

# SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
059/15	Kommunestyret	PS	18.06.2015
089/15	Plan- og miljøutvalet	PS	10.06.2015

Saksbehandlar	ArkivsakID
Frøydis Ones	14/1135

## Knarvik sentrum områdeplan - fjerde gongs handsaming

### Vedlegg:

1. Føresegner, 3. gongs offentleg ettersyn2. Planomtale , 3. gongs offentleg ettersyn3. Kvalitetsprogram, 3. gongs offentleg ettersyn4. Grøn overflatefaktor, vedlegg A, 3. gongs offentleg ettersyn5. Grøne punkt, vedlegg B, 3. gongs offentleg ettersyn7.VedleggC - illustrasjonsplan\_m planid8.Plankart 1, områdeplan for Knarvik sentrum Nivå 1 A19. Plankart 2, områdeplan for Knarvik ssentrum Nivå 2 A010. Plankart 3, områdeplan for Knarvik sentrum Nivå 3 A113. PMU sak 34 i 2015 - vedtak om 3. gongs utlegging

## Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Plan- og miljøutvalet vedtek følgjande innstilling til kommunestyret:

I medhald av plan- og bygningslova§12-12, vedtek kommunestyret områdeplan for Knarvik sentrum med følgjande endringar i plandokumenta:

- I føresegna §1.4. som gjeld omtalen av felt BAA, vert følgjande tekst teke ut: «K + 48, 4 etasjer».
- Tillegg til føresegna §4.17.1 vert lagt inn: «Det skal leggjast til rette for mellombels varelevering over o\_ST1 i samsvar med § 4.7.1.»
- Pilane for avkøyrslø vert teke ut av plankartet for å få eit eintydig planmateriale. Som erstatning vert det lagt inn i føresegna, §2.4.1, at også avkøyrslø skal visast i utomhusplan. Vidare vert det lagt inn i føresegna om parkering § 1.8.1 at det kan leggjast til rette for avkøyrslø for ambulanse frå o\_BOP1.
- Føresegna § 3.2.1. vert endra til følgjande: «Ramper langs E39 for tilkomst til parkeringsanlegg i vertikalnivå 1 må minimum vere «sikra» før det kan gjevast løyve til tiltak i felta BS1-BS6 og i felta BS9-BS12.»
- Tillegg vert lagt inn i føresegn §3.2.2. slik at den vert som følgjer: «Føresegna om rekkefølge gjeld. Det kan gjevast løyve til tiltak for inntil 30 000 m2 nybygg før oval rundkøyring (inklusiv veg 4a og veg 6) er ferdigstilt.»

- I plankartet, vertikalnivå 1, vert arealet o\_BOP1 og o\_BOP2 endra til arealføremål parkering. Parkeringsarealet vert og utvida til grensa for naboeigedom i vest.
- I føresegna §1.8.3 vert følgjande setning lagt inn: «Der det teknisk let seg gjera, kan parkeringsanlegg koplust saman under veg, gaterom, m.m.
- Føresegn §4.5.4 vert endra til følgjande: «Ein etasje under bakkenivå (vertikalnivå 1) kan nyttast i samsvar med arealføremål for feltet i vertikalnivå 2.»

### **Plan- og miljøutvalet - 089/15**

#### **PM - behandling:**

Kåre Romarheim-Krf var ugild i handsaming av denne saka grunna private utbyggingsinteresser, Sæbjørg Hageberg Kjeka-Krf gjekk inn for han.

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

#### **PM - vedtak:**

#### **Innstilling i Plan- og miljøutvalet - 10.06.2015:**

Plan- og miljøutvalet vedtek følgjande innstilling til kommunestyret:

I medhald av plan- og bygningslova§12-12, vedtek kommunestyret områdeplan for Knarvik sentrum med følgjande endringar i plandokumentata:

- I føresegna §1.4. som gjeld omtalen av felt BAA, vert følgjande tekst teke ut: «K + 48, 4 etasjer».
- Tillegg til føresegna §4.17.1 vert lagt inn: «Det skal leggjast til rette for mellombels varelevering over o\_ST1 i samsvar med § 4.7.1.»
- Pilane for avkøyrslø vert teke ut av plankartet for å få eit eintydig planmateriale. Som erstatning vert det lagt inn i føresegna, §2.4.1, at også avkøyrslø skal visast i utomhusplan. Vidare vert det lagt inn i føresegna om parkering § 1.8.1 at det kan leggjast til rette for avkøyrslø for ambulanse frå o\_BOP1.
- Føresegna § 3.2.1. vert endra til følgjande: «Ramper langs E39 for tilkomst til parkeringsanlegg i vertikalnivå 1 må minimum vere «sikra» før det kan gjevast løyve til tiltak i felta BS1-BS6 og i felta BS9-BS12.»
- Tillegg vert lagt inn i føresegn §3.2.2. slik at den vert som følgjer: «Føresegna om rekkefølge gjeld. Det kan gjevast løyve til tiltak for inntil 30 000 m2 nybygg før oval rundkøyring (inkludert veg 4a og veg 6) er ferdigstilt.»
- I plankartet, vertikalnivå 1, vert arealet o\_BOP1 og o\_BOP2 endra til arealføremål parkering. Parkeringsarealet vert og utvida til grensa for naboeigedom i vest.

- I føresegna §1.8.3 vert følgjande setning lagt inn: «Der det teknisk let seg gjera, kan parkeringsanlegg koplust saman under veg, gaterom, m.m.
- Føresegn §4.5.4 vert endra til følgjande: «Ein etasje under bakkenivå (vertikalnivå 1) kan nyttast i samsvar med arealføremål for feltet i vertikalnivå 2.»

### **Kommunestyret - 059/15**

#### **KO - behandling:**

I plan- og miljøutvalet 10.06.2015 var Ingrid Fjeldsbø (H) ugild i denne saka og deltok difor ikkje under handsaminga.

Bjarte Vatnøy er ugild i denne saka, Oddvar Øvreås møtte som vara i denne saka.

#### **Framlegg Ø.Moldeklev-Frp:**

Saka vert utsett og sendt tilbake til plan- og miljøutvalet for viare bearbeiding av økonomiske konsekvenser for utbygging av Knarvik.

