

Frå:
Arvid Vatnøy
Innbyggjar i Knarvik

Til:
Lindås Kommune

17. august 2014

Merknader til Områdeplan for Knarvik sentrum (plan id 1263 201002, ref. 14/1135)

Etter å ha lest gjennom områdeplanen med merknadsfrist 22. september 2014 som ligg ute til 2. gongs offentleg ettersyn, så har eg fylgjande kommentarar og innspel:

1. Manglande grunngjeving for by

Eg finn svært lite om formålet med å gjere Knarvik om til by i områdeplanen. Det er jo ei svært radikal endring av Knarvik som det her er planar for, og det fortener ei langt djupare utgreiing om formålet med fokus på kva som ikkje er godt nok i dag og kva som skal gjere desse forholda betre. Når det t.d. i kap. 5.2 står at ein ynskjer å leggje til rette for større variasjon i kultur- og fritidstilbod, så er mitt spørsmål: Kva er behovet som ikkje er dekkja i dag? Når kunstgalleri er nemnt, er dette forankra i idealisme eller eit reelt behov utfrå tilbakemeldingar frå innbyggjarane?

Eit behov som er nemnt er ein meir heilskapleg struktur, altså ein meir estetisk og ryddig struktur i Knarvik. Mange har hevda at Knarvik er prega av tilfeldig utbygging, og det kan eg tildels vere samd i. Men det er stor skilnad på å ordne dette og det å i samme slengen mangedoble innbyggjartalet med dei konsekvensar det fører med seg. Det er fullt mogeleg å rydde opp i strukturane utan samstundes å mangedoble innbyggjartalet. Eg saknar såleis argument for at innbyggjartalet bør mangedoblast i Knarvik. Meir om det under punktet om trengsel.

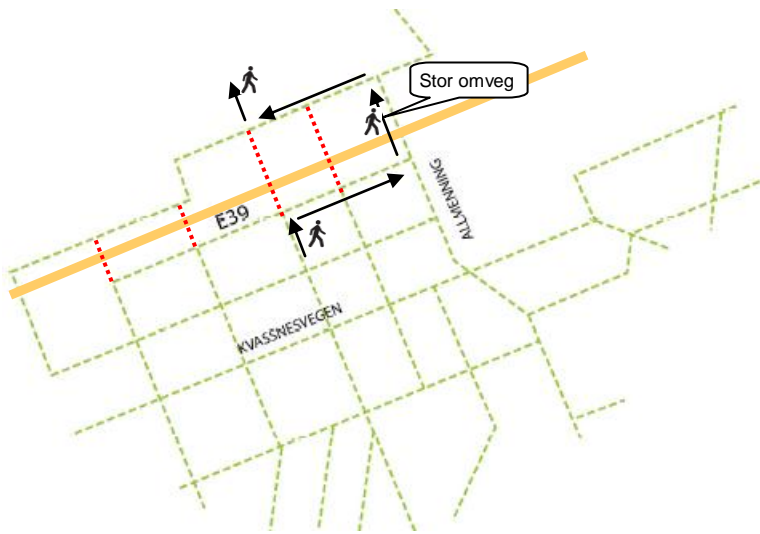
Eg veit frå andre stader i Noreg at mange tettstader ynskjer seg bystatus. Det er tendensar til slik tenkning i planen, t.d. står det at ein ynskjer å byggja ei 11 etasjers høg bygning for å få eit landemerke i Knarvik. Eg vil i staden oppmoda til ei rasjonell tilnærming der ein ser på konkrete behov og kor mange det eigentleg bør bu og arbeide på ein geografisk liten stad som Knarvik utan at det går ut over livskvaliteten til dei som bur der. Det er god plass i Nordhordland, og kvifor det er så viktig å trykkje mest mogeleg folk inn i Knarvik krev ei langt betre forankring og grunngjeving enn det som kjem fram av områdeplanen.

2. E39-barrieren

I områdeplanen står det at dei gåande har ei klar prioritering. Vidare står det mykje om E39-barrieren mellom nord og sør. Det finst undergangar, men spesielt den nyaste nedanfor Meny er utruleg tungvint utforma der ein må gå ein stor omveg for å koma til og frå undergangen. Når ein no skal rydde opp i strukturane i Knarvik, framstår det for meg som ei gåte kvifor ein ikkje nyttar sjansen til å få E39 ned i tunnel under Knarvik, gjerne i 4 felt og med direkte avkøyningar til underjordiske parkeringsplassar i Knarvik.

