



---

## Notat

---

**Emne: Merknader ved 1. og 2. gongs offentlig ettersyn - områdeplan for Knarvik sentrum**

### 1) Merknader ved 2. gongs offentlig ettersyn

Tretti merknader kom inn ved andre gongs offentlig ettersyn. Dokumentet har gjennom utarbeidingsfasen vore førelagt styringsgruppa i møte den 4. desember, og 9. februar.

**Merknader** som vert teke til orientering sidan avsendar ikkje har hatt kommentarar til planframlegget er frå følgjande:

- Fylkesmannen i Hordaland
- Meland kommune
- Direktoratet for mineralforvaltning
- Noregs vassdrags- og energidirektorat
- Råd for menneske med nedsett funksjonsevne
- Levekårsutvalet
- Eldrerådet

**Miljøretta helsevern:** Det må lagast ein oversiktsplan for gjennomføringa av planen for å ivareta tryggleiken til dei som bur og oppheld seg i området. Ein må rekne med ein eller fleire fasar med ekstra støy, støv, og tunge bilar som operer i området. Tidsperspektivet for kvart tiltak må tydeleggjerast.

**Vurdering:** Dette er viktige tema som delvis er innarbeidd i føresegna, men det er og teke omsyn til dette gjennom teknisk forskrift.

**Statens vegvesen:** Bygg oval rundkøyring før utvikling av areala sør for E39, gjeld også område o\_BOP1.

**Vurdering:** Vi er svært nøgd med at vegvesenet aksepterer løysinga knytt til framtidig parkeringsanlegg. Ei endring av føresegna § 2.2. slik at ny rundkøyring må etablerast før det kan byggjast på sørsida av E39, og samstundes ikkje opna opp for at eigedom o\_BOP1 kan utviklast før

ny rundkøyering er etablert kan vere vanskeleg å forsvare.

Det er for det første viktig å opne opp for at det kan skje ei utvikling i planområdet når planen er vedteken, og utbyggingsavtalar er ferdigforhandla. Å ha ei opning for at det kan byggjast ein viss mengde kvadratmeter bygg er viktig for å kome i gang med utbygginga av sentrumsområda i Knarvik. Det er med dette ikkje lagt inn ei opning om at dei som byggjer først vil sleppa å bidra til felleskostnader. Prinsippet som vert lagt til grunn er at alle som byggjer ut områda sine må bidra økonomisk til finansiering av fellesutgifter.

Det er ikkje teke stilling til kva strategi kommunen skal ha i forhold til utbygginga. Kommunen kan i ta ulike roller og sørgja for, eller bidra til at rundkøyeringa vert bygd ut tidleg uavhengig av rekkefølgjene. Eit anna alternativ er at dei fleste av tiltaka som er nemnt i tabellen under punkt får krav om sikra opparbeidd heller enn ferdigstilt. Sidan strategi og rolla kommunen ynskjer å ta i dette ikkje er bestemt enno, bør planen gje ei opning for at bygginga kan starta opp i sentrum i samsvar med føresegna om rekkefølgje. Jamfør også KO sak 119/14, verbalpunkt 18 til økonomiplan 2015-18, utgreiing av alternative strategival for kommunen si rolle i samband med utbygginga av Knarvik sentrumsområde.

Eit tredje punkt som er viktig å ha med i denne vurderinga, er at lokalt helsehus for 9 kommunar i Nordhordland skal byggjast på tomten o\_BOP1. Det er nasjonale krav til ferdigstillinga av desse bygga, Med bakgrunn i dette bør det ikkje leggjast inn ein risiko for at regionrådet må venta på ferdigstilling av ny rundkøyering før dei kan kome i gang med bygginga av helsehuset.

Konklusjon: Føresegna vert ikkje endra i samsvar med merknad frå vegvesenet.

**Hordaland fylkeskommune:** Definer sentrumsutstrekning, gjennomfør handelsanalyse, juster areal til kontorarbeidsplassar, utarbeid overgangsplan for mellombels kollektivløysing for Knarvik.

**Vurdering:** Vi ser nytteverdien av å få gjort ein del av arbeidet som er skissert. Men i den fasen planarbeidet er i no, er det ikkje dette som bør prioriterast. Sentrumsutstrekning kan gjerast i ettertid. Handelsanalyse kan og utarbeidast i ettertid. Ein handelsanalyse vil kunne vere ein nyttig reiskap for å kartlegga, og å få fram nokre vurderingar i forhold til mogleg satsing. Det er ikkje lagt inn føringar i planframlegget for kor mange av dei nye kvadratmetrene bygg som skal leggjast til kontor, kor mange som skal til handel, til bustad, etc. Intensjonen er at bygga skal vere så fleksible at dei skal kunne nyttast til ulike føremål over tid.

Når det gjeld mellombels kollektivløysing for Knarvik, så har plan- og miljøutvalet i møte 1. oktober vedteke at det må sikrast mellombelse løysingar for kollektivtransport i sentrum. Kommunen har forplikta seg på å gå i dialog med fylkeskommunen og vegvesenet med føremål å finna løysingar som sikrar naudsynte funksjonar knytt til kollektivtransport i Knarvik.

**Konklusjon:** Dei ulike utgreiingsarbeida vert ikkje gjennomført no, men vert vurdert gjennomført på

eit seinare tidspunkt, eventuelt i samarbeid med andre fagområde i administrasjonen.

Kommunen har oppretta dialog med fylkeskommunen og vegvesenet knytt til mellombelse kollektivløysingar. Prosessen vil gå parallelt med det vidare planarbeidet.

**Radøy kommune:** Ser utfordringa i føresegna om utbyggingsrekkefølge.

**Vurdering:** Styringsgruppa har i møte hatt ein gjennomgang av og ei vurdering av føresegna om rekkefølge. Desse endringane medfører at oval rundkøyring, veg 6 og del av veg 7, samt veg 4 får eit krav om «F», dvs at dei skal vere ferdig opparbeidd før bruksløyve kan gjevast. Fleire av fellestiltaka det er knytt rekkefølgekrev til vert endra frå «F» til sikra («s»). Med «s» er det krav om at tiltaka skal vere sikra opparbeidd før byggetiltaka kan starta på dei ulike eigedomane i sentrum. Ei slik endring vil gje betre rammer for den framtidige utbygginga i Knarvik.

**Konklusjon:** Det vert lagt inn endringar i føresegna. Færre fellestiltak får krav om «ferdigstilling», og fleire fellestiltak får krav om «sikra».

**NGIR:** NGIR må involverast om det vert endra henteløysing for avfall, utbyggjarar må ta omsyn til avfallshenting når bygg og eigedom vert planlagt.

**Vurdering:** Evt. endra henteløysing for avfall er ikkje teke stilling til. Det må kanskje etablerast boss rom med sjakter i bygga i ein startfase slik at det vert mogleg å knyta desse til annan avfallsløysing over tid. Avfallsløysing skal visast i utomhusplan. Det vert elles viktig at avfallsbilane i ein startfase kan operera i det gatebiletet som illustrasjonsplanen viser. Framtidig avfallsløysing bør og vurderast /innarbeidast i VA-planen som skal utarbeidast, jf. føresegna punkt 2.5.1.

**Konklusjon:** Røyrbasert avfallshandtering vert tema i den kommunale VA rammeplanen.

**BKK:** Etablerte anlegg må takast omsyn til og ivaretakast. Evt. omlegging krev ny trasè. BKK vil krevje full kostnadsdekking. Behov for areal til ny stasjon eller oppgradering av eksisterande nettstasjon. Må kontaktast når detaljplan vert utarbeidd.

**Vurdering:** Det er ikkje kome fram informasjon om at etablerte anlegg ikkje er teke omsyn til eller ivareteke. Kommunen forstår BKK slik at det er behov for ny stasjon, evt. oppgradering, av areal utanfor planområdet for Knarvik sentrum. Evt. flytting av anlegg må leggjast til utbyggjar på dei eigedomane som vert råka.

Det kan vere eit spørsmål om ein på eit litt seinare tidspunkt ynskjer å invitara inn kommunar med

erfaring i å etablere fjernvarmeanlegg. Deler av innspelet til BKK bør vurderast opp mot moglegheita for å etablere eit slikt anlegg.

**Konklusjon:** Det er innarbeidd tekst i føresegna som viser til avklaring i samband med detaljplan eller søknad om rammeløyve. I tillegg er det teke inn punkt om at nettstasjonar skal vere integrert del av bygg, og at elektriske kablar skal leggjast i grunnen.

**Barnerepresentant:** Møteplassar for barn og unge, tilkomst til Kvassnesstemma, trygg kryssing av E39, skyss stasjon lokalisering, universell utforming

**Vurdering:** Barnerepresentanten peiker på viktige tema som har vore i fokus i planarbeidet.

**Konklusjon:** Det vert ikkje lagt inn endringar i planframlegget sidan merknadene i hovudsak er i samsvar med omsyn som er innarbeidd i framlegget.

**NHIL:** Peiker på krava om rekkefølge og gjennomføringsevne. Det er viktig å kome i gang med utbygginga. Tydeleggjering av regionsenteret. Saknar tydelege mål og visjonar. Vurder lyskryss på E39 om rundkøyring vert dyr. Kollektivløysing Flatøy eller Knarvik. Western Geco sin eigedom må vere næringsretta om eigar ynskjer. Forslag om kommunalt selskap for raske løysingar. Kommunal investering eller forskottering. Måltal for miljø bør innarbeidast. Auka byggjehøgde. Andre stader i Hordaland som har fortrinn framfor Knarvik.

**Vurdering:** Føresegna om rekkefølge er vurdert, og endringar vert innarbeidd. Det vert vist til vurdering under merknad frå Radøy kommune. Kommunen får i samsvar med KO vedtak i desember 2014 utgreidd strategi for kommunen si rolle i utbygginga av sentrumsområdet, sjå vurdering under merknad frå Statens vegvesen.

Ein visjon for regionsenteret kan gjerne utarbeidast i etterkant, når planmaterialet er klart og ein står framfor gjennomføringsfasen. Planframlegget har eit grunnlagsmateriale som opnar for det. I planarbeidet er det føringane i kommunedelplan for Knarvik-Alversund og planprogrammet som er lagt til grunn. Føremålet med planen er skildra i innleiinga til føresegna og i planomtalen. Det er eit overordna mål å få ein fleksibel plan som gir utbyggjarar og eigarar fleksibilitet i forhold til bruken av dei framtidige bygga. Arealføremål «sentrum» er ein vid kategori.

Lyskryss på E39 er ikkje aktuelt.

Lindås kommune har lagt til rette for kollektivstasjon i Knarvik, jf. områdeplan for tunnel på fv 57, Knarvik-Isdalstø.

Det er ikkje store endringar frå gjeldande reguleringsplan til planutkastet for områdeplan for Knarvik senter når det gjeld Western Geco sin eigedom. Sjå også vurdering til merknad frå Western

Geco.

Det er ikkje innarbeidd måltal for miljø. Men miljø og grønne verdiar er sterkt vektlagt i planarbeidet, m.a. felles parkeringstilkomst, grøn overflatefaktor, grønne punkt, gang- og sykkelveggar, gode byrom m.m.

Planen legg opp til høge bygg, dei to høgaste er på 8 og 9 etasjar over bakkeplan. Det har vore viktig å få fram ein variasjon i byggjehøgde (slik planframlegget syner), samstundes som kvalitet i bygg og byrom har vore førande for arbeidet. Knarvik vil kunne representera eit anna regionsenter enn andre tilsvarande sentra i Hordaland. Dette vil kunne vere ei styrkje heller enn ei ulempe. Dei ulike regionsentra som arbeider med planar, er på ulike stadium av utviklingsprosessen. Om det no er større interesse for andre regionsentra i Hordaland med omsyn til investering og interesse, kan dette raskt endrast for Knarvik, avhengig av marknaden, endeleg vedteken plan, og strategiar for gjennomføringa av planen.

**Konklusjon:** Føresegna om rekkefølge vert endra i planframlegget. Formannskapet vil i løpet av våren handsama ei sak knytt til kommunen si rolle i utbygginga av sentrumsområdet. Eit arbeid som kan gje den vedteke planen ytterlegare innhald med omsyn til mål og visjonar m.m. kan gjennomførast sjølv om planen for Knarvik er vedteke.

**Norsk Ornitologisk foreining:** Kvasnesstemma må ivaretakast som naturområde. Fuglevenleg tilrettelegging m.a. med informasjon.

**Vurdering:** Det skal utarbeidast detaljplan for Kvasnesstemma, jf. føresegna . Fuglevenleg tilrettelegging er eit godt innspel til planarbeidet. Merknaden frå NOF er i tråd med intensjonane som ligg i planframlegget.

**Konklusjon:** Kvasnesstemma er lagt til friområde, og det skal utarbeidast ein formell detaljplan for det meste av området rundt Kvasnesstemma, merka i kartet som o\_GF4. Merknadene frå NOF kan leggjast inn i detaljplanarbeidet.

**13 lokale organisasjonar:** Areal til kulturhus må sikrast og tydeleggjerast.

**Vurdering:** Det er opna opp for ulike løysingar med omsyn til kulturhus. Etter det vi kjenner til ligg det ikkje føre konkrete planar for eit slikt bygg. Med bakgrunn i det er det difor viktig at planen opnar opp for å kunne etablere kulturhus fleire stader. Det gir fleksibilitet for fleire løysingar i eit lengre tidsperspektiv. Kulturføremål er definert som ein mogleg funksjon i alle sentrumsføremåla, jf. føresegna.

**Konklusjon:** Lokaliseringa av kulturhus er eit spørsmål kommunen kan ta stilling til på eit seinare tidspunkt. Planframlegget er fleksibelt i forhold til dette.

**Biblioteksjef:** Kulturhus som er kombinert med bibliotek fungerer best. Planen må tydeleggjere intensjonen om kulturhus i sentrum.

**Vurdering:** Det vert vist til vurderinga under merknad frå 13. lokale organisasjonar. Det bør gjennomførast eit arbeid for å klarleggje romprogram og innhald i eit kulturhus før lokaliseringa vert endeleg valt. Dette må gjerast i samheng med planlegginga av bygget.

**Konklusjon:** Som under konklusjon til merknad frå den 13 lokale organisasjonane.

**Knatten borettslag:** Bruvegen kan ikkje opnast for gjennomkøyring av omsyn til bumiljøet. Dei har lagt pengar inn i fartsdempende tiltak. Dei har og belastning knytt til gjennomgang.

**Framlegg til vurdering:** Bruvegen vil nok få meir trafikk enn det vegen har i dag. Samstundes vert Bruvegen trekt mot nord – aust i sør, og vil dermed kome lenger vekk frå eigedomane i dette området. I tillegg vert det lagt inn tosidig fortau i Bruvegen. Dette er ein del av det sentrale området i Knarvik. Det er difor viktig at det vert lagt til rette for fleire gjennomgåande vegar og gangvegar slik som forlenginga av Bruvegen viser. Ei utbygging i samsvar med planframlegget kan gje opp til 2000 nye bustadeiningar. Dette vil krevje at også vegsystemet vert utvikla. Dette er ei utvikling som må forventast i eit regionsenter.

**Konklusjon:** Det vert ikkje lagt inn endringar i plandokumenta.

**Gerd og Inger Hopland:** Dei har fleire positive kommentarar til løysinga i planframlegget. I tillegg:

Ved tilrettelegging av området GF3 bør delen som går ut mot GF4 førast attende til opprinneleg høgde (steinmassar er tilkøyrt). Då kan sti eller trapp etablerast mellom desse to areala. Mot bustadområdet i aust må det lagast ei skjerming.

**Vurdering:** I føresegna er det sagt at området skal opparbeidast med vegetasjon, sitjeplassar og leikeapparat. Det skal i tillegg etablerast sti eller trapp ned mot o\_SGG22.

