

Med nokre forbetra plangrep kan Knarvikbyen verte realisert langt raskare

- ***Knarvik senter ynskjer å vere ei drivkraft i vidareutviklinga av Nordhordland sitt regionsenter***



- 1) Samandrag og hovedbodskap
- 2) Hovedvurdering av planen; manglande realisme – for mange, uavklarte bindingar.
- 3) Bakgrunn og føresetnader: Knarvik har det som skal til
- 4) Tverrsambandet nord-sør bør flyttast vestover.
- 5) Utnyttingsgradar og utvikling av Knarvikbyen innafor dagens senter
- 6) Parkering – ein viktig del av heilskapsløysinga.
- 7) 30.000 m2 utan rekkjefølgjekrav uaksetabelt
- 8) Kollektivterminal – Knarvik sysstasjon – bør ikkje flyttast
- 9) E39; boulevard ikkje berre barriere.
- 10) Etablering av eit Knarvik torg – eit utvida Ivar Medaas´ plass – og utbygging av eit kulturhus.
- 11) Samanfating

- **Med nokre forbetra grep kan Knarvikbyen verte realisert langt raskare**
- **Knarvik senter ynskjer å vere ein drivkraft i vidareutviklinga av Nordhordland sitt regionsenter.**

Merknad frå Knarvik senter AS til framlegg til områdeplan for Knarvik

1) Sammendrag og hovedbudskap

- Knarvik senter AS har vært en helt sentral aktør i utviklingen av Knarvik som region og kommunesenter. Senteret er lokalt eid og har nå en eierkonsetrasjon som gir økt handlekraft og styrke.
- Eierne deler områdeplanens visjoner om en transformasjon av Knarvik fra bygdesenter til mer komplett by – og et sted som bærer mindre preg av kjøpesenter og mer fremstår som et urbant regionsentrum.
- Denne merknaden ønsker å gi et tydelig signal om at Knarvik senter ønsker en aktiv rolle for å bidra til at planens overordnede hovedmål blir realisert fortløpende og på et tidligst mulig tidspunkt.
- Vi vil foreslå noen få alternative hovergrep som kan bidra til at tempo og realisme blir økt, samtidig som mål og kvalitetsnivå blir beholdt.

2) Hovedvurdering av planen; manglende realisme – for mange, uforutsigbare avhengigheter.

- Planen slik den nå foreligger – er vanskelig gjennomførbar mht flere, sentrale, samfunnsmessige viktige hovedgrep. Årsaken til planens manglende realisme er en rekke bindinger – interavhengigheter - til uavklarte forutsetninger. Selv de mest sentrale grepene som flytting av kollektivterminal har en tidshorisont på minst 6-10 år. I tillegg er de tiltakene som kan ha et kortere tidsperspektiv ikke bundet opp i klar finansiering annet enn frikjøp og rekkefølgebestemmelser med unntak av firefelts E39 som ligger i Nordhordlandspakken.
- Lindås kommune ønsker selv ikke å bidra investeringsmessig til gjennomføringen i motsetning til de fleste andre kommuner som ønsker en byutvikling eller en større transformasjon. Drammens ordfører var invitert til kommunens konferanse om planen 10.09, 2014 – hans viktigste budskap var at uten en kommune i førersetet også finansielt er det vanskelig å nå hovedmålene. I fravær av en slik kommunal rolle, vil Knarvik senter foreslå en videre fremgangsmåte for planen og planens tiltak som kan sikre realisering. Vi vil i denne sammenheng få minne om at reguleringsplaner normalt bør være tiltaksrettete og ha en gjennomføringshorisont på maks 5-7 år for detaljreguleringsplaner og 8-10 for områdeplaner som denne.

Før vi gjennomgår våre forslag til en justert plan som kan sikre måloppnåelse og gjennomføring, vil vi si litt mer om bakgrunn og forutsetninger.

3) Bakgrunn og forutsetninger: Knarvik har det som skal til

Knarvik har bedre muligheter enn de fleste tettsteder og kommunesentre til å videreutvikle seg til en småby som kan holde på og forsterke rollen som attraktivt samlings og målpunkt for kommune og nærregion. Mange viktige kommune og regionfunksjoner er lokalisert i eller tett på Knarviks sentrum: Rådhus, store skoler, betydelige idrettsanlegg, kollektivterminal, NAV og helsetjenester dessuten institusjoner for barn og eldre. Rett ved det naturlige sentrum befinner det seg også et flott tilrettelagt grøntområde rundt et idyllisk vann – Kvassnesstemma.