I staden har ein lagt opp til ei mellombels løysing med 4-felts veg i dagen og med diverse kompensierende tiltak som breiare undergang, utan at det gjer situasjonen noko betre enn i dag.

Områdeplanen innrømmer indirekte at ein ikkje har lukkast med å løysa dette barriereproblemet. Til dømes skisserer områdeplanen gangveg-strukturen som vist i nedanforståande kart med grønne stipla strekar:



Eg har teikna inn E39 som ein gul strek. Sjølv om det på sørsida av E39 er mange nordgåande gangveggar, stoggar dei aller fleste når dei møter E39. Som i dag er det framleis kun to stader ein kan krysse E39: Ved Rema / Meny i vest og ved almenningen i aust. For alle nordgåande gangveggar mellom desse undergangane blir det store omvegar å gå for å krysse E39.

Den openbere løysinga å forlengje alle desse gangvegane med undergangar under E39 slik eg har illustrert med raude stipla strekar i gangveg-kartet, er ikkje nemnt i områdeplanen. Folk må kunne fylgje alle nordgåande gater beint fram utan nokon omvegar under E39, elles blir omvegen altfor stor for fotgjengarane som illustrert i kartet over. Dette er også noko områdeplanen innrømmer: "*I tillegg kan ein nytte ledegjerder langs E39 for å hindre ureglementert kryssing.*". Områdeplanen stadfester såleis at det ikkje er lagt inn tilstrekkeleg med undergangar under E39 – det er faktisk ikkje lagt opp nokon nye undergangar i det heile i dette området. Eg kan av eiga erfaring dei siste 10 åra som fotgjengar i Knarvik stadfeste at mangel på undergangar under E39 er eit problem og den nyaste ved Meny var eg særskuffa over då den kom fordi ein lyt gå store omvegar for å nytte den.

Dersom ein meiner noko med å gje dei gåande ei klar prioritering, så er det ingen veg utanom å lage undergangar for alle nordgåande gangveggar, og det må maksimalt vere 50 meter mellom kvar undergang. Hvis ikkje, får ein ikkje mange til å bruke beina mellom sør- og nordsida av E39 og dermed får ein ikkje ned den lokale biltrafikken slik områdeplanen har intensjonar om.

Men desse mellombelse undergangane kan ein unngå ved å legge E39 i tunnel med ein gong. Då kan ein lage gangveggar på bakkenivå som krysser over E39-tunnelen i eit nytt parkområde som dagens E39-areal kan nyttast til. Dette er både ei langt meir triveleg og effektiv løysing for gåande.

I stadenfor å gjere det enklare for gåande å krysse E39 har dei ved den vestre undergangen ved Meny faktisk gjort det endå mindre framkommeleg ved å erstatta gangvegen med trapper fordi ein ikkje klarer kravet til universell utforming om maks 1:20-stigning. Dette er ikkje ei løysing, men ei omgåing av problemet som gjer det mindre framkommeleg for alle. Finst det eigentleg nokon brukarar som har meldt tilbake at dagens undergang er for bratt? Generelt er

det forøvrig få som nyttar denne undergangen fordi ein lyt gå store omvegar for å kunne nytte den.

Manglande løysingar for å krysse E39 blir i områdeplanen erstatta av ei overdriven vektlegging av ei enkelt aust-vest-gate (Bygata) og ei nord-sør-gate (Almenningen). Ein by er samansett av mange parallelle gjennomgåande gater som er likeverdige i begge retningar. Å måtte gå innom Almenningen for å krysse E39 blir altfor einspora og tungvint om utgangsposisjonen er eit stykke vest for Almenningen.

Områdeplanen framhever at den gjev godt framkome på langs av E39 ved at det er fortau langs E39. Til opplysning eksisterar eit slikt fortau i dag også, så dette er ingen forbetring av dagens tilhøve slik områdeplanen prøver å gje inntrykk av.

Dette er ein plan som strekk seg mange 10-år fram i tid. Å bruka store summar på å lage nok ei mellombels overflateløysing for E39 som seinare skal erstattast med underjordisk tunnel, er å kaste pengar ut av vindauget. Alternativt tyder dette i praksis at det aldri kjem nokon tunnel under Knarvik fordi den mellombels løysinga er "god nok".