Det er ikkje sagt i føresegna at opprinneleg høgde skal gjenetablerast. Det kan vere mogleg å opne for at terrenget vert endra mot gangvegen slik at gangtilkomsten mellom grøntområde O\_GF3 og gangvegen får ei god lineføring. Likevel må storleiken på den gjenverande delen av det flate terrenget i O\_GF3 vere så stort at det får ein god bruksverdi.

**Konklusjon:** Føresegna vil opna for at terrenget kan endrast mot gangvegen i sør under føresetnad av at grøntområdet på flaten får ein god bruksverdi.

**Arvid Vatnøy:** Formålet med å gjere Knarvik om til by treng ei djupare utgreiing. Det er mogleg å rydde opp i strukturane i Knarvik utan å mangedoble inbyggjartalet. Det er god plass i Norddordland, kvifor få fleire folk til Knarvik? Undergangen under E39 ved Meny har ei tungvindt utforming. Nytte sjansen til å få E39 i tunnel under Knarvik, 4 felt og med avkøyrsløse til underjordiske parkeringsplassar. Vatnøy viser til ei skisse på side 2 i skrivet der han har skissert ei løysing for kryssing under E39 for fotgjengarar. Mangel på undergangar under E39 er eit problem. Å gå innom Almenningen for å krysse E39 blir altfor einspora og tungvindt om utgangsposisjonen er eit stykke vest for almenningen. Elva frå Lonena vil representera ny barriere, vil og vere negativt for miljøet. Føresler å ta det ut av planen. Det er ei feilprioritering å leggje vekt på traseen Lonena - Kvassnesstemma. Reduser talet på etasjar til maksimalt 4, med ei normalhøgde på maksimum 3 etasjar. Prioriter bukvalitet. Auka folketal vil ytterlegare framskunda dei trafikale problema. Kollektivtrafikken vil ikkje løyse desse problema. Byggkvalitet er viktig å sikre, konkrete krav må sikrast i planen. Dette er viktigare enn korleis fasaden ser ut. Detaljerte og strenge krav innan lydemping og energieffektivitet må inn i kvalitetsprogrammet. Det vert og lista opp fleire punkt knytt til bukvalitet som må sikrast i planen, side 5 i merknaden; knytt til gjenvinning av varme, 100% lydlaust ventilasjonsanlegg, Jamn golvarme i alle rom, dimmbære lyspærer, flate stikk kontaktar, straumkursar skal berre dekkje eit rom, ferdig innlagt fiber for tv og internett, kabelgate og kabla breiand, støyempande vindauge, solvarmedempande vindauge, UV filter i vindauge, krav om loddrette veggjar (maks 1 cm avvik), innbrottsikre inngangsdører, justerbar lyd og volum til ringeklokker. Ikkje synlege rør i tak, og lydempande rør, uttak for lading av elbilar i garasjeanlegg, minimum 2,75 m breie parkeringsplassar. Planen bør gjerast meir heilskapleg ved at ein sikrar at friidretts- og rekreasjonsområda har kapasitet til å ta i mot auka folketal, noko dei i liten grad har i dag. Plan for ny skyss stasjon bør vere med i områdeplanen. Ny skyss stasjon må vere klar før den gamle kan rivast, matebussar må henta folk i Knarvik. Mykje er uavklåra i områdeplanen. M.a. pga planområdet. Knarvik senter burde vore bygd opp frå grunnen av. Vatnøy meiner trafikkalet vil auka med løysingane som ligg i planframlegget. Planen har ei overdriven vektlegging av verdien av ein almenning i høve til kva folk flest vil synest når anlegget er teken i bruk.

**Vurdering:** Kommunedelplan for Knarvik – Alversund, med vedtak i 2007 og 2008 gav ei tinging på arbeidet med å transformera Knarvik til by. Dette vart vidare detaljert i planprogrammet for arbeidet med Knarvik sentrum, vedteken av plan- og miljøutvalet i mai 2010.

Vedtaket knytt til tidspunktet for når tunnelen på E39 (under Knarvik) skal byggjast, må takast på eit seinare tidspunkt. Først må planen for tunnelen vedtakast, seinare må finansieringa sikrast. Fram til plan for tunnel vert vedteken, vert tilhøva for gåande, saman med E39 ein viktig problemstilling for sentrum av Knarvik. Det er lagt vekt på at det skal verte lettare å bevega seg som gåande og syklande enn det er i dag. Opplevingar knytt til det å bevega seg gjennom eit område er viktig. Med dette kan det vere greitt for mange å forhalde seg til almenningen som hovudkryssingspunkt dersom bylivet elles vert opplevd som attraktivt og funksjonelt.

Dette planframlegget må ta omsyn til ein mogleg tunnel under Knarvik. Det ligg ikkje føre andre alternativ pr. dags dato. Inn- og utkøyrsla knytt til eit framtidig felles parkeringsanlegg kan nyttast også om det på eit seinare tidspunkt, og før utbygginga har starta, kjem fram ei anna løysing for

tunnel på E39.

Omlegginga av Lona må detaljerast i eit eige arbeid der m.a. vassføring og dimensjonering vert eit eige tema. Det er naturleg å ta dette med inn i VA rammeplanen. Vatn som element i almenningen er ein kvalitet i byrommet.

Det er vanskeleg å forsvare å gå ned i etasje tal. Fortetting er viktig i regionsenteret for å leggje grunnlaget for eit bymiljø med eit variert spekter av bustader, teneste-, og handelstilbod.

Saman med eit sterkt fokus på kvalitet i byromma vil dette samla sett gje liv til i regionsenteret.

E39 er dimensjonert for trafikken som ein forventar i området med ei auka utbygging.

Bukvalitet er søkt sikra gjennom kvalitetskrav til byromma og private uteopphaldsareal. Dette inkluderer m.a. fasadane til bygga. Ulike tekniske spesifikasjonar, m.a. TEK, set krav til byggutforming. Utbyggjarar må uansett forhalde seg til det generelle og gjeldande regelverket i tillegg til plandokumenta.

Kvassnesstemma er eit av fleire rekreasjonsområde i Knarvik. Det er berre Kvassnesstemma som er innanfor plangrensa. Dei andre områda må ivaretaast gjennom andre reguleringsplanar. Eventuelt kan alle områda vurderast samla i til dømes revisjon av kommunedelplan for Knarvik-Alversund-Alverstraumen.

Det skal sikrast mellombels løysing for kollektivtrafikken fleire stader i Knarvik. Det er ikkje forventningar om at ny skyss stasjon vert etablert før almenningen vert etablert. Almenningen har ein viktig funksjon i bybiletet. Private får høve til å byggje fleire kvadratmeter bygg på eigen tomt. Dei får med dette løyst noko av kravet til felles uteopphaldsareal i dei offentlege byromma mot at dei deltek i finansieringa av opparbeidinga av almenningen.

Det er viktig å få på plass skyss stasjon. Den er no lokalisert utanfor planområdet, på ein tomt Hordaland fylkeskommune eig. Det er også fylkeskommunen som har ansvar for å opparbeida skyss stasjonen. De er vanskeleg å seie noko om når ny skyss stasjon vert etablert.

**Konklusjon:** Det vert ikkje lagt inn endringar i plandokumenta.

**Rune Vollset** protesterer mot at Bruvegen vert forlenga mot sør. Til dels eigeninteresse. Men det er og i strid med grunnprinsippa i heile områdeplanen. Det vert framheva at det er viktig å avgrensa påverknaden frå bil. Lokaltrafikk vert fjerna frå Kvassnesvegen, og gata vert utforma på fotgjengarane sine premisser. Løysinga er ikkje å opne Bruvegen for gjennomkøyring. Forbod mot parkering vil kunne kome ganske fort. Det vert for fleire eigarar av einebustader vanskar med å parkere bil opp til eigedomen. Med tanke på at eigedomane ligg utanfor planområdet, rammer denne løysinga eksisterande bustader urimeleg.

**Vurdering:** Det vert vist til vurdering på merknad frå Knatten borettslag. I utgangspunktet må nok parkering, også for eigedomar som ligg utanfor planområdet sikrast på eigen grunn, alternativt kan



kjøp av parkeringsplass i eit av dei framtidige parkeringsanlegga vere ein moglegheit.

**Konklusjon:** Det vert ikkje lagt inn endringar i plandokumenta.

**Eva Fjelsbø Jordahl:** Håpar på meir bruk av stein i grunnmurar, fasadar , til tørrmurar i ulike anlegg. Etasjetalet må reduserast. Krav til arkitektonisk harmoni og heilskap. Fleire grønne lungar og leikeområde må setjast av i sentrum. Behov for kulturelt fleirbrukshus. Ta mest omsyn til dei mjuke trafikantane. Ny skyss stasjon aust for sentrum. Gje passasjerar frå austre del betre tilgjenge.

Helsehus/helsetorg må få enkel tilkomst til E39.

Saknar konkret planar for Kvassnesstemma. Stiller fleire spørsmål om kva planar kommunen har for området. Er oppteken av slitasje, mangfald, flora og fauna. Gjenopning av elv frå sjø til stemma - sjøaure.

**Vurdering:** Det har vore viktig å få inn kvalitet i planframlegget, men likevel innanfor

rammer som gir valmoglegheit og fleksibilitet for utbyggjarar. Kvalitetsprogrammet som får ei juridisk binding set krav til utforming, men opnar også opp for fleksibilitet.

Rammene for planen sikrar gode uterom m.m. Kulturhus og helsehus er mogleg å realisera i planframlegget. Føresegna punkt 6.1.4 omtalar Kvassnesstemma som natur- og friluftsområde. Det skal i følgje føresegna utarbeidast detaljplan, tema som vert nemnt i merknad frå Jordahl kan vurderast i samanheng med detaljplanarbeidet.

**Konklusjon:** Det vert ikkje lagt inn endringar i plandokumenta.

**Vidar Rydland:** Planen opnar for løysing som kan gjere det vidare arbeidet med planen engasjerande og kreativt: Han viser til fo forhold: Byggjestil; tradisjonsrike byggematerialar som stein og tre må brukast. Bruk av rennande vatn. Rennande vatn gjennom almenningen gjev oss betydelege fortrinn, vatn kan brukast på mange måtar.

**Vurdering:** Det vert vist til vurdering av merknad frå Jordahl.

**Konklusjon:** Det vert ikkje lagt inn endringar i plandokumenta.

**Schlumberger/WesternGeco:** Verksemda ynskjer til ei kvar tid å optimalisera aktivitetane sine om det er samlokalisering, sentralisering og integrering av tenestene sine. Dei ser på korleis dei best kan nytta fasilitetane til Western Geco til alternative industriføremål for andre delar av konsernet. Dei ynskjer å halde fram med industriaktivitet i området. For å få dette til, kan ikkje områdeplanen

avgrense vidare industriaktivitet, men gje den naudsynte fleksibiliteten som verksemda treng.

**Vurdering:** Det er ein føresetnad i merknadsbrevet frå Western Geco (WG) som ikkje er riktig. Det er ikkje slik at det er berre industri eller tilsvarande som kan tillatast ved eit sal pr dags dato. Eigedomane samla sett er i gjeldande reguleringsplan godkjent til føremåla bustad, forretning og kontor, som blanda føremål. I gjeldande plan for WG sin tomt er det ikkje industri som er føremålet, men i føresegna er det opna opp for «mindre innslag av industri- og lagerverksemd, så sant det ikkje er skjemmande for miljøet». Dette gjeld berre for ein del av eigedomen til WG, område B/F/K6. Det er lagt ned forbod mot tiltak i planområdet som har konsekvensar for evt. arbeid på eigedomen på kort sikt.

Fleire grunneigarar har ynskje om å vidareføra drifta si ved vidareutvikling. Dette kan by på problem for gjennomføringa av planen. Ved å opne opp for arealkrevjande næring, er det ikkje mogleg å avgrensa det til ein type næring, eventuelt og med begrensa varigheit. I fastsettinga av arealføremål må kommunen forhalde seg til faste standardar som er bestemt på nasjonalt nivå. Å opne opp for arealkrevjande næring vil ikkje vere i samråd med intensjonen for områdeplan for Knarvik sentrum.

**Konklusjon:** Det vert ikkje gjort endringar i planframlegget som opnar opp for vidare utvikling av industriverksemd. Føresentnaden for teksten i planomtalen var at WG var i drift. Teksten vert difor endra til å skildra den framtidige situasjonen. WG kan likevel, som andre grunneigarar, halde fram med næringsverksemd i den etablerte bygningsmassen. Først når det er ynskje om å gjennomføra tiltak, vil den nye reguleringsplanen gje rammer for utviklinga.

**Storneset as:** Viser til fleire positive sider ved planen som dei er samd med. Dei ynskjer å bruke delar av den nye bygningsmassen til forsamlingslokale med fleire typar aktivitet. Dei ser og for seg at dei kan leggje anna verksemd som skapar ferdsel og aktivitet på gateplan. Løysinga med sentralisert parkering krev store investeringar og skapar usikkerheit. Dei meiner det må vere mogleg å organisere parkering i kjellar for dei areala som har naturlege føresetnader for dette. Området BS1 har fått ei utnytting på 200% BRA. Samstundes er store deler av eigedomen avsett til gatetun. Dersom det skal vere mogleg å byggje same arealet som låg inne i gjeldande plan, må utnyttinga settast til 300 %BRA. Om dette går i orden, er det kome signal på at dei vederlagsfritt kan avstå grunn til gatetunet. Tilpassinga av planen i tråd med deira merknader vil vere med på å skape ein betre plan.

**Vurdering:**

Parkeringsareal under bakken skal ikkje inngå i utrekninga av utnytting. Dette er stadfesta i føresegna. BS1 vil kunne etablere parkering under bygget i samsvar med presiseringar som er lagt inn i føresegna.

Område BS1 har fått litt lavare utnytting enn eigedomane langs Kvassnesvegen, som ligg på 250% BRA. Det er ein samanheng mellom utnyttinga og høgde som er sett for heile planområdet, der den tyngste nye og høge bygningsmassen i hovudsak kjem i sentrale delar av sentrum, dvs

Kvassnesvegen.

Det er gjort ei samanhengande vurdering i planarbeidet med omsyn til utnyttinga av dei ulike tomtane, også for BS1. Den delen av gatetunet som er innanfor dagens grense for eigedomen vil kunne telje som uteopphaldsareal ved at kvar eining får redusert kravet til minste uteopphaldsareal pr 100 m<sup>2</sup> BRA bygg med 10m<sup>2</sup>.

Ein del av utomhusarealkravet til BS1 kan løysast på O\_SGT1. Dette er sikra gjennom føresegna.

**Konklusjon:** Det vert ikkje lagt inn endringar i plandokumenta knytt til utnyttingsgraden for BS1. Parkeringsløysinga for eigedomen er presisert.

**Isdalstø Auto as:** Firmaet vart etablert i Knarvik i 1987 for å drive sal og reparasjon av motorkøyretøy, to eigedomar vart kjøpt, begge regulert til næringsføremål. Dei har ei godt innarbeidd verksemd med tilstrekkeleg areal for eventuell ekspansjon. Dei ynskjer å utvikla verksemda innanfor ramma av ny plan. Reguleringsplanen må ta høgde for at området var regulert til næringsføremål. Næringsretta aktivitet i Knarvik er avgjerande for arbeidsmarkedet.

Dei stiller spørsmål ved modellen for finansiering av fellesareal/infrastruktur. Kostnadene vil verte for store til at utbygging vert interessant. Utviklinga som vert skissert i punkt 4.4.5 vil føre til eit næringsfattig og dødt sentrum i Knarvik. Det bør vere plass til noko tyngre næringsretta verksemd.

Dei ynskjer å vidareutvikla bygget sitt og vere med på å gjere Knarvik til ein attraktiv by, jf. skisser lagt ved. Fram i tid kan bygget også kunne brukast til også annan næring.