En rekke analyser/utredninger inkludert utkastet til områdeplan fastslår at det er betydlige fortetningsarealer til boliger, kontor og handelsformål. Både det som kan bli bykjernen, og nærområdene omkring er ikke preget av arealknapphet – tvert i mot det er arealer nok for minst 25-30 års vekst.

Et av Knarviks særtrekk er at det sentrale møte og aktivitetsområdet i dag er i og ved et kjøpesenter. Men i motsetning til mange, lignende steder er ikke dette et bygdesentrum som har **fått** et senter, men et sentrum som har bygget seg **om** til et senter. I 2003 ble det anlagt glasstak over stedets gamle hovedgater og det ble innført stengetider for bruken av det som tidligere var offentlige veiareal. Dette var et omstridt tiltak, men ble den gang betraktet som helt nødvendig for å sikre konkurransestyrke til et regionalt, lokaleid senter som skulle ha motstandskraft i en tid Åsane senter etter Nordhordlandsbroen lå 13 minutter unna og andre sentra også styrket seg.

4) Tverrforbindelsen nord – sør ("allmenningen")

Hvis planens fokus i større grad hadde vært hvor folk møtes i **dagens** Knarvik, så hadde det vært naturlig å ta utgangspunkt i det som i dag er Knarviks "bykjerne"; Knarvik senter med sine overbygde gater og mindre plassdannelser når framtidens "Knarvikby" skulle formes.



Figur 1: Målpunkt og bevegelsesmønstre i Knarvik i dag: Passasjen gjennom Knarvik senter er en hovedgangvei mellom offentlige funksjoner nord for E39 og målpunkt som terminal og parkering sør for E39

For det er ingen tvil om at i **dagens Knarvik** er den viktigste møteplassen Knarvik kjøpesenters romslige hovedgate. De mange som skal til og fra øvre del av Knarvik med bl.a. videregående skole, rådhus, kirke og idrettsanlegg beveger seg gjennom denne hovedgaten når de skal til/fra det naturlige målpunktet sør for senteret, nemlig kollektivterminalen. Selv uten dette målpunktet – om en velger å gjøre alvor av å flytte kollektivterminalen vestover – så er vannet, Kvasnesstemma og parken omkring en viktig forbindelseslinje og også et evt. fremtidig regionsenter med mange sentrale helsefunksjoner.

Det enkleste og rimeligste for å styrke og sikre denne passasjen som **offentlig formål**, hadde vært å endre formålet for gaten fra en intern "korridor" i kjøpesenteret til en offentlig gangvei. Knarvik Senter AS har tidligere vært tilbakeholdne med å fremme denne muligheten, men ser at det nå lar seg gjøre. Det er referanser både i Norge og andre nordiske land der et slikt grep er gjennomført på rimelig greit vis. Det har særlig vært krevende å finne sikkerhets og trygghetsmessige løsninger etter stengt tid for butikker og evt. serveringsteder – men det finnes det nå modeller for. Dette vil kunne forenkle planen betydelig ved at opparbeidingskrav og finansiering av en nord-sørpassasje – en "allmenning" – kan flyttes inn i det sentrale rommet som faktisk har denne funksjonen i dag.

Knarvik senter er villig til å gjennomgå de krav og forutsetninger som vil bli stilt fra kommunen o.a. offentlige instansers side for å gjøre om senterets hovedgate fra "internvei" til offentlig bygate og Knarvikbyens hovedpassasje.

I denne sammenheng er Knarvik Senter AS også innstilt på å drøfte en gjenåpning av tilgangen til elveløpet som tidligere var eksponert i hovedgaten. Det har vært vedlikeholdsproblematikk som har gjort at det åpne, naturlige elveløpet som var en attraksjon i gaten, ble stengt.

Knarvik Senter vil også se på løsninger som kan bidra til at høydeforskjeller og stigningsforhold blir håndtert på en bedre måte for bevegelseshemmete o.a. Det vil i denne sammenheng bl.a. bli vurdert rullefortau og lignende løsninger.

Videre vil Knarvik senter i samarbeid med kommunen og veimyndighetene bidra til å lage en plan og bidra med prosjektmidler til gjennomføring av en forlengelse av "gågaten" med en mer urban veikarakter opp til de øvre nivåene hhv mot Nordhordlandshallen og Knarvik VGS. I motsatt ende vil bebyggelsen i enden av dagens indre gate bli vurdert endret evt. fjernet slik at den kan etableres en mer direkte forbindelse fra gaten ut til en større plassdannelse og derfra til en bredere undergang til østsiden av Knarvik plasseringsmessig mer i tråd med det som var CUBUS/KAPs forslag i 2011.

