



Styringsgruppa

Knarvik sentrum områdeplan

Dykkar ref. Sakshandsamar:
Frøydis Ones

Vår ref. Telefon
2010/289 - 0 - 56 37 56 33
4988/2013

Arkivkode: Dato:
L12 20.02.2013

Referat frå møte med styringsgruppa 20. februar - områdeplan Knarvik sentrum

Stad og Tid: Kantina i Nordhordlandshallen, kl. 09-13

Til stades frå:

Styringsgruppa:

Jan Erik Hope (til kl. 11), Ingrid Hindenes, Sæbjørg Kjeka, Kjetil Gjerstad, Henriette Mjøs, Astrid Sylta Namtvedt, Alf Angelskår, Halvard Rydland
Forfall: Mette Bøe

Arbeidsgruppa:

Odd Høydalsvik og Sindre Lillebø, Statens vegvesen
Kari Øvsthus, Hordaland fylkeskommune
Fredrik Barth og Knut Hellås, Asplan Viak as
Arne Eikefet, Arnold Matre, Terje Villanger, og Frøydis Ones, Lindås kommune
Forfall: Tord Bakke, fylkesmannen i Hordaland

I tillegg deltok Helge Hopen frå kl. 12-13.

Referatet har vore sendt møtedeltakarane for godkjenning.

Kvalitetsprogram

Asplan Viak gav ein presentasjon for korleis det er moglegheit til å tenkje løysing for kravet til uteareal, jf. motsegnet frå fylkesmannen. Presentasjonen er lagt ved referatet.

Spørsmål og kommentarar under møtet:

- Til «faktor» tilnærminga: Det er ikkje ynskjeleg at det vert utarbeidd ein for rigid plan som vil gje mange dispensasjonssøknader
 - Svar: Målsettinga er å få fram ei betring i planmaterialet, fridom til å velje mellom fleire alternativ vil gje fleksibilitet og forutsigbarhet. Det vert også rom til at utforminga kan endrast over tid, avhenging av kva som er «in» i tida. På nasjonalt nivå vert det arbeidd med ei slik liste. Denne kan vere verd å sjå nærare på. Desse alternativa vil utgjere ei ramme som vert viktig å halde på.
- Er det nok uteareal til alle bustadene? Det er og både eit ynskje og råd om å gå opp i talet på bustadeiningar. Skal ein tenkje 1:1 eller ha ei anna tilnærming?
 - Svar: Så lenge utearealet vert godt nok, kan ein ha ei anna tilnærming enn 1:1 (bustadeining:uteareal). Det er viktig med ein samanhengande struktur, ein indre struktur som heng saman med større grønne område. Kvalitative gode uteareal vert viktig. Motsegnet til planen kom på bakgrunn av at uteareala ikkje var gode nok. Dette må vi ha med i det vidare arbeidet.
 - Kommentar: Vi bør og tenkje på m² uteareal pr 100 m² bustad, i staden for pr. eining. Dette kan verte styrande for storleiken på leilegheitene. Det er betre å bestemme det på annan måte.



- Det er lettare å finne tilgjengeleg uteareal om vi går retning vest-aust, nord-sør aksen er bratt.
 - Kommentar: Ei løysing kan og vere å gå i høgden og under bakken. Poenget er at ved å sjå på høgde og soklar så kan vi få fram betre løysingsmoglegheiter og meir areal.
 - Høgda i gårdsrommet/utearealet må og fastsettast
- Konsulenten rår til at ein tenkjer meir på fellesparkering i fjell. Dette er noko som vert arbeidd med på Straume (kombinert med geovarme). Ei slik løysing kan vere nøkkel til å styre lokaltrafikken. Fleire stader slit ein med parkeringsløysinga, eksempelvis Wergeland og Paradis.
- Konsulenten rår og til breiare gater. Når noko må endrast på under vegs er det erfaringsmessig fortauet som vert smalare. På Paradis er gatesnittet 36 meter, Kvassnesvegen er 18 meter. Lars Hillesgate er på 24 meter (informasjon frå fylkeskommunen). Kollektivtrafikk må inn i gata, sykkel bør inn.
 - Kommentar: Det er viktig å ikkje ha fortaua så smale, det skal vere ei «stille sone» inn mot bygningane der inngangspartia er i tillegg til at det er ferdselsåre.
 - Eit breiare gateløp kan vere eit delsvar på motsegnet frå fylkesmannen.
 - Ei løysing kan vere einvegskøyring av Kvassnesvegen der ein legg til rette for «shared space» mellom buss og sykkel. Dette kan vere positivt i forhold til tryggleik, men det bør ikkje vere eit argument for å få ned gatesnittet.
 - Breiare gatesnitt vil og gje meir lys og sol inn i gaterommet.
 - Det vart og reist spørsmål om bussen kan følgje Bruvegen sør mot Villanger og kome opp igjen ved Ica før den går mot aust i Kvassnesvegen.
 - Buss i handlegate er viktig.
 - Med bakgrunn i at det skal tilretteleggast for bustader som skal ha innkøyrsløp i Kvassnesvegen, kan trafikken i Kvassnesvegen verte eit problem med denne tilnærminga. Løysinga må vere at parkeringsanlegga vert felles på sikt, og når dei vert bygd ut, slik at det kan etablerast inn- og utkøyrsløp i enden av gata. Ei mogleg løysing er det og å leggje innkøyrsløp til eit felles parkeringsanlegg under felt 11, sør for Kvassnesvegen, som også går under veggen og opp til eigedomane på oppsida av veggen. Dette kan verte inn- og utkøyrsløp for fleire eigedomar, i alle fall for bustadar. Fleire løysingar må vurderast før krav vert lagt inn i planen.
 - Fylkeskommunen meiner det er viktig å ha med seg at prinsippet om 2 vegstrafikk skaper liv i sentrum. Faren med å leggje til rette for einvegskøyring kan vere at trafikken forsvinn ut frå sentrum.
- Høgder er ikkje det same som tetthet. Dette er tydeleggjort i presentasjonen. Vi treng kanskje litt meir lys inn i romma enn det modellen viser pga årstidsvariasjonar vi har.
- Ei løysing for tenkinga om høghus kan vere å gje ein ekstra etg. om eit bygg vert trekt inn frå gata og gir plass til meir uterom på bakkeplan.
- Kulturhus til område S3 vart fremja.