**Vurdering:** Verksemda som er på eigedomen i dag, er ikkje i tråd med føremålet for planen. Dette betyr at grunneigar kan halde fram med verksemda slik den er i dag. Når det kjem fram eit ynskje om å få vidareutvikla verksemda, vert dette vurdert opp i mot gjeldande reguleringsplan. Ei utviding av verksemda til «næring» er ikkje i samsvar med føremålet «sentrum» som eigedomen er lagt til i framlegg til områdeplan. Om ein skal leggje til rette for verkstad på denne eigedomen vil det omfatta fleire moglegheiter enn akkurat verkstad på grunn av nasjonale standard utarbeidd for arealføremålskodane.

I gjeldande reguleringsplan, vert det vist bensinstasjon på den austlege del av eigedomen, og kombinert bustad, forretning og kontor (B/F/K) på ein litt mindre del av eigedomen. I følgje føresegna kan kommunen godkjenna endring av føremål dersom rammene for å driva bensinstasjon vert endra. Føremålet skal då vera som naboeigedomen, dvs . B/F/K. Ei utvikling av verkstaden vil heller ikkje vere i samsvar med gjeldande reguleringsplan for området.

Ei løysing som opnar opp for verkstad er ikkje i samsvar med intensjonen med områdeplan for Knarvik sentrum. Det vert og vist til vurdering under merknad frå Western Geco / Schlumberger om dette temaet.

Føresegna om rekkefølge vert endra, jf. vurdering under merknad til Statens vegvesen og Radøy

kommune.

**Konklusjon:** Føresegna om rekkefølge vert endra for å gje betre rammer for gjennomføringa av planframlegget.

**Reikerås Industri/Kvassnesvegen 4 as:** Overvatnet frå Stallane må førast utanfor eigedomen (planomtalen s. 55).

Det er for lite med 4 leilegheiter pr. heis, det må endrast til minimum 6 i bygg på 4 etasjar eller meir, og 8 i lågare bygg (kvalitetsprogram s. 47).

Dei ber om at det vert fortau berre på den eine sida av gata o\_SKV17. Dei kan då behalda meir av sitt areal. Om nødvendig med fortau på nordsida, kan det avsluttast i O-GF3. Veggen er pr dags dato stengt med bom ved Såtabu.

Dei ynskjer at bygg mot nord og aust kan få 6 etasjar, og at det vert valfritt kor dei høgaste bygga vert plassert langs E39/Såtafeltet. Vil få større variasjon i høgde.

Maks fasadelengde må ein sjå vekk frå langs E39 sidan bygningskroppen skal danne støyskjerm for å gje gode kvalitetar på uteområdet.

Føresegna, punkt 1.4, må presisera at alle bygg og bygningskroppar som er vist er illustrative og at byggeliv kan tilpassast i byggegrenser i plankartet. Ynskjer presiseringa sjølv om det står i kvalitetsprogrammet s. 74.

Planomtalen s. 33, 3. avsnitt må korrigerast jf kvalitetsprogrammet pkt. 4.

Parkeringa må presiserast slik at det kjem fram at det gjeld parkering i sentrum og ikkje under BB1.

Undergang, E39, og ramper er det ikkje behov for lenger med bustadføre mål på deira eigedom. Trafikkmønsteret er aust-vest. Det er ikkje naturleg å kryssa E39 i dette området.

Oppretting av illustrasjonsplanen - bygningskroppane på deira eigedom må plasserast riktig.

Ynskjer oversikt over kostnader og fordelingsnøklar for avtalane. Grunneigar må gjerast delaktig i arbeidet med bestemmelsane i avtalane.

Deira eigedom har i føresegna om rekkefølge fått ein F knytt til o\_SKV6. Den må endrast til s.

Det er viktig at Lindås kommune set seg i førarsetet for å få gjennomført planen, jf erfaringane frå Drammen. Det må settast av midlar i budsjettet for byutviklinga.

**Vurdering:** Det er gjennomført ein eigen VA utgreiing. I dette arbeidet er overvatnet nord for E39 lagt parallelt med E39 (nord). Dette vil gå inn i eit felles anlegg for overvatn som skal etablerast som eit felles system.

Føresegna er juridisk bindande. Fire tilleggskrav er vedlegg til føresegna, og eit av desse er kvalitetsprogrammet. I følge føresegna punkt 2.3.1 skal kvalitetskrava leggast til grunn for utarbeiding av detaljplanar, utomhusplanar og opparbeiding av alle tiltak innanfor heile

planområdet. Korleis kvalitetsprogrammet skal brukast er skildra i kapittel 2.2 side 9. Vi ser at koplinga mellom dei ulike dokumenta kan gjerast sterkare og tydelegare, og dokumenta kan gjerast tydelegare med omsyn til kva som er gode råd og kva som er krav.

Kravet til heis er ikkje lagt inn i sjekklisene, men er slik vi ser det eit generelt punkt, eit råd, som vil bidra til kvalitet for bumiljøet om det vert følgt. Det er altså ikkje eit juridisk krav at det må planleggjast ein heis pr 4 leiligheiter pr etasje.

Det er riktig at veg 17 ikkje er ein gjennomgåande veg. Sjølv om det er lite trafikk inn til området, ynskjer ein å tilretteleggje for gåande, og det vert mange bustader på BBB1. Ein vil uansett vere nøydd til å ta høgde for at fortau kan etablerast på eit seinare tidspunkt sidan det kan kome endringar for eigedomane lenger aust. Tosidig fortau på veg 17 vert ikkje teke vekk.

Spørsmålet om høgde har vore diskutert med grunneigar gjennom prosessen. Det er lagt inn i føresegna at det kan byggjast 3 til 5 etasjar mot E39. Dette er 1 etasje lavare enn dei ber om. Det er vanskeleg å tilrå å gå opp i høgda. Dette er vurdert i planarbeidet, og 5 etasjar er det maksimale av det som er tilrådd for denne tomten. Eigedomen ligg i utkanten av planområdet. Ved fastsetting av høgde må ein ta omsyn til dei omkringliggjande eigedomane. Samstundes er dei høgste bygga i planområdet, med eit par unntak, lagt til Kvassnesvegen. I det området, som utgjer sentrumskjernen, er det høve til inntrekk 6. etasje. Utbyggingsområdet til Reikerås vil få stor variasjon i fastsett høgde slik planframlegget syner.

Bygningskroppen utgjer ein støyskjerm, men det er viktig at bygget ikkje vert utforma som eit heile, men at det vert planlagt fleire bygningskroppar på eigedomen. Der det kjem opning mellom bygga, er det mogleg å etablere støyskjerming på annan måte. Dette må tydeleggjerast seinare av tiltakshavar.

Det er fastsett krav til maksimum fasadelengd. Dette er viktig for å få fram ein god by- og kvartalstruktur som er god for alle som skal opphalde seg i dette området. Maks fasadelengde er viktig for bystrukturen, for dei som skal bevega seg langs bygga, og for bustadområdet som heilskap. Eit langt bygg kan framstå som tungt og monotont, og det vil prega omgjevnadene på ein negativ måte. Det vert difor viktig å oppretthalde ei maks fasadelengd.

Plankartet fastset byggegrenser. Desse byggegrensene er ikkje ynskjeleg å endre på, eller å gje fleksibilitet for å endre på. Når det gjeld illustrasjonsplanen, så er alle bygg og bygningskroppar illustrative, jf. føresegna punkt 2.2.1. Dersom utbyggjar ikkje ynskjer å følgje løysinga som ligg i illustrasjonsplanen for sin eigedom, kan dei utvikla detaljplan som viser ei anna løysing. Det er likevel eit krav om at m.a. kvalitetsprogrammet skal leggjast til grunn for detaljplanarbeidet.

Parkering vert er vurdert som eige tema for sentrumsområda. Når det gjeld dei øvrige områda vert det lagt opp til at dei kan leggje til rette for parkering under eige bygg, alternativt ei løysing om å kjøpe parkeringsplassar i felles parkeringsanlegg.

Vegvesenet har presisert at undergang m.m. må vera som vist i kartet.

Oppretting av illustrasjonsplan må gjerast.

Det vert vist til vurderinga under merknaden frå Statens vegvesen på merknaden knytt til kommunen sin strategi. Føresegna om rekkefølge vert endra, sjå vurdering til merknad frå Radøy

kommune.

Kommunen sine prinsipp for utbyggingsavtalar vert lagt til grunn også for utbyggingsavtalane som skal forhandlast fram for Knarvik sentrum. Arbeidet med å få fram grunnlagsmateriale for utbyggingsforhandlingane er starta. Det er usikkert i kva grad det vert lagt opp til medverknad. Spørsmålet om møte med grunneigarar for å avklara fordeling i samsvar med rekkefølgekrava må kommunen kome attende til på eit seinare tidspunkt.

**Konklusjon:** Føresegna om rekkefølgekrava vert endra. Kommunen arbeider med strategi for utbygginga. Feil i illustrasjonsplanen skal rettast opp. Kva som er krav og råd må tydeleggjerast i dei skriftlege dokumenta.

**Atrium as:** Er porteføljeforvaltar for Shell. Det er fleire forhold ved reguleringsforslaget som gjer det svært ugunstig for Shell. Shell har ein leigetakar på eigedom som vert tvunge til å seie opp sitt leigeforhold. Arne Lundøy Bilglass leverer service som er viktig å halde på i Knarvik, spesielt i det bilrelaterte området eigedom ligg i.

Det vil krevjast full erstatning for eigedom som Statens vegvesen vil erverva. Erstatningsgrunnlaget for potensiell riving av dagens stasjonsbygning, og tap av leigekontrakt vert vurdert i samband med dette. Å fjerne den øvre tilkomsten vil føre til negative konsekvensar for stasjonsdrifta då det vil gje svakare tilgjengelegheit for kundar på E39. Grunnlag for krav om erstatning for utgifter med endring/etablering av alternativ avkøyrsløse vert vurdert. Både for grunnverv og for kostnader knytt til oppgraving, flytting, og nedgraving av drivstoffrelatert utstyr vil selskapet kreve erstatning. Det er viktig for Shell at arbeidet råkar stasjonen og deira drift i minst mogleg grad. Dersom tiltak i anleggsperioden fører til skade eller ulempe, vil det krevjast full kompensasjon. Dei trur det enno er mogleg å finne måter å justere forslaget på, og ynskjer møte med Shell, vegvesenet, og kommunen for å sjå på konkrete måtar å justera forslaget på.

**Vurdering:** På grunn av viktige strategiske val, vert denne eigedom råkka. Eigedom vert redusert på ein slik måte at verksemda i realiteten må byggjast opp på nytt. Dette er likevel i samsvar med styringssignal for arbeidet, målet om at grunneigarane skulle få utvikla sine egne eigedomar. Endringa av eigedom skuldast oval rundkøyering og for tett nærleik mellom denne rundkøyeringa og dagens avkøyrsløse til eigedom.

Det vart gjennomført møte med CBRE og Shell den 17. desember 2014 etter ynskje frå grunneigar der planframlegget vart diskutert.

**Konklusjon:** Det vert ikkje lagt inn endringar i planframlegget.

**SE- arkitektur:** Hovudintensjonen og utføringa av planen er i tråd med Coop sine ynskje. Men det er ein del forhold som må tilpassast og avklarast meir. Kostnadsbildet og finansielle situasjon rundt veg

og byrom må klarleggjast. Kommunen bør følgje Drammen kommune ved å ta grunnlagsinvesteringar. Anleggsbidrag for utbyggjarar må vere forutsigbare og realistiske.

Coop sin eigedom får urealistiske rekkefølge krav. Ber om at desse vert endra frå ferdig til sikra slik at Coop får iverksetje sine utbyggingsplanar. Det er uklart kva som er juridisk bindande og kva som er illustrerande. Ynskjer kvalitetsprogrammet ikkje juridisk bindande.

Gjennomgang:

Utnyttingsgrad på 250% BRA relaterer seg til heile tomtearealet BAA (som består av to eigedomar). Ber om utnytting BRA på 310 %BRA.

Endre maksimalt tillate høgde , jf føresegn 1.2.3 (forslag om 4 ikkje 3 m), for å ivareta behov for universell tilkomst med heis til takhagar m.m.

Felles avkøyrsløse for BAA vert lagt til midt på eigedomsgrenser slik at den ligg sentrert mellom eigedomsgrensene og kan disponerast likt.

Dei viser til planmaterialet, tabell for byggegrense, høgde og fasadelengde, og meiner det ikkje er samsvar i det som vert sagt. Kva høgde parkeringsetg. er lagt på kjem ikkje fram av planen. Behov for større etg. Høgde som følgje av behov for større dimensjonering på dekke og

vegetasjonslag, jf. Føresegna punkt 1.6.4. Ber om endra høgde til kote 57, 5 mot nord (4 etg) med inntil 30 % på kote 61 (5 etg.), Kote 49 mot sør (3 etg.) , kote 52,5 ved 5 m attende. To tilkomststar til området BAA må etablerast for å unngå rygging for å levere varer. Inn- og utgangar kan til retteleggjast i fasaden slik at varelevering er innomhus, integrert i bygningen. SKV 19 vert flytta og det vert lagt inn ein ny i tillegg.

Føresegna punkt 1.6.2 må fjernast, dvs minste uteopphaldsareal. Det same meiner dei om punkt 1.6.3.

Urealistiske krav til ferdigstilling av offentlege samferdsletiltak før realisering av område BAA er stilt. Desse må endrast til sikra.

Ber om at inngang pr 10-15 meter vert fjerna jf føresegn 4.4.4.

Dei viser til at det er uklart om kvalitetsprogrammet er juridisk bindande, jf. Føresegna punkt 2.2 og 2.3. Dersom det er juridisk bindande har dei følgjande kommentar: inntrekk 1. etg. , kapittel 1.3. manglar. Gjennomsnittsareal, svalgangar, dagslys, materialbruk, møblering.

Saknar eigne føresegner for # - føresegnssoner, Parkering under oval rundkøyring ikkje i samsvar med parkeringsanlegget, ROS analysen seier at bensinstasjon skal flyttast det er ikkje i samsvar med planframlegget, Omdisponering og bruk av allereie etablerte bygg må vurderast i forhold til anleggsbidrag. Ber om møte for ein gjennomgang av merknadene.

**Vurdering:** Det vart gjennomført møte med Coop, og SE- arkitektur den 10. desember, etter ynskje frå grunneigar. Føremålet var å gå gjennom merknadsbrevet.

Det vert vist til vurderinga under merknaden frå Radøy kommune til føresegna om rekkefølge, og vurderinga under merknad frå Statens vegvesen knytt til kommunen sin strategi for utbygginga. Vidare vert det vist til vurderinga av merknad frå Reikerås knytt til spørsmåla om kva som er juridiske krav.

Det har vore eit bevisst val å leggje avkøyrsla slik dei ligg i planen. Coop får løyst si innkøyrsla og varelevering gjennom denne innkøyrsla, og Shell får innkøyrsla til bensinstasjonsanlegget. Kvassnesvegen vert viktig for bylivet. Det har vore ei overordna målsetting å redusera biltrafikken i Kvassnesvegen. Dette vert gjort ved å få flest mogleg av sentrumsområda knytt til innkøyrsla til parkeringsanlegga, slik som vist i plankartet og vidare at eigedomar i sør må leggje innkøyrsla til andre gater enn Kvassnesvegen.

Høgdefastsettinga av dei framtidige bygga har vore viktig i arbeidet med illustrasjonsplanen. Det er arbeidd detaljert med løysingane og 3D modellen i forhold til m.a. høgde, volum og lys. Det er difor ikkje ynskjeleg å leggje til rette for høgare bygg enn det som ligg i framlegget til plan. Dette vil kunne gje konsekvensar for andre eigedomar.

I forhold til rein forretningsdrift kan ein ha ei forståing for innhaldet i fleire av innspela, men vert desse teke omsyn til i planutforminga, kan intensjonen med planen forsvinna. Det vert tilrettelagt for ein by der menneske skal bu og opphalde seg. Dette vil også dei ulike aktørane i sentrum vinna på over tid. Ved å leggje til rette for god kvalitet i byromma, og kvalitetar i fasadar og funksjonar, byggjer ein opp under all aktivitet i sentrum.