Alle disse grepene inkludert passasjen under E39 kan etableres med utgangspunkt i dagens situasjon uten større omlegginger eller endringer enn dem som er skissert over. I en evt. utbyggingsavtale vil Knarvik Senter AS avklare grensesnittene mellom offentlig og privat ansvar for vedlikehold, vakthold og renhold foruten selve anleggingen.

Konklusjon

Knarvik senter vil foreslå en radikalt annen løsning for passasjen øst/vest i Knarvik ved at det gamle gatesystemet i Knarvik igjen åpnes opp og gjøres offentlig både som veigrunn og mht utvidet bruk i tid og formål. Alle elementene fra områdeplanens nye "allmenning" kan utvikles eller finnes allerede i dagens hovedgate gjennom Knarvik senter.



Fig. 2 Stemningsskisse av hvordan Knarvik senter kan få en "blågrønn" hovedgate med gode offentlige møteplasser

5) Utnyttelsesgrader og videreutvikling av Knarvikbyen innenfor dagens senter.

I områdeplanen er Knarvik senterområdet avkrevd en ny detaljplan før evt. tiltak mens det øvrige planområdet dvs. alt planareal øst for E39 er mer utarbeidet i detalj i planen, og vil kunne søke rammesøknad direkte på basis av områdeplanen.

Dette er en alvorlig og lite forståelige mangel ved planen og uttrykk for en klar forskjellsbehandling. Knarvik senter AS ønsker på tross av et betydelig innslag av eldre, enklere bygg i bygningsmassen, mulighet for å oppgradere og fortette i langt sterkere grad enn planen legger opp til. Dette vil bidra til at det som i dag er "Knarvikbyen" blir fortettet og forsterket og motvirker at sentrum "flyter ut". Det vil kunne vurderes boliger i de øverste etasjene og samtidig se på mulighetene for at også tverrgatene kan gjøres offentlige, og bli naturlige tilkomstveier til boliger.

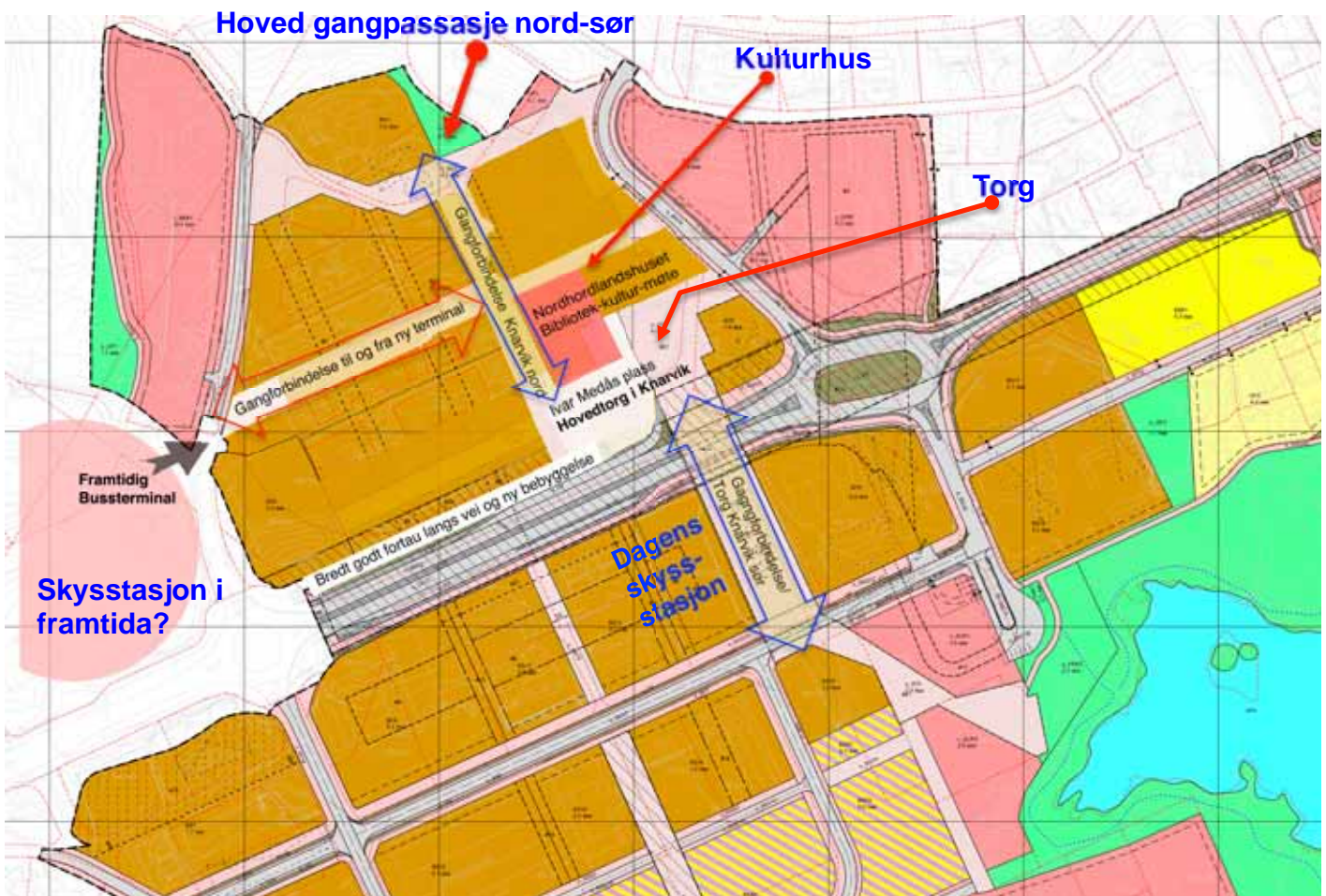
Vi vil vurdere potensialet for både næringsformål som ikke trenger gateplanseksponering f.eks. tjenestetilbud og mange kontorvirksomheter, **og** boliger å være betydelig og et verdifullt bidrag til optimale fortetningsareal i Knarvik.

