

Fjell kommune
Postboks 184
5342 STRAUME

Straume 22.09.2014

**INNSPILL I FORBINDELSE MED OFFENTLIG HØRING AV OMRÅDEPLAN KOR
KNARVIK, LINDÅS KOMMUNE, 2. GANGS HØRING.**

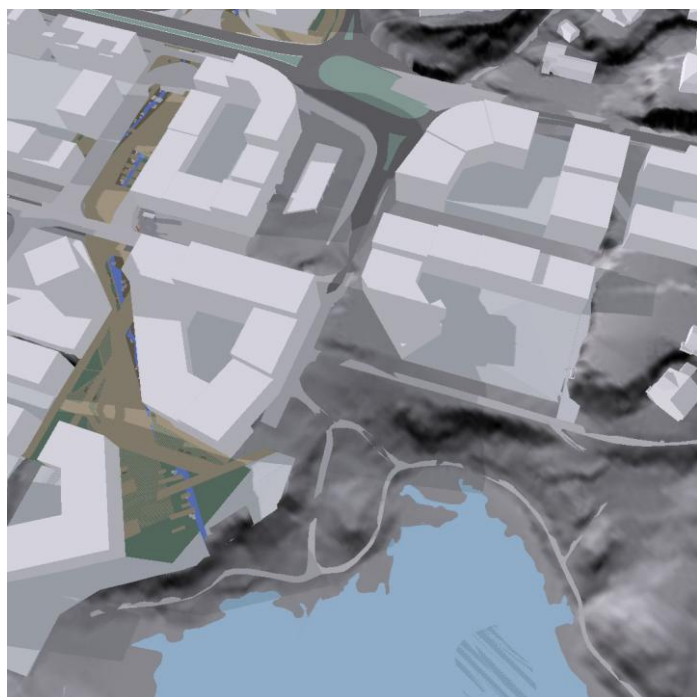
Plan- og miljøutvalget i Lindås kommune vedtok i møte den 18. juni å legge områdeplan for Knarvik sentrum ut til andregangs offentlig ettersyn. På vegne av Kvassnesvegen 32 AS har Arkitekt Rolv Eide AS fått i oppdrag å komme med innspill til områdeplanen.

Eiendomsforhold.

Kvassnesvegen 32 AS er hjemmelshaver for Gnr./Bnr.: 188/66

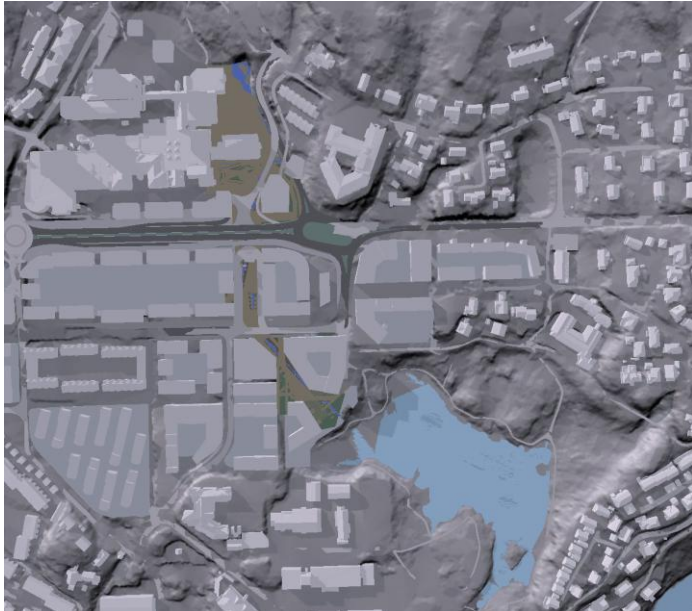
KVASSNESVEGEN 32 AS HAR FØLGENDE MERKNADER TIL PLANEN:***Terrengtilpassing, byggelinjer og skygger.***

Hjemmelshaver for SB17 og SB18 ønsker ikke at det stilles så strenge krav som områdeplanen legger opp til med tanke på byggenes plassering i feltene. Dette går særlig på bygg plassert mot o_SKV6. En bebyggelse høyere enn det som vil bli fremtidig uteoppholdsareal vil kaste lange skygger på ettermiddagstid over uteoppholdsarealet. Dette er svært uheldig og dårlig gjennomtenkt. Det påpekes også at den høye bebyggelsen på o_BOP1 vil skyggelegge store deler av uteoppholdsarealet i BS18.