Utnyttingsgraden for eigedomen vert auka til 300 %BRA. Bakgrunnene for det er at utnyttingsgraden som tidlegare var inne for område BAA var at heile utnyttinga er lagt til Coop sin eigedom, jf. illustrasjonsplankartet. No skal det vere rom for ei vidareutvikling av også Shell sin del av felt BAA.

Kravet til MUA er godt redusert i planframlegget for dei private utviklarane ved at dei får løyst 10 m<sup>2</sup> pr eining i dei offentlege byromma. Minst 15 m<sup>2</sup> pr 100 m<sup>2</sup> pr BRA bustad skal løysast på eigen grunn. Dette er eit relativt lavt tal. Det er ikkje aktuelt å redusera ytterlegare på dette kravet, også med tanke på at motsegnet ved 1. gongs offentleg ettersyn var knytt til manglande samanhengande grøntstruktur.

Liste over føresegnssonene vert lagt inn i føresegna. Kvar føresegnssone vert i tillegg omtala i samanheng med arealføremålet det ligg i, i føresegna.

**Konklusjon:** Føresegna om rekkefølge vert endra. Det vert gjort endringar i plandokumenta for å tydeleggjere kva som er juridiske krav og kva som er råd. Det vert ikkje lagt inn moglegheit for innkøyrsla til nokon parkeringsanlegg eller bygg frå Kvassnesvegen. Parkeringsplan er under utarbeiding. Avkøyrsla som ligg i plankartet vert oppretthalde. Føresegnssonene vert lagt inn i dokumenta som ei liste.



**Wikborg & Rein &Co:** Oppfordrar til at gatetunet o\_SGT4 vert teke ut av planframlegget. Gatetunet må justerast eller flyttast. Gatetunet vil dele opp eigedomane. Eigedomen bnr 346 er ikkje større enn det som må til for å føra opp bygg til bustad/kontor. Nordre del av bnr vert ikkje byggbar etter ei evt. deling, og kan difor ikkje nyttast til føremålet.

På begge eigedomane er det oppført bygg som er føresett rive, heilt eller delvis før gatetunet vert etablert. På 346 står ein lagerhall på om lag 1220 kvm BRA. Nabotomten er og bebygd (Reklamehuset etter år 2000). Det er naturleg å leggje til grunn at det tek mange år før bygget vert rive. Rekkefølgjekravet som seier at BKB1 og BKB3 ikkje kan byggjast på før o\_SGT4 er ferdig opparbeidd (føresegn 3.2.5) fører i praksis til at det tek lang tid før eigedomen 346 kan bebyggast. Alternativt må planframlegget gjennomførast ved ekspropriasjon og etterfølgjande riving av eksisterande bygg. Gatetunet bør vere mogleg å justere slik at tilsikta kommunikasjon vert oppnådd utan endringar i eksisterande bygg. Om ikkje gatetunet vert teke ut av planen, bør det etablerast i søre del av bnr 346, knytt til veg mellom BKB3 og o\_BOP3. Evt. Nor på bnr 346 mot grensa til bnr 78.

**Vurdering:** Føresegna om rekkefølge vert endra for eigedomen som det vert vist til. Det vert krav om sikra opparbeidd og ikkje ferdigstilt, jf. vurderinga som ligg under merknaden frå Radøy kommune. Eigedomen kan difor bebyggast utan at gatetunet vert opparbeidd no. Gatetunet kan ha ein viktig funksjon i framtida trass i at det kan vere svært lenge til at det vert opparbeidd.

Det er krav til uteopphaldsareal på eigedomen. Om ein del av eigedomen i dag framstår som ikkje byggbar, er det mogleg å leggje noko av uteopphaldsarealet til den delen av eigedomen.

**Konklusjon:** Føresegna om rekkefølge vert endra.

#### **Anders Haugland as:**

Omtalen i kvalitetsprogrammet samsvarer ikkje med eigne planar for utvikling av eigedomen.

Grunneigar ynskjer kjøpesenter i ein samanhengande etasje under bakken i nordlige del, men med fasade mot tilgrensande gatenett i søre del. Dei ser ikkje at heile kjøpesenteret kan leggjast under bakken. Det er viktig at senteret har hovudinngang ved enden av Bygata. Riggområdet må leggjast til ein meir diskre lokalitet.

Planframlegget er utforma slik at det vert vanskeleg å gjennomføre; samtidig utbygging/enighet. Heller meir trinnvis utbygging, dvs å leggje til rette for at sentrum kan utviklast i den retninga kommunen ynskjer etter kvart som eigarane er klare.

Kvalitetsprogrammet bør verte rettleiande. Viser til høg tomtekostnad om bygg skal rivast, og kravet om 70% glas som eksempel.

Veg- og infrastrukturtiltaka kan ikkje aleine finansierast av private utbyggjarar. Rekkefølgjekrava endrast til krav om å delta i utbyggingsavtalar, ikkje ferdigstilling av vegtiltak før arbeid kan starta.

Store krav til infrastrukturbidrag, stor grad av detaljstyring. Kombinert med småskalabusetnad, ned til 2 etg., gir ikkje dette økonomi til gjennomføring. Kostnadene må vere rimelege i høve kva som skal byggjast, unngå at alle vert avhengig av kvarandre for å starte bygginga.

Redusere kravet til kvm. MUA, alternativt meir uteopphaldsareal på tak eller dekkje.

Er ikkje samd i krav til maks fasadelengd, og krav til inngangar. Heng ikkje saman med gode uteareal og dagens krav til storleik på forretningsareal.

Kvassnesvegen er blitt for brei. Løysinga stel mykje areal samstundes som den stimulerer til auka biltrafikk.

Dei misser store deler av tomtearealet (1/2 del). Område #12 er bandlagt, Kvassnesvegen er forlenga. Løysing å ta dette ut av planframlegget. Forlenging av Kvassnesvegen gjer det vanskeleg å nytte eigedomen til forretning.

Ny undergang frå Skyss stasjonen vil dele tomta i to i framtida. Ber om at vegvesenet sin plan for E39 vert lagt til grunn for undergang. Alternativt heller bruløysing.

Ber om høgare bygg, endra føresegn 1.1.2 (parkering ikkje reknast med i utnyttinga)

Dei bidreg gjerne i det vidare arbeidet med planen for å finne dei gode og konkrete løysingane for området.

### **Vurdering:**

Det er etter høyringsfasen arbeidd med å få plandokumenta meir einheitleg.

Løysinga som er valt for eigedomen bidreg til ei kvartalsvis utvikling av byen. Dei illustrasjonane som er lagt ved merknaden viser ein lang, stengd fasade i sør. Dette er ikkje i samsvar med ein av intensjonane med planen: ikkje for lange fasadar, og aktive fasadar. Første etasje mot byromma er svært viktig. Det er på dette nivået menneska oppheldt seg. Det å gjere gangturen eller møteplassane meir opplevelsesrik og trygg er ein viktig intensjon med planframlegget. Opne, aktive fasadar bidreg til dette.

Å få eit samanhengande nivå med butikkar under bakken er ein moglegheit som planen viser. Det kan vere mogleg for dette byggjeområdet å ha hovudinngang frå bygata sjølv om ein går ned ein etasje. Om det er ynskje å få på plass eit større samanhengande handelsområde som ikkje har aktive fasadar, er det vist til at dette er mogleg å få til om ein går ned 1 etg. under bakken. Dette er formidla gjennom heile planprosessen. Er det ynskje om å leggje til rette for butikkcenter med aktive fasadar er det mogleg å etablere desse på gateplan.

Kommunen sin strategi for utviklinga av Knarvik sentrum er under vurdering, jf. vurdering under merknad frå Statens vegvesen.

Denne eigedomen vart tidleg i arbeidet med kvalitetsprogrammet vurdert med omsyn til kva tomten

kan tåle av kvadratmeter nybygg. Dette reknestykket viste at utbygger ville få meir m<sup>2</sup> areal enn planframlegget som var til 1. gongs offentleg ettersyn viste. Reknestykket vart eit prinsipp som vart lagt til grunn for heile kvalitetsprogrammet. Utnyttinga av eigedomen skal difor vere tilstrekkeleg høg.

Alle eigedomane er vurdert med omsyn til utnytting, høgde, volum, m.m. Det er lagt til grunn at denne eigedomen kan byggjast ut med mange kvadratmeter bygg. I den samanheng er ikkje etasjetal det viktigaste, men at det er moglegheit til å få ei inntening på eigedomen samstundes som utbygginga bidreg til ei kvalitativ god byutvikling.

Kvalitetsprogrammet vert ikkje rettleiande, det inneheldt viktige prinsipp som bidreg til å skapa ein god by. Det er arbeidd med å tydeleggjere dei ulike plandokumenta med omsyn til kva som er juridiske krav og kva som er gode råd.

Ny undergang frå skyss stasjon er teke ut av illustrasjonsplankartet.

Riggområdet kan vanskeleg gjerast noko med. Vegvesenet treng området ved evt. tunnelarbeid under Knarvik sentrum.

Å forlenga Kvassnesvegen mot vest gir konsekvensar for eigedomen. Samstundes set planen krav til maksimum fasadelengde. Det er difor ikkje mogleg for grunneigar å utvikla heile eigedomen i eit stor samanhengande bygg. Trafikkmessig er det ei føremon å flytta innkøyrsla mot vest lenger vekk frå rundkøyringa på E39.

Hovudprinsippa har vore grundig drøfta og det er ynskjeleg at desse vert lagt til grunn for byutviklinga av Knarvik.

Det er ikkje lagt opp til at kommunen skal styra rekkefølgjen av utbygginga, dvs kva tomt som skal utviklast først og sist. Utbygginga må skje isolert på kvar eigedom/utbyggingsområde.

#### **Konklusjon:**

Føresegna om rekkefølge vert endra. Kommunen får no utgreidd strategi for utviklinga av Knarvik sentrum. Gangveg frå ny skyss stasjon er teke ut av illustrasjonsplankartet. Dei ulike plandokumenta er tydeleggjort.

#### **Cubus as:**

Knarvik senter ynskjer ei aktiv rolle for å bidra til at det overordna målet i planen vert realisert fortløpande og tidlegast mogleg. Forslag om alternative hovudgrep som kan bidra til tempo og realisme, og å behalde mål og kvalitetsnivå:

Planframlegget er vanskeleg gjennomførbar - fleire bindingar til uavklarte føresetnader (flytting koll.terminal, finansiering) Lindås kommune ynskjer ikkje sjølv å bidra investeringsmessig.

Knarvik senter føresler vidare framgangsmåte som kan sikre realisering, m.a.:

Gjere om hovudgata (N-S) i senteret frå "internvei" til offentleg bygata og hovudpassasje i

Knarvikbyen Forlenging av "gågata" mot dei øvre nivåa til Nordhordlandshallen og Knarvik VGS

Detaljplankravet til Knarvik senter er alvorleg og lite forståeleg mangel - og uttrykk for forskjellsbehandling. Knarvik senter ynskjer moglegheit for å oppgradere og fortette i sterkare grad enn planframlegget legg opp til. Kanskje også gjere tverrgatene offentlege med tilgang til bustader.

Parkering; 500 overflateparkeringsplassar skal erstattast delvis med plassar i nye garasjeanlegg.

Det vert vist til avtaleramme der rundkøyring i gjeldande plan skal gje nye underjordisk p-anlegg enkel tilkomst frå E39 Senteret får redusert parkering, høge reetableringskostnader og anvist tilkomst til p-anlegg knytt til E39 -usikkerhet.

Viser moglegheit for å strekke bygningsmassen i senteret mot veg i aust.

Forskjellsbehandling i føresegna - 30 000 kvm utan andre krav enn å betale ei "avgift".

Det er ikkje akseptabelt at nytt senter skal få bygge seg opp utan rekkefølgekrav som Knarvik senter har forhalde seg til i utviklinga.

Flytting av kollektivstasjonen er eit feilgrep. Viktig med gode gangsamband i dagens situasjon og i framtidig situasjon. Breiare passasje.

Uheldig med 6 felt på E39 - bør sjå E39 som boulevard, med betre tilrettelegging for mjukare trafikantar og grønnare uttrykk

Løysinga med "oval rundkøyring" framstår som tilrettelegging for å etablere konkurrerende senter til Knarvik senter sør for E39.

Ynskjer å etablere eit torg ved enden av den overbygde delen av N-S gata, føresler evt. Kulturhus også her. Kopla til parkeringshus på "P-6" i planen.

Ber om ein prosess der innspela og ynskja frå Knarvik senter vert tatt opp og innpassa i planen.

**Vurdering:** Lindås kommune arbeider med å få utgreidd strategi for arbeidet med utvikling av Knarvik sentrum, sjå også vurderinga under merknad frå Statens vegvesen.

Føresegna om rekkefølge vert endra, sjå vurderinga under merknad frå Radøy kommune.

Tankane om å vidareutvikla Knarvik senter med ei open gjennomgåande gate, og kanskje gater aust-vest er svært positive og kan gjerast innanfor rammene til områdeplanen. Det vart gjennomført ein dialog med Knarvik senter før planen vart lagt til offentleg ettersyn. Knarvik senter har utvikla arbeidet og tenkinga vidare etter denne dialogen, difor er det riktig at løysingane vert fastsett gjennom ei detaljregulering når områdeplanen er vedteken. Alle eigedomane i planområdet har dei same kvalitetskrava til ei vidareutvikling. Løysingane som er skissert er mogleg å gjennomføra utan at det vert gjort endringar i dei andre områda av planen. Det er eksempelvis svært viktig å halde på ei samanhengande gangakse mellom Kvasnesstemma og Nordhordlandshallen utan at den går gjennom Knarvik senter. At det vert etablert ei tilsvarande opning og gangåre gjennom Knarvik

senter er eit tillegg som vil kunne gje fleire kvalitetar inn i planen.

Ei utfordring som vi ser Knarvik senter kan ha for ei vidare utvikling, er at det er lite tilgjengeleg uteareal for ei auka bustadbygningssmasse. Dei skissene som Cubus presenterer kan vere eit viktig steg i retning av å finne ei løysing på dette.

Når det gjeld krava om rekkefølge, er prinsippet at alle skal bidra til finansieringa av fellestiltak som veg, VA anlegg og byrom.

Merknaden knytt til dei 500 parkeringsplassane og parkering generelt vert vurdert under merknaden frå Riisa & CO. Det er ikkje i denne samanheng (ved andre gongs offentleg ettersyn) lagt fram nokon avtalar knytt til parkering for Knarvik senter.

Det overordna perspektivet i planarbeidet har vore heilskapen for Knarvik i framtida. Det er teke prinsippval av styringsgruppa under vegs i planarbeidet som har gitt konsekvensar for planutforminga. Eit av desse er lokalisering av kollektivterminal, eit anna er lokalisering av oval rundkøyning, og passasje under E39. Intensjonen er og at det skal vere mogleg å etablere og vidareutvikla handel og andre sentrumsfunksjonar også på sør sida av E39.

Passasjen slik den er framstilt skal ha tilstrekkeleg breidde.

Eableringa av den ovale rundkøyninga har samanheng med trafikkmessige utfordringar knytt til kapasitet.

**Konklusjon:** Føresegna om rekkefølge vert endra. Lindås kommune arbeider med utgreiing knytt til strategi for utvikling av Knarvik sentrum.

#### **Riisa &CO:**

Om planforslaget vert vedteke vil det få store negative følgjer for klientane, ytterlegare konkretisering og følgjer vert inngitt seinare.

Viktigast og mest brutale konsekvens: 500 parkeringsplassar med verdi på 300 000 kroner pr plass, tap av disponerte og disponerbare areal av stor verdi, påført tap som følgje av at bygg må rivast, og kostnader ved gjenoppretting/endingar av tidlegare pålagde tiltak på tomtane, samt negativ forskjellsbehandling.

Det har ikkje vore ført ei form for dialog som oppfyller krava i PBL §5-1 (1)

Dei økonomiske konsekvensane av planen er ikkje tilstrekkeleg utreda.