Knarvikbyen har i dag 5000 innbyggere og har kanskje 10.000 daglige brukere, selv med betydelig vekst vil ikke byen være større enn at den kun kan skape en reell bykarakter med et lite gategrid, ett torg og noen få plassdannelser tilknyttet naturlige samlingspunkt. I Bergen sliter selv gater 150-200 meter fra aksen Torgallmenningen-Torget med å skape nok "gateliv" og omsetning i butikkene på gateplan. Internasjonal forskning viser at byer på Bergens størrelse – 2-300.000 innbyggere - klarer å opprettholde levende bykjerner med en radius på ca. 300 meter fra naturlige midtpunkt – i små byer har bykjernen svært liten bredde eller lengde (5-100 meter). Områdeplanen angir ikke hva som er Knarviks torg og samlingspunkt, heller ikke viser den en "allmenning" som det på noen måte er godt gjort vil ha de aktiviteter og innby til den bruk et slikt tiltak krever. Allmenningen er i planen vist med en bredde større enn Torgallmenningen uten å ha noe tydelig tyngdepunkt eller større byrom.

Konklusjon

Konsekvensen av at en slik senterfortetning ikke har vært belyst i planen, er at endelig vedtak av planen bør utsettes til det gjennomføres en utredning og et supplement til planen slik at også Knarvik senter får en mer detaljert behandling og illustrasjon. Dette må ha en tilstrekkelig detaljeringsgrad til at rammesøknader kan behandles direkte på grunnlag av områdeplanen. Knarvik Senter AS vil bidra til innspill til og underlagsmateriale for en slik videreutvikling av områdeplanen.

Et "gjenåpning" av kjøpesenterets gater som offentlige rom vil gi et betydelig tilskudd av offentlig tilgjengelige ute og fellesareal, reaktivisere en viktig blå-grønn ressurs, og bidra til at mange "grønne punkt" ikke bare blir planlagt, men også raskt realisert.



Figur 3: Forslag til nye offentlige passasje og nye funksjoner i Knarvik senter som gir nye muligheter for hele Knarvik