*Skyggestudie kl 15.00 gjevndøgn (mars).
Kilde: 3D modell utlagt ved 2. gangs
høring.*

Skyggestudier over planområdet med ny bebyggelse viser at det er svært dårlige solforhold for de offentlige arealene på ettermiddag og kveldstid. Det stilles spørsmål ved om planlegger har lagt inn solforhold som et parameter ved utarbeidelse og utforming av planen. Planlegger har et ønske om å skape et livlig, grønt og levende sentrum, da burde et av premissene her vært å sikre gode uterom med gode solforhold. Dette er svært utfordrene i Knarvik, spesielt med tanke på den viktige ettermiddags- og kveldssolen da terrenget har en sørøstlig helling. Denne problematikken burde vært lagt som et premiss for utformingen og plasseringen av allmenningen.



Skyggestudie kl 18.00 sommersolverv (juni).
Kilde: 3D modell utlagt ved 2. gangs høring.

Det stilles også spørsmål ved de kotehøyder som gjennom illustrasjonsplanen er gjort lovbindene er korrekte. Disse later til å være 1 meter for lave i forhold til kommunens kartverk. Det bes om at disse høydene gjennomgås og justeres opp 1 meter til kote +41 for BS18 og kote +46 for BS17. Det stilles spørsmål til om det under utarbeidelsen av områdeplanen har vært gjort tilstrekkelige studier til å legger så strenge føringer som det blir gjort.

Rundkjøring.

Det stilles spørsmål ved om utformingen til den ovale rundkjøringen på E39. Kvassnesvegen 32 AS mener at denne utformingen av rundkjøring ikke er en god løsning og vil være svært trafikkfarlig. Grunnen til dette er at formen er langt utenom hva som er normalt for en rundkjøring og at bilister således ikke vil vite hvordan de skal opptre og kjøre i en slik rundkjøring. Hvordan vil regelen om at man har vikeplikt for kjøretøy som allerede er i rundkjøringen fungere når veibanen i rundkjøringen er nesten 200 meter lang?

Offentlig samferdselstiltak.

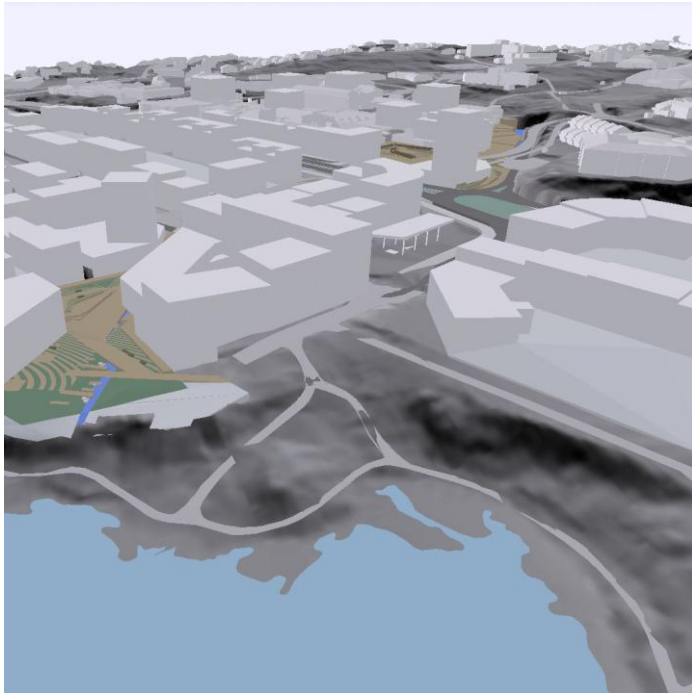
Kvassnesvegen 32 AS ber om at § 3.2.2 fjernes fra bestemmelsene. Bakgrunnen for dette er at denne paragrafen gir urimelige fordeler til utbyggere som er tidlig ute med byggesøknader og til kommunen siden o_BOP1 er forhåndstildelt ca. 12 000m² av de totalt 30 000m² som er tilgjengelige før den ovale rundkjøringen må bygges ut.