Forskjellsbehandling av klienten og eigarane av areala på sørsida av E39; areala i sør er detaljregulert, ikkje tomtane og Knarvik senter.

Har ved utarbeiding av planen ikkje gjort noko forsøk på å vurdere kva konsekvensar forslaget har for sentertomtane inkl. K.s.

Krava om konsekvensutredning etter PBL 4-2, 2. ledd (jf §12-2,3.ledd) er ikkje innfridd. Saknar

eksempelvis økonomiske og praktiske konsekvensar av planforslaget.

Utforminga som følger av planforslaget er mer omfattende enn nødvendig.

En har vanskeligheter med å forstå hvordan Lindås kommune skal kunne forsvare kostnadene med omreguleringa når det er i strid med gjeldende plan og pålegg om utbygginger og tilrettelegging av nordsida av E39.

Ny rundkøyring bør flyttast til staden ein i dag har innkøyrsla til Knarvik senter.

Knarvik senter as har lagt ut store summar i å utforma sentrum, stort sett etter pålegg og rekkefølgekrav i gjeldande planar. Eksempel: rundkøyring, festplass bak handelshuset.

Elva som går under K.s. vart lagt i rør med store kostnader. Det er urimeleg at næringsdrivande ved Knarvik senter og grunneigarane av tomtane skal betale for å grave bekken fram igjen.

Parkeringsplassar vert fjerna eller sperra for mogleg tilkomst. Innkøyrsla frå parkeringshus frå sørsida av Knarvik senter vert sperra. Alle innkøyrsla på sør, aust og nordlege sider er føresett sperra med gangfelt eller vrimleareal. Senteret har godkjent innkøyrsla, og kostnader ved ny innkøyrsla kan ikkje påleggjast Knarvik senter as. Behovet for parkeringsplassar vil vere til stades også i den tida ein er i påvente av ei utbygging av den planlagde parkeringshallen. Endringane av tilkomstvegar, parkeringsplassar til friareal/vrimleområde fører til at mange av butikkane misser sin tilkomst.

Varelevering vert umogleggjort.

To byggeklare tomtar i nordlege del av planområdet fell vekk. Krav om erstatning, evt. innløyising. Også for øvrige areal som vert bandlagt til andre føremål enn i dag. Tre bygg i senteret har betalt for alle rekkefølgekrav for å byggje på ein etg., i samsvar med kjøpekontrakt med Lindås Tomtelag.

Evt. nye krav til desse vil utløyse erstatningskrav. Ny tilkomst til senterets parkeringsplasser via ramper er ikkje senteret sitt ansvar. Lindås kommune bør ta kostnadene. Planforslagets økonomiske og praktiske konsekvensar for alle må analyserast og revurderast. Interessene i nord må hensyntakast.

Etter førespurnad frå Lindås kommune, har Riisa & Co kome med ytterlegare merknader til planframlegget. Det vert i brevet av 15. januar 2015 sagt at parkeringsplassane dei omtalar utgjer om lag 531 plassar, i verste fall om lag 719 plassar. Parkeringsplassane er lagt inn på eit vedlagt kart. Parkeringsplassane vil forsvinna fordi innkøyrslar vert stengt, og at det vert oppretta vrimleområde. Planframlegget framstår som uklart med omsyn til «erstatning for å bære på dette».

To byggeklare tomtar vert ramma av planen, det er gnr 188, bnr 634 og 635. Dei viser elles til merknadene sendt inn tidlegare. Advokaten føresler også eit møte.

**Vurdering:** Til punktet om tap av 500 – 700 parkeringsplassar.: Gjennom planarbeidet er det gjort ei vurdering av tilkomsten til under etasjen av parkeringshuset som i planen ligg som BS3. Tilkomsten til dei to lavaste etasjane på parkeringshuset skal kunne vere som i dag fram til gatetunet vert etablert. Parkeringsplan for planområdet er under utarbeiding. I godkjent reguleringsplan (for rundkøyring) er tilkomsten til underetasjane på parkeringshuset lagt over den etablerte

parkeringsplassen til Knarvik senter.

Dei øvrige parkeringsplassane til Knarvik senter vil i stor grad kunne brukast inntil dei sjølv ynskjer å utvikla eigen eigedom, dvs når dei har ein godkjent detaljplan for eige område. Unntaket er parkeringa på delen av almenninga som har nemninga o\_ST1. Ved etalbering av almenningen med passasjen under E39 må truleg også denne delen etablerast i samsvar med planen. Utbygginga av almenninga kan elles tilpassast utviklinga for bygningsmassen ved denne aksen. Dette betyr at deler av parkeringsanlegg i aust ikkje må rivast før det kjem ei utvikling av område BS2. Det skal også vere mogleg å kome over gatetun og almenning for å nå vareleveringspunkta som i dag vert brukt ved Kiwi, ved tidlegare lokalitet for Rimi og også over gatetunet til vareleveringspunkt i vest.

Til spørsmålet om to byggeklare tomtar som vert råka: Begge eigedomane er relativt små, den eine under ½ mål, den andre under 1 mål. Den største eigedomen vil kunne utviklast til sentrumsføremål om planframlegget vert vedten. Deler av den minste eigedomen kan utviklast til offentleg tenesteyting (saman med tomt regulert i områdeplan for Lonelva-Juvikvarden).

Ein stor del av den største eigedomen vert i dag nytta til parkering for Knarvik senter.

Det er gjennomført fellesmøte med grunneigarar gjennom prosessen med kvalitetsprogrammet, og det er halde separate møte med einskilde grunneigarar. Knarvik senter er ein av grunneigargruppene som det vart halde møte med i september 2013. I tillegg deltok administrasjonen på eit møte med grunneigarane etter invitasjon. Dialogen som er halde oppfyller krava om medverknad etter plan- og bygningslova.

Representantar for Knarvik senter har gjennom prosessen uttrykt ein sterk ueinigheit med løysingane som er presentert i planframlegget, m.a. i møte den 19. september 2013. Det vart m.a. difor vanskeleg å leggje inn løysingar for deira eigedom i illustrasjonsplankartet.

**Konklusjon:** Det vert ikkje innarbeidd endringar i planframlegget.

#### **Rolv Eide as:**

Ynskjer meir fleksibilitet m.o.t. plassering av bygga, særleg mot veg 6. Skugge på ettermiddagstid over uteopphaldsareala.

Høgt bygg på nabotomt vil og gje skugge på uteopphaldsareal. Hellande terreng mot sør-aust, vanskar med soltilhøva.

Oval rundkøyring er ikkje nokon god løysing. Er trafikkfarleg.

Ber om at føresegn 3.2.2. vert fjerna. Utbyggjarar som er tidleg ute får urimelege føremoner. Det same får kommunen med o\_BOP1.

Forslag om kommunal forskottering for dei offentlege areala i planen. Vil mogleggjere utbygginga.

Forskjellsbehandling mellom felta o\_BOP1 og BS 18. Avtrapping mot Kvassnesstemma eit mål. Dei to tomtane har ulik utnytting og høgde.

Strengare kvalitetskrav til private enn til kommunen sine tomtar, og forskjell mellom ulike private.

Det vert stilt spørsmål til storleik, finansiering og kvalitetskrava til offentlege gatetun og almenning.

Det vert stilt spørsmål til behovet for storleiken på byromma i planframlegget. Samanliknar med Bergen.

Kostnadene ved opparbeiding av offentlege areal vert truleg for store til at det vert økonomisk bærekraftig for utbyggjarane.

Det vert stilt spørsmål ved flyttinga av kollektivstasjonen ut av sentrum. Kanstopp i Kvassnesvegen er trafikkfarleg.

Illustrasjonsplanen har juridisk fastsette kotehøgder som ikkje er i samsvar med kartmaterialet til kommunen. 1 meter lavare enn

faktisk terreng.

Kryssinga E39 og almenninga får ei høgde på 4-5 meter, det er for lavt for eit stort uterom med lukka tak. Dårlig vist i kvalitetsprogrammet.

Illustrasjonane er ikkje realistiske i forhold til dei faktiske forhold.

Planen er svært detaljert, vert rigid og lite dynamisk. Dette kan gje uheldige konsekvensar. Fare er at planen ikkje vert robust nok som

eit framtidig styringsdokument når premissa i planområdet vert endra.

Krav som vert fastsett må vere realistiske og økonomisk bærekraftige.

Det vert stilt spørsmål ved 70% glas i fasaden og opne fasadar. Er dette vurdert opp mot TEK 10 og TEK 15?

Har ein vore overivrig i forhold til føringar om utforming av bygga?

Ber om at rekkefølgekrava for oval rundkøyring på E39, og utviding av veg 2 og 3 på E39 og o\_SKC-17 vert fjerna for eigedomane.

Er positive til parkering under bakken, men dei stiller spørsmål til gjennomføringa.

Område BAA er ikkje omtala i planomtalen. Kvifor er dette feltet utelate? Planen er ikkje fullstendig, ny høyring.

Det er lagt for lite energi inn i å gje E39 ei tiltalende utforming. Kan verte tiltalende miljøgate.

Referansane i kvalitetsprogrammet kjem frå storbyar, ynskje om å fetaljregulere heile området utan at det er gjort gode nok analysar

studiar eller prosjektering. Behov for dispensasjonar eller omreguleringar i seinare byggesaker.

Større initiativ til samarbeid frå kommunen mot grunneigarane vert etterlyst. Ansvar for medverknad er ikkje teke alvorleg.



På grunn av mangelen på involvering av grunneigarar i prosessen er planforslaget lite rotfeste og tillit hos store deler av

grunneigarar i planområdet. Problemet er at grunneigarar aktivt vil motarbeide planen.

**Vurdering:** Om det er ynskje å få til ei endra plassering av bygga, kan det gjerast gjennom ei detaljregulering som områdeplanen opnar for. Når det gjeld skugge, så er det gjennom arbeidet nytta 3D modell. Eigedommen vil få gode lys og soltilhøve på dagtid, om eigedommen vert bygd ut slik illustrasjonsplanen viser.

Det er gjennomført fleire utgreiingar knytt til trafikk tilhøva, i samarbeid med vegvesenet. Med bakgrunn i dette finn vi ikkje grunnlag for å endre på plassering av oval rundkøyring. Oval rundkøyring var og eit strategival som styringsgruppa for planarbeidet har teke. Det same gjeld for lokaliseringa av kollektivstasjonen.

Føresegna om rekkefølge vert endra, sjå vurdering under merknad frå Radøy kommune. Kommunen sin strategi for utvikling av sentrumsområdet er under utgreiing, sjå vurdering under merknad til Statens vegvesen.

Det er i hovudsak eigedomane som kjem inn til Kvassnesvegen (sentralt) som får høve til 6 etasjars bygg. Vidare er det lagt opp til noko variasjon både i forhold til høgde og utnytting. Når det gjeld eigedom BOP1 så går ein del av eigedommen til offentleg fellesområde O\_ST3.

Alle eigedomane som skal utviklast, også for dei som det er krav om detaljplan, skal leggja til grunn intensjonane i kvalitetsprogrammet. Det er med andre ord ikkje ulike kvalitetskrav til dei ulike eigedomane. Dette er og tydeleggjort i nytt kvalitetsprogram og føresegner.

Løysingane for buss stopp i Kvassnesvegen vert gjort i samråd med lokale og regionale mynde på veg. Desse skal vere innanfor aksepterte løysingar.

Passasjen under E39 må få ei god utforming som bidreg til tryggleik. Det må arbeidast med utforminga av passasjen for å den god. Høgdemessig sett er den vurdert til å vere akseptabel.

Det er arbeidd for å få fram dei gode byromma med gater og gangårer, og grønne areal. Høgder, byggegrenser og utnytting skal fastsettast i plan, og desse er viktig for den endelege bystrukturen. Gateplan er svært viktig for bruken av Knarvik sentrum. Når det gjeld utforming av bygningsmassen elles, og utforming av felles grøntområde er det lagt inn fleksibilitet i utforminga.

Plandokumenta er utvikla slik at alle utbyggingsområda no er omtala i både føresegner og planomtale.

Fastsettinga av høgde på illustrasjonsplanen er riktig i forhold til ny situasjon. Kvassnesvegen aust skal seinkast. Dette vil gje endra høgde også på veg 6.

Som sagt i vurdering frå Riisa & Co har det vore kontakt med grunneigarar i dette arbeidet gjennom fleire felles samlingar. Dette er innanfor krava om medverknad i plan- og bygingslova.

**Konklusjon:** Endringar vert ikkje lagt inn, men det er gjortkorrigeringar og opprettingar i dokumenta.

**Songleitet eigedom as**

Protesterer mot reguleringsplanen. Aksepterer ikkje undergangen under E39 og almenningen opp gjennom Knarvik senter, pga bratthet.

På nordsida av E39 må inngangen til senteret seinkast med 6 til 8 meter frå dagens inngang til senteret. Bakken må og gjennomskjerast av to vegar for å få tilgang til parkeringsanlegg og for at varelevering til bygget deira skal fungere.

Undergangen vil gjere rekkefølgjekrava så dyre at framtidig utbygging vil foregå andre stader enn i Knarvik sentrum. Undergangen vil koste 500 000 kroner. Anlegg, erstatningskrav frå eigedomane i Knarvik senter og diverse utbetringar på nordsida av E39. Huseigarar på nordsida og sørsida av E39 har ingen interesse om å betale for undergangen. Songleitet eiendom ber om å fjerne undergangen frå planen, ellers vil det leggjje ein stoppar på all utvikling av eigedomar i Knarvik sentrum.

**Framlegg til vurdering:** Det vert vert vist til vurderinga under merknad frå Riisa & Co, og til vurderinga under merknad frå Statens vegvesen. Det er ikkje riktig at inngangen til senteret må seinkast med 6 til 8 meter. Utforminga av almenningen tek omsyn til nivået for inngangen til Knarvik senter.

**Konklusjon:** Endringar vert ikkje lagt inn.

**Sandfjellet eigedom as**

Same merknad som Songleitet eiendom as.

**Vurdering:** Det vert vert vist til vurderinga under merknad frå Riisa & Co, og til vurderinga under merknad frå Statens vegvesen.

**Lyngtun eigedom as**

Same merknad som Songleitet eiendom as.

**Vurdering:** Det vert vert vist til vurderinga under merknad frå Riisa & Co, og til vurderinga under merknad frå Statens vegvesen.

**Vedtak i eldrerådet (sak 12/14):**

Da off.areal mye skal være del av bruken til dei som bur i Knarvik må det klareres kven og korleis

desse områda vert vedlikeholt/ bossrydding, plenklipping og fjerning av av uønska vegetasjon ellers.

Gangvegen må kunne benyttast av mennesker med rullestol.

#### **Vurdering:**

Spørsmålet om drift må kome på eit seinare tidspunkt. Det vert ikkje bestemt gjennom reguleringsplanen. Universell utforming skal liggje til grunn for utforming m.a. av uteareal, jf. føresegna 1.7.1. og teknisk forskrift.

## 2) Merknader ved første gongs offentleg ettersyn

Områdeplan for Knarvik sentrum var til offentleg ettersyn i perioden 08.02.2012 til 11.04.2012. Det kom inn 29 merknader til planframlegget: 9 frå offentlege instansar, 10 frå private grunneigarar, 5 frå andre private, og 5 frå andre instansar som råd og organisasjonar.

Dette kapittelet er ei oppsummering av merknadene som kom inn i samband med at områdeplanen for Knarvik sentrum var til offentleg ettersyn i perioden 8. februar til 11. april 2012. Brev som er kome inn seinare er ikkje referert .

Dei ulike delområda i plankartet som er utarbeidd til 2. gongs handsaming har ei anna nemning enn plankartet som var til offentleg ettersyn i 2012. Merknadene må difor lesast i forhold til dette første planframlegget.

### 2.1 Merknader frå offentlege instansar

**Politiet** seier dei trafikale utfordringane synes godt ivareteke.

Det bør avsetjast tilstrekkeleg areal til parkering nær buss stasjonen for pendlarane. Denne gruppa aukar år for år.