6) Parkering – en viktig del av helhetsløsningen

Områdeplanen legger opp til at Knarvik senter skal utvikle ca. 500 overflateparkeringsplasser og erstatte dem (delvis) med plasser i nye garasjeanlegg. I tillegg vil planen i praksis "strupe" tilgangen til eksisterende parkeringsanlegg i senterets nordøstre del bl.a. er et p-hus bare gitt tilkomst for varelevering. I forrige reguleringsplan for E39 og senterområdet var det lagt opp til 2 rundkjøringer der den østligste skulle gi en svært enkel og direkte aksess til et nytt, stort p-anlegg. Når Knarvik senter bekostet den vestligste rundkjøringen, så var det innen en avtaleramme der den andre rundkjøringen skulle gi nye, underjordiske p-anlegg maksimalt enkel tilkomst til/fra E39. Når nå rundkjøringen er flyttet lenger øst, så er viktige hensyn til parkeringsflyten for senteret og nordsiden av E39 falt bort. Det innebærer i praksis at senteret både får redusert parkering, svært høye reetableringskostnader i underjordiske anlegg og anvist tilkomst til det største p-anlegget knyttet til realiseringen av 4-felts E39 med all den usikkerheten det innebærer

Knarvik senter foreslår i denne merknaden at gågaten/passasje nord/sør blir flyttet til hovedgaten gjennom senteret. I stedet for en "allmenning" helt i øst, har vi i figur 3 vist muligheter for at senterets bygningsmasse strekkes ut til vegen på østsiden. Tilkomsten til p-anleggene i øst blir mindre problematisk når en ikke trenger å krysse en "gågate". Utbygging mot øst vil kunne bidra kompensatorisk til at så betydelige (rimelige) p-areal på gategrunn fjernes, og at grunn settes av til offentlige formål; torg, passasje nord-sør m.v.

Knarvik Senter ser det som positivt at overflateparkering skal utvikles gradvis, og at en prøver å samle p-anleggene nær kollektivterminalen som muliggjør for å oppnå "park&ride"-effekt o.a. Imidlertid hadde det vært en fordel for det nye hovedanlegget (P6) langs vestsiden av E39 (plassert under grunn eid av Knarvik senter AS) - om tilkomst og utkjøring fra anlegget, hadde skjedd uavhengig av E39, og kunne vært lokalisert til sørenden av Knarvik senter med tilkomst fra dagens rundkjøring. Det hadde gjort det mulig å bygge ut p-anlegget uavhengig av E39s utvidelses og omleggingsplaner. Alternativt må hele avkjørings situasjonen mot nord fra den nye "ovale" rundkjøringen gjennomgås på nytt.

Konklusjon

Det er maktpåliggende for å oppnå en optimal løsning for som kan utløse mange av hovedintensjonene med planen; ny passasje, bytorg/lvar Medaasplass, kulturhus, fjerning av overflateparkering mv., at en finner frem til en bedre og mer robust/langsiktig løsning for midlertidig parkering i de ulike utbyggingsfasene slik at nytt hovedparkeringsanlegg vis á vis E39 i nord – under foreslått Knarvik torg - kan etableres raskt og på en måte som gjør at verken Knarvik senter eller Knarvik som sted taper i konkurransen med andre sentre i byggeperioden. (Se også ytterligere poengtering av dette i pkt.9)



Parkering i/rundt Knarvik senter: A-ene angir overflateparkering som områdeplanen vil ha fjernet, B-en viser eksisterende p-anlegg uten skikkelig tilkomst i planen. C (se lysegrønt felt) er stort, nytt hoved-p-anlegg under fremtidige nybygg + Knarvik torg, kulturhus og passasjen nord-sør. Et anlegg som KAN etableres raskt, men som er gitt en alt for sterk interavhengighet til anleggningen av firefelts E-39. D viser hvor tidligere reg.planer har løst avkjøring i rundkjøring til hoved-p-anlegget (C)

7) 30.000 m2 nybygg uten rekkefølgekrav er uakseptabelt

Kravet til egen detaljplan for det som i dag faktisk er Knarvikbyen – Knarviksenterområdet – og muligheten for at en sør for E39 skal kunne bygge 30.000 m2 uten andre rekkefølgekrav enn å betale inn en "avgift" for å bidra til fremtidige tiltak – er en meget klar forskjellsbehandling og fremstår som svært svakt begrunnet i planen. Knarvik senter er i dag en av regionens største sentre med sine rundt 40.000 m2 – 30.000 m2 representerer derfor så å si et nytt Knarvik senter i volum. Knarvik senter er opp gjennom årene blitt utviklet med en lang rekke rekkefølgekrav bl.a. er dagens rundkjøring i vest og betydlige andre deler av infrastrukturen i området anlagt med midler fra senterutbyggingen. I dette perspektivet er det ikke akseptabelt at et nytt, konkurrerende senter skal få etablere og bygge seg opp uten denne typen beskrankninger både mht tid (uten detaljplan og fysiske rekkefølgekrav) og i realiteten økonomi.