Kommunal forskuttering.

Kvassnesvegen 32 AS foreslår at det benyttes en ordning om kommunal forskuttering for de offentlige arealene i planen. Dette vil være den mest reelle løsningen for å muliggjøre byggingen av så omfattende offentlige veier, allmenninger og gatetun som denne områdeplanen legger til rette for.

Nedtrapping mot Kvassnesstemma og % BRA.

Det stilles spørsmål ved forskjellsbehandlingen mellom feltene o_BOP1 og BS18. Planbeskrivelsen angir at det er et mål i planen å sikre en avtrapping av bebyggelsen mot Kvassnesstemma. For felt BS18 er derfor BRA satt til 200 % og maks 3 etasjer mot sør. O_BOP1 derimot har fått en BRA på 400 % og opp til 6 etasjer. Det protesteres på denne store og tydelige forskjellsbehandlingen mellom de private utbyggere og kommunens tomter. Det er også i noen tilfeller lagt inn strengere kvalitetskrav i kvalitetsprogrammet til de private aktørene enn det er til kommunens tomter. Det bes om at etasjeantall og BRA justeres noe opp for BS17 og BS18 og tilsvarende ned for o_BOP1 slik at disse harmonerer bedre med hverandre.



*Forskjell i nedtrapping mot Kvassnesstemma.
Kilde: 3D modell utlagt ved 2. gangs høring.*

Allmenning og gatetun.