**Statens vegvesen** har akseptert plasseringa av skyss stasjonen, mot torget og passasjen.

Det må vere ein føresetnad at områdeplanen for Knarvik sentrum ikkje legg opp til løysingar som kan gjere det vanskeleg eller umogeleg å gjennomføre ei seinare utbygging av E39 i tunnel under Knarvik sentrum, jf. godkjent kommunedelplan for framtidig nytt vegsystem for E39 med tunnel under Knarvik sentrum.

Område S4 er i kommunedelplanen for framtidig nytt vegsystem tenkt brukt til tilknytingsveg mellom toplanskrysset mellom E39, fylkesveg 57 og Knarvik sentrum. Statens vegvesen kan derfor ikkje

akseptere ei permanent omdisponering av dette arealet. Statens vegvesen ynskjer ei meir konkret formulering av punkt 6.5.5. i føresegna. Eventuell utbygging av område S4 kan berre tillastast som ei mellombels løysing.

**Hordaland fylkeskommune (HFK)** er positive til fleire løysingar som er vist i planframlegget, men dei har merknader til planframlegget på punkta stadutvikling, universell utforming, gang- og sykkel, og energi:

- Utbyggingsmønster

HFK er positiv til mer effektiv bruk av areal og fortetting i sentrum slik planen legger opp til. Dette er i tråd med regionalpolitiske retningslinjer. Det er viktig å vidareutvikla regionsenteret som eit regionalt trafikk knutepunkt med høg kollektivdekning. Å leggje til rette for bustader med god tilknytning til kollektivnettet er viktig. Positivt er det at planen tek omsyn til eksisterende grøntstruktur og utvikling av området rundt Kvassnesstemma.

- Stadutvikling

HFK seier det er positivt at kollektivterminalen er lokalisert sentralt og utgjer ein viktig del av sentrum. Etablering av torget i kombinasjon med ein brei gangpassasje under E39 er eit viktig grep for å utvikla Knarvik som lokal og regional møtestad. Kommunen bør vurdere å prioritera byggestrukturen rundt torget, og vurdere å ta grep om utbygginga for å sikre ein bymessig struktur slik at intensjonen om å utvikle Knarvik som ein attraktiv småby blir ivareteke. Det er positivt at områdeplanen frigjer areal til etablering av møteplassar, bustader og sentrumsformål ved å plassere parkering under bakken. Kravet om ein samla parkeringsplan er og positivt.

Å leggje opp til eit funksjonsmangfald i sentrum er sentralt for å styrke Knarvik som kommunesenter og regionsenter. At områdeplanen ivaretek Knarvik som lokaliseringsstad for regionale offentlege og private tenester er viktig.

Å konsentrere handelsområdet i sentrum er viktig. For å utvikle Knarvik med bymessige struktur og kvalitetar og samstundes ivareta intensjon om eit triveleg og attraktivt sentrum, bør byggjehøgda vere på maks fire etasjar med ein tilbaketrekt femte etasje. Gode føresegner om utforming og estetikk for å sikre kvalitet i sentrumsområdet er sentralt. Aktive fasadar er eit sentralt element.

Utbygging av E39 bør gjerast som ein urban boulevard.

- Universell utforming

Dei viser til fylkesdelplan: Deltaking for alle - universell utforming, der det m.a. vert vist til at føresegna til reguleringsplanar skal innehalda; krav om universell utforma tilkomst, fellesareal, leikeplassar, parkering, og tal på universelt utforma bustader.

Gangveggen ved undergangen ved rundkøyringa i vest vil ikkje få tilfredsstillande stigningstilhøve. Det er ikkje vist til noko forslag til løysing på problema med for bratt stigning på gangveggen.

- Kulturminne og kulturmiljø

HFK tek atterhald om at det kan vera uregistrerte fornminne i planområdet. Dei ber om at følgjande atterhald vert teke inn i reguleringsføresegna: "Dersom det i samband med gravearbeid kjem fram funn eller konstruksjonar, må arbeidet straks stansast og fylkeskonservator få melding for ei nærare gransking på staden," jf. Kulturminneloven §8, 2. ledd.

- Klima og energi

Det vert vist til klimaplan for Hordaland 2010-2020. Dei viser til at ein ved oppføring av nye bygg har mange moglegheiter når det gjeld energisparingstiltak og bruk av fornybar energi.

- Gang- og sykkel

Meir miljøvenleg transport er ei regionalpolitisk målsetting, jf. klimaplan for Hordaland 2010-2020. Planen bør ta høgde for sykling gjennom heile sentrum, også aksene nord-sør, og langs hovudvegane. Ikkje berre langs E39. Ved rundkøyring må motorkøyrety ha vikeplikt for syklande, dette kan løysast med trafikk skilt. Sykkelvegane/-feltene må ha tilknytning til områda utanfor planområdet. Sykkelparkeringa synes å vera i minste laget.

- Barn og unge

Det er viktig at områdeplanen sikrar barn og unge sine interesser med omsyn til skuleveg, og annan ferdsel. Gode leikeplassar og opphaldsareal for barn og unge er også sentralt å sikre.

- Samferdsel

At kollektivterminalen er lokalisert sentralt i sentrum er positivt. Den tilrådde løysinga for terminalen ser HFK på som eit kompromiss mellom kollektivinteressene og byutvikling.

Fylkeskommunen har kome med innspel om moglegheita for å få til miniterminal/større busshaldeplass i området ved komande tunnelinnslag for framtidig tunnel på fv 57 mellom Knarvik og Isdalstø. Ei slik løysing kan vere med på å gjere forslaget til innplassering, utforming og arealbehov for skyss stasjonen betre å leva med.

- Fylkeskommunale eigedomar

Dei viser til sak av 10.03.2009, sal av areal og makebyte knytt til Knarvik vgs, gnr./bnr. 188/121, og ber om at det vert teke omsyn til dette i områdeplanen.

**Radøy kommune** har følgjande innspel:

- Planen må ta inn over seg framtidig vekst, jf. andre regionale planar. Funksjonell og stor nok skyss stasjon vil vere viktig for Knarvik som knutepunkt og regionsenter. Det bør setjast av areal for framtidig bybane til Knarvik med moglegheit for forlenging til Mongstad.
- Ved utarbeidinga av samla parkeringsplan ber Radøy kommune om at det vert tenkt nøye på behov for parkeringsplass for pendlarar i regionen. Denne bør liggje sentralt og ha moglegheit for å vere eitt felles knutepunkt i all kollektivtrafikk, båt, bybane og skyss stasjon.

- Knarvik vert den næraste byen for radværingane. Det er difor ynskjeleg at byen inneheldt alle bymessige kvalitetar og at det vert lagt til rette for varierte servicefunksjonar, handel, kulturaktivitetar og rekreasjon.
- Det er positivt for utviklinga av byen Knarvik at det skal vere meir attraktivt for mjuke trafikantar. Grøntareala må koma tydelegare fram i planen.

**Fylkesmannen i Hordaland** ser at det har vore ein god planprosess i forkant, som har munne ut i eit gjennomarbeidd planforslag. Men embetet har merknader til planframlegget:

- Grøntområde og siktliner må få eit sterkare fokus i planen. Det må vere fleire grøntområde i planen. Grøntområda Fri 2, 5 og 6 er små restareal som ikkje tener som grøntområde. Planen må sikre samanhengande grøntområde og trasear gjennom heile sentrum, med gode siktliner. Det er uheldig at torgareala vert oppstykkja, og manglar grønstruktur. T.d. bør det vera ei miljøgate/samanhengande grøntområde med gode siktliner som går frå torgareala og mot parkområde Fri 4 og ei tilsvarande gate med siktliner frå torgområdet og i retning mot Fri 6 og ned til sjøen. Byggje grensa i areala «G3a» og «G3b» må settast slik at bygg ikkje kjem heilt inntil veg. Eventuelt må det regulerast inn ein breiare passasje her, frå omsynssone 450 og opp til E39. Fylkesmannen har motsegn til manglande gjennomgåande grøntområde og siktliner i planen.
- Veg 1 må vurderast leggjast under bakken, jf. kommunedelplanen. Det er uklart kor veg 7 går, dei ber om at nødvendigheita av denne veggen vert vurdert.
- Hovudovergangsfeltet bør plasserast over veg. Undergangane under «veg 1» bør vera breiare, særleg den i vest. Plankartet viser ikkje under- og overgangsfelta langs E39 klårt nok. Vertikalnivå 2 skal vise det som er på bakkeplan, og vertikalnivå 3 skal vise det som er over grunnen.
- Det er positivt at parkeringsareala i all hovudsak vert lagt under bakken. Det bør innanfor parkeringsareala reserverast p-plassar for el-bilar.
- Det er viktig å leggje til rette for nok bustader i sentrum. Ein bør vurderer å auke tal bustader, opne opp for nokre høgare bygningar og auka TU. Ein kan og vurderer å setje ei grense på 50 meters lengde for bygningar.
- Føresegna; Feil nummerering i punkt 1.9 – 1.9.3. I punkt 10.30.2. vert det vist til S2 i staden for S3.

**Levekårsutvalet** i Lindås kommune har følgjande uttale: Levekårsutvalet bed om at tilhøva for gåande og syklende vert prioritert høgt i det vidare arbeidet med områdeplan for Knarvik sentrum.

**Råd for menneske med nedsett funksjonsevne** i Lindås kommune roser initiativet til å tenkja universell utforming. Dette prinsippet må likevel vera gjennomgåande – også når det kjem til praktisk planlegging og utbygging.

**Eldrerådet** i Lindås kommune seier seg nøgd med at områdeplan for Knarvik sentrum vil verta utforma på dei mjuke trafikantar sine premissar, og at den vert lagd opp til fleire sosiale møteplassar både ute og inne. Eldrerådet ser eit flyttemønster av godt vaksne menneske frå bygdene mot sentrum, då er det viktig at ein har tilbod til dei og. Seniorsenteret på Knarvik sjukeheim er ein god modell. Me må og tenkja på intern kollektiv transport til og frå dei nye byggjefelta. Heis i bygga og universell utforming, omsorgsbustader/sjukeheimsplassar, helseinstitusjon/Lyngtunet må plasserast.

### Ungdomsrådet og Barnerepresentanten

- 1) Leikeplassar/møteplassar. Leikeplassane må ikkje vere «restareal» som framstår som lite attraktive. Fri 2, 5 og 6 utgjer små areal. Ein bør vurderer om det er mogleg å skaffa større areal i desse områda. Fri 4 er eit stort friluftsområde i Knarvik. Det bør vurderast om området kan utnyttast betre til aktivitetar; bordtennis, sandvolleyball, bålplass osv.

Ungdomsrådet ynskjer ein «tæggevegg» i torgområdet. Torgområdet vil kunne verte ein møteplass. Det er viktig at ein og tenkjer på kunst i det offentlege rom. Ungdomsrådet ynskjer at torget vert tilrettelagt slik som t.d. Torgalmenningen, med m.a. den blå steinen.

- 2) Gang- og sykkelveggar. Det er viktig at manglande gang- og sykkelveggar i allereie eksisterande område vert kartlagt og etablert snarast, og at gang- og sykkelveggar er gjennomgåande slik at ein kan ta seg fram trygt og effektivt i heile Knarvik.
- 3) Biltrafikk/parkering. Det er viktig at planen har funne anna løysing på parkering i sentrum. Slike tiltak vil vere viktig for å frigjere areal i Knarvik sentrum som kan nyttast til andre gode formål, og vere eit viktig bidrag til å gjere Knarvik sentrum meir attraktivt og trygg for barn og unge.

Andre løysingar for fotgjengarovergang på E39 i plan, aust for ny rundkøyring, må utgreiast.

Sykkelparkeringsplassar også andre stader enn ved skyss stasjonen må vurderast.

Gode bussoppstillingsplassar for bussane må det leggjast til rette for ved vidaregåande skule.

Tunnel under eller forbi Knarvik på E39 er ynskjeleg for å få vekk trafikk frå sentrumsområdet p.g.a. miljø og trafikktryggleik.

- 4) Knarvik må vere eit effektivt knutepunkt for kollektivtrafikk til/frå Bergen og til resten av Nordhordland. I tillegg til buss stasjon må det leggjast til rette for hurtigbåt og for bybane. Barn og unge må oppleve kollektivtilbodet som rask og effektivt.
- 5) Det bør setjast av areal til anlegg som svømmehall og kulturhus. Turområda må bevarast og utviklast. Torgområda må tilretteleggast som ein vrimleplass – ein trygg og god møteplass for barn/unge der dei og kan halde på med aktivitetar. Ved å få etablert dei gode møteplassane, opnar ein opp for at fleire folk vil vere i sentrum på kveldstid.

## Nordhordland Utviklingsselskap IKS

Planen gjev eit godt løft for Knarvik som eit bysenter i framtida, og vil stadfesta Knarvik sin posisjon som regionsenter.

Det er viktig at bygg i sentrumsdelane (S1 til S12) har fasadar som peiker mot kvarandre og at fasadar i eksisterande bygg også vert teke teken omsyn til. Regionrådet oppmodar om at ein for bysenteret tek omsyn til byggjeskikk og estetikk, og utarbeider ein overordna plan for korleis sentrumsdelane skal sjå ut arkitektonisk og i samspel med andre bygg.

Regionsenteret skal også vere ein møtestad for alle innbyggjarar i regionen. Det vert oppmoda til å planleggje møtestader for ungdom. Eit regionalt kulturhus vert fremja som moglegheit med t.d. kino og ein stor kulturscene, gjerne ved torget. Torget kan verte fin uformell møteplass, og grønne lunger og byrom skapar god atmosfære.

Det er positivt med oversiktleg vegløyning med nett av gang- og sykkelveggar. Likevel er ein firefelts veg som skil øvre og nedre torg, ei arealmessig utfordring. Ei løysing med skyss stasjon til torget er god. Vidare er det viktig å ta omsyn til nok kapasitet for skyss stasjonen inn i framtida. Er utviding mogleg der skyss stasjonen er i dag?

E39 må gå uhindra gjennom den framtidige «Nordhordlandsbyen» både på kort og lang sikt. Løysingar som hindrar kø for kollektivtrafikken er viktig.

Det er bra at areal til Helsehuset er sikra med areal, men det er særskilt viktig at ikkje rekkefølgekrav i samband med E39 forsinkar prosessen med etablering av Helsehuset.

Parkering i anlegg under bakken er viktig. Lindås kommune vert oppmoda til å syte for eit parkeringsmessig overskot, slik at ein tek meir høgde for trafikkutviklinga i framtida. God pendlarløysingar med parkering og kollektivtilbod til Bergen må det tilretteleggjast for.

Regionrådet berømmar Lindås kommune for ein god bysentrumplan for Knarvik. Planen legg til rette for eit godt regionalt bysenter som kan ivareta regionale tenestetilbod, og ein har sjansen til å ta grep når det gjeld estetikk og byggjeskikk.

Det er viktig å sjå Knarvik som ein del av eit større område for å få best mogleg heilskapleg planlegging for regionsenteret sett i forhold til heile regionen, med eksempel trafikkflyt.

### 2.2 Merknader frå grunneigarar

**CBRE Atrium** som er porteføljeforvaltar for A/S Norske Shell har kome med merknad for Shell, og gnr./bnr. 188/358. Dei ber om at dagens trafikkbilete og arealdisponering vert behalde, og at tilkomsten til bensinstasjonen vert bevart då dette er ein av dei viktigaste faktorane for den daglege drifta. Tilkomstane må behaldast sidan det er strenge interne retningslinjer for levering av drivstoff.

Det er ikkje ynskjeleg med nokon form for erverv av grunneigedomen. Kostnadene med å relokalisera ein bensinstasjon er kostbart p.g.a. det bensintekniske utstyret. Ved riving vil dei i ein byggeperiode også mista inntekter. Sysselsettinga er på 15-20 personer. Stasjonen er betydningsfull for A/S Norske Shell. Plasseringa av ein evt. erstatningstomt vil vera avgjerande for vidare drift.