Framlegget fekk 2 røyster og fall (Ø.Moldeklev-Frp og G.Husdal-Frp)

Innstillinga frå plan- og miljøutvalet vart vedteke mot 2 røyster (Ø.Moldeklev-Frp og G.Husdal-Frp).

#### **KO - vedtak:**

I medhald av plan- og bygningslova§12-12, vedtek kommunestyret områdeplan for Knarvik sentrum med følgjande endringar i plandokumentata:

- I føresegna §1.4. som gjeld omtalen av felt BAA, vert følgjande tekst teke ut: «K + 48, 4 etasjer».
- Tillegg til føresegna §4.17.1 vert lagt inn: «Det skal leggjast til rette for mellombels varelevering over o\_ST1 i samsvar med § 4.7.1.»
- Pilane for avkøyrslø vert teke ut av plankartet for å få eit eintydig planmateriale. Som erstatning vert det lagt inn i føresegna, §2.4.1, at også avkøyrslø skal visast i utomhusplan. Vidare vert det lagt inn i føresegna om parkering § 1.8.1 at det kan leggjast til rette for avkøyrslø for ambulanselø frå o\_BOP1.
- Føresegna § 3.2.1. vert endra til følgjande: «Ramper langs E39 for tilkomst til parkeringsanlegg i vertikalnivå 1 må minimum vere «sikra» før det kan gjevast løyve til tiltak i felta BS1-BS6 og i felta BS9-BS12.»
- Tillegg vert lagt inn i føresegn §3.2.2. slik at den vert som følgjer: «Føresegna om rekkefølge gjeld. Det kan gjevast løyve til tiltak for inntil 30 000 m2 nybygg før oval rundkøyring (inklusiv veg 4a og veg 6) er ferdigstilt.»

- I plankartet, vertikalnivå 1, vert arealet o\_BOP1 og o\_BOP2 endra til arealføremål parkering. Parkeringsarealet vert og utvida til grensa for naboeigedom i vest.
- I føresegna §1.8.3 vert følgjande setning lagt inn: «Der det teknisk let seg gjera, kan parkeringsanlegg koplatt saman under veg, gaterom, m.m.
- Føresegn §4.5.4 vert endra til følgjande: «Ein etasje under bakkenivå (vertikalnivå 1) kan nyttast i samsvar med arealføremål for feltet i vertikalnivå 2.»

**Saksopplysningar:**  
**Politisk handsaming**

Saka skal til innstilling i Plan- og miljøutvalet.

Saka skal avgjerast i Kommunestyret.

## **Bakgrunn**

Områdeplan for Knarvik sentrum var i perioden 11. mars til 22. april til tredje gongs offentleg ettersyn. Planen vart lagt til tredje gongs offentleg ettersyn for å få vurdert dei konkrete endringane og konsekvensane av dei konkrete endringane som var gjort, i hovudsak knytt til føresegna om rekkefølge.

Det er kome 11 merknadsbrev til planframlegget. I tillegg har Levekårsutvalet, Eldrerådet og Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne vurdert planframlegget i møte. Merknadene vart kort presentert i plan- og miljøutvalsmøte den 19. mai. Styringsgruppa for områdeplan Knarvik sentrum vurderte merknadene i møte den 26. mai.

### **Merknader med vurdering**

Hovudpunkta i merknadene vert presentert i saksutgreiinga. Merknadene er lagt ut på kommunen si heimeside: <http://www.lindas.kommune.no/12-innspel-etter-3-gongs-hoeyring.5760626-326391.html>

**Fylkesmannen i Hordaland** har ingen merknader i saka, jf. e-post av 12. mars 2015.

**Vurdering:** Merknaden vert teke til etterretning.

**Statens vegvesen** viser til brev av 12.09.2014. Dei opprettheldt framleis innhaldet i

uttalen til planframlegget ved 2. gongs offentleg ettersyn. Vegvesenet har ikkje vesentlege merknader til framlegget til områdeplan.

**Vurdering:** Merknadene er ikkje av ein slik karakter at endringar må innarbeidast i plandokumenta.

**Hordaland fylkeskommune** viser til merknad, i brev av 30.09.2014, som vart sendt ved 2. gongs offentleg ettersyn. Fylkeskommunen opprettheldt innhaldet i merknaden.

Det skal vere i strid med regionale interesser å ikkje gje føresegner om kor mykje handel/bustad/næring som kan etablerast i dei ulike områda i planen, og å ikkje setje grense for kor mange etasjar handelsverksemda kan strekke seg i vertikalnivå. Sentrumsfunksjonar spreidd ut over store avstandar kan i følge fylkeskommunen føre til ei utvikling der ein kan risikere at sentrumsfunksjonane vert spreidd utover store avstandar, eller at all handel vert lokalisert på ein tomt. Dette vil gje ei lite styrt utvikling der ein risikerer dårleg balanse mellom handel, tenester og kulturtilbod. Hordaland fylkeskommune rår til at det vert lagt inn ei øvre grense for handelsareal i dei ulike områda med etasje grense for handel.

Fylkeskommunen påpeiker at dagens terminal ikkje må avviklast før ein fullverdig mellombels terminal er operativ. Det er viktig at tilbodet i ein mellomfase vert attraktivt og effektivt. Med bakgrunn i det er det viktig å gje gode moglegheiter for overgang mellom dei ulike busslinene. Ein overgang til mellombels terminal må ikkje skje stykkevis. Dette vil bidra til eit fragmentert busstilbod som er mindre attraktiv og effektivt enn dagens tilbod.

**Vurdering:** Merknadene er ikkje av ein slik karakter at endringar må innarbeidast i plandokumenta.

Dialog med fylkeskommunen om kollektivstasjonen er oppretta på administrativt nivå, og denne dialogen vil gå uavhengig av planprosessen vidare.

Det er til ein viss grad gitt føringar i planen med omsyn til kor det skal vere handel jf. sjekklister i kvalitetsprogrammet. Elles legg planen i stor grad opp til fleksibilitet slik at dei ulike utbyggingsprosjekta skal kunne tilpassast marknaden.

