

MERKNADER TIL OMRÅDEPLAN KNARVIK SENTRUM, 2. GONGS OFFENTLEG ETTERSYN

Avsendar	Evt. på vegne av	Evt. eigedom	Hovudpunkt i merknaden
Fylkesmannen i Hordaland			Har ikkje merknader i saka.
Statens vegvesen			I framlegget er det no innarbeidd tilfredsstillande lengde på akselerasjons- og retardasjonsfelta. Det er lagt til rette for inn- og utkøyring til frå aust slik at trafikkmengda mellom rundkøyningane vert redusert. Vegvesenet har på det grunnlag akseptert løysinga. Statens vegvesen ber kommunen om å endre framlegget til reguleringsføresegner §3.2.2 slik at dei samsvarar med konklusjonane i trafikk-utgreiinga som rår frå vesentleg utbygging i arealet på sørsida av E39 før ny rundkøyring i krysset E39/Kvassnesvegen er bygd. Dei ber vidare om at området o_BOP1 ikkje vert unnateke kravet om bygging av den ovale rundkøyninga før det kan gjevast byggjeløyve for utbygging av området.
Hordaland fylkeskommune			Hfk er svært positiv til at planforslaget legg til rette for at regionsenteret skal utviklast med bymessige strukturar og kvalitetar, med fokus på dei gåande. Rår til at sentrumsutstrekning vert definert i planen, og at det vert gjennomført handelsanalyse for å justera arealet til handel Rår til at behovet for kontorarbeidsplassar vert sett på i ein regional kontekst, og at areal til slike arbeidsplassar vert justert Hfk tek initiativ til å utforma ein overgangsplan i samarbeid med kommunen og vegvesenet. Dei ber om at kommunen fattar naudsynte vedtak som sikrar ei mellombels løysing før terminalen vert bygd ned. Dei ber om snarleg attendemelding på dette punktet.
Dir. for mineralforvaltning			Ser ikkje at planen rører ved registrerte mineralske ressursar av nasjonal eller regional verdi og har ingen merknader.
Noregs vassdrags- og energi direktorat			NVE har ingen merknader til planframlegget
Radøy kommune, Formannskapet			Radøy kommune legg vekt på at det er eit viktig arbeid å utvikla Knarvik bymessig. Framlegget ser ut til å ta inn over seg rom for framtidig vekst. Planframlegget er svært avhengig av det overordna vegsystemet, dei ser utfordringa i utbyggingsrekkefølge på dei ulike prosjekta. Framlegget ser ut til å vere koordinert godt mot andre planar i området. Knarvik vil vere den næraste byen for radværingane og det er svært positivt at planen legg opp til ei bymessig utbyggingsstruktur. Det er positivt for utviklinga av Knarvik som by at det skal vere meir attraktivt for mjuke trafikantar. Grøntareala kjem tydelegare fram i planen og det er med på å styrka bypreget med ein park.
Meland kommune, Formannskapet			Har ingen merknader til områdeplanen. Planen legg til rette for samarbeid mellom kommunane om utvikling av området Frekhaug-Flatøy-Knarvik
NGIR			Type renovasjonsløysing: Viss ein ynskjer å gå vidare med andre løysingar enn overflatecontainerar og spann, må dette gjerast i tett dialog med renovasjonsselskap og andre involverte partar, der ein saman ser på tekniske løysingar og fordeling av kostnader. For dagens ordning må følgjande takast omsyn til: Kvar husstand har rett til å setje fram opptil to dunkar avfall kvar veke. Det må settast av tilstrekkeleg areal for hentestad(ar) for dunkane, evt for fellesløysingar - same volum. I tillegg må tilkomstvegen ha tilstrekkeleg breidde og tåle akseltrykket til bilane. Fleire omsyn til hentestaden må takast.
BKK			BKK ber om at høgspenlinjer, høgspenkablar og nettstasjonar i planområdet også vert teke omsyn til i det vidare planarbeidet. Omlegging av anlegga krev ikkje søknad om endring av konsesjon, men en del omsyn må likevel ivaretakast. Omlegging av eksisterande anlegg, krev ny trase. Den som ynskjer flytting, må bæra kostnadene. BKK vil krevje full kostnadsdekning. Luftleidningar innanfor planområdet må ivaretakast. Normalt byggeforbod på 16. meter (8 meter ut til kvar side frå senter). Denne sona må avmerkast som trase for nærare angitt teknisk infrastruktur, alternativt som omsynssone. Det kan normalt byggjast inntil 1 meter frå senter kabelgrøft. Framtidig tilkomst til kabelgrøftene skal ikkje hindrast. Eksisterande straumfordelingsanlegg i dei ulike områda vil truleg ikkje vere tilstrekkeleg for å forsyne alle nye anlegg. Difor må det evt. setjast av plass til ny stasjon, eller oppgradere eksisterande nettstasjon i området. BKK nett ber om å verte kontakta når detaljplan vert utarbeidd.

Ein nettstasjon må plasserast 1-3 meter frå vegkant og utanfor frisktsoner. Storleiken vil vere på opp til 2,5 X 4 meter. Nye og eksisterande nettstasjonar må stå minst 5 meter frå bygning med brennbare overflater, og 3 meter frå bygningar med ikkje brennbare overflater. Kan stå inntil vegg om spesifikt krav er innfridd. Avstand kan vere minst 1 meter frå mindre viktig bygning og garasje under visse føresetnader. Det er viktig at event. Behov for forsterkingar, endringar eller omleggingar ev elektriske installasjonar vert tilkjennegeitt på tidleg tidspunkt.