Konklusjon

Hvis det først skal gjennomføres et strengt regime med omfattende rekkefølgekrav, så må det gjelde alle virksomheter/bygg som ønsker å etablere seg eller utvide i området. Hvis planen har så kompliserte interavhengigheter at det i praksis er vanskelig å få noe bygget/gjort, så er det planens struktur og grep som er problemet. Det er totalt uakseptabelt at et betydelig byggevolum skal gis en "dispensasjon" fra planen – i planen.

8) Kollektivterminal – Knarvik skystasjon

Knarvik Senter vurderer flyttingen av kollektivterminalen som et alvorlig feilgrep og i strid med den strategi fylkeskommunen ellers anbefaler for god fortetning og lokalsenterutvikling. God by og tettstedsutvikling i nesten alle andre sammenhenger baserer seg på å trekke kollektivtrafikken så tett inn på aktivitetssonene som mulig. Kollektivtrafikken skal være en del av stedets "puls". Moderne kollektivterminaler består ikke av busser som står oppstilt i lange tider, men mer av glidende bevegelser inn og ut. Suksessen til en rekke byer som f.eks. Drammen (jfr. seminaret om områdeplanen 10.september, 2014) tilskrives bl.a. hvordan kollektivtrafikken er trukket inn mot byens torg. Dette har også vært vellykkete grep ved bl.a. Vestkanten, Lagunen, på Nesttun og Os, mens Åsane senter har slitt med sin usentrale terminal (og den er derfor foreslått flyttet i bystyrevedtak om trasévalg for bybanen sentrum – Åsane, 17.06.14).

Slik vi kan forstå utviklingen, så vil ikke den tiltenkte nye lokaliteten for skystasjonen/kollektivterminalen være utbyggingsklar før om rimelig lang tid, og det er viktig å få til en god, bredere passasje under E39 til dagens terminal før den tid. Knarvik Senter vil gjerne bidra til det, men ønsker at det skal skje på en slik måte at den åpenbart feilvurderte flyttingen kan reverseres når erkjennelsen om feilgrepet blir åpenbar.

Knarvik Senter har imidlertid også sett på hvordan en kan redusere problemet med en evt. flyttet kollektivterminal slik at en kortest og mest mulig universell forbindelse til/fra Knarvikbyens torg og hovedgate kan etableres. Dette er viktig å få med i planen.



Knarvik skystasjon har vært og er en veltilpasset og vellykket løsning for Knarvikbyens behov for kollektivterminal. Knarvik senter mener en flytting av terminalen er i strid med bl.a. Hordaland fylkeskommunes anbefalinger mht utvikling av tettsteder og byer.

Konklusjon

Kollektivterminalen er i dag en viktig del av Knarviks puls, og et positivt bidrag til urbaniseringen, flytting er et feilgrep. Det må sikres at utviklingen av Knarvikbyen (allmenningen/passasjen under E39 m.v.) ikke gjøres avhengig av flyttingen, men at hovedgrepet; nye, forbedret passasje under E39 etableres slik at terminalen kan ha optimal, positiv effekt så lenge den får fungere der den er i dag. Hvis den likevel blir flyttet, må det i planen legges inn effektive gangforbindelser til/fra "bykjernen" i Knarvik og til terminalen. Dette må løses nå før strukturer bygges til eller endres, og er nok en grunn til at planprosessen bør bruke en runde til før vedtak.

9) Forståelsen for - og bruken av E39 inkludert syn på sentrale p-anlegg

Knarvik senter synes det er uheldig at E39 legges opp til i realiteten å ha 6 felt til bilkjøring (4 felts vei + 2 rampefelt til/fra p-anlegg) i det viktigste strekket tett på sentrum av Knarvikbyen. Etter vår oppfatning er det viktig å se på E39 ikke bare som en barriere, men som en form for "boulevard" – et storslått "byrom" - som med fin opparbeiding inkludert trekker i hele strekningen forbi det som med rimelighet vil kunne kalles Knarvikbyen fremover. På sidene av veien bør det kunne anlegges allerede nå gode brede fortau og evt. sykkelfelt. Med tilstrekkelig fortausbredde er en vei med 15-20.000 ÅDT, men forholdsvis lav hastighet likevel mulig å ferdes langs på en god måte sett fra de gåendes synsvinkel. En rekke bygater i Bergen har trafikk med dette volumet og viktige gang og sykkeltraséer parallelt. (f.eks. Lars Hillesgate). Men rampene til p-anleggene på begge sider skaper for stor bredde, og svekker karakteren av "gate" ved at det ikke blir kontakt mellom fortau/sykkelvei og ny bebyggelse med butikker og lignende på gateplan - i et langt strekk.

