

Høyringsuttale (KF-340)



Referansenummer: WGCVGN

Registrert dato: 30.07.2019 10:42:34

Talet på vedlegg: 1

Innleiing

Uttalen blir gjeven

- Personleg
 På vegner av føretak/lag/foreining

Opplysningar om innsendaren

Førenamn

Håkon

Etternamn

Vatnøy

Adresse

Kvassnesvegen 55

Postnummer

5914

Poststad

ISDALSTØ

Telefon

E-post

Høyringsuttale

Høyringsuttale

Velj høyringsuttale:

- Områdeplan Ostereidet
 Områdeplan Lonena
 Kommuneplanen sin arealdel 2019-2031
 Oppheving av reguleringsplan Nappane
 Kommunedelplan Knarvik-Alversund med Alverstraumen 2019-2031

Uttale

Sjå vedlegg for uttale.

Vedlagt dokumentliste

Innspeil til områdeplan for Lonena.pdf

Premisset for planen er at utbyggjar ønskjer å kapitalisere investeringa i eigedomen sin, og kommunen lagar ein plan for korleis dette kan gjerast med minst mogeleg friksjon. I denne konteksten er det positivt at kommunen avgrensar arealet for utbygging og opnar for å ta vare på noko av grøntområda i planområdet ved å vurdere å kjøpa dette. Planen nevner også fellesthus *"som ein møteplass og arena for ulike sosiale arrangement"*, dette er eit bra tiltak sidan bustadbygg oftast manglar eigna lokaler til styre- og årsmøter.

Ut frå folkeveksten er det ikkje naudsynt å byggje ved Lona, sidan det er store areal i Knarvik sentrum som kan utviklast. F.eks er dei skjemmaende tomtene til gamle Fjord Instruments sin fabrikk, Nordhordland Transportkontor og Monter nok til å ta unna folkeveksten dei næraste tiåra. Og om kommunen hadde valgt å utvikla Knarvik sentrum først, ville dette samstundes gi høve til å gi sentrum ein god og gjennomtenkt arkitektur, utsjånad og vegnett for både trafikantar og gåande som er ein bygdeby verdig.

Kommunen har ingen planar om å forlenga Brekkeløypa som er fritreningsområdet i Knarvik, eller utvida kapasiteten for organiserte fritidsaktivitetar ved idrettsanlegget i Knarvik. Det er stort press på desse områda alt i dag. Med over 1000 nye innbyggjarar i Lona, vil trafikkauken i Brekkeløypa til tider gjere det uframkomeleg for fritrening og idrettsanlegget blir mindre tilgjengeleg for den enkelte innbyggjar, noko som svekkar folkehelsetilbodet for innbyggjarane i Knarvik. Dette strir mot kvalitetsprogrammets mål om å *"Bidra til at området vert attraktivt, for nye innbyggjarar som etablerer seg i området, for dei som vitjar området, og for dei som bur i nabolaget frå før"*. Kommunen bør difor allereide no kjøpe området som ikkje skal byggjast ut og forlengje Brekkeløypa der med nye grusvegar slik at turområdet får fleire sløyfer på grus og trengselen der ikkje aukar. Dagens løype er trass alt berre ein runde på 1700 meter i relativt smal trase.

Planen viser til at diversitet i bustadtypar med rekkehus og leilighetsbygg passar til folk i ulike livsfasar. Det som manglar i eit heilskapeleg bilete er meir frittliggande bustader, f.eks einebustader. Resultatet frå spørjeundersøkinga i februar og mars 2018 viser at *"44% ønsker å bu i einebustad dersom dei skulle busett seg i Lonena"*. Planen legg opp til høg grad av fortetting slik at utbyggjar skal få meir att for den delen av området som skal byggjast ut. Dette er ikkje naudsynt med tanke på folkeveksten, og i utkanten av Knarvik burde ein kunne bu mindre tett enn i Knarvik sentrum. I kvalitetsprogrammet står det også at *"Bustadområde i Lonena skal tilby andre kvalitetar enn fortettingsbusetnad planlagt i Knarvik sentrum"*, noko som ikkje samsvarar med planen. Færre nye innbyggjarar i området enn det som no er planlagt vil bidra til å auka bukvaliteten der, og det vil betra utsikta og redusera innsikta for bueiningane.