**Meland kommune** seier i merknad av 21.april at dei endringane som er gjort i den siste runden er med på å sike gjennomføringa av planen. Meland støtter planar og tiltak som kan styrke regionsenteret, og har ingen merknader til endringane som er gjort etter førre offentleg ettersyn.

**Vurdering:** Merknaden vert teke til etterretning.

**Råd for menneske med nedsett funksjonsevne**, sak14/15: Råd for menneske med nedsett funksjonsevne meiner det må sikrast universell utforming i det vidare arbeid med detaljplanar for områdeplanen, Knarvik sentrum.

**Vurdering:** Krav til universell utforming er innarbeidd i planmaterialet. Merknaden er

ikkje av ein slik karakter at endringar må innarbeidast i plandokumenta

**Eldrerådet** handsama områdeplan for Knarvik sentrum i sak 17/15, og vedtok følgjande:

1. Eldrerådet ber om at det vert øremerka eigen tomt for «Kompetansesenter for demens».Jf. KS 09.02.12, sak 3/12.
2. Eldrerådet viser også til rådet sin uttale i forbindelse med 1. og 2. gangs off. ettersyn for Knarvik-planen, jfr. Notat vedr. 2.gongs off. ettersyn, side 31.

**Vurdering:** Planframlegget opnar for lokalisering av fleire ulike tenesteproduserande tiltak, som m.a. kompetansesenter for demens. Dette kan i teorien leggjast til både område for sentrumsføremål og til område for tenesteyting. Den konkrete avgjerda med omsyn til lokalisering, kan takast nærare opp til prosjekteringsfasen. Merknaden er ikkje av ein slik karakter at endringar må innarbeidast i plandokumenta.

**Levekårsutvalet** handsama framlegg til områdeplan for Knarvik sentrum i sak 32/15. Utvalet har ingen merknader.

**Vurdering:** Merknaden vert teke til etterretning.

**SE arkitektur** har i brev av 16. april, og på vegne av **Coop Hordaland SA**, kome med merknad til framlegg til områdeplan. Det vert vist til tidlegare merknader og møte. SE arkitektur kommenterer punktet om parkering, og viser til at dei øvrige kvartala i sentrum har mogleg tilkomst frå stikkveggar til Kvassnesvegen, og difor kan leggje eigen parkeringstilkomst frå desse vegane. Tilkomst til eigen parkering frå Kvassnesvegen er ein klar føresetnad for at Coop skal etablere handel på eigedomen.

Det andre punktet SE arkitektur kommenterer, er knytt til varelevering. Planframlegget legg til grunn varelevering gjennom felles innkøyrsløse, over Shell sin eigedom. Det er usikkerheit knytt til framtidige planar for Shell sin eigedom. Difor ser det ut som at all varelevering må skje frå busshaldeplass i Kvassnesvegen. Dette er ei uakseptabel løysing for Coop.

Coop finn det ikkje forsvarleg å etablere handelsareal på eigedomen med dei forhold som no er regulert inn.

**Vurdering:** Det er eit viktig prinsipp å ikkje tillata fleire inn- og utkøyrsløse til parkering frå veg 6 og veg 7. Bygata skal vere ei handlegate, og det skal også kunne vere leilegheiter også i 1. etasje. Det er difor viktig å leggje til rette for redusert trafikk i gata. Løysinga for inn- og utkøyrsløse som ligg i planframlegget vert oppretthalde.

Løysinga for felles innkøyrsløse for vareleveranse for dei to eigedomane er vurdert. Om det teknisk let seg gjere, kan innkøyrsløse O-SKV19 flyttast mot vest slik at dei to eigedomane vert likestilt med omsyn til innkøyrsløse. Planen vil då ikkje vere i samsvar med illustrasjonsplanen, og moglegheita for gjennomføring utan krav om detaljplan vert vanskeleggjort. Ei flytting av avkøyrsløse mot vest, vil kunne påverka moglegheita for ein rask reetablering av Shell stasjonen dersom oval rundkøyring med veg 4a og

6 vert bygd tidleg. Tilhøva på Coop tomten må i tilfelle også liggje til rette for ei rask etablering av denne avkøyrsla. Vi sit ikkje på informasjon pr dags dato som vil gje slik garant. Ei alternativ løysing kan vere at avkøyrsla for heile BAA vert flytta gjennom ein felles detaljregulering av feltet BAA, eller at avkøyrsla slik den ligg i planframlegget vert teke ut, og vert løyst som ein del av utomhusplanen til felt BAA, jf. framlegg til endring frå administrasjonen seinare i saksutgreiinga. Sidan ein del av felt BAA, Shell stasjonen, vert råka ved utbygging av oval rundkøyting med sidevegar, er det ein risiko å trekkje ut innkøyrsla til BAA frå plankartet. Dette kan gjere etableringa av den ovale rundkøytinga m.m vanskelegare. Administrasjonen vil difor tilrå at innkøyrsla til BAA ikkje vert endra.

**ICA Eigedom Norge AS** seier i brev av 21. april at dei ikkje er negativ til ei framtidig utvikling av Knarvik sentrum, og ser forslaget om høghus på eigedomen som eit interessant forslag. Dei er avhengig av at tilkomsten til eigedomen ikkje vert forringa, og er avhengig av at butikk, tilkomst, og parkeringssituasjonen vert oppretthalde så lenge dei driv eigedomen som i dag. Føresegna om rekkefølge med formuleringa «helt eller delvis» kan tolkast. Andre eigedomar kan få krav om at almenningen over deira eigedom er opparbeidd for at dei andre eigedomane skal kunne byggjast ut. Det er kritisk om ICA må avvikle verksemda deira fordi andre skal byggje bustader andre stader i sentrum. Meir «finmaska» føresegner om rekkefølge som viser ein nærare samanheng mellom tiltak på kvar einskild eigedomane og dei ulike delane av dei ulike tiltaka må utviklast. Den delen av almenningen som er på deira eigedom må opparbeidast saman med utbygginga av eigedomen. Ingen andre eigedomar skal då ha rekkefølgeføresegner som tvingar fram opparbeiding av almenningen på deira eigedom. Diagonalen i almenningen bør fordelast på 2 eigedomar og ikkje vere heilt avhengig av deira eigedom.