Barnerepresentanten

Det er viktig at det etableres attraktive og trygge møteplasser for barn og unge. Det må settes av område for leikeplassar der barn og unge kan bedrive fysisk aktivitet. Betre tilrettelegging og atkomst til kvassnesstemma er viktig. Ei utfordring for trygg ferdsel er kryssing av E39. Nokon vil velje kortaste veg og kryssar E39 i plan. Difor er det ei føremon om ein får ei permanent løysing på dei trafikale utfordringane. Planen skisserer forslag som kan løyse desse utfordringane. Prisverdig med eigne sykkelfelt. Gangvegnett som vil gjere det lettare og raskare å bevega seg til fots påverkar folkehelse og miljø. Viktig med attraktiv og tilgjengeleg skyss stasjon, nødvendig å finne meir hensiktsmessig, sentrumsnær plass. Viktig å leggje til rette for nye bygg og anlegg "nødvendig for noen - bra for alle".

Råd for menneske med nedsett funksjonsevne

Har ingen merknader til planen.

Eldrerådet

Da off. areal mye skal være del av bruken til dei som bru i Knarvik må det klareres kven og korleis desse områda vert velikehold/bossrydding, plenklipping og fjerning av uønska vegetasjon ellers. Gangvegen må kunne benyttast av mennesker med rullestol.

Leveårsutvalet

Ingen merknader

NHIL

Svein M Nordvik

NHIL ser fram til eit vedtak som som kan bidra til å utvikla Knarvik til eit attraktivt område for heile regionen. Dei har hatt nær dialog med grunneigarar og andre aktørar i regionen gjennom arbeidet med planen. Det er positivt medhøgare bygg og betre arealutnytting. Dei er uroleg for krava om rekkefølge og gjennomføringsevne. E-39 vert nemnt NHIL er oppteken av tidshorisont. Perspektivet er langsiktig, men det hastar å kome i gang. Det vil vere ei føremon om innhaldet i "regionsenter" kan tydeleggjerast. Etter deira meining: Kollektiv knutepunkt, skulesenter, ivareta fellesfunksjonar for heile regionen, ha tenestetilbod som skiljer seg frå andre tilbod i regionen, gi eit samlande kultur/fritidstilbod for heile regionen, attraktive arbeidsplassar og gode butilhøve. Saknar tydelege mål og visjonar. E-39; bør leggje til grunn at 4 felt ivaretek både framkome og trafikktryggleik. Beplanting som allè. Om rundkøyringa vert dyrt, må lyskryss vurderast. Det må avvegast politisk om ein ynskjer ei kollektivløysing på Flatøy eller i Knarvik. Valget vil gje viktig føring. Beslutningen om minisjukehus er viktig og vil bidra til å gjere Knarvik meir sentral og attraktiv som regionsenter. Western Geco sin eigeidom må vere næringsretta så lenge eigar ynskjer det. Knarvik treng arbeidsplassane. På sikt samd i anna føremål. Føresler at eit kommunalt selskap er ansvarleg for finansiering / låneopptak og utbyggingsløysingar for å få raske løysingar i forkant. Det må vurderast om det er kommunal investering eller om det er ei forskuddtering. At kommunen tek grep vil vere ein betre/raskare modell for å oppnå ynskt mål. Viser til Drammen der kommunen tok store infrastrukturtiltak med suksess, noko som Lindås og bør gjere. Det er stor usikkerhet knytt til storleik på finansieringsbidra og dermed gjennomføringsevne. Måltal for Miljø bør innarbeidast i planen. Positivt med inntil 6. etg byggehøgde. Byggjehøgda kan aukast meir, og ber om at det vert vektlagt. Skal Knarvik framstå som attraktiv småby, må intensjonane i planen oppfyllast snarleg (innan 10-15 år) NHIL er redd for at Knarvik har eit handicap i forhold til andre stader i regionen (Os, Straume, Kleppestø, Åsane) Framtidsaksen Frekhaug/Knarvik er i utvikling, det kan og gje eit annleis regionsenter enn det planen legg opp til. NHIL voner planarbeidet kan sluttførast, at ikkje føresegna om rekkefølge vert for omfattande, og at økonomi for fellesareal vert løyst i forkant og at kommunen bidreg sterkt til realiseringa av planane for Knarvik.

Norsk ornitologisk forening

Grønnstruktur skal også ivareta biologisk mangfald, jf planomtalen s 45. Kvasnesstemma og Loni tilhøyrer det same våtmarksystemet og er funksjonelt kopla saman. Kvasnesstemma er viktig rasteområde for våtmarksfugl, hekkeplass for m.a. fiskemåke, toppand og stokkand.

tilbakegang i Hordaland, ein ser ei urbanisering av fiskemåkanane. Loni har tilsvarende funksjonar og er den viktigaste hekkeplassen for raudlistearten hettemåke. Fiskemåken er i generell tilbakegang. Største koloni i Nordhordland er i Knarvik. Fleire set pris på fuglelivet i og rundt Knarvik. Velfungerande natur generelt har positiv effekt på folks trivsel og helse. Med meir urbanisering i tillegg til omsynet til biologisk mangfald, vert dette viktigare å ivareta. Deler av desse områda må ivaretakast mest mogleg naturleg. Informasjon og fuglevenleg tilrettelegging.

13 lokale organisasjonar i Lindås

Områdeplanen bør konkretisera det overordna målet i kommunedelplanen å: "leggje til rette for større variasjon i kultur- og fritidstilbod." Dei reagerer på at det ikkje er sett av plass til eit eige kulturhus i Knarvik. Det som er sagt om dette er uklart og lite målretta. Det må setjast av areal til eit eige kulturbygg i Knarvik, eit bygg som kan romma ei rekkje kulturaktivitetar, og som er særskilt utforma for det formålet.