Dersom ein meiner noko med å rydde opp i Knarvik, må ein byrje med grunnmuren – nemleg infrastrukturen. E39 i tunnel frigjer store areal som kan nyttast til park, kryssande gangvegar og bygningar som knyt dei to halvdelane av Knarvik tettare saman i stadenfor som no å lage E39 endå breiare slik at endå større overflateareal blir brukt på E39. I tillegg blir ein med tunnel kvitt bilstøy, svevestøv og eksos og får bort barrieren som E39 utgjer ein gong for alle slik at ein ikkje er avhengig av å oppsøkje næraste undergang for å krysse E39. Her kan ein ikkje spare ved å lappe på barriere-problemet slik områdeplanen legg opp til. Difor er den einaste akseptable løysinga å få vegen i tunnel under Knarvik i områdeplanen. Og argument som at ein ynskjer å syna fram Knarvik for gjennomgangstrafikken kan ikkje overskugga hensynet til dei som skal bu og fungere i Knarvik. Andre verkemiddel får nyttast om ein vil promotere Knarvik i den grad det er trong for det.

3. Lonena-barrieren

I områdeplanen ligg det inne forslag om å lage elv frå Lonena og ned gjennom sentrum. Dette vil representere ein ny barriere i tillegg til E39 som gjer at ein fort lyt gå omvegar for å krysse. Med låg vassføring og bos som samlar seg i elva og algar og mose som gror nedi elvefaret vil dette neppe bli noko fint heller. Sjå t.d. på bekke-grøfta ved Lefdal / XXL i Åsane. Historiske argument kan ikkje gå framfor funksjonelle argument då vi lever i notida og ikkje i fortida, så dette forslaget bør fjernast frå planen.

I områdeplanen er traséen frå Kvassnesstemma til Lona mykje vektlagt. Men få har behov for å gå heile denne strekinga. Anten tar ein seg ein kort tur rundt Kvassnesstemma eller så tar ein seg ein litt lengre tur rundt Lona. Denne traséen ligg altfor langt aust for Knarvik sitt tyngdepunkt til at den dekkjer behovet for alle som skal koma seg mellom sør og nord. Eit slikt overdrevent fokus på denne eine traséen løfta opp av fine ord og skildringar (døme: teksten til illustrasjonsplanen i områdeplanens kap. 7.3) er difor etter mitt syn ei klar feilprioritering.

4. Hushøgda

Ein konsekvens av ideen om å lage bypreg i Knarvik er auka hushøgda. Ein har lagt seg på 4-11 etasjar. Dette vil føre til redusert utsikt mot fjord og omland for alle som oppheldt seg i Knarvik og tettstaden vil framstå som langt meir lukka enn i dag. I Nh kunne eg lese at ei av årsakene til høge hus var at utbyggjarane skulle få meir att for sine investeringar. Eg stiller spørsmålstekn ved om det er rett at utbyggjarane sin økonomi skal vere avgjerande for bygghøgda istadenfor å prioritere ei hushøgda som er teneleg både i høve til å ivareta det opne Knarvik-rommet vi har i dag og i høve til kor mange som bør bu og opphalde seg i eit såpass lite geografisk område som Knarvik utan at kvantitet går på bekostning av bukvalitet. Eg vil difor foreslå at ein går ned frå 11 til maksimalt 4 etasjar, og at normalhøgda reduserast frå 4 til 3 etasjar. Det viktige med dette prosjektet bør vere å rydda opp i strukturen på Knarvik, ikkje å auka folketal og bygningsmasse for å få bystatus.

5. Trengsel

I kapittel 7.7 blir folketalsprognosar frå Statistisk Sentralbyrå nemd der Lindås kommune kan få oppmot 50.000 innbyggjarar i år 2040. Men er det statistikken eller Lindås kommune som skal avgjere kor mange som skal bu i Lindås i framtida? Etter mitt syn må tal innbyggjarar vera styrt slik at det ikkje går ut over kvaliteten i stadenfor å ukritisk gje etter for etterspurnaden. Det er nærast uendeleg med folk i verda, så slik sett er det berre kor mykje bygningsmasse ein klarar å presse inn i Knarvik som avgrensar tal innbyggjarar i tettstaden. Difor kan ikkje det vere rettesnora å bruke for å finne ut kva som er passeleg tal innbyggjarar i Knarvik.