**Vurdering:** Den delen av almenningen som ligg på ICA sin eigedom skal opparbeidast når «ICA eigedomen» vert utbygd. «ICA eigedomen» har fått fleire etg. som ein utviklingsmoglegheit sidan ein del av eigedomen vert lagt til almenning. Byggegrensa på helsehustomten er trekt inn for at almenningen skal fungere i mellom periode. Planframlegget tek omsyn til dei punkta ICA eigedom peiker på. Det vert ikkje lagt inn endringar i plandokumenta.

**Reikeråsbygget, Reikerås Industri A/S** seier i brev av 21. april at fordeling av felles kostnader og nivået på dette ikkje vore diskutert med utbyggjarane. Dersom kostnader til infrastrukturiltaka vert velta over på utbyggjarane vil transformeringa av Knarvik gå svært tregt. Lindås kommune bør sjølv ta dei vesentlegaste kostnadene til infrastruktur tiltak, og dei viser til Drammen som eksempel. Ei god kommunal styring er ein føresetnad for at planarbeidet som er utført skal gje eit tilsikta resultat.

Når det gjeld kostnader som skal regulerast i ein utbyggingsavtale med utbyggjar, meiner Reikerås Industri AS at det må vere ulike satsar for bustad og næring. Bustadbygging i sentrum vil konkurrera med bustadbygging utanfor sentrum. Eit krav om bidrag til å dekke felles kostnader vil gje ein ekstra kostnad som andre bustadområde ikkje har.

**Vurdering:** Det pågår eit utgreiingsarbeid med omsyn til kommunen si rolle og organisering i gjennomføringsfasen av planen. Detaljar for gjennomføringa må kome på eit seinare tidspunkt. Avgjerdsle i forhold til Nordhordlandspakken kan og påverke

tidspunkt for gjennomføringa.

**Anders Haugland A/S** seier i brev sendt pr e-post 22. april at grunneigarane ser føre seg ei utvikling av tomta med forretning, kontor og bustad, noko som er i tråd med kommunen sitt framlegg. Dei viser til merknadene som er sendt tidlegare i prosessen. I denne samanheng peiker dei spesielt på nokre punkt som står igjen som uløyste.

Forlenginga av Kvassnesvegen over Hauglandtomta tek mykje areal av tomta. Dei ser ikkje at dette gir kvalitet, og det er ikkje viktig forbindelse vidare. Dei ber om at forlenginga vert teke ut. Dei ber og om at tverrprofilen vert redusert.

Dersom kommunen beheld kravet om at oval rundkøyering skal vere bygd, må kommunen ta ei aktiv rolle og forskottere rundkøyeringa slik at bygginga kjem i gang.

For å kunne få prosjekt som er rekningsssvarande må ein ha høg utnytting, jamfør krav store rekkefølgekrev. Etasjehøgda på 2-4 over bakken synest lågt i høve til bygningsmassen som er på eigedommen i dag. Grunneigar sitt prosjekt viser byggehøgda på 3-6 etasjar. Dei meiner teikningane som er utarbeidd syner at dette kan gjerast samstundes som ein beheld kvaliteten i området. Dei ber om at det vert opna for 3-6 etasjar over bakken, og at maksimal byggehøgda vert auka til kote +56. Maksimal BRA må aukast tilsvarande.

Føresegnsområdet #12 er sett av til riggområde. Det er uheldig at ein plasserer riggområde så sentralt i Knarvik. Dette må kunne plasserast ein annan stad, dei ber om at føresegnsområde #12 vert teke ut av planen.

Anders Haugland A/S ber om at punkta dei peiker på vert retta før endeleg handsaming.

**Vurdering:** Kommunen si rolle i gjennomføringa av planen er under utgreiing. Kvassnesvegen er forlenga gjennom Anders Haugland as sin eigedom for m.a. å gje ei samanhengande byggate, og for å gje ei kvartalsvis utvikling av eigedommen. Eigedommen ligg og i utkanten av sentrumsplanen. Av omsyn til dei tilgrensande områda, har det vore ei målsetting å trappe ned byggehøgda mot dei tilgrensande eigedomane til planområdet.

Lyngvegen går i dag både vest og nord for Anders Haugland as sin eigedom. I planframlegget er områda for sentrumsføremål utvida til også å ta med ein del av vegen i vest og vegen i nord. Det er også opna for at underetasjen i BS7 og BS8 kan nyttast til handelsføremål, jf føresegna § 4.5.4. Med bakgrunn i dette vert det lagt til grunn at potensialet for eigedommen er tilstrekkeleg stort.

Føresegnsområde #12 er definert som eit anleggs- og riggområde. Dette området skal ha ein funksjon ved etableringa av tunnel under Knarvik sentrum i forhold til riggplass, men og i forhold til omkøyering på E39 ved arbeid med utviding av E39 til 4 felts veg. Dette er ei vidareføring av arealbruken som ligg i kommunedelplan for Knarvik-Alversund av 2007. Føresegnsområdet #12 regulerer ein mellombels fase.



Det vert ikkje lagt inn endringar i planforslaget som ein konsekvens av merkningen.

**Opus Bergen as** kommenterer dimensjoneringa av utbygginga i brev av 22. april på vegne av **eigarane av Sentrumskvartalet** (arealet mellom E39 og Kvassnesvegen). Hovudføremåla i planforslaget inneber i beste fall at det er snakk om 30-40 års betydeleg befolkningsvekst i Knarvik og nærområda til Knarvik. Dimensjoneringa av hovudføremåla forretning/næring og tenesteyting på 148 000 m<sup>2</sup> i tillegg til dagens 85 000 m<sup>2</sup> til forretning/næring. Åsane senter, Arken og Horisont er til samanlikning 93 000m<sup>2</sup>.