Biblioteksjef

Viser til vedteken kulturplan. Det ligg med dette føre politisk vedtak på at det skal arbeidast fram to sentrale bygg i Knarvik som gjeld kultur; kulturhus og bibliotek. Erfaringsmessig fungerer dei kulturhusa som er kombinert med bibliotek best. Omtalen av plassering av kulturhus i planen er for vag, jf. Kulturplan. Omtalen av BS6 opnar opp for at det ikkje treng verte kulturhus der. Det er behov for ei meir forpliktande formulering som synleggjer den politiske intensjonen om kulturhus sentralt plassert i Knarvik.

Knatten Borettslag

Bjørn Salsnes
Gunnar Rasmussen
Finn Øvstegard

Bebuarane protesterer mot at Bruvegen som i dag er ein blindveg vert opna opp for gjennomkøyring til Kvassnesvegen. Ei opning vil innebera store belastningar for bumiljøet m.o.t. helse, miljø og tryggleik. Borettslaget har sjølv betalt for fartsdemparar i blindvegen på grunn av trafikken. I mange år har også Knatten borettslag hatt stor belastning av trafikk til kaien på vegar og stiar.

Gerd og Ingar Hopland

Det er mange positive trekk ved planen. At det er lagt opp til bustad på BBB1 og med maks 3 og 5 etg. Er svært positivt for dei som bur i nærområdet. Grønt området GF3 som ligg mellom BS18 og eksisterande bustader i aust er kjempe positivt. Ny overvassleidning frå E39 mot Kvassnesstemma er og bra sidan dei har vore skeptisk til dimensjoneringa på eksisterande leidning i forhold til ny utbygging (jf Knarvik aust). Ved tilrettelegging av området GF3 bør delen som går ut mot GF4 først attende til opprinneleg høgde (steinmassar er tilkøyrt). Då kan sti eller trapp etablerast mellom desse to areala. Mot bustadområdet i aust må det lagast ei skjerming.

Arvid Vatnøy

Formålet med å gjere Knarvik om til by treng ei djupare utgreiing. Det er mogleg å rydde opp i strukturane i Knarvik utan å mangedoble inbyggjar-talet. Det er god plass i Norddordland, kvifor få fleire folk til Knarvik? Undergangen under E39 ved Meny har ei tungvint utforming. Nytte sjansen til å få **E39 i tunnel under Knarvik**, 4 felt og med avkøyrsløse til **underjordiske parkeringsplassar**. Vatnøy viser til ei skisse på side 2 i skrivet der han har skissert ei løysing for kryssing under E39 for fotgjengarar. Mangel på undergangar under E39 er eit problem. Å gå innom Almenningen for å krysse E39 blir altfor einspora og tungvint om utgangsposisjonen er eit stykke vest for almenningen. Elva frå Lonena vil representera ny barriere, vil og vere negativt for miljøet. **Føresler å ta det ut av planen**. Det er ei feilprioritering å leggje vekt på traseen Lonena - Kvassnesstemma. **Reduser talet på etasjar til maksimalt 4, med ei normalhøgde på maksimum 3 etasjar. Prioriter bukvalitet**. Auka folketal vil ytterlegare framskande dei trafikale problema. Kollektivtrafikken vil ikkje løyse desse problema. **Byggkvalitet er viktig å sikre**, konkrete krav må sikrast i planen. Dette er viktigare enn korleis fasaden ser ut. Detaljerte og strenge krav innan lydemping og energieffektivitet må inn i kvalitetsprogrammet. Det vert og lista opp fleire punkt knytt til bukvalitet som må sikrast i planen, side 5 i merknaden; knytt til gjenvinning av varme, 100% lydlaust ventilasjonsanlegg, Jamn golvvarme i alle rom, dimmbærende lyspærer, flate stikk kontaktar, straumkursar skal berre dekkje eit rom, ferdig innlagt fiber for tv og internett, kabelgate og kabla breiand, støyempande vindaug, solvarmedempande vindaug, UV filter i vindaug, krav om loddrette veggjar (maks 1 cm avvik), innbrotsikre inngangsdører, justerbar lyd og volum til ringeklokker. Ikkje synlege rør i tak, og lydempande rør, uttak for lading av elbilar i garasjeanlegg, minimum 2,75 m breie parkeringsplassar. Planen bør gjerast meir heilskapleg ved at ein **sikrar at friidretts- og rekreasjonsområda** har kapasitet til å ta i mot auka folketal, noko dei i liten grad har i dag. Plan for ny skyss stasjon bør vere med i områdeplanen. **Ny skyss stasjon** må vere klar før den gamle kan rivast, matebussar må henta folk i Knarvik. Mykje er uavklåra i områdeplanen. M.a. pga planområdet. Knarvik senter burder vore bygd opp frå grunnen av. Vatnøy meiner trafikktalet vil auka med løysingane som ligg i planframlegget. Planen har ei overdriven vektlegging av verdien av ein almenning i høve til kva folk flest vil synest når anlegget er teken i bruk.

Rune Vollset

Vollset protesterer mot at Bruvegen vert forlenga mot sør. Til dels eigeninteresse. Men det er og i strid med grunnprinsippa i heile områdeplanen.

Det vert framheva at det er viktig å avgrensa påverknaden frå bil. Lokaltrafikk vert fjerna frå Kvassnesvegen, og gata vert utforma på fotgjengarane sine premissar. Løysinga er ikkje å opne Bruvegen for gjennomkøyring. Forbod mot parkering vil kunne kome ganske fort. Det vert for fleire eigarar av einebustader vanskar med å parkere bil opp til eigedomen. Med tanke på at eigedomane ligg utanfor planområdet, rammer denne løysinga eksisterande bustader urimeleg.