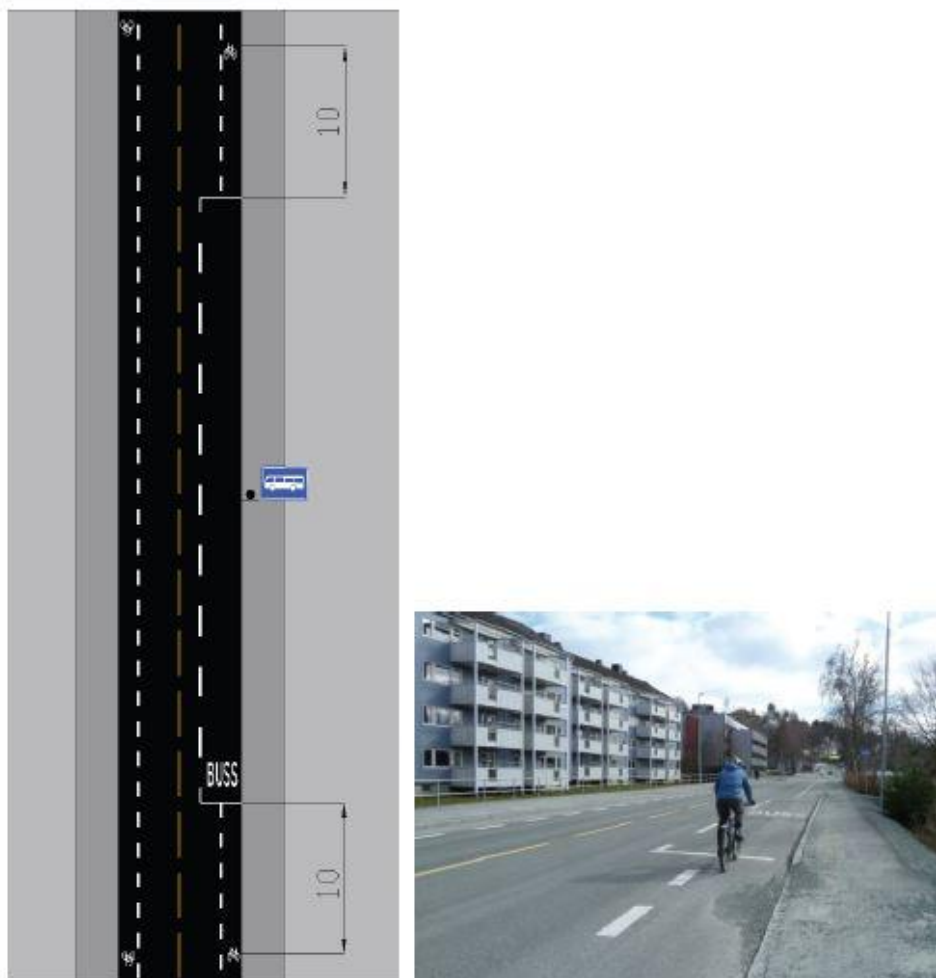
Det stilles spørsmål ved størrelsen, finansieringen og kvalitetskravene med tanke på materialer og utførelse av de offentlige gatetun og allmenning. Den planlagte allmenningen (10,3 daa) er på størrelse med Torgallmenningen (11,2 daa) i Bergen. Offentlige gatetun utgjør til sammen om lag 10 daa, noe som er om lag det dobbelte av Festplassen i Bergen. Det stilles spørsmål til om Lindås kommune med sine 15 000 innbyggere har et behov, marked og en økonomi som tilsier at de skal ha denne typen byrom som Bergen kommune med sin 228 000 innbyggere har. Det er bra at kommunen har visjoner og planer om å etablere et sterkt, moderne, og bærekraftig sentrum, men det bør samtidig være en viss realitet i de planer som legges i forhold til dette. Planen legger opp til en rekke rekkefølgekrav i forhold til opparbeidelse av offentlige byrom før delfeltene kan opparbeides og at store deler av dette skal finansieres ved utbyggingsavtaler. Ut fra størrelsen og utførelsen som planen krever på de offentlige arealer vil antagelig kostnader i forbindelse med utbyggingsavtaler for opparbeidelsen av disse bli for store til at det vil være økonomisk bærekraftig for utbyggere å bygge i Knarvik. Faren rundt dette er i så fall at planen vil stoppe all videre utvikling av Knarvik og at aktører heller vil søke til de andre omlandkommunene rundt Bergen.

Kolektivtransport.

Denne planen samt planen for Tunnel på FV 57 Knarvik - Isdal legger opp til at skysstasjonen i Knarvik skal flyttes ut og vest for sentrum. Konsekvensene for BS17 og BS18 er at det blir stor avstand til skysstasjonen (omlag 600 meter i luftlinje). Det stilles spørsmål til om det er fornuftig i dagens situasjon med store miljøutfordringer å flytte kollektivterminalen ut av sentrum og dermed gjøre den mindre tilgjengelig. For å bøte på dette grepet i en overgangsperiode er det planlagt at alle busser skal kjøre via Kvassnesveien for å slippe av og på passasjerer. Kvalitetsprogrammet nevner begrepet kantstopp for buss i Kvassnesveien. Her er det i plankartet og ellers i planmaterialet kun vist vei med sykkelfelt. Er det tenkt en sameksistens i samme felt mellom syklist og stoppende busser? Dette er svært dårlig og trafikkfarlig løsning. Alle som har prøvd å ta sykkel ut i trafikken vet at en av de situasjoner hvor det oppstår mest trafikkfarlige situasjoner mellom syklist og kjøretøy er nettopp ved busstopp. Skal Kvasnesveien fungere godt som en kollektivgate for busser, på linje med foreksempel Olav Kyrresgate i Bergen, og samtidig fungere for syklist og biler må det arbeides frem en bedre og mer trafikksikker løsning enn kantstopp.