For sentrumskvartalet (arealet mellom E39 og Kvassnesvegen) skal det etablerast samanhengande 2-3 etasjar med parkering, eit prosjekt som vanskeleg kan utviklast i etappar som passar til dagens eigedomsstruktur. Grunneigarane vil ha ulike planar når det gjeld fornying og ombygging. Manglande fleksibilitet i områdeplanen vil vera begrensande for gjennomføringa. Utbygginga vil gje mange langvarige «halve» løysingar.

Ei rask kvalitetsheving kan truleg gjennomførast berre med kommunal forskottering, og med tilbakebetaling over 30-40 år. Dei reknar ikkje med at utbyggingsavtalar over ein så lang periode kan inngås sidan ein ikkje kjenner utbyggjarane som vil byggje ut over denne tidsperioden.

Opus meiner at det må takast meir omsyn til den einskilde eigars egne tankar om sin eigedom og bygg for å få fram løysing som skal kunne gjennomførast.

Eit begrensa kundegrunnlag vil medføra at det vil ta svært lang tid å etablere forretning, kontor, og annan serviceverksemd i nye bygg, oppå kostbare parkeringsanlegg. Bustadane som skal skape vesentlege delar av kundegrunnlaget, kan då ikkje byggjast på før andre funksjonar er på plass. Føresetnaden for bustadbygging vert at andre verksemdar kjem på plass.

Innhaldet i planen eignar seg for område som ikkje er bebygd tidlegare, og der eigedomsstrukturen er mindre komplisert. I dette området er det svært vanskeleg å få realisert utbygging i samsvar med planforslaget. Dette vert forsterka av kostnader ved etablering av alle plassar, parkar, interne forbindelser og andre kvalitetar. Rekkefølgebestemmelser med enten realisering av tiltaka (F), alternativt sikring av gjennomføring gjennom avtaler (S) er ikkje godt eigna for prosjekt med lang gjennomføringsperiode.

Kommunen vert oppmoda om å gå i nærare dialog med eigarar og justera planforslaget m.a. med omsyn på det som kjem fram gjennom dialogen.

**Vurdering:** Områdeplan for Knarvik sentrum legg til rette for ei langsiktig utvikling av regionsenteret Knarvik. Sidan området er delvis utbygd i dag, er det viktig å gje gode og heilskaplege rammer for den vidare utviklinga av heile sentrumsområdet slik planframlegget viser. Regionsenteret skal tene eit område som i areal er større enn Bergen kommune, det er rom for vidare vekst i folketalet i regionen, og det er mange næringsareal under utvikling i heile regionen. På bakgrunn av m.a. dette er det difor viktig med eit langsiktige perspektiv når det vert lagt til rette for den vidare utviklinga av regionsenteret. I eit miljømessig perspektiv er det ei målsetting at fleire skal

sleppe å reise til Bergen for å gå på arbeid, og for å få dekket teneste- og handelsbehov.

Planframlegget er fleksibelt med omsyn til utbygginga. Ramma for utbygginga er ein kvartalsvis struktur med m.a. gater og byrom. Men funksjonane i bygga kan tilpassast behov over tid. Sentrumsføremål kan romma m.a. bustad, handel, kontor og tenester. Dette gir høve til marknadstilpassing over tid. Det er eksempelvis sett krav til høge 1. etasjar slik at desse kan nyttast både til handels- og bustadføremål. Planframlegget gir med dette ramme for fleksibilitet i utviklinga.

Utbygginga kan for «sentrumsgarden» vere utfordrande. Det er ei føremon om grunneigarane får etablert eit samarbeid om utviklinga slik at utbygginga ikkje går over så mange fasar.

Med mange grunneigarar er det vanskeleg å få ein god heilskap for regionsenteret om alle ynskje frå grunneigarar skal vektleggjast. Fokus har vore på den eine sida å gje alle grunneigarar rom for ei viss utnytting. På den andre sida er det eit viktig perspektiv å gje rom for ei bymessig, urban, utvikling

Det vert ikkje tilrådd lagt inn endringar i planframlegget.

**Advokatfirmaet Riisa & Co** viser, i brev av 22. april, til tidlegare innsendte merknad (datert 26.09.14 og 15.01.2015) på vegne av **Knarvik senter AS, Knarvik Eiendom AS, Knarvik Handel AS, Knarvik Senterutvikling AS og Kvassnesvegen 32**. Om planforslaget vert vedteken, vil det gje store negative følger for klientane. Riisa & Co ser positivt på at kommunen har teke omsyn til at varelevering vert mogleggjort, og at parkeringsplassane kan disponerast som i dag fram til grunneigar sjølv ynskjer å omdisponera areala og byggje ut senteret.

Ikkje alle momenta dei har kommentert er vurdert, og kommentarar som tidlegare er sendt inn står enten som ubesvart eller ikkje hensyntatt. At det ikkje vert innarbeidd konkrete endringar i planforslaget etter brev som vert sendt inn, vert oppfatta som overkøyring av grunneigarane sine interesser som vil frå klientane si side vanskeleggjere eit samarbeid om vidareutvikling av Knarvik sentrum.

Dei merkar seg at dei økonomiske sidene ikkje er avklart, og ein god del beslutningar og vurderingar vert utsett. Klientane er og vorte nekta innsyn i kostnadsoverslag over infrastrukturtiltak som er knytt til planen.

Som eksempel viser advokatfirmaet til at det er stor usikkerhet rundt kva som er tenkt å vere situasjonen for områda sør, aust og nord for Knarvik senter (o\_SGT1, o\_SGT5 og o\_ST1). Kven skal eige desse områda? At planforslaget ikkje tek stilling til dette er mangelfullt, det er av stor betydning både for kva vurderingar og innspel klientane kan gje, men og for deira høve til vidareutvikling.

Riisa & Co seier at arbeidet med å avklare kommunen si rolle i utbygginga av sentrumsområdet burde vore avklara under arbeidet med planen for å få fram kunnskap slik at økonomiske konsekvensar for alle partar kunne vorte teke omsyn til. Dei økonomiske sidene av planen er framleis ikkje tilstrekkeleg handsama. Men dei

ser at kostnadene med planen og dei økonomiske konsekvensane skal skyvast over på grunneigarane.