Eva Fjeldsbø Jordahl

Håpar på meir bruk av stein i grunnmurar, fasadar, til tørrmurar i ulike anlegg. Etasjetalet må reduserast. Krav til arkotektonisk harmoni og heilskap. Fleire grønne lungar og leikeområde må setjast av i sentrum. Behov for kulturelt fleirbrukshus. Ta mest omsyn til dei mjuke trafikantane. Ny skyss stasjon aust for sentrum. Gje passasjerar frå austre del betre tilgjenge. Helsehus/helsetorg må få enkel tilkomst til E39. Saknar konkret planar for Kvassnesstemma. Stiller fleire spørsmål om kva planar kommunen har for området. Er oppteken av slitasje, mangfald, flora og fauna. Gjenopning av elv frå sjø til stemma - sjøaure.

Vidar Rydland

Planen opnar for løysing som kan gjere det vidare arbeidet med planen engasjerande og kreativt: Han viser til fo forhold: Byggjestil; tradisjonsrike byggematerialar som stein og tre må brukast. Bruk av rennande vatn. Rennande vatn gjennom almenningen gjev oss betydelege fortrinn, vatn kan brukast på mange måtar.

Schlumberger/WesternGeco
2 brev

Solfrid O. Farestveit
Atle Nottveit

Dei ynskjer til ei kvar tid å optimalisera aktivitetane sine om det er samlokalisering, sentralisering og integrering av tenestene sine. Dei ser på korleis dei best kan nytta fasilitetane til Western Geco til alternative industriføremål for andre delar av konsernet. Dei ynskjer å halde fram med industriaktivitet i området. For å få dette til kan ikkje områdeplanen avgrense vidare industriaktivitet, men gje den naudsynte fleksibiliteten som er naudsynt.

Storneset AS

Kåre Romarheim

Peiker på fleire positive sider ved planen som dei er samd med. Dei ynskjer å bruke delar av den nye bygningsmassen til forsamlingslokale med fleire typar aktivitet. Dei ser og for seg at dei kan leggje anna verksemd som skapar ferdsel og aktivitet på gateplan. Løysinga med sentralisert løysing for parkering krev store investeringar og skapar usikkerheit. Dei meiner det må vere mogleg å organisere parkering i kjellar for dei areala som har naturlege føresetnader for dette. Til området BS2 har fått ei utnytting på 200% BRA. Samstundes er store delar av eigedomen avsett til gatetun. Dersom det skal vere mogleg å byggje same arealet som låg inne i gjeldande plan, må utnyttinga settast til 300 %BRA. Om dette går i orden er det kome signal på at dei vederlagsfritt kan avstå grunn til gatetunet. Tilpassinga av planen i tråd med deira merknader vil vere med på å skape ein betre plan.

Isdalstø Auto
Skisser frå
Børtveit & Carlsen

Gustav Eide
Sissel Eide Korsvold
Steinar Eide

Firmaet vart etablert i Knarvik i 1987 for å drive sal og reparasjon av mortorkjøretøy, to eigedomar vart kjøpt, begge regulert til næringsføremål. Dei har ei godt innarbeidd verksemd med tilstrekkeleg areal for evt. Ekspansjon. Dei ynskjer å utvikla verksemda innanfor ramma av ny plan. Reguleringsplanen må ta høgde for at området var regulert til næringsføremål. Næringsretta aktivitet i Knarvik er avgjerande for arbeidsmarkedet. Dei stiller spørsmål ved modellen for finansiering av fellesareal/infrastruktur. Kostnadene vil verte for store til at utbygging vert interessant. Utviklinga som vert skissert i punkt 4.4.5 vil føre til eit næringsfattig og dødt sentrum i Knarvik. Det bør vere plass til noko tyngre næringsretta verksemd. Dei ynskjer å vidareutvikla bygget sitt og vere med på å gjere Knarvik til ein attraktiv by, jf. Skisser lagt ved. Fram i tid kan bygget også kunne brukast til også annan næring.

Reikerås Industri/
Kvassnesvegen 4 AS

Oddvar Reikerås

Overvatnet frå Stallane må førast utanfor eigedomen (planomtalen s. 55)
For lite med 4 leilegheiter pr. heis. Endrast til min. 6 i bygg på 4 etg. Eller meir og 8 i lavare bygg (kvalitetsprogram s 47)
Ber om at det vert fortau berre på eine sida av gata o_SKV17. Dei kan då behalda meir av sitt areal. Om nødvendig med fortau på nordsida, kan det avsluttast i O-GF3. Veggen er stengt med bom ved Såtabu
Ynskjer at bygg mot nord og aust kan få 6 etg. Og at det vert valfritt kor dei høgaste bygga vert plassert langs E39/Såtafeltet. Vil få større variasjon i høgde.
Maks fasadelengde må ein sjå vekk frå langs E39 sidan bygningskroppen skal danne støyskjerm for å gje gode kvalitetar på uteområdet.
Føresegna 1.4. må presisera at alle bygg og bygningskroppar som er vist er illustrative og at byggeliv kan tilkassast i bygggrenser i plankartet.
Ynskjer presiseringa sjølv om det står i Kvalitetsprogrammet s. 74. Planomtalen s. 33, 3. avsnitt mp korrigerast jf kvalitetsprogrammet pkt. 4
Parkeringa må presiserast slik at det kjem fram at det gjeld parkering i sentrum og ikkje under BB1.
Undergang, E39, og ramper er det ikkje behov for lenger med bustadføremål på deira eigedom. Trafikkmønsteret er aust-vest. Ikkje naturleg å kryssa E39 i dette området.
Oppretting av illustrasjonsplanen - bygningskroppane på deira eigedom må plasserast riktig.
Ynskjer oversikt over kostnader og fordelingsnøklar for avtalane. Grunneigar må gjerast delaktig i arbeidet med bestemmelsane i avtalane.
Deira eigedom har i føresegna om rekkefølge fått ein F knytt til o_SKV6. Den må endrast til s.
Det er viktig at Lindås kommune set seg i førarsetet for å få gjennomført planen, jf erfaringane frå Drammen. Det må settast av midlar i budsjettet

for byutviklinga.