Når det gjeld dei trafikkale utfordringane med auka folketal, vil eg peike på at det hjelper ikkje stort med 4-felts veg gjennom Knarvik når vegen smalnar inn til 2 felt i begge endar. Det er allereide i dag mykje og aukande trafikk over Hagelsundbrua og Nordhordlandsbrua. Ny 4-felts bruløysing kjem neppe dei næraste 50 åra. Auka folketal i Knarvik vil ytterleg framskande dei trafikkale problema utan at noko løysing er i eiming. Kollektivtrafikken vil ikkje løyse desse problema då dei fleste også i framtida ikkje vil ha tid til å køyre kollektivt.

6. Byggkvalitet

Fortetting krev auka byggkvalitet i høve til lyddemping også i forhold til nabohusvere og ikkje berre trafikken utanfor. Det gjeld både golv og tak og veggjar i kvart husvere. Ulike typer støy som tunge fottrinn, gneldrande hundar, barneskrik, høg musikk, vibrasjonar frå tørketromlar frå naboar skaper irritasjon, søvnproblem og konflikter når ein ikkje har lyddempa husvera godt nok, og dette gjev redusert bukvalitet.

Dessutan må det vere krav til energieffektive bygg med god isolasjon og frisk luft med varmeveksling for varming og kjøling av tilført luft.

Det er når ein byggjer nytt at ein har sjansen til å få inn slike kvalitetar, slikt lar seg ikkje ordne i ettertid utan store ekstrakostnader. Difor bør det i planen kome inn konkrete krav til langt betre lyddemping og varmeisolasjon i golv, veggjar og tak enn det som er vanleg no til dags. Dette er uendeleg mykje viktigare for folk som skal bu der enn korleis fasaden ser ut iht. sjekklista i kvalitetsprogrammet.

Dessutan må husvera ha ein storleik som gjer at det kan bu meir enn 1 person i kvart husvere. Knøttsmå husvere gjev låg bukvalitet.

Kommunen bør vere oppteken av at dei som skal bu i Knarvik har gode bukvalitetar å tilby dei som skal bu her, både dei som bur der i dag og dei som kjøper når nokon sel i framtida. Det bør vere eit mål for kommunen at alle nye bustader har heilt andre kvalitetar til lyddemping og energieffektivitet enn det eg høyrer folk bur i her i Knarvik. Å overlate dette til utbyggjarane er som å la hesten passe havresekken, då er det profitt som blir prioritert. Difor må detaljerte og strenge krav innan lyddemping og energieffektivitet inn i kvalitetsprogrammet.

Kvalitetsprogrammet har i dag mange krav om fasadar og estetikk som er vel og bra, men altfor få krav som gjeld funksjonelle eigenskapar som er det folk vil merke mest til i det daglege.

Mange andre krav bør også inn i kvalitetsprogrammet for alle nye bustader i Knarvik. Her er ei liste med nokre slike viktige krav for framtidsretta og god bukvalitet som kommunen må ta ansvar for at blir ivaretekne av utbyggjarane:

- Gjenvinning av varme i ventilasjonsanlegg – ikkje berre suge inn kald luft frå vindaugsventilane som går rett i avtrekksvifta på kjøkkenet. Tilsvarande må ventilasjonsanlegget kjøle ned lufta om sommaren slik at folk ikkje kovnar når det er så varmt som det var denne sommaren – slik varme må vi rekne meir med i åra som kjem.
- 100% lydlaus ventilasjonsanlegg ved normal drift ved at vifter plasserast i eit eige vifterom langt frå kvart husvere i blokk, ikkje som no ei vifte i skåpet over komfyren som lagar mykje sus i stova til sjenanse for bebruarane.
- Ferdig innlagt golvvarme i alle rom istadenfor panelomnar, og med individuell temperaturregulering per rom. Dette gjev langt meir effektiv oppvarming, jamnare varme og mindre brannfare enn panel- og golvomnar og så slepp ein frysa på beina om vinteren for panel- og golvomnar klarar ikkje gjere golvet varmt.
- Golvvarme både på bad og i andre rom skal vere jamn ved at t.d. varmekablar er lagt jamt utover, dvs. utan kalde og varme soner som følge av slurvete utført arbeid.
- Alle ferdig innlagte dimmarar med dimmebrytar montert i vegg må takle alle vanlege typar dimmbare lyspærer: Halogen 230V, halogen 12V, alle typar dimmbar LED, m.m. slik at dette ikkje avgrensar val av lampe og lampeteknologi for bebruarane.
- Alle stikkontaktar skal vere av flat type som ikkje stikk over 2 cm ut frå vegg, maks 5 mm slik at det m.a. blir mogeleg å setje opp møblar framføre slike stikkontaktar utan å måtte skjere hol i bakkant av møblane.
- Krav til at ingen straumkursar skal dekkja meir enn ett rom, ikkje som no at ein og same kurs dekkjer mange rom fordi det var den billegaste løysinga for utbyggjaren.
- Ferdig innlagt fiber for tv og internett.
- Ferdig innlagt innfeld kabelgate og ferdig kabla breidband (ethernet-uttak) i alle opphaldsrom, minst to slike uttak i stova
- Støydempande vindauge – regndråpar og vindsus skal ikkje kunne høyrast.
- Solvarmedempande vindauge i sør og vest.
- UV-filter i alle vindauga for å spare skinnmøblar og andre møblar mot falming.
- Strenge krav om loddrette veggjar: Maks 1 cm avvik frå lodd mellom tak og golv, ikkje som no opptil 10 cm avvik.
- Innbrotssikre inngangsdører til alle bustader.
- Ringeklokkelyd og volum må kunne endrast etter eige ynskje då standardlyden i somme bustader er særst ubehageleg å høyre på at det går gjennom marg og bein.

