

Kommentarer til områdeplanen for Midtmarka og Rotemyra

1. *"Målet med planen er å utvikle eit urbant bustadområde på Flatøy, som kan binde saman kommunesentera Frekhaug og Knarvik."*

Avstanden mellom Frekhaug og Knarvik endres ikke av et nytt tettsted imellom disse. Tvert imot vil økt trafikk på Flatøy og flere passasjerer av/på bussene mellom Frekhaug og Knarvik gi lengre reisetid mellom de to tettstedene. Planen må derfor mer presist angi hva som menes med å *"binde saman"*, da det nå fremstår som en positivt ladet forestilling uten rot i virkeligheten.

2. 10-minuttersbyen: *"Korte gangavstandar, funksjonsblanding og god tilrettelegging for mjuke trafikantar er avgjerande faktorar for å skape eit godt, berekraftig bumiljø, der ein raskt kan bevege seg mellom bustad, arbeid, kollektivtransport, service, nærbutikk, rekreasjonsområde, samt offentlege tenestetilbod som skule, barnehage og idrettsfasilitetar som sjøsportssenter som er planlagt etablert som eit av dei første tiltaka i områdeutviklinga."*

Dette er en idealisert forestilling uten rot i virkeligheten av flere grunner.

- a) Hvis to tettsteder A og B har både boligområder og arbeidsplasser, er det ikke slik at majoriteten av beboerne jobber i samme tettsted som de bor. Tilgang på relevant og ledig arbeidsplass samt behovet for å jobbe et annet sted enn man bor fører til at mange beboere i A jobber i B og vice versa.
 - b) 10 minutters gange tilsvarer ca. 1 kilometer. Det er helt urealistisk å ha både arbeid, kollektiv, butikk, rekreasjon, skole, barnehage, idrettsfasiliteter, og andre offentlige tjenestetilbud innenfor en så liten radius. Dessuten er det svært mange ærend som ikke kan gjennomføres til fots, eksempelvis handledurer med mye varer på glatte veger eller i ruskevær. Erfaring fra Knarvik tilsier at mange kjører turer med bil på under 1 km fordi det er mye mer lettvinnt og tar kortere tid enn å gå.
 - c) Sjøsportssenter dekker et veldig smalt behov.
3. *"Planprinsippet reduserer behovet for bilbruk og områdeplanen regulerar derfor for ei lågare parkeringsdekning enn det som den gjeldande kommuneplanen føreskriv."*

Redusert bilbruk er ikke synonymt med behov for færre biler. Det betyr bare at man ikke bruker bilen like ofte som andre steder, men at man likefullt er avhengig av bil. Det gjelder særlig barnefamilier, arbeidstakere med jobb i f.eks. Bergen kommune, Knarvik, Holsnøy eller Mongstad og andre steder hvor avstanden er for stor til å gå eller sykle, men også eldre mennesker som er dårlig til beins. Dessuten skal barn og ungdom nå til dags kjøres av foreldrene til trening og andre aktiviteter, eller de kjører selv i mopedbil eller andre motorkjøretøy med den frihet og "voksen-prestisje" det gir, selv om det bare tar 10 minutter å gå eller kollektivtilbudet finnes like ved.

10-minuttersbyen innebærer at behovet for antall biler er som før, men at bilene ofte står parkert enn andre steder. Også med parkeringsløsninger uten fast plass vil dette gi økt behov for parkeringsplasser fordi hver bil opptar en av de tilgjengelige parkeringsplassene flere timer i døgnet enn steder hvor bilene er i bruk større deler av døgnet.

Å redusere antall parkeringsplasser er derfor ikke en god løsning, og vil gjøre området mindre attraktivt for folk som er avhengig av eller vant med bilen.

Man må heller ikke glemme at gjester (helsearbeidere, håndverkere, familie og venner, m.fl.) har behov for å parkere. Knapphet på parkeringsplasser kan medføre kamp og konflikter om parkeringsplassene, særlig hvis kommunen har tenkt å overlate til utbygger å fordele parkeringsplassene. For utbygger lønner det seg å selge alle de etablerte parkeringsplassene fremfor å avsette noen til gjesteparkering.

4. E39 fungerer som en barriere på Flatøy. Mange byer i Norge har fått omkjøringsveger for å unngå dette, eksempelvis Fløyfjellstunnelen i Bergen, og tilsvarende løsning i Drammen. Det er derfor uheldig at man på Flatøy legger opp til å videreføre en sterkt trafikkert hovedfartsåre gjennom det nye tettstedet på Flatøy, med de helsemessige konsekvenser dette gir i form av bl.a. støv og støy.

5. *"Utvikle eit område med miljøvennlege løysingar for transport, energi og avfallshandsaming"*

Å etablere et nytt tettsted er å invitere til vekst i antall innbyggere. Enhver innbygger forbruker mer enn 0 av jordens ressurser, både lokalt og globalt, f.eks. arealer til dyrking av jordbruksvarer som importeres. En stadig større overbefolkning er globalt den største trusselen mot klima og miljø. En bærekraftig utvikling tilsier et stabilt folketall, ikke et evig økende folketall. Uten nye boliger vil ikke innbyggertallet i Alver øke, men holde seg stabilt. Planen beskriver ikke formålet med å øke innbyggertallet. Kommunen bør fokusere på å øke livskvaliteten til de som bor i kommunen fra før, fremfor å tenke at den eneste formen for kommunal utvikling er evig økning i innbyggertallet.

Planen beskriver heller ikke hvor man tenker seg at beboerne i det nye tettstedet skal komme fra. Fødselsratene i Norge tilsier befolkningsnedgang.

6. Byvekstavtalen har som formål at all økning i privat trafikk over trafikkellepunktet på Nordhordlandsbroen skal skje kollektivt. Et nytt tettsted med flere tusen nye boliger og arbeidsplasser like ved denne broen vil åpenbart føre til mange flere privatbiler over broen, både arbeidstakere og besøkende fra Bergen, og beboere på Flatøy til Bergen på jobb, besøk og handling i Åsane, m.m. Som nevnt i pkt. 3 oppfatter mange det av ulike grunner som uaktuelt å reise kollektivt. Det bør derfor utredes hvilke konsekvenser dette får for Alver kommune sine inntekter fra nåværende og fremtidige byvekstavtaler.