Atrium as/CBRE 188/358

Er porteføljeforvaltar for Shell. Det er fleire forhold ved reguleringsforslaget som gjer det svært ugunstig for Shell. Shell har ein leigetakar på eigedom som vert tvunge til å seie opp sitt leigeforhold. Arne Lundøy Bilglass leverer service som er viktig å halde på i Knarvik, spesielt i det bilrelaterte området eigedom ligg i.

Det vil krevjast full erstatning for eigedom som Statens vegvesen vil erverva. Erstatningsgrunnlaget for potensiell riving av dagens stasjonsbygning, og tap av leigekontrakt vert vurdert i samband med dette. Å fjerne den øvre tilkomsten vil føre til negative konsekvensar for stasjonsdrifta då det vil gje svakare tilgjengelegheit for kundar på E39. Grunnlag for krav om erstatning for utgifter med endring/etablering av alternativ avkøyrsløse vert vurdert. Både for grunnverv og for kostnader knytt til oppgraving, flytting, og nedgraving av drivstoffrelatert utstyr vil selskapet kreve erstatning. Det er viktig for Shell at arbeidet råkar stasjonen og deira drift i minst mogleg grad. Dersom tiltak i anleggsperioden fører til skade eller ulempe vil det krevjast full kompensasjon.

Dei trur det enno er mogleg å finne måtar å justere forslaget på, og ynskjer møte med Shell, vegvesenet, og kommunen for å sjå på konkrete måtar å justera forslaget på.

SE-arkitektur Coop

Hovudintensjonen og utførelsen av planen er i tråd med Coop sine ynskje. Men det er ein del forhold som må tilpassast og avklarast meir. Kostnadsbildet og finansielle situasjon rundt veg og byrom må klarleggjast. Kommunen bør følgje Drammen kommune ved å ta grunnlagsinvesteringar. Anleggsbidrag for utbyggjarar må vere forutsigbare og realistiske.

Coop sin eigedom får urealistiske rekkefølge krav. Ber om at desse vert endra frå ferdig til sikra slik at Coop får iverksetje sine utbyggingsplanar. Det er uklart kva som er juridisk bindande og kva som er illustrerande. Ynskjer kvalitetsprogrammet ikkje juridisk bindande.

Gjennomgang:

Utnyttingsgrad på 250% BRA relaterer seg til heile tomtearealet BAA (som består av to eigedomar). Ber om utnytting BRA på 310 %BRA.

Endre maksimalt tillate høgde , jf føresegn 1.2.3 (forslag om 4 ikkje 3 m), for å ivareta behov for universell tilkomst med heis til takhagar m.m.

Felles avkøyrsløse for BAA vert lagt til midt på eigedomsgrensar slik at den ligg sentrert mellom eigedomsgrensene og kan disponerast likt.

Dei viser til planmaterialet, tabell for byggegrense, høgde og fasadelengde, og meiner det ikkje er samsvar i det som vert sagt. Kva høgde parkeringsetg. Er lagt på kjem ikkje fram av planen. Behov for større etg. Høgde som følgje av behov for større dimensjonering på dekke og vegetasjonslag, jf. Føresegna punkt 1.6.4. Ber om endra høgde til kote 57, 5 mot nord (4 etg) med inntil 30 % på kote 61 (5 etg.), Kote 49 mot sør (3 etg.), kote 52,5 ved 5 m attende. To tilkomststar til området BAA må etablerast for å unngå rygging for å levere varer. Inn- og utgangar kan til retteleggjast i fasaden slik at varelevering er innomhus, integrert i bygningen. SKV 19 vert flytta og det vert lagt inn ein ny i tillegg.

Føresegna punkt 1.6.2 må fjernast, dvs minste uteopphaldsareal. Det same meiner dei om punkt 1.6.3.

Urealistiske krav til ferdistilling av offentlege samferdsletiltak før realisering av område BAA er stilt. Desse må endrast til sikra.

Ber om at inngang pr 10-15 meter vert fjerna jf føresegn 4.4.4.

Dei viser til at det er uklart om kvalitetsprogrammet er juridisk bindande, jf. Føresegna punkt 2.2 og 2.3. Dersom det er juridisk bindande har dei følgjande kommentar: inntrekk 1. etg. , kapittel 1.3. manglar.. Gjennomsnittsareal, svalgangar, dagslys, materialbruk, møblering.

Saknar eigne føresegner for # - føresegnssoner, Parkering under oval rundkøyering ikkje i samsvar med parkeringsanlegget, ROS analysen seier at bensinstasjon skal flyttast det er ikkje i samsvar med planframlegget, Omdisponering og bruk av allereie etablerte bygg må vurderast i forhold til anleggsbidrag. Ber om møte for ein gjennomgang av merknadene.

Wikborg, Rein & Co Foss utviklingsselskap 188/346

Oppfordrar til at gatetunet o_SGT4 vert teke ut av planframlegget. Gatetunet må justerast eller flyttast.

Gatetunet vil dele opp eigedomane. Eigedom bnr 346 er ikkje større enn det som må til for å føra opp bygg til bustad/kontor.