Det er viktig at slike tiltak som "grønnere" E39 gjøres nå dvs. så raskt som mulig, og heller justeres etter endringsbehovene melder seg. Igjen for å nå det overordnede målet: Gjøre Knarvik mer bymessig og angi tydelige kvaliteter og en identitet.

Knarvik Senter ser - som nevnt i pkt. 6 - positivt på at overflateparkering etter hvert avvikles, og at en prøver å etablere store p-anlegg nær kollektivterminalen for å oppnå "park&ride"-effekt o.a. Som tidligere påpekt hadde det vært en stor fordel for det nye, hovedparkeringsanlegget som er foreslått langs vestsiden av E39 om tilkomst og utkjøring fra anlegget hadde skjedd uavhengig av E39, og kunne vært lokalisert til sørenden av Knarvik senter med tilkomst fra dagens rundkjøring. Det vil sannsynligvis gjøre det mulig å bygge ut p-anlegget tidligere. (Se eget punkt – pkt. 6 - om parkering)

Hele løsningen med "oval rundkjøring" trukket så langt nord fremstår som en tilrettelegging for å etablere et konkurrerende senter til Knarvik senter sør for E-39. Rundkjøringen gir svært god adkomst til et nytt senter, mens som nevnt flere av de eksisterende parkeringsanleggene til Knarvik senter i realiteten så å si ikke får adgang eller svært kompliserte og lite hensiktsmessige adkomster. Knarvikbyen skal fungere lenge med eksisterende p-anlegg, og da bør en unngå å regulere inn åpenbare forhindringer. I vårt forslag er det ikke lenger behov for å ta hensyn til en passasje – en allmenning - i nordøstenden av Knarvik senterområdet, og tilgangen til p-anlegg bør derfor kunne gjøres enklere.

Konklusjon

E39 bør få en langt bedre tilrettelegging for mye trafikanter og gis en "grønnere" opparbeiding med trekker/alléer o.a. Dette bør inngå som en del av kvalitetsprogrammet og de øvrige kravene til estetikk i planen.

For å få en rask realisering av et stort p-anlegg tett på dagens kollektivterminal og i umiddelbar tilknytning til der vi foreslår etablering av Knarviktorget, hovedgaten og kulturhuset, så bør inn og utkjøring skje uavhengig av planene for E39s utvidelse til fire felt o.a. Det bør derfor utredes videre en tilkomst og avkjøring fra det foreslåtte p-anlegget (P-hus 6 i planen) i vest (primært) eller i øst.



E

I en tidligere mulighetsstudie er det vist hvordan E39 gjennom Knarvik kan reduseres som barriere ved å opparbeides som en mer urban, grønn "boulevard" i strekket gjennom Knarvikbyen.

10) Etablering av et Knarvik torg – en utvidet Ivar Medaas´ plass – og utbygging av et kulturhus.

I en naturlig forlengelse av forslaget om å la hovedpassasjen nord-sør følge "hovedgaten" gjennom Knarvik senter, vil vi også foreslå at det etableres et tydelig Knarvik torg ved enden av den overbygde delen av gaten plassen vil her kunne bli en stor og romslig plass med svært gode solforhold. Ivar Medaasstatuen er plassert lenger sør på et punkt som har utsikt til fjorden, men det bør likevel vurderes å flytte Ivar-en hit.

For å gi plassen mest mulig liv og aktivitet vil vi foreslå etableringen av et Lindås kulturhus evt. Nordhordlandhuset her. Kulturhuset bør foruten å være en base for kulturskolen, by på framsyninger både av amatører og profesjonelle i en større, fleksibel sal. Mange steder har en vært god erfaring med at biblioteket utgjør en del av "hjertet" i et kulturhus. Lindås bibliotek er en del av Knarvik senters "hjerne" og vil slik sett kunne evt. videreføre dagens rolle under ytterligere forbedrete forhold.

Knarvik senter er innstilt på å bidra til etableringen av kulturhuset både ved å stille grunn til rådighet og ellers ta en ledende rolle for å få realisert kulturhuset. Om et kulturhus bør sees i sammenheng med et hotell el.l. og en høyere bygning slik områdeplanen legger opp til i den sonen der det er naturlig å lokalisere kulturhuset, må vurderes nærmere.