- Ingen rør frå husveret ovanfor skal vere synlege inne husverets tak eller vere høyrbare når væske renn gjennom.
- Dimensjonert kraftuttak for lading av elbilar i alle private og offentlege garasjeanlegg.
- Minimum 2,75 m breie parkeringsplassar og med minst 0,5 meter ekstra i kvar ende av kvar parkeringsplass-rekkje til næraste hindring, ikkje som no ned mot 2,3 m breie parkeringsplassar utan noko ekstra i kvar ende. Standardnorma er for knapp og sjølv den blir ikkje følgd pr. idag.

7. Friidretts- og rekreasjonsområde

Auka folketal vil føra til meir trengsel også på friidretts- og rekreasjonsområda i Knarvik. Allereide i dag er det til tider tett med folk i Aktivitetsløypa, og Nordhordlandshallen har lite restkapasitet. Områdeplanen har ikkje med forslag til utviding av Aktivitetsløypa med fleire grusvegar i området nord og aust for dagens Aktivitetsløype slik det alt i dag er trong for. Å overlate dette til frivillige organisasjonar som Aks-77 slik kommunen har gjort hittil er altfor passivt. Kommunen må vere meir proaktive når det gjeld tilretteleggjing av friidretts- og rekreasjonsområde. Planen bør gjerast meir heilskapeleg ved at ein sikrar at friidretts- og rekreasjonsområda har kapasitet til å ta i mot auka folketal, noko dei i liten grad har pr. i dag.

8. Buss

Det er bra at Knarvik Skysstasjon flyttast nærare Hagelsundbrua dersom dette fører til at passasjerar frå Radøy og Lindås som kjem via Isdalstø og over Hagelsundbrua mot Bergen får redusert tidssvinnet som dagens avstikkar til Knarvik Skysstasjon representerer.

Men plan for ny Knarvik Skysstasjon er ikkje med i områdeplanen. Det bør den, og her må ein lage ei straumlinjeforma løysing. Med det meiner eg at ein må unngå at bussane svingar og svingar for å kome seg inn og ut av skysstasjonen. Eit enkelt mål på kor straumlinjeforma ein skysstasjon er, er sum grader som bussen må svinge for å køyre inn og ut av stasjonen. Det optimale er om bussen køyrer beint fram, stoggar og tar opp / slepp av passasjerar, og køyrer beint fram vidare, dvs. 0 svinggrader. Slik er vanlege busstopp utforma. Men skysstasjonane derimot er alt anna enn optimal. Knarvik Skysstasjon har for passasjerar frå Isdalstø retning Bergen ein sving-kostnad på heile 810 grader (tilsvarar 9 stk 90-graders svingar). Svingar kostar tid og er lite behageleg for passasjerane. Ny stasjon bør utformast slik at sum svinggrader ligg under 90.