Nordre del av bnr vert ikkje byggbarett ei evt. Deling, og kan difor ikkje nyttast til føremålet.

På begge eigedomane er det oppført bygg som er føresett rive, heilt eller delvis før gatetunet vert etablert. På 346 står ein lagerhall på om lag 1220 kvm BRA. Nabotomten er og bebygd (Reklamehuset etter år 2000). Det er naturleg å leggje til grunn at det tek mange år før bygget vert rive.

Rekkefølgekravet som seier at BKB1 og BKB3 ikkje kan byggjast på før o_SGT4 er ferdig opparbeidd (føresegn 3.2.5) fører i praksis til at det tek lang tid før eigedom 346 kan bebyggast. Alternativt må planframlegget gjennomførast ved ekspropriasjon og etterfølgjande riving av eksisterande bygg. Gatetunet bør vere mogleg å justere slik at tilsikta kommunikasjon vert oppnådd utan endringar i eksisterande bygg.

Om ikkje gatetunet vert teke ut av planen, bør det etablerast i søre del av bnr 346, knytt til veg mellom BKB3 og o_BOP3. Evt. Nor på bnr 346 mot grensa til bnr 78.

Anders Haugland as hovuddel

Omtalen i kvalitetsprogrammet samsvarer ikkje med eigne planar for utvikling av eigedom.

vedlegg Link arkitektur	BS7og BS8	<p>Grunneigar ynskjer kjøpesenter i ein samanhengande etasje under bakken i nordlige del, men med fasade mot tilgrensande gatenett i søre del. Dei ser ikkje at heile kjøpesenteret kan leggjast under bakken. Det er viktig at senteret har hovudinngang ved enden av Bygata. Riggområdet må leggjast til ein meir diskre lokalitet.</p> <p>Planframlegget er utforma slik at det vert vanskeleg å gjennomføre; samtidig utbygging/enigheit. Heller meir trinnvis utbygging, dvs å leggje til rette for at sentrum kan utviklast i den retninga kommunen ynskjer etter kvart som eigarane er klare.</p> <p>Kvalitetsprogrammet bør verte rettleiande. Viser til høg tomtekostnad om bygg skal rivast, og kravet om 70% glas som eksempel.</p> <p>Veg- og infrastrukturiltaka kan ikkje aleine finansierast av private utbyggjarar. Rekkefølgekrava endrast til krav om å delta i utbyggingsavtalar, ikkje ferdigstilling av vegtiltak før arbeid kan starta.</p> <p>Store krav til infrastrukturbidrag, stor grad av detaljstyring. Kombinert med småskalabusetnad, ned til 2 etg., gir ikkje dette økonomi til gjennomføring. Kostnadene må vere rimelege i høve kva som skal byggjast, unngå at alle vert avhegig av kvarandre for å starte bygginga.</p> <p>Redusere kravet til kvm. MUA, alternativt meir uteopphaldsareal på tak eller dekkje.</p> <p>Er ikkje samd i krav til maks fasadelengd, og krav til inngangar. Heng ikkje saman med gode uteareal og dagens krav til storleik på forretningsareal. Kvassnesvegen er blitt for brei. Løysinga stel mykje areal samstundes som den stimulerer til auka biltrafikk.</p> <p>Dei misser store deler av tomtearealet (1/2 del). Område #12 er bandlagt, Kvassnesvegen er forlenga. Løysing å ta dette ut av planframlegget.</p> <p>Forlenging av Kvassnesvegen gjer det vanskeleg å nytte eigedomen til forretning.</p> <p>Ny undergang frå Skyss stasjonen vil dele tomta i to i framtida. Ber om at vegvesenet sin plan for E39 vert lagt til grunn for undergang. Alternativt heller bruløysing.</p> <p>Ber om høgare bygg, endra føresegn 1.1.2 (parkering ikkje reknast med i utnyttinga)</p> <p>Dei bidreg gjerne i det vidare arbeidet med planen for å finne dei gode og konkrete løysingane for området.</p>	
Opus	Ulvundbygget Landbrukshuset as Langenes eiendom as Vatnøy eiendom as	Sentrumsgården (BS10-12)	<p>Kritikkverdig at det ikkje har vore dialog med grunneigarane i sluttfasen. Svake punkt i planen:</p> <p>Vanskelig å bygge ut området i byggetrinn. Kostnadskrevjande. I praksis er samordna utvikling for eigedomane utenkeleg</p> <p>Kvalitetsprogrammet rettleiande, ikkje juridisk bindande</p> <p>Tyngande rekkefølgekraav og tung økonomisk belastning gjennom utbyggingsavtaleinstituttet</p> <p>Kommunen må bidra - forskottera</p> <p>Endring til krav om deltaking i utbyggingsavtale men ikkje krav om at tiltak er gjennomført</p> <p>Infrastrukturen som planen legg opp til er svært kostbar (hovedveg, almenning, ope vassdrag)</p> <p>Planlagt vegsystem sør og nord for E39 får store konsekvensar for bnr 399 og 371 - er ikkje kommunisert til berørte partar</p> <p>Oppfordrar til at planutkastet vert arbeidd meir med</p>
Cubus	Knarvik senter as ved Geir Vatnøy Olav Kåre Vatnøy Åge Torsvik	<p>Knarvik senter ynskjer ei aktiv rolle for å bidra til at det overordna målet i planen vert realisert fortløpande og tidlegast mogleg</p> <p>Forslag om alternative hovudgrep som kan bidra til tempo og realisme, og å behalde mål og kvalitetsnivå:</p> <p>Planframlegget er vanskeleg gjennomførbar - fleire bindingar til uavklarte føresetnader (flytting koll.terminal, finansiering)</p> <p>Lindås kommune ynskjer ikkje sjølv å bidra investeringsmessig.</p> <p>Knarvik senter føresler vidare framgangsmåte som kan sikre realisering, m.a.:</p> <p>Gjere om hovudgata (N-S) i senteret frå "internvei" til offentleg bygata og hovudpassasje i Knarvikbyen</p> <p>Forlenging av "gågata" mot dei øvre nivåa til Nordhordlandshallen og Knarvik VGS</p> <p>Detaljplankravet til Knarvik senter er alvorleg og lite forståeleg mangel - og uttrykk for forskjellsbehandling</p> <p>Knarvik senter ynskjer moglegheit for å oppgradere og fortette i sterkare grad enn planframlegget legg opp til.</p> <p>Kanskje også gjere tverrgatene offentlege med tilgang til bustader.</p> <p>Parkering; 500 overflateparkeringsplassar skal erstattast delvis med plassar i nye garasjeanlegg.</p> <p>Det vert vist til avtaleramme der rundkøyring i gjeldande plan skal gje nye underjordisk p-anlegg enkel tilkomst frå E39</p> <p>Senteret får redusert parkering, høge reetableringskostnader og avvist tilkomst til p-anlegg knytt til E39 -usikkerhet.</p> <p>Viser moglegheit for å strekke bygningsmassen i senteret mot veg i aust.</p> <p>Forskjellsbehandling i føresegn - 30 000 kvm utan andre krav enn å betale e "avgift".</p> <p>Det er ikkje akseptabelt at nytt senter skal få bygge seg opp utan rekkefølgekraav som Knarvik senter har forhalde seg til i utviklinga</p> <p>Flytting av kollektivstasjonen er eit feilgrep. Viktig med gode gangsamband i dagens situasjon og i framtidig situasjon. Breiare passasje.</p> <p>Uheldig med 6 felt på E39 - bør sjå E39 som boulevard, med betre tilrettelegging for mjukare trafikantar og grønnare uttrykk</p> <p>Løysinga med "oval rundkøyring" framstår som tilrettelegging for å etablere konkurrerende senter til Knarvik senter sør for E39</p> <p>Ynskjer å etablere eit torg ved enden av den overbygde delen av N-S gata, føresler evt. Kulturhus også her</p>	