3.3.2 Sykkelfelt på strekning med kantstopp for buss

Ved kantstopp for buss opphører sykkelfeltet på en 40 m lang strekning for å gi plass til bussene. Kantstopp merkes med oppmerking 1050.2 BUSS og skiltes med skilt 512 Holdeplass for buss, se Figur 3.6.



Figur 3.6: Sykkelfelt på strekning med kantstopp for buss

*Er dette en løsning som er god nok for Kvasnesveien?
Kilde: Statens Vegvesens håndbok V122.*

Terrengtilpassing.

Illustrasjonsplanen har fastsatte koter som er juridisk bindende, da er det svært uheldig da disse høydene later til å ikke være i samsvar med kommunens kartmateriale. Det ser ut til at alle koter i området rundt S17 og S18 ligger 1 meter lavere enn de burde i forhold til det faktiske terreng på stedet. Det stilles spørsmål til hvordan de østlige arealer av BAA er tenkt utformet når dette arealet er lagt på kote +34,5 og E39 vil ligge nærmere kote +40. Generelt virker det som om det i planmaterialet ikke er tatt tilstrekkelig høyde for løsningen rundt kryssingen mellom E39 og allmenningen. Illustrasjoner av denne undergangen viser veibanen som en luftig, forholdsvis tynn konstruksjon med mye rom under. I realiteten vil nok ikke romligheten her fremstå med disse kvalitetene. Denne overbygde delen av allmenningen er ca. 750 m² og på størrelse med en håndballbane. Ut fra de kotene som er satt på illustrasjonsplanen vil denne kun oppnå en høyde på mellom 4 og 5 meter, noe som vil virke lavt for et så stort uterom med et lukket tak. Dette er i kvalitetsprogrammet svært dårlig belyst. De illustrasjoner om ligger ved kvalitetsprogrammet er enten manipulert (uriktige dimensjoner / feil skala) dit hen eller ikke realistiske i forhold til det som vil være de faktiske forhold (dette er svært vanlig når det gjelder 3D visualiseringer).



*Visualisering av allmenningen.
Kilde: Kvalitetsprogrammet.*



Utsnitt illustrasjonsplan

Kvalitetsprogram og illustrasjonsplan.

Generelt er planen svært detaljert, dette fører til at den fremstår som rigid og lite dynamisk. Den tar mål av seg å være den "endelige løsningen" for Knarvik. Ut fra et planfagelig ståsted kan det argumenteres med at dette kan gi en del uheldige konsekvenser. Planen har ikke mulighet til å ta opp i seg mulige fremtidige forandringer verken i økonomi, samfunn, myndighetskrav eller lignende. Det er vanlig at planlegger ønsker å sementere sine synspunkter, ideer og visjoner og det er en arealplans vesen å gi regler og føringer for ønsket utvikling. Faren ved en for stor detaljering slik den her foreligger, (blant annet skal kvalitetsprogrammet også være styrende hvis en tiltakshaver ønsker og utarbeide en detaljregulering) er at planen i sin rigide form ikke blir robust nok fungere som et fremtidig styringsdokument når premissene i planområdet endres (noe som på ett eller annet tidspunkt alltid skjer). Man må da gå veien via tidkrevende og dyre omreguleringer eller dispensere fra planen.

Økonomi.

Kvalitetsprogrammet som helhet er svært detaljert og urealistisk i forhold til en økonomisk bærekraft for utbygging av Knarvik. Ved en fremtidig utvikling av Knarvik er det i alles interesser at sentrum får et tiltalende utseende med gode kvaliteter. Samtidig bør de krav som settes være realistiske og økonomisk bærekraftige ved utvikling og utbygging av feltene.

Myndighetskrav.

Det stilles spørsmål ved kravene til 70 % glass i fasaden og "åpne" fasader. Er dette avveid opp mot kravene i TEK 10 og fremtidige TEK 15 i forhold til energiforbruk? Denne prosenten virker for høy, og hvis den er gjennomførbar vil den være svært dyr.

Utforming.