Sikten rundt stasjonen er ynskjeleg å bevara p.g.a. sikkerheitsmessige omsyn.

A/S Norske Shell vil krevje full erstatning om eigedomen vert ekspropriert.

**KIMO as** eig eigedomane gnr./bnr. 188/668 og 188/575 i Knarvik. Dei ber om at planen vert endra (frå tenesteyting) slik at dei kan halde fram med sine aktivitetar, og i tillegg kunne byggja husvære/leilegheiter som t.d. omsorgsbustader og bufellesskap. I dag driv verksemda m.a. med butikkar, produksjon av varer og tenester, lager både innandørs og utandørs, alt i tråd med verksemda sitt føremål.

### **SE-arkitektur**

Coop er heimelshavar til eigedomen gnr./bnr. 188/357. Dei ynskjer å realisere denne eigedomen på om lag 4350 m<sup>2</sup> med å byggje ein ny Coop Extra på om lag 1800 m<sup>2</sup> salsflate. Ny områdeplan vil føre til at eigedomen vil vere ueigna til utnytting.

Kollektivsentral er saman med vegfunksjonar vektlagt i for stor grad med negative konsekvensar for målsettinga om eit levande og godt sentrum for dei mjuke trafikantane.

Områdeplanen ivaretek ikkje hovudmåla til planen; å skape eit regionsenter for vekst, begrensa handelslekkasje, binde saman sør- og nordlege del til ein heilskap og fremja gode uterom og grøntstrukturar.

1a.

Viktige vurderingstema og kvalitetsmål, jf. planomtalen, er ikkje tilfredsstillande ivareteke.

Løysingane er ikkje tilstrekkeleg utgreidd og potensiale for betring er stort.

1b.

Torg 2 vil vere prega av trafikk til og frå kollektivterminal, ventande bussar på tomgang, og varelevering til bygg på S8.

Krysset ved trafikkstasjonen vil framstå som uoversiktleg og lite funksjonelt. Trafikkbelastninga frå bussar og privatbilisme vil vere stor.

Planforslaget tek ikkje høgde for tilkomst til bygg som omkransar torget. Ynskje om tilgjengelegheit til bygg på S8 føreset at ein må ha tilkomst frå kollektivterminal, noko som vil gje 1 meters høgdeforskjell mot torget. Tilkomst frå torg vil då gje innvendige ramper på over 20 meter (p.g.a. universell utforming 1:20). Fasade som vender mot kollektivsentral vil og ha ei terrengtilpassing på 2 meter. Dette vil og gjere atkomst frå kollektivterminalen vanskeleg. Utforminga samsvarar ikkje med planens intensjon om levande og publikumsretta aktivitetar mot torg og "tilgjengelegheit for alle."

Det er ikkje i vesentleg grad lagt til rette for bustader mot torget. Coop har skissert handel og næring i 1. og 2. etasje, og bustader i dei resterande etasjane, med om lag 50 bueiningar. Gode

uteopphaldsareal med direkte kontakt mot torget er lagt inn. Planforslaget med berre næring og kontor på eigedomen S8 vil ikkje bidra til kriminalitetsførebyggjande tiltak.

1c

Området ved trafikkstasjonen er uoversiktleg og medfører unødig køyring inn mot torg. Målsettinga om enkelt og fleksibelt trafikksystem er ikkje tilstrekkeleg ivareteke.

Trafikksikkerhet er ikkje tilstrekkeleg ivareteke på torg 2 p.g.a. varelevering. Avkøyring til og frå kollektivstasjon og parkeringsanlegg er ikkje optimal.

Underjordisk parkeringsanlegg vil vere eit positivt bidrag til ein god sentrumsstruktur. Skissert løysing med avkøyrse frå Kvassnesvegen ivaretek ikkje trafikksikkerheita.

Plassering av ny skyss stasjon samsvarar ikkje med og underbyggjer ikkje KAP/Cubus sin analyse, og er øydeleggjande for ein god sentrumsstruktur i det som skal framstå som navet i sentrum. Bygget på S8 vil få vareleveringsfasade mot torget. Bussar og trafikksituasjonen vil vere ein synleg del av torget. Det er eit godt alternativ til plassering av skyss stasjon – T7.

1d

Det vert vist til politisk plattform for arealbruk. Ekspropriasjon skal berre nyttast der ein må ivareta sterke samfunnsinteresser.

Etappane som er vist i planen vil føre til at navet i sentrum (kollektivstasjon og torg med bygningane rundt) ikkje vil kunne byggjast ut før alle tiltak er ferdigstilt. Om skyss stasjonen vert flytta vil ein raskare kunne etablera nybygg og torg i sentrum.

Utbygginga i samsvar med planen vert framstilt i berre eit byggetrinn trass i at det er tilrettelagt for etappar. SE-arkitektur meiner etappane ikkje framstår som sjølvstendige, og vil vere utan verdi om ikkje alle "anlegga" vert etablert. Det er alternativ som kan bidra til å begrensa og fordela kostnadene over fleire byggetrinn ved å leggje skyss stasjonen til T7.

Anleggsperioden vil vera lang, med bebyggelse etablert ved torget i 2020.

## 2. Kollektivstasjon

Skyss stasjon i område T7 vil gje skyss stasjonen fleksibilitet. Private grunneigarar kan kome i gang med deira prosjekt på eit tidlegare tidspunkt. SE-arkitektur har utarbeidd fleire skisser, ei av dei viser skyss stasjonen lagt til T7. Dei har også skildra med tekst korleis situasjonen kan verte. Bygging av kollektivstasjon på T7 medfører ikkje ekspropriasjon frå private grunneigarar til kollektivstasjon, det gjer det også mogleg med ei raskare framdrift og akseptable utførelsestrinn i byggefasen.

Det kan leggjast til rette for av- og påstigning i gateløp Kvassnesveien, og /eller på E39 i staden for å etablera eigen kollektivstasjon.

### 3. Tomten

Coop eig om lag 1245 m<sup>2</sup> av arealet S8. Det er ikkje mogleg for dei å få utvikla sin del av S8 då denne delen verken vil få tilfredsstillande areal, kundeatkomst eller varelevering. Dei føreset at kommunen betalar erstatning og kompensasjon.

### 4. Bygningsvolum S8

Det er utarbeidd skisse for bygningsmasse for eigedomen S8. Dei tilrår at hovudplan for butikken vert knytt til skyss stasjonen med inngang til butikk frå det nivået. Nivåforskjell på om lag 2 meter øst-vest vil vanskeleggjere ein positiv fasade med inngangar frå skyss stasjonen.

Bygningsmassen som er opna opp for på S8 er ikkje i tråd med intensjonen for torget og eit nytt og levande sentrum.

### 5. Føresegna

SE-arkitektur har også kommentarar til føresegna for S8:

- Høgare maks byggehøgde (+59 i staden for +57)
- Høgare utnytting
- Fjerna maks fasadelengde på 50 meter
- Kva ligg i begrepet kjøpesenter?
- Kravet om opne vindaugsflater er ikkje i samsvar med TEK 10. Det må vere samsvar med desse. Det er heller ikkje samsvar mellom dette punktet og føresegna punkt 1.4. om energi (lavt energiforbruk). Kravet om inngangar kvar 10-15 meter i fasadar mot torg/offentleg rom er ikkje i samsvar med retningsliner i godkjende fylkesplan og fylkesdelplanar.
- Tida for varelevering jf. føresegna til planen er ikkje i samsvar med intensjonen i planomtalen og med leveringsrutinar til daglegvarehandel.
- Parkering under S8. Det er ynskje om at parkeringsanlegget vert tilrettelagt som privat/offentleg anlegg der eigar av S8 disponerer dei næraste parkeringsplassane.
- Slik S8 er lokalisert er det ikkje mogleg med bustader på tomten, Coop ynskjer også å leggje til rette for bustader.

### 6. Øvrige forhold

#### Handelslekkasje

Areal til forretningsareal er ein knapp ressurs, medan det vert lagt opp til overetablering av kontorareal. Det er ikkje tilstrekkeleg vurdert kva som for framtida skal skapa arbeidsplassar og aktivitet i sentrum. Etter deira syn er det behov for areal til storhandel. Dersom Knarvik skal klara å snu handelslekkasjen til Bergen, må det inn ein del store nasjonale aktørar. Områdeplanen må leggje til rette for ein god handelsstruktur med store område for varehandel.

Coop Extra vil, gjennom eit samarbeid med andre nasjonale aktørar som ynskjer samlokalisering med Coop, kunne gje 100 til 120 nye arbeidsplassar i Knarvik.

Fordelingsnøkkelen i områdeplanen ivaretek ikkje i tilstrekkeleg grad kva aktivitetar som skal gje liv til sentrum. T.d. berre 10% bustad til torg 2.

#### 7. Ekspropriasjon/finansiering

S8 er ikkje eigna til utnytting, ekspropriasjon vil verte resultatet. Det vert vist til politisk plattform for arealbruk. SE-arkitektur meiner det er mogleg å omarbeide planframlegget slik at den private eigedomsretten i større grad vert ivareteke. Kostnader er ikkje tilstrekkeleg vurdert og finansiert, gjennomføring og ferdigstilling er ikkje utgreidd.

#### 8. Tidslina

Coop er klar til oppstart og ynskjer å setje i gangbyggearbeid snarast mogleg. Planen vanskeleggjer det.

#### 9. Utbyggingsavtalar

Det er ikkje rom for finansiering av fellesanlegg slik prosjektet vert framstilt i dag.

#### 10. Rekkefølgekrav

Rekkefølgebestemmelsane må bearbeidast for å gje utbyggerar levelige betingelsar.

#### 12. Erstatningstomt for Coop

Aktuell erstatningstomt er T7 eller S9.

#### 13. Oppsummering

Områdeplanen gjer etablering av daglegvare og annan handel umogleg på Coop sin del av S8. Ekspropriasjon eller tilfredsstillande erstatningstomt er einaste utveg.

### **Oddvar Reikerås**

Eig arealet BL1. Tomten er i gjeldande plan regulert til butikk/kontor/bustad.

Grunneigar starta i 2007 opp med planarbeid med dette som føremål. I analysen for Knarvik sentrum frå 2010 vart eigedomen peika på som rein bustadtomt.

For at ei slik endra bruk skal vera økonomisk interessant for grunneigar, må utnyttinga av tomten vera svært god for at bustadblokk skal kunne vera aktuelt. Næringsbygg gir langsiktige inntekter, bustad gir eingongsinntekt.

Arealet BL1 kan byggjast med 158 leilegheiter, i blokker på 7 og 6 etasjar. Det er skuffande og uheldbart at planforslaget seier det berre kan byggjast inntil 80 leilegheiter i 3 og 4 etasjar.

Det er allereie bygd og planlagd bygg på 5 etasjar i Knarvik.

Reguleringsplanen reduserte tomten med 15% (frå 6,9 til 5,9 da). Redusert utnytting på kompenserast for.

Krav til endringar i føresegna:

1. Minimum 120 bueiningar (til punkt 5.3.1.).
2. Ynskjer å byggje 6 og 7 etasjar for å leggje inn variasjon. I gjeldande reguleringsplan har dei godkjent høgde på kote 59,7, byggjehøgde på 15,5 meter. Ei høgde på 18 meter (6 etasjar) er ikkje urimeleg når det skal fortettast. (Til punkt 4.1.4).
3. Kravet til uteopphaldsareal pr bueining må minst halverast. I gjeldande reguleringsplan er kravet 12m<sup>2</sup> pr bustad og det er ikkje krav til privat uteopphaldsareal. I førebelse skisser har leilegheitene store private uteopphaldsareal, 12-35 m<sup>2</sup>. Det vert og vist til andre byggeprosjekt, Straume og Nyhavn. (Til punkt 4.2.1)
4. Til punkt 4.1.4. Kravet til % BRA må justerast opp til å dekkja arealet av min. 120 bueiningar.
5. Leikeplass (til 4.2.1). Arealet til dette føremålet må inkluderast i arealkravet til uteopphald. Etablert leikeplass på nordsida av E39, friområde og nærmiljøanlegg i planområdet.
6. Kravet om at maks 50% av utearealet skal vere på garasjelokk må fjernast. Løysinga for BL1 er å leggje parkeringa under heile arealet for å imøtekoma kravet til ingen overflateparkering. (til 4.2.1).
7. Maks fasadelengde (til 4.1.4) Dette må ikkje gjelde mot T5. Utsikta mot vest forsvinn for T5 allereie ved 2. etg.
8. For å sikra visuell kontakt frå eksisterande bustader i nord mot sjø skal det vera minst to opningar i fasaderekka. På bakkeplan mot E39 må det vere mogleg å sette opp stengsler for støy. (til punkt 5.3.3)
9. Støyskjerming mellom E39 og gang/sykkelvegen for å gje maks effekt (til punkt 5.3.2).
10. Kravet om lysinnfall frå minst 2 sider må fjernast (til punkt 5.1.1)
11. Kravet som inneber at uteareal går framfor utnyttingsgrad og bustadtype vert fjerna.
12. Rørgata som kjem frå Stallane, og går under eigedomen til Reikerås må leggjast utanfor deira areal.
13. Grensejustering mot vest må kommunen ordna.
14. Undergangen i aust kan fjernast dersom eigedomen BL1 skal nyttast til bustad. Spørsmålet er om det er nødvendig med rampene og trappene som er lagt inn i plankartet. Det vert vist til samtale med Statens vegvesen 21. mars.

## **Opus Bergen – for Knarvik senter as (KS)**

Forslag til områderegulering gir KS fleire utfordringar i forhold til vidare utvikling av Knarvik:

- Om lag 15 da av eigedomane til KS vert i forslaget omregulert frå sentrumsføremål til offentlege trafikkføremål (torg og gatetun). KS ynskjer sjølv å utvikla desse områda. Ved innløysing må marknadspris leggjast til grunn.
- Planen legg beslag på mykje privat eigedom til offentlig føremål. Utviklinga av desse er sikra gjennom føresegn om rekkefølge. Kostnader vert forventa å «falle på» private utbyggjarar, noko som vert ein uhaldbar økonomisk situasjon i samband med nybygging.
- Finansiering av overordna infrastruktur er ikkje sikra gjennom NTP eller Nordhordlandspakken. Kostnadene vert i realiteten knytt til eigedomar det er knytt føresegner om rekkefølgebestemmelser til. Kostnadene vert for høge til at nybygging er forsvarleg.

Planen tar heller ikkje tilstrekkeleg omsyn til forventa vekst i området.

Det bør leggjast opp til ei høgare folketalsvekst i Knarvik, godt over 50%, og opp mot 80%. Med 850 bueiningar får vi ei folkevekst på 1700-2000 som utgjer 20-30% av forventa folkevek

- st dei neste 30 år (kjelde SSB).
- Ei forventa folkevekst på 5700-8700 gir inntil 4000 nye yrkesaktive innbyggjarar i kommunen. Ynskjer kommunen eit bysentrum er det viktig at ein vesentleg del av nye arbeidsplassar kjem her, i tillegg til bustader. 4000 nye yrkesaktive kan gje eit behov for 200 – 300 000 m<sup>2</sup> nytt BRA forretning/næring/tenesteyting totalt inkludert eksisterande BRA. Det bør og leggjast til rette for auke også i dette føremålet i planen.

Konklusjon:

Ekstrakostnad ved bygging må vere på eit nivå som gjer inntening mogleg for private utbyggjarar.

Det er avsett unødvendig mykje areal til torg og gatetun. Rundkøyring, torg og kollektivhaldeplass kan plasserast slik at ein i størst mogleg grad reduserer beslag av private eigedomar. Kollektiv haldeplass langs veg 2 i planen kan vurderast.