Kommunen har ikkje teke stilling til deira grunnleggjande spørsmål, dei økonomiske konsekvensar av planen.

Det er lagt til grunn at dagens parkeringsplassar kan disponerast som i dag, fram til Knarvik senter sjølv ynskjer å utvikla sin eigedom. Unntaket er O-ST1 som må utviklast i samsvar med plan, rampane til E39 må på plass før ein kan gjere noko med det nemnde arealet. Dette er truleg den delen av forslaget som skaper mest problem når det gjeld parkeringsplassar.

Advokatfirmaet opprettheldt dei tidlegare merknadene om dette. Dei ser ikkje korleis dette er foreinleg med føresegna punkt 1.8.4, om at ved utvikling av parkeringsanlegg, skal det sikrast at tilstøytande eigedomar over og under bakken får rett til tilkomst. Heller ikkje kan dei forstå at maksimale tal parkeringsplassar for «forretning, handel, kjøpesenter» berre skal vere 35, jf. 1.8.2.

Merknader om investeringen i rundkøyringa sørvest for senteret for vidareutvikling av deira areal er heller ikkje imøtekome. Dei 22 mill. kroner som dei har betalt (der 10 mill. er forskottering for kommunen) er bortkasta så lenge dei må forhalde seg til nye rekkefølgekrav for å få høve til vidareutvikling av eigedomane sine. Klientane får dermed store og urimelege ekstrakostnader gjennom føresegna punkt 3.2 (rampar langs E39 for tilkomst til parkeringsanlegg må vere etablert før det kan gjevast løyve til tiltak i felta BS1-BS6 mv).

Det vert føresett som eit minimum ved oppretthalding av føresegna at klientane får erstatning som følgje av tap, og eventuelt at kommunen byggjer rampane innan ein frist slik at avtalen klientane har om rett til utbygging vert oppretthalde saman med føresetnadene for ei realisering av utviklingsplanane for Knarvik sentrum.

Riisa & Co føreset at innhaldet i deira merknad vert ein del av grunnlaget for utbyggingsavtalen. Dei viser til korleis Drammen kommune som har arbeidd for å løyse tilsvarande problemstillingar. Det gunstige vil vere om kommunen forskotterer utgiftene ved utbygginga av rampene frå E39.

Advokatfirmaet er ikkje samd i kommunen sine vurderingar av dei to tomtane nord for Knarvik senter. Dei to tomtane vert, gjennom ein vedteken plan, bandlagt til offentlege gatetun, og verdien av eigedomane er redusert til nær kr. 0. Klientane vil krevje innløyning av desse tomtane i samsvar med plan- og bygningslova § 15-2, eventuelt erstatning i samsvar med §15-3.

Kommunen bortforklarer kvifor eigedomane til Knarvik senter ikkje er regulert. Dette er uholdbart, og kommunen må finne løysingar i samarbeid med grunneigarar sjølv om ein er usamd på ein skilde punkt.

Signala frå kommunen om at Knarvik senter sitt område kan byggjast fritt fram etter eit meir detaljert reguleringsforslag frå deira side, er ikkje i samsvar med rekkefølgekravet om sikring av tilkomst til parkeringsanlegg, jf. føresegna 1.8.4. Nye

krav om rekkefølge framstår som ei straff.

### **Vurdering:**

Områda o\_SGT1, O\_SGT5 og O\_ST1 skal i følge føresegna §1.15.1 vere offentlege område. Ved etablering av bustader på eigedomane BS2 og BS3 kan noko av uteopphaldsareala dekkast inn på m.a. o\_SGT1 og o\_SGT5.

Grunnlaget for utbyggingsavtalar er enno under utarbeiding. Det konkrete innhaldet i dette vil kome fram i ein annan samanheng. Ei vurdering av evt. innløysingskrav vert gjort på eit seinare tidspunkt når slike krav evt. ligg føre.

Før Knarvik senter kan byggje ut sine eigedomar, må det liggje føre vedteken detaljplan som er i samsvar med områdeplanen, som m.a. krav til uteopphaldsareal. Kravet til detaljplan er fastsett gjennom føresegna til områdeplanen.

I føresegna § 1.8.2. er parkeringsdekninga for forretning, handel, kjøpesenter fastsett til 20-35 parkeringsplassar for bil pr 1000 m<sup>2</sup> BRA. Det lågste talet er minimumstal, og det høgste er maksimumstal.

Når det gjeld føresegna om rekkefølge, vart det før planen kom på 3. gongs offentleg ettersyn lagt inn «minimum sikra» for rampene o\_KV1 og o\_KV2 på E39, jf. tabell i føresegna §3.2.3. Slik føresegna er formulert i §3.2.1 er det og eit krav om at rampene skal vere etablert (dvs krav om «F») før løyve til tiltak kan gjevast i m.a. felta BS2 og BS3. Desse to føresegna står i mot kvarandre. Føresegna § 3.2.1. vert difor føreslege endra til følgjande: «Ramper langs E39 for tilkomst til parkeringsanlegg i vertikalnivå 1 må minimum vere «sokra» før det kan gjevast løyve til tiltak i felta BS1-BS6 og i felta BS9-BS12.» Parkeringsplanen skal elles løyse detaljar i forhold til etappevis utbygging og tilkomst til dei einskilde felta, jf. føresegna §1.8.1. Vareleveringa til Knarvik senter skal i ein mellomfase kunne gå over almenning og gatetun. Det vert difor førelege ein tilleggssetning til føresegna som stadfestar dette.

Framlegg til tydeleggjering og korrigerings som vert lagt inn i føresegna:

- Det vert lagt inn tilleggstekst til Almenningen i føresegna §4.17.1: «Det skal leggast til rette for mellombels varelevering over o\_ST1 i samsvar med § 4.7.1.»
- Føresegna § 3.2.1. vert endra til følgjande: «Ramper langs E39 for tilkomst til parkeringsanlegg i vertikalnivå 1 må minimum vere «sokra» før det kan gjevast løyve til tiltak i felta BS1-BS6 og i felta BS9-BS12.