Det står i områdeplanen at fram til ny skysstasjon er bygd vil Kvassnesvegen bli nytta som kollektivgate med kantstopp, og også vidare etter at skysstasjonen er opna. Kvart stopp kostar tid, minst 30 sekund. Dersom det vert lagt opp til at ny skysstasjon skal byggjast mange år etter at den gamle er fjerna, så betyr det at bussane kjem til å bruke mykje lenger tid på hente / sleppe av passasjerar i Knarvik. Å la bussane frå Radøy og Lindås bruke endå meir tid i Knarvik før turen går vidare til Bergen er uakseptabelt. Avstandane i Knarvik aukar ikkje med områdeplanen, så folk må klare å gå til eit felles oppsamlingspunkt slik som i dag i stadenfor at bussen skal stoppe for kvar 50. meter. Dessutan må ny skysstasjon vere klar før den gamle kan rivast i kombinasjon med at matebussar hentar folk i Knarvik som synest det blir for langt å gå til den nye skysstasjonen. På den måten kan bussane nord for Knarvik koma seg raskare og ikkje saktare enn i dag vidare til Bergen.

9. Ingen heilskapleg plan

Som eg alt har gitt døme på framstår ikkje planen som komplett. Mykje er uavklåra blant anna fordi områdeplanen avgrensar seg i stor grad til det definerte sentrumsområdet i Knarvik. Når det til dømes står at:

"Tilsvarende er det lagt til rette for eit parkeringsanlegg i fjell under sjukeheimen med innkøyring frå Kvernhusmyrane, denne planen dekker ikkje heile arealet som er naudsynt for eit fjellanlegg då det går utover plangrensa."

så viser det at plangrensa ser ut til å ha hindra ei komplett heilskapleg løysing. Og som tidlegare nemnt, er infrastrukturen det ein lyt byrja med når ein skal omstrukturere Knarvik.

Vidare er Knarvik Senter (nord for E39) eit klattverk av bygningar med glasoverbygg som områdeplanen ikkje endrar. Ein burde ha bygd om Knarvik Senter frå grunnen av får å få ordentleg gatestruktur i heile Knarvik. Slik det er no framstår områdeplanen som halvhjarta.

10. Lokaltrafikk

Områdeplanen forsøker å få bort mesteparten av lokaltrafikken på E39 ved m.a. å droppe tilkomst til det sentrale parkeringsanlegget under bakken frå lokalvegane, dvs. kun tilkomst via E39. Fjerning av parkeringsplassane utanfor butikkane skal hindre at folk køyrer frå butikk til butikk.

Men dette vil ikkje få folk i Knarvik til å la bilen stå. Dette vil i staden føre til at folk køyrer bilen frå sin garasje i Knarvik via lokalvegane opp på E39 og vidare ned i parkeringsanlegget. For det tar for lang tid, det blir altfor vått og vindfullt i alskens ruskever og ein helgehandel er ofte altfor tung til at folk orkar å bere varene heilt heim til fots. Dessutan er ikkje alle like friske til beins heller. Kombinert med auka folketal i Knarvik vil lokaltrafikken bli større og ikkje mindre enn i dag slik planen no ligg føre.

I planen står det at *"Barnehage O1 i gamal plan vert erstatta av bustad/kontor."* Færre barnehagar i nærmiljøet vil generera meir lokaltrafikk når foreldre lyt køyra ungane til andre barnehagar, t.d. den ved kyrkja nord for E39.

Når det gjeld innbyggjarar som bur utanfor Knarvik og som i dag handlar i Knarvik, så vil nok parkeringsanlegg som kun har tilkomst via E39 føre til endra reisevanar, men ikkje slik områdeplanen håpar på. Det blir for langt for folk å gå frå det sentrale parkeringsanlegget til butikkane på nedsida av E39. Somme som berre skal innom eit kort lite ærend i ein butikk på nedsida av E39 vil nok truleg køyre ned Kvassnesvegen og stogge på utsida av butikken på tomgang til hinder for andre trafikkantar medan reisefylgjet stikk innom og handlar.

Men å gjere det meir tungvint for folk å handle med auka gangavstand til butikkane som fylgje av sentral parkering vil mest truleg føre til at innbyggjarar utanfor Knarvik vel å handle andre stader der ein kan parkere rett utanfor butikken sin, anten det er på Frekhaug, på Hylkje, i Åsane, eller andre stader. Trafikken i Kvassnesvegen generert av folk utanfor Knarvik vil med noverande områdeplan truleg gå ned, men hovudårsaka vil nok vere at Knarvik med forslått parkeringsløysing blir ein mindre attraktiv handelsstad og ikkje at dei tar i bruk det sentrale parkeringsanlegget slik områdeplanen legg opp til.