Det stilles generelt spørsmål ved om planlegger har vært noe overivrig i forhold til føringer i som er lagt til utformingen av byggene. Det er et svært dårlig samsvar mellom ønskene om en variert moderne arkitektur basert på konkurranser og føringer som angir retningen på kledningen i fasaden.

Forskjellsbehandling.

Kvassnesvegen 32 AS oppfatter ut fra planmaterialet tydelige forskjeller i kvalitetskrav mellom kommunens egne areal kontra arealene til de private aktørene. Det stilles strengere krav til de private enn det kommunen stiller til seg selv, eks. SB17 og SB18 har et krav til 70 % glass i sokkeletasje mens o_BOP1 kun har krav om 50 % glass i sokkel og BAA har et krav om 60 %. Siden alle feltene skal ha 1. etasjer som henvendese til offentligheten er det ingen grunn til denne forskjellen.

Rekefølgebestemmelser.

Det bes om at rekkefølgekrav for oval rundkjøring, E39 (o_SKV2 og o_SKV3) og o-SKV17 fjernes for BS17 og BS18 da disse ikke er direkte berørt av disse arealene og således ikke bør heftes av ferdigstilling av disse arealene.

Parkering.

Kvassnesvegen 32 AS stiller seg positive til at planen legger til rette for at mest mulig parkering i fremtiden skal foregå under bakken, men det stilles spørsmål ved hvordan dette i praksis skal gjennomføres. Det virker som om planlegger ikke har tatt høyde for at denne utviklingen kan skje trinnvis eller at det er svært mange grunneiere for hvert parkeringsfelt.

Sentrumskvartalet.

Det påpekes at planbeskrivelsen ikke beskriver BAA (Sentrumskvartalet) med et eneste ord. Alle andre delfelt i planen er grundig beskrevet. Det stilles spørsmål til hvorfor dette feltet er utelatt. Videre påpekes det at planen uten denne informasjonen om et så sentralt område ikke er å anse som fullstendig. Planen bør derfor suppleres og sendes på ny høring.

Miljøgate.

Kvassnesvegen 32 AS mener at det i planen er lagt for lite energi inn i å gi E39 en tiltalende utforming. Planen på sikt for E39 gjennom Knarvik er å legge den i tunell under sentrum. Kommunen burde benyttet anledningen til å utforme E39 som en tiltalende miljøgate både for myke og harde trafikanter.

Referanse prosjekter.

Kvassnesvegen 32 AS benytter også anledningen til å kommentere at mer eller mindre alle referanser i kvalitetsprogrammet kommer fra storbyer som er betraktelig tettere befolket og dermed med en mye større brukergruppe og press på de offentlige arealene enn det er sannsynlig at Knarvik kommer til å få.

Generelt virker det som om kommunen i utarbeidelsen av planen prøver å detaljregulere hele området uten at de har gjort gode nok analyser, studier eller prosjektering. Dette vil føre til at det ved fremtidige byggemeldinger antagelig vil være behov for en rekke dispensasjoner eller omreguleringer. Det er ekstremt uheldig at det utarbeides planer som den dagen de vedtas inneholder elementer som antagelig ikke er gjennomførbare.

Det etterlyses også et større initiativ til samarbeid fra kommunen opp mot grunneiere. Kvassnesvegen 32 AS er av den oppfatning av at de ikke er tatt hensyn til i planprosessen og mener kommunens ansvar for medvirkning ikke er tatt på alvor. Kvassnesvegen 32 AS synes dette er en merkelig prioritering av kommunen siden det er de enkelte utbyggere og grunneiere som skal realisere de tiltak planen legger til rette for. Den planen som nå ligger ute til 2. gangs høring har grunnet mangelen på involvering av grunneiere i prosessen svært lite rotfeste og tillit hos store deler av grunneierne i planområdet. Problemet med dette er at grunneiere aktivt vil motarbeide planen og store deler av planen antagelig aldri vil bli gjennomført.

Med vennlig hilsen
For Kvassnesvegen 32 AS



Åsulv G. Reppesgård
Arealplanlegger og M. Arch.(Sivilarkitekt)