Kopla til parkeringshus på "P-6" i planen

Ber om ein prosess der innspela og ynskja frå Knarvik senter vert tatt opp og innpassa i planen.

Riisa & Co.	Knarvik senter as Knarvik Eiendom as Knarvik Handel as Knarvik senterutvikling as Kvassnesvegen 32	<p>Om planforslaget vert vedteke vil det få store negative følgjer for klientane, ytterlegare konkretisering og følgjer vert inngitt seinare. Viktigast og mest brutale konsekvens: 500 parkeringsplassar med verdi på 300 000 kronerpr plass, tap av disponerte og disponerbare areal av stor verdi, påført tap som følgje av at bygg må rivast, og kostnader ved gjenoppretting/endringar av tidlegare pålagde tiltak på tomtane, samt negativ forskjellsbehandling.</p> <p>Det har ikkje vore ført ei form for dialog som oppfyller krava i PBL §5-1 (1)</p> <p>Dei økonomiske konsekvensane av planen er ikkje tilstrekkeleg utreda.</p> <p>Forskjellsbehandling av klienten og eigarane av areala på sørsida av E39; areala i sør er detaljregulert, ikkje tomtane og Knarvik senter</p> <p>Har ved utarbeiding av planen ikkje gjort noko forsøk på å vurdere kva konsekvensar forslaget har for sentertomtane inkl. K.s.</p> <p>Krava om konsekvensutredning etter PBL 4-2, 2. ledd (jf §12-2,3.ledd) er ikkje innfridd. Saknar eksempelvis økonomiske og praktiske konsekvensar av planforslaget</p> <p>Utformingen som følger av planforslaget er mer omfattende enn nødvendig.</p> <p>En har vanskeligheter med å forstå hvordan Lindås kommune skal kunne forsvare kostnadene med omreguleringen når det er i strid med gjeldende plan og pålegg om utbygginger og tilrettelegging av nordsiden av E39.</p> <p>Ny rundkøyring bør flyttast til staden ein i dag har innkøyrsløse til Knarvik senter.</p> <p>Knarvik senter as har lagt ut store summar i å urforma sentrum, stort sett etter pålegg og rekkefølgjekrav i gjeldande planar.</p> <p>Eksempel: rundkøyring, festplass bak handelshuset.</p> <p>Elva som går under K.s. vart lagt i rør med store kostnader. Det er urimeleg at næringsdrivande ved Knarvik senter og grunneigarane av tomtane skal betale for å grave bekken fram igjen.</p> <p>Parkeringsplassar vert fjerna eller sperra for mogleg tilkomst. Innkøyrsløse frå parkeringshus frå sørsida av Knarvik senter vert sperra. Alle innkøyrsløse på sør, aust og nordlege sider er føreset sperra med gangfelt eller vrimleareal. Senteret har godkjent innkøyrsløse, og kostnader ved ny innkøyrsløse kan ikkje påleggjast Knarvik senter as.</p> <p>Behovet for parkeringsplassar vil vere til stades også i den tida ein er i påvente av ei utbygging av den planlagde parkeringshallen.</p> <p>Endringane av tilkomstvegane, parkeringsplassar til friareal/vrimleområde fører til at mange av butikkane misser sin tilkomst.</p> <p>Varelevering vert umogleggjort.</p> <p>To byggeklare tomtar i nordlege del av planområdet fell vekk. Krav om erstatning, evt. innløyising. Også for øvrige areal som vert bandlagt til andre føremål enn i dag.</p> <p>Tre bygg i senteret har betalt for alle rekkefølgjekrav for å byggje på ein etg., i samsvar med kjøpekontrakt med Lindås Tomtelag.</p> <p>Evt. nye krav til desse vil utløyse erstatningskrav.</p> <p>Ny tilkomst til senterets parkeringsplasser via ramper er ikkje senteret sitt ansvar. Lindås kommune bør ta kostnadene.</p> <p>Planforslagets økonomiske og praktiske konsekvenser for alle må analyserast og revurderast. Interessene i nord må hensyntakast.</p>
-------------	--	---