Knarvik sentrum må få fleire bustader og næringsareal. Tre til fire etasjar er for lite, og 160 – 400 % BRA for lavt for sentrumstomtar. Ved å auke grad av utnytting vert talet på m<sup>2</sup> som kostnadene kan delast på også auka. Planen vert meir robust i forhold til forventa utvikling i regionen.

### **Opus Bergen – for Kvassnesvegen 32 (K32)**

Forslag til reguleringsplan er for K32 på fleire vis ein god plan, under føresetnad av at K32 får erstatningsareal innanfor føremålsgransene som K32 misser til Fri 3 og Veg 9.

På nokre punkt er det ynskje om at planen vert endra:

- Forretningsdel på maks 15% er for lav. Som minimum bør det for nye bygg uansett leggjast til grunn moglegheit for forretningsverksemd på heile 1. og helst 2. plan på S9 og heile 1. og helst 2. plan på del av S10 som ikkje vender mot Fri 4.

- Grad av utnytting er for lav. Dei ynskjer to etasjar ekstra. Bygg på S9 vil då kome på høgde med aldersheimen (kote +63) i T4 på motsett side av E39.
- Minst 17,5 m<sup>2</sup> uteopphaldsareal på bakkeplan pr bueining i S10 er for mykje. S10 har friområde på to sider, Fri3 og Fri4, i tillegg til nærmiljøanlegget 30 meter frå S10. Minst 50% av uteopphaldsarealet bør kunne gå inn i desse omkringliggjande offentlege fri- og nærmiljøanlegga.
- Føresegna om rekkefølge i planen medfører meirkostnad som gjer det uforsvarleg å byggje uavhengig av om planen vert endra i samsvar med punkta over. Kostnader til offentleg infrastruktur må ned i tillegg til at talet på m<sup>2</sup> kostnadene vert fordelt på må opp. Dette må synleggjerast i planarbeidet for at «planleggingen skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetningar for gjennomføring og ikke være meir omfattende enn nødvendig» (pbl §3-1 fjerde ledd).

### **Storneset as**

Storneset as og grunneigarane er samde i målsetjinga for planen og ser fram mot ei meir bymessig utvikling av Knarvik. Det er viktig at ein utviklar ein by med moderne og nyskapande uttrykk. For å skape ein by er det etter deira syn viktig å leggje opp til ei høg utnytting, med ein stor del bustad.

Dei er nøgd med at deira areal er gitt føremålet sentrumsareal. Det er og positivt at det er lagt opp til eit luftig gatetun mellom deira areal og Knarvik senter. Dette arealet er ei viktig åre for gåande i Knarvik, og det kan vere ein viktig møteplass.

Grunneigar ynskjer å nytta deler av den nye bygningsmassen til forsamlingslokale med ulike aktivitetar. Dei ser også for seg at dei kan leggje inn anna verksemd som skapar ferdsel og aktivitet i gateplan.

Dei ynskjer å organisera parkering i kjellar for dei areala som har naturlege føresetnader for det.

Innspel til føresegna:

- Til punkt 3.3.1: Område S2 må og verte unnateke. Området har tilfredsstillande tilkomst til E39 via ny rundkøyring. Parkering kan løysast på eigen grunn.
- Til punkt 4.1.4: Dei ber om ei utnyttingsgrad på 300% i staden for 200%. Går dette i orden kan dei vederlagsfritt avstå grunn til gatetunet.
- Til punkt 4.2.3: Punktet må og inkludera S2.

### **Opus as for Anders Haugland as (område S4 og S5)**

Dei ber om møte med fagetaten for å fremsetja merknader.

Planen legg opp til høgare utnytting på tomten, men med føresetnader som gjer det vanskeleg å realisera, med dagens krav til arealstorleik og eksponering frå potensielle leigetakarar. Førabels vurdering er at reknestykke ikkje går opp, og at det difor er ein risiko for at eksisterande situasjon vil halde fram.

**Waldegruppen**, eigar av gnr/bnr 188/737 og representerer gnr/bnr 188/406 og 757 (Stoltz Eigedom as)

- 1) På gnr/bnr 188/737 er det lagt inn eit 10 meter breitt friområde. I tillegg er det lagt inn byggegrense som reduserer den byggbare delen av tomten slik at den i praksis ikkje vert byggbar. Dei vert påført eit betydeleg økonomisk tap som dei vil krevja erstatta dersom forslaget vert ståande. Waldegruppen krev at planframlegget vert endra slik at heile eigedomen 188/737 vert synt som byggeområde, og med byggegrense 4 m mot eigedomsgrense.
- 2) Gnr/bnr 188/406 er og redusert som byggjetomt pga eit 10 m breitt friområde. Dei varslar krav om erstatning dersom planframlegget vert ståande.  
  
Eigedomen er synt som tenesteyting, dette er ikkje i samsvar med grunneigar sine interesser. Dei krev at heile eigedomen vert synt som byggeområde for bustad med 4 m byggegrense mot eigedomsgrensa.
- 3) Rekkefølgekrevet som omfattar tidspunkt for når rammeløyve kan gjevast er urimeleg – både i tid og kostnad. Kostnadene må i hovudsak leggjast til kommunen og dei partane som har størst nytte av tiltaka.
- 4) Lindås kommune må snarast ta initiativ til at det vert sett av midlar til rundkøyring og 4 felts E39 i Nordhordlandspakken. Dersom vidare utvikling vert sett på vent i ytterlegare 5-10 år, vil det vera svært negativt for utviklinga av det regionale senteret Knarvik, og økonomisk for grunneigarar.

**Knarvik helsetun as** (bnr 703 og 704)

Knarvik helsetun ynskjer å vidareutvikla eigedomen til helsetenester. Det er og leilegheiter på eigedomen. Dei ber difor om at eigedomane vert regulert til offentlege føremål blanda med bustad (raud og gul farge på kartet).

### 2.3 Private merknader

**May** seier det vert lagt opp til alt for få bustader i Knarvik. Det bør vera krav til at ein prosentdel av leilegheitene, f.eks 20%, skal ha ein terrasse på minimum 15 til 20 kvadrat. Mange i distriktet ynskjer leilegheit i Knarvik, men ynskjer også å kunne ta i mot gjestar, også på eigen terrasse.



Det er kaos på bussterminalen i dag (som har plass til 6 bussar).

Det må lagast til fleire parkeringsplassar for dei som køyrer til Knarvik for å ta kollektivtransport vidare. I dag er det umogleg å finne plass utan å betala avgift til Knarvik senter.

### **Gerd Karin Isaksen**

Skyss stasjonen må flyttast. Det er for liten plass på stasjonen, og plass for 6 bussar er for lite. Den må liggje ved Søderstrøm med inn- og utkøyring mot ny rundkøyring ved enden av Hagelsundbrua, eller aller helst på kaia. Avstanden er ikkje lang. Med tilrettelegging av gangveggar vil desse plassane verta brukt. Den nye skyss stasjonen må ikkje liggje slik til at det vert gjennomgangstrafikk til og frå skulane i området.

2 til 3 etasjar på husa er nok. Høgghus vil dei ikkje ha.

### **Oddvar Reikerås**

1. Ei torgløyising er flott; gir særpreg, eit fint myldreområde. Opninga mot sør må skjermast med bygg pga vind frå sørvest, ein av to dominerande retningar.
2. Ta kollektivterminalen vekk frå sentrum:
  - a. Kollektivterminalen stjel verdifullt areal,
  - b. det er kostbart å løyse han ut,
  - c. eit næringsbygg vil gje betre fasade mot torg,
  - d. det er ikkje utvidingsmoglegheit ved auke i buss trafikken,
  - e. mykje av tungtrafikken i sentrum vert fjerna ved å leggje stasjonen utanfor sentrum,
  - f. eventuell ringbuss vil kunne gå.
  - g. Ei kost/nytte analyse for kollektivterminalen vert etterlyst.
  - h. Rundkøyring kan kanskje leggjast i eksisterande rundkøyrsløp ved Shell og slik unngå dyrt tomteerverv ved flytting av Shell.
  - i. Forslaget om ei av/påstigning i Kvassnesvegen i staden for kollektivterminal var ein spennande tanke.
3. Alt for beskjeden fortetting i sentrumsområdet:
  - a. BRB rapport og rapport frå fylkeskommunen som viser ei "rivande" utvikling for Lindås og Knarvik dei næraste 15-20 åra.
  - b. Folketalet i Lindås vil fordoblast i løpet av 20 år. Det vert behov for bustad til 10-11 000 personer.

- c. Det er for lite med 826 leilegheiter i sentrum. Bustadbyggeprogrammet må og reviderast.
- d. Forventningar om auke i arbeidsplassar, 3100 i alt med eit arealbehov på 310 000 m<sup>2</sup>. Nytt tilgjengeleg areal i planen er 145 000 m<sup>2</sup>. I framlegg til områdeplan er det 62 000 m<sup>2</sup> til butikk/kontor/helse. Dette vil dekke behovet for 620 arbeidsplassar. Knarvik kan dermed mista 2500 arbeidsplassar.
- e. Generelt må høgda opp fleire etasjar for bygg i heile sentrumsområdet. Nokre stader 14 etasjar.
- f. Ny kjøpesenter må kunne etablerast i S områda.
4. E-39 med fire felt må byggjast
5. Undergang i aust må utgå
6. Parkering i fjell under gamleheimen og mot nord må vurderast. Heis og utgang mot gatetun og øvre torg, og med innkøyrse frå rundkøyring 2.
7. Plass til framtidig bybane. Bybanestopp må kunne leggjast i fjell.
8. Plassering av offentlege bygg må fastsettast omgåande for at utviklinga kan gå vidare i Knarvik. Private tiltak kan ikkje settast på vent til det offentlege kan bestemma seg.

### **Johannes Johansen**

Barnehage må få sin plass i sentrumsplanen.

### **Frode Sørre Øgaard**

- Øgaard ser ikkje at 4 felts veg gjennom Knarvik er noko positivt. Han stiller spørsmål ved om det vil vera attraktivt å bu og vere i Knarvik når det går 4 felts veg gjennom, og viser til andre stader der det vert arbeid for å få vegen utanfor sentrumsområda.
- Utviding av E39 vert også kostbart då grunn må løysast inn, og bygningar må flyttast.
- Kva med symjehall som mange har hatt ynskje om i fleire år? Andre bygg er også nemnt: kulturhus, kino, bibliotek, konsertsal, utstillingslokale, skøytebane. Vert dette kombinert med god arkitektur er det fleire grunnar for å kome til Knarvik. Det må vere lett å reise til Knarvik, evt. ny skyss stasjon vert ein del av det nye Knarvik. Desse tinga passar betre inn i biletet av ein attraktiv småby i motsetning til utviding av E39.
- E39 bør leggjast utanfor Knarvik, t.d. mellom Isdalstø og Hjelmås.

## 2.4 Merknader frå organisasjonar

### FAU ved Knarvik barneskule

FAU peiker på at skulevegen til svært mange barn går gjennom Knarvik sentrum. Tilrettelegging for trygg skuleveg er særskild viktig. Dette må ivaretakast gjennom planarbeidet.

### Nordhordland Naturvernlag

Framtidig skyss stasjon i Knarvik bør leggjast i tilknytning til rundkøyringa ved krysset E39 og fylksveg 57 på arealet til barne skule og vidaregåande skule. Argumentasjonen er mindre trafikk inn i og ut av senteret.

### Juvikstølen velforening

Velforeininga ber om at ei utbygging av E39 vert gjort på ein måte som medfører minst mogleg bruk av Lonsvegen og Juvikstølen som omkøyringsveg. I den grad vegane må fungera som omkøyringsveg, ber dei om at kommunen sikrar at dette skjer på ein tryggast måte for dei mjuke trafikantane i området.

### Nordhordland handverk- og industrilag (NHIL)

Planen inneheldt gode tankar knytt til det å gjere Knarvik til ein attraktiv småby, inkludert bymessige strukturar og kvalitetar. Planen gir eit tydeleg preg av urbanisering- og set fokus på kollektivtransport og betring for gåande. Det er positivt.

NHIL saknar tiltak som støttar opp om at Knarvik er eit trafikalt knutepunkt og regionsenter i Nordhordland, som t.d.:

- Torg; eit handleområde med butikkar som også supplerer andre lokalsentra. Torget må vera levande ut over vanleg stengetid
- Kulturtilbod; areal må setjast av til eksempelvis kulturbygg/svømmeanlegg. Dette må ivareta heile regionen sitt behov
- Kollektivtransport; Et trafikk knutepunkt med tilkomst via Kvassnesvegen verkar ikkje framtidsretta. Mykje tyder på at nye kollektive løysingar vil prega biletet framover. Kva prognosar bør leggjast til grunn for satsinga på kollektivløysingar?
- Regionsjukehus/andre offentlege bygg; Det bør vurderast om desse bør leggjast sentralt i Knarvik. Kanskje det med føremon kan leggjast i randsona. Det gjeld og for

ambulansetjenesten/legevakt tilbudet. Areal til offentlige bygg som kan ivareta m.a. behovet ved evt. kommunesamanslåing bør setjast av.

Planen har store utfordringar:

- E39; Det er ikkje avsett midlar i Nordhordlandspakken for utbetring av E39 gjennom Knarvik slik planen viser. Dei ber om at E39 gjennom Knarvik planmessig vert prioritert, og også vert finansiert. Passasjen under E39 er å føretrekkje framfor lokk over vegen.
- Næringsssituasjonen; Det er for snevert at Knarvik berre skal vere handels- og service senter. Det er framtidretta om ein og tek inn kontor og bustad. Det må likevel vere ein fleksibilitet i planen med omsyn til føremål (type) og utnyttingsgrad.

Føresegna om rekkefølge må vere forstålege og gje grunnlag for lik behandling av alle aktørar. Planen ivaretek ikkje dette. Dei legg vidare til grunn at eksisterande næringsliv skal ivaretakast på ein god måte.

Måltal/økonomi:

- Visjon om småby er positivt. Planen bør ha mål om at t.d. 10 000 innbyggjarar skal ha adresse innan planområdet i 2030. Det vil krevje eit tydelegare fokus på nye bueningar. Måltal for planlegging av tenestetilbod og infrastruktur bør kommuniserast.

NHIL saknar dei grepa som skal til for å realisera dette, og vil føreslå at budsjett tal vert tydeleggjort for å innfri måla i planen.

Anna: NHIL voner at realismen i planen som skal vedtakast er tydeleg og innanfor ei kort

tidshorisont slik at ein ser tydelege resultat etter 5-10 år. For å lukkast må initiativet frå grunneigarar og investorar vere sterkare. Offentleg/privat samarbeid bør vurderast.

Visjonar for samspelet mellom næring, busetjing og miljø er sakna. Sterkare miljøprofil i utviklinga vil vere spenstig. Nye bygg bør ha tydeleg energifokus. Kanskje dette kan vere med på å gjere byen ekstra attraktiv i 2020.

### Lindås høgre

- Plan for sentrum og for tunnel Knarvik-Isdalstø skal sjåast under eit.
- Skyss stasjonen skal ikkje vere i Knarvik sentrum, men i planområdet tunnel Knarvik-Isdalstø. I sentrum vert det lagt til rette for av- og påstiging for buss på veg 1 og 2.
- Det må vurderast når rekkefølgekrevet om 4-felts veg og rundkøyring skal iverksettast, for å unngå byggestans tidleg i planperioden. I utbyggingsavtalen kan ein setje av midlar til framtidig vegutbygging.
- Område S8 og kollektivtomten vert omregulert til sentrumsføremål.

- Bygga rundt torg 2 skal sikra at torg 2 vert eit levande torg med kultur, restaurantar, cafe og uteliv.
- Det skal ikkje setjast begrensingar på etablering av nye kjøpesenter. Høgde på bygg.
- Inntil 9. etg. høge bygg vert tillate.
- Parkeringsløysinga som er presentert i planen går ut, det vert opna for undergrunnsparkeing knytt til kvar tomt, utan gjennomkøyring mellom øvre og nedre sentrumsdel.
- Parkeringa for S6 og S7 må planleggast med felles inn- og utkøyring.