**Arkitektgruppen Cubus as** har, i e-post av 23. april, og på vegne av **Knarvik senter** sendt merknad til planframlegget. Dei viser til at ingen av ynskja eller framlegga i tidlegare merknad er teke omsyn til i revisjon av planen. Einaste unnatak er føresegna om rekkefølge.

Dei viser til møte med kommunen, til kommentarar frå ulike politikarar, og media der det har kome til uttrykk at mange av framlegga til Knarvik senter om raske tiltak i tråd

med planen sine hovudmålsetjingar vert sett på som positive og vil verte møtt med openheit og dialog.

Det er kome attendemeldingar på at mange av framlegga til Knarvik senter om raske tiltak i tråden med planen sine hovudmålsetjingar (omtala som straksplan) vert sett på som positive og vil verte møtt med openheit og dialog. Det gjeld m.a. tiltak som

1. Opning av N-S almenning gjennom Knarvik senter som skal vere døgnope, og etter kvart omgjort til offentleg trafikkareal
2. Ei betre plassdanning med torgkarakter i sør
3. Å gjere Loneelva om til eit tydelegare «blågrønt element i almenningen og gatetun
4. Å ruste opp gangveg og passasje fram til dagens undergangar under E39
5. At ein stiller til rådevelde areal på vestsida slik at skyss stasjonen kan utvide trafikkarealet sitt for å auke kapasiteten
6. At ein arbeider vidare med realistisk tomt for kulturhus
7. At ein tek initiativ snarast råd til ein detaljreguleringsplan som kan supplera og vidareutvikla områdeplanen for det meste av tiltak innan Knarvik senter sitt område med nokre få unntak

Knarvik senter erkjenner at mange av hovudgrepa i områdeplanen er medvite politikk for å «balansera» Knarvik senter si sentrale rolle i det som er Knarvikbyen pr. i dag. I staden for å spela på og vidareutvikla Knarvik senter som «motor» i Knarvikbyen, har ein valt ein annan strategi:

1. Opnar for konkurrerende kjøpesenter utan konsekvensutgreiing
2. Dei sentrale byromma vert lagt utanom senteret
3. «Andre» får eit forsprang på 2-3 år for byggjesøknader som kan «bruke opp» dei 30 000 m<sup>2</sup>
4. Nye torg og andre byrom har dimensjonar for ein by mange gonger større enn Knarvik vil kunne verte på fleire tiår, i staden for å konsentrere seg om eitt bytorg, ein felles møteplass, og så utvide når byen har vakse tilstrekkeleg.
5. Tiltaka som må verte realiserte før ein kan byggje ut, har ein kostnad som gjer det uråd å byggje ut mange område med mindre det offentlege dekker det meste av kostnadene.

Arkitektgruppen Cubus ber om følgjande endringar i føresegna:

1. Inntil 10 000 m<sup>2</sup> nytt BRA kan realiserast innan BS1, BS2 og BS3 i planen utan nærare vilkår. Dette vil vere i samsvar med tidlegare avtale.
2. Vidareutvikling av Knarvik senter (BS2-BS6) vert ikkje gjort avhengig av at rampe o\_KV1 og o\_KV2 (og i praksis vegsystem og byrom rundt senteret) skal ferdigstillast først. Knarvik senter si utvikling er bandlagt i heilt uforutsigbar framtid fordi dei ikkje kan påverke gjennomføringa av desse, eller dei overskrid senteret si økonomiske bæreevne. Rekkefølgjekrava vert teke ut, sekundært at utviklinga til Ks skal vere bunden til bygging av rampen på motsett side av E39. Rekkefølgjestatus vert endra frå F til S.
3. At utbygging BS1 og BS2 ikkje har ferdigstilling F av o\_SGT1 som rekkefølgjekrav, men vert merka som S. Tiltaket føreset riving av

Kvernhusmyrane 37 (Knarvik misjonshus). Dette er ein så omfattande prosess at Knarvik senter ikkje bør vera bunden av å måtte ferdigstillast tiltaket.

4. Dei ber om ei ny vurdering av føremål og dimensjonering av BS6. Eit 9. etg. bygg vil sperre nokre av dei viktigaste og mest sentrale siktlinene i Knarvik. Knarvik kyrkje vil ikkje verte synleg m.a. frå delar av skyss stasjonen (dagens lokalisering) og det nye helsehuset.
5. At tiltaka 1-6 (a-f) i straksplan kan arbeidast vidare med og realiserast utan plankrav.
6. At det vert garantert i planvedtaket at Knarvik senter kan nytte alle parkeringsplassar og tilkomstane for varelevering som i dag når oval rundkøyring og vegsystem knytt til dette nye vegtiltaket er gjennomført.

Knarvik senter vil gjerne ha eit møte med plannemnda om merknadene som dei har sendt inn og innarbeidinga av desse slutthandsaminga av planen. Dei ber vidare om eit tett samarbeid med kommunen om strakstiltaka uavhengig av framdrifta til sjølve områdeplanen, og dei ber om utspel med omsyn til når og korleis. Knarvik senter ynskjer å kome raskt i gong med ei avklaring av korleis ein mogleg detaljreguleringsplanprosess kan leggjast opp slik at Knarvik senter kan skilje ut dei tiltaka som ikkje krev vedteken ny plan, og korleis ny plan kan utarbeidast og handsamast raskast råd.

**Vurdering:** Fleire av tiltaka i dei nye skissene for Knarvik senter ser ut til å vere i tråd med prinsippa som er lagt i framlegg til områdeplan for Knarvik sentrum. Desse løysingane må likevel sjåast i ein større heilskap for området. Sjølv om det er eit samsvar mellom nokre av sidene ved grunneigar sine ynskje om utvikling, og planframlegget, vil det vere krav om detaljplan for nye tiltak, jf. føresegna kapittel 2.

I arbeidet med områdeplanen har det vore svært viktig å få fastsett gode strukturar for den framtidige bymessige utviklinga. Kvartalsvis utvikling (med maksimum fasadelengde), gode byrom, fleire gang- og sykkelårer er eksempel på dette. Knarvik senter får i planframlegget høve til vidareutvikling med utgangspunkt i dei bygningskroppane som utgjer senterområdet i dag, men dette må gjerast i samsvar med krav som reguleringsplanen set, som m.a. krav til føresegnsområda # 1, 2 og 3.