Eit ledd i opplegget med direkte innkøyring til parkeringsanlegg frå E39 er ein snurampe på E39 for høge køyrety. Dette kjem til å bli skjemma då det er eit uro-moment i høgda over E39 på

ein elles rett vegstrekning. Dessutan ser eg ikkje at det er behov for slik kuvending. Skilt som opplyser om maksimal innkøyringshøgde, høgde-sperre ved avkøyring til parkeringanlegget bør vere tilstrekkeleg. Dessutan har ein høve til å snu i den store avlange rundkøyringa eit par hundre meter lenger aust.

11. Almenning

Ein almenning kan ha ei viss nytte ved at den lagar eit lufferom mellom alle dei planlagte høghusa. Men dette kan fort ende opp som ein plass for tiggings og dårleg gatemusikk om dagen og ungdomsgjengar og fyll om kvelden. Folk flest har det for travelt i kvardagen til å bruke tid på å opphalde seg på ein almenning. Og når folk treng rekreasjon tar dei seg heller ein spasertur framfor å sitje i ro på almenningen. Ein skal også hugse at ein stor del av året er det både surt og kaldt her på Vestlandet, så i den grad almenningen skapar liv og røre vil det vere avgrensa til helg og ferie på dagar med fint ver om våren og sumaren.

Områdeplanen har difor ei overdriven vektlegging av verdien ein slik almenning vil ha i høve til kva folk flest vil synest når anlegget er teken i bruk. Ei mogleg årsak til dette kan vere at ein almenning tar seg fint ut på planteikningar og prospekt. Ein bør difor tone ned almenningen og heller prioritere opp at folk skal kunne ferdast effektivt alle stader, t.d. ved å lage fleire gangveggar som kryssar E39.

12. Konklusjon

Utfrå det ovenforståande er det først og fremst fylgjande endringar eg meiner må gjerast i planen:

- a. E39 i tunnel under Knarvik med ein gong og nytt det frigjorte arealet til park med mange parallelle nord/sør-gåande gangveggar rett fram som forlenging av nord/sør-gåande gater sør for E39. Bruk ikkje pengar på 4-felts veg i dagen med tilhøyrande kompensierende tiltak som breiare undergang.
- b. Dropp idéen om å lage elv frå Lonena, det er krøkkete nok å ta seg rundt i Knarvik frå før, vi treng ikkje fleire barrierer.
- c. Lågare bygningar, gjer Knarvik til ein liten men moderne tettstad. Prioritér bukvalitet framfor bystatus og trengsel.
- d. Konkrete krav til byggkvalitet må inn i planens kvalitetsprogram, ikkje minst innan støydemping og energiforbruk.
- e. Utvidingar av Aktivitetssløypa med fleire grusveggar enn den eine runden som finst i dag bør inn i områdeplanen. Utvid planområdet til å gjelde friluftsområda til innbyggjarane for å sikre at det er nok kapasitet i høve til innbyggjartalet. Det same gjeld kapasitetsanalyser for alle andre offentlege service-tilbod.
- f. Ei langt meir tidseffektiv kollektivløyising må inn i planen – det som no er skissert blir endå meir tidskrevjande enn i dag. Ny skysstasjon må på plass før den gamle blir riven og matebussar må hente folk til/frå Knarvik sentrum slik at reisande frå Nordhordland køyrer innom ny skysstasjon for på/avstigning og køyrer deretter direkte vidare over Hagelsundbrua til Bergen utan å køyre innom Knarvik sentrum.

- g. Underjordisk parkeringsanlegg må dekkje heile sentrum slik at ein i anlegget kan køyre mellom dei ulike butikkane som før under bakkenivå dvs. ein får butikk-til-butikk-lokaltrafikken under bakkenivå. Heisar må ta folk direkte frå parkeringsanlegget til/frå butikkane. Dette for kort nok gåavstand mellom bil og butikk. E39 i tunnel gjennom Knarvik kan ha underjordisk rundkøyning i same plan som dette underjordiske parkeringsanlegget for direkte tilkomst frå E39.

Eg vonar desse synspunkta og innspela er av interesse i det vidare arbeidet med å få strukturen i Knarvik til å bli meir funksjonell og rasjonell enn i dag.

Venleg helsing
Arvid Vatnøy