seinare vart området, til trass for protestar og marsjar som me òg ser i Lonena i dag, omgjort til næringsareal. Når kommunen sjølv eig noko, ser dei verdien av det på ein annan måte, og friluftsliv er eit av dei føremåla som då vert nedprioritert – fordi det ikkje har økonomisk vinst for kommunen. Dersom Lindås kommune reint faktisk ønskjer å sikre innbyggjarane tilgang til turområde i lang tid, er det (ironisk nok, kanskje) tryggast i privat eige regulert som LNF. Friluftsløva er sterk når det gjeld vern av allmenta sine interesser og tilgang til turområde.

Planprogrammet trekkjer fram markagrensa. Me meiner at det å oppretthalde markagrensa vil vere sentralt, og at reguleringar og planar på Knarviksida ikkje kjem over denne. Me meiner at området på Isdalsida må vera eit LNF-område òg i framtida. Her skal vere mogleg å nytte utmarka til beiteområde, slik som generasjonar har nytta den før oss. Det vil òg sikre at det er turområde nær byen, og igjen vil friluftsløva vere ein garantist for allmenta sin tilgang til området.

Markagrensa er òg ein vesentleg faktor for å ta vare på kulturlandskapet på Isdal, med det særprega klyngetunet som er det einaste busette klyngetunet som er att i Nordhordland (Havråttunet på Osterøy er museum), og eit av få på Vestlandet. Det er sentralt at landskapsrommet som Isdal utgjer ikkje vert øydelagt. Her er me einige i at landskapssilhuettar bør takast vare på. Landskapssilhuetten mellom Isdal og Knarvik bør ikkje brytast.

4.1.7 Gang- og sykkel og kollektiv

Kvardagsmosjon er ein vesentleg del av rekreasjon: det at ein går eller sykklar til og frå heimen og har gode buområde er vesentleg for helsa. Her er gamlevegen forbi klyngetunet på Isdal eit godt døme. Det er ein populær turveg, då me er heldige å ha gang- og sykkelveg heile vegen mellom Knarvik og Seim. Både turgåarar, syklistar og trimfolk nyttar vegen. Men kryssing av fv57 på øvre Isdal er svært farleg. Dette gjeld ikkje berre for turfolk, men i høgste grad og for skuleborna våre. Vi på Isdal tør ikkje senda ungane våre med skulebussen om morgonen, då dei må kryssa ein svært trafikkert veg med 80-sone. Her er ikkje veglys, og i regn og mørke seier det seg sjølv kor farlig det er for ungar å krysse vegen, ikkje minst for ein liten førsteklasing (med rett på skuleskyss). Me ønskjer at det vert

etablert fotgjengarovergang her, og fartsgrensa sett ned til 60 km/t i på denne strekninga. Alternativt ønskjer me at her vert bygd gangbru.

Det er òg dårleg trafikkkløysing i sør. Trafikken akselererer frå 50 til 80 km i timen, ofte hindrar bilar som står parkerte i busslomma sikta, og ein del bilar køyrer inn i innkøyringa for å snu, men sidan dei velgjer å snu bilen heilt midt i innkøyringa er det endå ein faktor som er med på å skape utrygge situasjonar. Vinterstid er det ofte glatt med snø i utkøyringa. Fartsgrense på 60 km/t hadde løyst ein del av dei farlege situasjonane i begge endar av Isdal.

4.1.9 Folkehelse

Det er lett å tenkje at helse er knytt til mosjon og friluftsliv, men det er (diverre) langt meir kompliserte strukturar som ligg til grunn. Folkehelse er eit omgrep som vert brukt i mange samanhengar og som etter kvart er eit så vidt og populært omgrep at det i daglegtale har mista noko av innhaldet sitt. Noko av det som er sikkert, som òg står nemnt i innleiinga til samfunnsdelen av kommuneplanen og i Regional plan for folkehelse, er at folkehelse er direkte knytt til utdanningsnivå og sosiale ressursar. Jo høgare utdanningsnivå, jo betre helse. Eller omvendt. Di lågare utdanningsnivå, di dårlegare helse. Utdanningsnivå har samheng med ei rekkje andre faktorar. Ein svært vesentleg faktor er arbeid, tilknytning til arbeidsliv og kontroll over eigen arbeidskvardag. Ein annan er sjølvne bumsiljøet. Dette er to faktorar som me meiner må koma tydlegare fram i planverket til Lindås kommune.

Støy og trafikktryggleik er andre faktorar som påverkar folkehelsa. For innbyggjarane på Isdal og mjuke og harde trafikantar som ferdast i området er det to dårlege og farlege utkøyring frå tunet. Me ønskjer mellom anna å få redusert helsetruande faktorar som støy (frå FV 57) og at me får betre trafikkssikring for skuleborn og turgåarar, jf. pkt. 4.1.7. Sjå elles punkt over.

4.1.10 Landbruk

Me er einige i det som står i planprogrammet her. Det bør komme fram at landbruksjorda på Isdal er i full drift og at areala her er lettdrive og har svært god jord grunna marine avsetningar i grunnen.

4.1.11 Kulturarv

Det vil vere naturleg at det særprega klyngetunet på Isdal vert nemnd som sær verdifullt i denne samanhengen, og at dette kan knytast sterkare opp mot identiteten til Knarvik.

5.1.2 Avgrensing av planområdet

Avgrensinga av planområdet (s.16) viser at heile bygda Isdal med innmark og utmark er teke med i planen. Planen kan få store konsekvensar for Isdal, då Knarvik er bygd på og grensar mot utmarka vår. Ein er i stor grad avhengig av areal i frå Isdal, dersom Knarvik i framtida treng nye område for bustadbygging. Det er viktig at dette kjem tydeleg fram. Det same gjeld for Gjervik og Isdalstø.

7.3 Medverknad og informasjon

Me ønskjer å rose Lindås kommune for påminning om høyring via tekstmelding!

Me ønskjer stor grad av medverknad i planprosessen. Når det gjeld grunneigarar meiner me at kommunen må vere langt meir aktivt tidlegare i prosessen og ha betre dialog heile vegen.

Generelt gir Lindås kommune uttrykk for at de ønskjer innspel og medverknad. I praksis ser me likevel at få av innspela og kommentarane me har kome med tidlegare er tekne omsyn til. Me stiller difor spørsmål ved kor reell medverknaden faktisk er. For oss som grunneigarar dreier dette seg òg om rettsvern. I vårt syn ser det ut til at me er ei av gruppene som ikkje får fokus eller gjennomslag hjå Lindås kommune fordi det i første rekkje er areala våre som er av interesse for kommunen.

8 Program for konsekvensutgreiing

Dei tema me tidlegare har spelt inn behov for utgreiing av konsekvensar for Isdalbygda står me ved:

- KDP E39 Flatøy-Eikefettunellen
- Verknader for kulturminne og kulturmiljø
- Verknader for landskap
- Verknadar for busetnad og livskvalitet
- Friluftsliv: verknader for område i bruk eller brukt til friluftsliv (herunder slitasje, og omsyn til beitedyr, samt traseear gjennom bustadområde)
- Tilgjenge til samanhengande gang- og sykkelvegnett: utbetring av farleg kryss på øvre Isdal. Tidsavgrensa reduksjon av fartsgrense til 60 km forbi Isdal.

Med helsing
Isdal Felles
5916 Isdalstø