Lokaliseringen av torg og kulturhus på dette punktet vil kunne knyttes til en direkte aksess fra et stort, nytt parkeringshus (planens "P-6"), med nye, bredere passasje vil forbindelsen til kollektivterminalen være optimal (så lenge kollektivterminalen forblir lokalisert der den er i dag).

Konklusjon

Vi syns passerspisspunktet for en plan som ønsker å videreutvikle Knarvik til en "moderne by" bør være torget og det naturlige samlings og møtepunktet for byen – og regionen. Vi har i denne merknaden skissert en lokalisering av et naturlig byrom for etablering av et torg. For å forsterke torgfunksjonen bør et kulturhus etableres vis á vis. I vedlagte skisser er disse funksjonene vist på grunn som Knarvik senter disponerer: Knarvik senter AS er villig til å avgi areal til disse formålene på en slik måte at de vil være fullt og helt disponert av det offentlige der det er ønskelig. Kulturhuset må naturlig vurderes mht ulike "sambruksmuligheter" i forhold til hotellfunksjoner o.a. Dette bør ikke by på store reguleringsmessige problemer å tilrettelegge for tilstrekkelig fleksibilitet.



11 Samla konklusjon

- Knarvik Senter AS har i denne merknaden ikkje gått inn på framlegg til å endre einskilde føresegner eller illustrasjonar i planframlegget, men har fokusert på nokre hovudgrep for å gjere planen meir realistisk, men óg betre i høve til ei forståing av kva "ein by" er for noko.

Desse endringspunkta er:

- Ein annan trasé for nord-sørpassasjen – "allmenningen" – gjennom det som er hovedgata i Knarvik senter. Dette er ei gamal gateføring som senteret no er innstilt på å regulere attende til offentleg føremål. Denne allmenningen vil lett kunne få m.a. høge "blågrøne" kvalitetar ved at elva sitt naturlege løp går gjennom gata og kan gjenopnast.
- Etablering av eit tydeleg Knarvik Torg - ein endra lvar Medaasplass - ved enden av hovedgata gjennom senteret og rett framfor den breie undergangen/passasjen til områda sør for E39 (som bør plasserast og byggjast slik at han ikkje øydelegg for at skysstasjonen kan halde fram på same staden).
- Regulere inn tomt og leggje til rette for etablering av eit regionalt kulturhus – Nordhordlandhuset – attmed torget.
- Gjere det mogleg å etablere og kome til/frå nytt p-anlegg attmed E-39 på nordsida utan å vere bundne til planane for E39.
- Gjere om vegsystemet i tilknytning til den ovale rundkøyringa slik at ikkje parkeringsanlegga langs vegen Kvernhusaugane i nordaust vert "sperra" inne, men framleis får god tilkomst.
- Gje same detaljering for sjølve senterområdet som områda sør for E39 slik at kravet om detaljregulering kan takast bort.
- Gje senterområdet høgare utnytting i einskilde soner og opne óg for bustadføremål ("blanda føremål")
- Markere tydlegare at firefelts E39 skal opparbeidast som "boulevard" med trær o.a. vekstar, urban lyssetting og kunstnerisk utsmykking med breie fortau og sykkelveggar på baa sider.
- Knarvik senter vil óg be om at ein vurderer på ny å oppretthalde Knarvik skysstasjon. Om ein held fast på flyttinga, må det innarbeidast i planen korleis ein kan etablere eit direkte gang samband til ny skysstasjon frå Knarvik torg med høg grad av universalitet.

Desse framlegga kan sjåast som ein strategi for å tydleggjere at Knarvikbyen må vere kompakt og tilpassa det ein veit frå m.a. forskning er gode grep for å skape trivlege småbyar. Framlegga tek utgangspunkt i det som er Knarvik sine viktigaste møteplassar og gateløp i dag og har forsterka og "offentleggjort" dei. Det ligg vilje til rask og effektiv realisering bak endringsframlegga.

På denne bakgrunn vil vi be om ein prosess frametter der desse innspela og ynskja fra Knarvik senter kan takast opp og innpassast i planen. Det har vore gått så mange runder med denne planen og med målet om å få til ein god Knarvikby, at det er vel verdt å ta ei sløyfe til for å trygge medverknaden til ein sentral aktør, og få til eit godt samspel mellom lokale, private aktørar som Knarvik senter, kommunen og fylkeskommune/ Statens vegvesen o.a.

Med venleg helsing

Knarvik Senter AS

KNARVIK  **SENTER**

Møteplassen for handel og kultur