I planen er det sett av 1 parkeringsplass for bil og 2 for sykkel per bueining. Medan mange familiar gjerne har 2 bilar for person- og varetransport, så blir sykklar først og fremst brukt til rekreasjonsføremål - som leiketøy eller mosjons- og treningsutstyr for spesielt, jfr. spørjeundersøkinga *"60%... meiner ein middels store leilegheit i Lonena bør ha 2 parkeringsplassar for bil"*. Avstanden til Knarvik sentrum er i planen oppgitt til 1-2 km, dette er uansett så langt at folk køyrer bil til dei fleste ærend, jfr. spørjeundersøkinga *"800 meter er den lengste strekkinga dei ville ha gått til dei daglege gjeremåla sine"*. Det er skilnad på kor langt folk seier dei ynskjer å gå og kor langt dei faktisk kjem til å gå. Erfaring her i Knarvik viser at i praksis køyrer dei fleste strekkingar over 200 meter til/frå butikk og andre servicetilbod og aktivitetar, det skuldast mellom anna at bil er meir lettvent, tidssparande, og ein får med seg varer og ting tørrskodd i all slags ver. Dette er ein realitet som kommunen må ta inn over seg. Kommunen har då også erkjent dette ved at det er tilrettelagt for biltransport av born og elevar til Knarvik barnehage og Knarvik barneskule like ved Lona med stoppestad for av- og påstigning.

Planen burde ut frå dette stilt krav om 1,4 p-plassar for bil til kvar bueining, derav 1 p-plass øyremerkt kvar bueining, 0,2 p-plassar øyremerkt å kunna kjøpast som privat tilleggsparkeing,

og 0,2 p-plassar øyremerkt som parkering for besøkjande (samt for taxi, utrykkingskøyretøy og varelevering) for blokka / rekkehuset som p-plassen er bygd i samband med. Dette for å unngå kreative parkeringar langs gatene i området og auka press på dei offentlege p-plassane for turgåarar. Parkering under bakken fungerer dårleg for besøkjande pga. manglande fjernkontroll til garasjeport, så desse 0,2 gjesteplassane per bueining må etablerast som overflateparkering. Bubilar, varebilar og andre høge bilar let seg ikkje parkere i garasjelegg pga. takhøgda og vil utan tilgjengeleg overflateparkering bli feilparkert i og utanfor bustadområdet.

Planen og kvalitetsprogrammet har ei sterkt overdrive tilpasning for sykkel både når det gjeld parkering og gateutforming. Men sykling er først og fremst til rekreasjon. Folk korkje vil eller kan sykla så mykje som kommunen skulle ønskje, både pga. veret på desse kantar, tryggleiken for dyre sykklar / el-sykklar ved ærender, og fordi ein sykkel har svært lite kapasitet for varetransport. Eit stort tal syklistar med sterkt varierende medvitskap om tryggleik utgjer dessutan ein fare for ulukker både for syklistane sjølve og ikkje minst for andre. Planen burde difor ikkje oppmuntra til sykling i så stor grad. Innad i området er det uansett så korte avstandar at sykling ikkje er særleg nyttig, og rundt Brekkeløypa er det skilta forbod mot sykling av hensyn til fotgjengarar.

Medan planen har mange krav knytt til utandørskvalitetar, så er ikkje kvaliteten innandørs nevnt (med unntak av innvendig etasjehøgde). Når utbyggjarar står for bygginga vert profitt maksimert ved at kvalitet, material og innemiljø i bustadane vert halde på eit minimumsnivå. Kjøparane kan i svært liten grad påverka dette. For å sikra god bukvalitet og nøgde bustadkjøparar burde det vore stilt krav til innekvalitet, både når det gjeld god lydisolasjon utanfrå, mellom bueiningar, og internt i bueininga (t.d. lydisolerte veggjar ifm. kompressorlyd frå varmepumpe), å kunne halde innnetemperaturen i et gitt intervall uavhengig av utetemperatur (t.d. aktiv kjøling i sommarvarmen), gode materialkvalitetar og akustikk (lite gjenklang), eigne/korte inngangar og rømningsvegar, innbrotssikring, utsikt og innsikt m.m.

Det må og stillast krav om bygg med forbod mot dyrehald slik at også folk som ønskjer å kunne bu i fred for hundebjeffing m.m. har eit tilbod, for sjølv om det blir sett krav til skikkeleg lydisolasjon mellom bueiningar hjelper ikkje det ute på balkongen når hundar bjeffar på nabobalkongane. Dyrehald i fleirmannsbustader og tettbygde strok aukar altså konfliktpotensialet, så eit bustadstrok utan dyrehald er betre tilrettelagt for godt naboskap slik kvalitetsprogrammet søkjer å fremja. I tillegg unngår ein også eit ikkje uvesentleg klimaavtrykk som dyrehald medfører.