Det er viktig at dei offentlege byromma ikkje ligg inne i bygningskroppar. Dette vil gje alle ei moglegheit til å ferdast fritt i byromma til alle døgnets tider. Om Knarvik senter også ynskjer å vidareføra gode møteplassar under glastaket i senteret, er det ein ekstra kvalitet for heile Knarvik sentrum. Rammene for transformasjonen av Knarvik sentrum vert lagt gjennom områdeplanen. Difor må føringane for den overordna strukturen leggjast no. Planen viser ein fleksibilitet i forhold til den vidare utviklinga, både med omsyn til kva område som vert bygd ut, og i stor grad innhaldet i dei ulike bygningane.

Det økonomiske grunnlaget for utbygginga og utbyggingsavtalane er under utgreiing.

Det er opna opp for å byggje inntil 30 000 m<sup>2</sup> før oval rundkøyring med sideveggar må etablerast, fordi det er viktig å gje rom for å kome i gang med vidareutviklinga av Knarvik. Forventningane er at når dei første eigedomane vert bygd ut, vil det gje ein

smitte effekt for den vidare sentrumsutviklinga.

Før planframlegget vart lagt til 3. gongs offentleg ettersyn, vart føresegna om rekkefølgje endra slik at dei fleste av tiltaka knytt til veg, torg, gatetun og grøntanlegg får krav om «sikra» opparbeidd før det kan gjevast løyve til nybygg eller utviding av eksisterande bruk. Dette gjeld og rampene knytt til E39, og gatetun og almenning som omkransar Knarvik senter.

Nesten heile planområdet er lagt inn i og tydeleggjort gjennom ein 3D modell. Ei tidleg tinging frå styringsgruppa til planarbeidet, var å vurdere bygg opp til 9 etasjar. Dette er gjort, og konklusjonen er at to eigedomar får litt høgare etasjetal enn dei andre eigedomane i planområdet. Det ligg ikkje føre nokon dokumentasjon som tilseier at område BS6 bør vurderast på nytt.

### **Framlegg til endringar frå administrasjonen**

- Føresegna §1.4. gir føringar for m.a. utnytting, byggehøgde og maksimal fasadelengde. Det vart gjort ei endring frå 2. til 3. gongs offentleg ettersyn med omsyn til tekst knytt til omtalen av felt BAA. Ved ein feil vart ikkje all tekst som omhandla byggehøgde ved inntrekk øvste etasje teke ut. Moglegheita for to byggegrenser og dermed inntrekk øvste etasje låg ikkje i plankartet ved 2. gongs offentleg ettersyn. Difor vert følgjande tekst no føreslege teke ut: «K + 48, 4 etasjer».
- Plankartet er mangelfullt med omsyn til pilar som skal visa avkøyrsløse. Dette kan gje problem i byggesakshandsaminga (sidan berre nokon få pilar er vist). Difor vert det føreslege å ta pilane (for avkøyrsløse) ut av plankartet for å få eit eintydig planmateriale. Som erstatning vert det lagt inn også at avkøyrsløse skal visast i utomhusplan, jf. føresegna: §2.4.1. Vidare vert det og føreslege lagt inn i føresegna om parkering § 1.8.1 at det kan leggjast til rette for avkøyrsløse for ambulanse frå o\_BOP1.
- Presisering til føresegn §3.2.2. Noverande tekst:

Ny føresegn §3.2.2: «Føresegna om rekkefølgje gjeld. Det kan gjevast løyve til tiltak for inntil 30 000 m<sup>2</sup> nybygg før oval rundkøyring (inkludert veg 4a og veg 6) er ferdigstilt.»

- I plankartet, vertikalnivå 1, er område o\_BOP1 og o\_BOP2 lagt til område for tenesteyting. Det mest korrekte er å endre desse til parkering. Intensjonen er at parkeringsrampe til fellesanlegg skal gå gjennom desse areala. Sidan ein del av underetasjen til o\_BOP1 vil gå med til å etablere felles rampe, er det ynskjeleg å gje bygget på o\_BOP1 rom for også å leggje til rette for parkering på den delen av eigedomen (pr dags dato) som i framtida vil liggje under almenningen. Formen på parkeringsanlegget vert meir funksjonelt, og det kan verte rom for ei samankopling også med naboeigedomar.
- I føresegna vert det og lagt inn ein moglegheit om å kople saman parkeringsanlegg under veg, gaterom etc der det let seg gjere. Ei slik presisering vil på eit seinare tidspunkt kunne gje fleksible og kanskje rimelegare løysingar om fleire eigedomar deler på inn- og utkøyrsløse.

## Samla vurdering

Etter tredje gongs offentleg ettersyn av framlegg til områdeplan for Knarvik sentrum skal plandokumenta no vere godt belyst og vurdert. Det vert vist til vurdering i PMU sak 34/15, tredje gongs handsaming av områdeplan for Knarvik sentrum.

Merknadene som kom inn ved tredje gongs offentleg ettersyn, viser at det enno er nokre tema som grunneigarar ynskjer avklaring på. I hovudsak er dette knytt til kommunen si rolle i gjennomføringa, og kostnadene med gjennomføringa av planen. Som sagt under vurderinga av ein skilde merknader, arbeider kommunen med dette. Vi kan vere samde i at framdrifta av dette utgreiingsarbeidet ideelt sett skulle vere utgreidd meir parallelt med framdrifta av planarbeidet. Det er gjennomført anslag av planframlegget, og kostnadsberekningar viser så langt at det ikkje vert dyrare å byggje ut i Knarvik enn andre stader.

Gjennom merknadene er det vist til behov for endringar. Dei fleste av desse endringane er vurdert tidlegare, og det vart då konkludert med at det ikkje var grunnlag for å gjere endringar. Det vert no føreslege nokre korrigeringar av planmaterialet. Desse endringane er ikkje av ein slik karakter at dei vil krevje ei ny utlegging. Det er ei presisering, korrigering og tydeleggjering av plandokumenta slik dei ligg føre.