Ei kort oppsummering frå gruppearbeida den 6. februar vart og gjeve.

Konklusjonar til arbeidet med kvalitetsprogrammet frå styringsgruppa:

- Tenkinga i presentasjonen til konsulentane er fornuftig, det er ynskjeleg å gå vidare på dette arbeidet.
- I arbeidet må vi binde saman nord og sørsida av E39, også vest-aust aksene. Alle områda må med i arbeidet.
- Det er viktig å få på plass forutsigbare rammer for utbygginga.
- Tenkinga omkring almenninga er fornuftig. Sjå meir også på gater, det er positivt å utvida Kvassnesvegen og i tillegg gje høve til høgare bygg.
- Det er viktig å få til gode funksjonar inn til almenningen.
- Kvartalsvis tenking der ein opnar opp for uteareal er positivt.
- Tenk fleire bustader inn i sentrum
- Kvalitetsprogrammet må sikrast gjennomføring i plandokumenta.

Trafikkutgreiing

Sivilingeniør Helge Hopen gav ein presentasjon av trafikkutgreiinga i Knarvik, jf. vedlegg. Kommenterarar til presentasjonen og svar:

- Kor stor del av trafikken er internt i Knarvik.
 - Gjennomgangstrafikken på E39 i Knarvik er lav anslagsvis 4000 bilar i ÅDT. Utfordringa ligg i interntrafikken.
- Veksten i biltrafikken er kanskje for høg?
 - Det er viktig å ta høgde for det som sannsynlegvis vil skje. I gode byregionar har ein kollektivtransport. Tilrettelegginga er viktig.
- Knarvik har kanskje mest å hente på å redusera internkøyringa. Det er viktig at parkeringsanlegg vert lagt til punkt med gode gangveger mellom funksjonar.
- Det er frå vegvesenet si side ikkje ei løysing å ikkje byggje nye rundkøyringar. Den trafikale løysinga i dag er ikkje tilfredsstillande. Nye rundkøyringar vil kome. Parkeringsgrunnlaget kan derimot verte diskutert. Men det er viktig å tenkje på konsekvensar for Knarvik om parkeringsgrunnlaget vert lagt for lavt. Knarvik sin attraktivitet kan kanskje verte lavare. Det er mange moment som må vurderast i samanheng.
- Kan vi finne løysinga for gjennomgangstrafikken andre stader? Er det mogleg å opne opp for innkøyring frå nord til Knarvik?
 - Vi må finne løysinga innanfor planområdet, det er her problemstillingane ligg.
 - Gymnaskrysset vert snart lysregulert. Fleire køyrande frå Knarvik sentrum ved Shell brukar Lonsvegen når dei skal til Bergen, for å spare tid. Det vil dei kanskje ikkje gjere når lysreguleringa kjem på plass.
- Det er viktig å få på plass dei rette rekkefølgjekrava, men det er og ynskjeleg med minst mogleg rekkefølgjekrav. Det er viktig at ikkje prosessen stoppar enno meir opp.

Med helsing

Arnold Matre
Kst. fagleiar arealplan

Frøydis Ones
arealplanleggar

Kopi til:
Arbeidsgruppa Kvalitetsprogram Knarvik sentrum