Rolv Eide as	Kvassnesvegen 32 as 188/66 SB17 og SB18	<p>Ynskjer meir fleksibilitet m.o.t. plassering av bygga, særleg mot veg 6. Skugge på ettermiddagstid over uteoppfallsareala.</p> <p>Høgt bygg på nabotomt vil og gje skugge på uteoppfallsareal. Hellande terreng mot sør-aust, vanskar med soltilhøva.</p> <p>Oval rundkøyring er ikkje nokon god løysing. Er trafikkfarleg.</p> <p>Ber om at føresegn 3.2.2. vert fjerna. Utbyggjarar som er tidleg ute får urimelege føremoner. Det same får kommunen med o_BOP1.</p> <p>Forslag om kommunal forskottering for dei offentlege areala i planen. Vil mogleggjere utbygginga.</p> <p>Forskjellsbehandling mellom felte o_BOP1 og BS 18. Avtrapping mot Kvassnesstemma eit mål. Dei to tomtane har ulik utnytting og høgde.</p> <p>Strengare kvalitetskrav til private enn til kommunen sine tomtar, og forskjell mellom ulike private.</p> <p>Det vert stilt spørsmål til storleik, finansiering og kvalitetskrava til offentlege gatetun og almenning.</p> <p>Det vert stilt spørsmål til behovet for storleiken på byromma i planframlegget. Samanliknar med Bergen.</p> <p>Kostnadene ved opparbeiding av offentlege areal vert truleg for store til at det vert økonomisk bærekraftig for utbyggjarane.</p> <p>Det vert stilt spørsmål ved flyttinga av kollektivstasjonen ut av sentrum. Kanstopp i Kvassnesvegen er trafikkfarleg.</p> <p>Illustrasjonsplanen har juridisk fastsette kotehøgder som ikkje er i samsvar med kartmaterialet til kommunen. 1 meter lavare enn faktisk terreng.</p> <p>Kryssinga E39 og almenninga får ei høgde på 4-5 meter, det er for lavt for eit stort uterom med lukka tak. Dårleg vist i kvalitetsprogrammet.</p> <p>Illustrasjonane er ikkje realistiske i forhold til dei faktiske forhold.</p> <p>Planen er svært detaljert, vert rigid og lite dynamisk. Dette kan gje uheldige konsekvensar. Fare er at planen ikkje vert robust nok som</p>
--------------	---	---

eit framtidig styringsdokument når premissa i planområdet vert endra.
Krav som vert fastsett må vere realistiske og økonomisk bærekraftige.
Det vert stilt spørsmål ved 70% glas i fasaden og opne fasadar. Er dette vurdert opp mot TEK 10 og TEK 15?
Har ein vore overivrig i forhold til føringar om utforming av bygga?
Ber om at rekkefølgekrava for oval rundkøyring på E39, og utviding av veg 2 og 3 på E39 og o_SKC-17 vert fjerna for eigedomane.
Er positive til parkering under bakken, men dei stiller spørsmål til gjennomføringa.
Område BAA er ikkje omtala i planomtalen. Kvifor er dette feltet utelate? Planen er ikkje fullstendig, ny høyring.
Det er lagt for lite energi inn i å gje E39 ei tiltalende utforming. Kan verte tiltalende miljøgate.
Referansane i kvalitetsprogrammet kjem frå storbyar, ynskje om å fetaljregulere heile området utan at det er gjort gode nok analysar studiar eller prosjektering. Behov for dispensasjonar eller omreguleringar i seinare byggesaker.
Større initiativ til samarbeid frå kommunen mot grunneigarane vert etterlyst. Ansvar for medverknad er ikkje teke alvorleg.
På grunn av mangelen på involvering av grunneigarar i prosessen er planforslaget lite rotfeste og tillit hos store deler av grunneigarar i planområdet. Problemet er at grunneigarar aktivt vil motarbeide planen.

Songleitet eiendom as	Odd Haaland	Protesterer mot reguleringsplanen. Aksepterer ikkje undergangen under E39 og almenningen opp gjennom Knarvik senter, pga bratthet. På nordsida av E39 må inngangen til senteret seinkast med 6 til 8 meter frå dagens inngang til senteret. Bakken må og gjennomskjerast av to vegar for å få tilgang til parkeringsanlegg og for at varelevering til bygget deira skal fungere. Undergangen vil gjere eekkefølgekrava så dyre at framtidig utbygging vil foregå andre stader enn i Knarvik sentrum. Undergangen vil koste 500 000 kroner. Anlegg, erstatningskrav frå eigedomane i Knarvik senter og diverse utbetringar på nordsida av E39. Huseigarar på nordsida og sørsida av E39 har ingen interesse om å betale for undergangen. Songleitet eiendom ber om å fjerne undergangen frå planen, ellers vil det leggje ein stoppar på all utvikling av eigedomar i Knarvik sentrum.
Sandfjellet eiendom as	Katrhine Haaland Ekkeren	Same merknad som Songleitet eiendom as.
Lyngtun eiendom as	Odd Haaland	Same merknad som Songleitet eiendom as.