

Høringsuttale (KF-340)



Referansenummer: PCUNJI

Registrert dato: 19.02.2020 23:45:43

Talet på vedlegg: 11

Innleiing

Uttalen blir gjeven

☐ Personleg

☒ På vegner av føretak/lag/foreining

Opplysningar om føretak/lag/foreining

Føretak/lag/foreining

Flatøy Bygdelag

Namn på innsendar

Vibecke S. Samuelsen

Rolle

leiar

Adresse

Flatøyvegen 60

Postnummer

5918

Poststad

Frekhaug

Telefon

99502911

Telefaks

Høringsuttale

Høringsuttale

Velj høringsuttale:

☐ Detaljregulering Manger aust

☒ Områderegulering Midtmarka-Rotemyra

Uttale

Sjå vedlegga

Vedlagt dokumentliste

Høringsuttale frå Flatøy Bygdelag febr 2020 - gjeld plan for Midtmarka og Rotemyra utan signatur.pdf

Høringsuttale frå Flatøy Bygdelag kring områdeplan for Midtmarka og Rotemyra 19.02.20.pdf

Vedlegg-1-Alternativ-løysing-lokalveg Frå Flatøy Bygdelag.pdf

Vedlegg-2-Utdrag-fra-Retningslinjer-for-vegkontorenes-behandling-av-byggegrensesaker frå Flatøy Bygdelag.pdf

Vedlegg-3-Lokalveg frå Flatøy Bygdelag.pdf

Vedlegg-4-KU-Trafkk-og-Parkering frå Flatøy Bygdelag.pdf
Vedlegg-5-Flatøyosen frå Flatøy Bygdelag.pdf
Vedlegg-6-Støyanalyse frå Flatøy bygdelag.pdf
Vedlegg-7-KU-Naturmangfald frå Flatøy Bygdelag.pdf
Vedlegg-8-KU-Sjøareal frå Flatøy Bygdelag.pdf
Vedlegg-9-KU-Friluftsliv frå Flatøy Bygdelag.pdf

Høyringsuttale til områdeplan Midtmarka og Rotemyra på Flatøy,
Arealplan-ID1 25620150002

Sender med dette inn høyringsuttale frå Flatøy Bygdelag.

Flatøy Bygdelag har hatt ein prosess med to opne møter for bygdefolket i tillegg til informasjonsmøtet kommunen heldt på Frekhaug 22.01.2020.

Planperioden er sett til å verte rundt 40 år. Med dette tidsaspektet kan ikkje Flatøybuarane sjå at det er trong for ein ny lokalveg i første byggetrinn. Om ein på lang sikt, når Statens Vegvesen har opna enda ei bru over Hagelsundet, kan ha trong for ein lokal veg, er noko anna – men den vegen må ein lage etter at ein har bestemt kvar E39 over Flatøy skal koplast til ny Haglesundbru.

Med eit så stort og omfattande prosjekt, må ein finne ei vegløyning direkte inn til planområdet frå starten av. Den bør plasserast i nærleiken av eksisterande avkøyring for området der blandeverket ligg per i dag.

Gjennom dei siste førti åra har vi som bur på Flatøy stadig vore ein del av vegbygging og vegutviding til beste for samfunnet. Denne planlagde lokalvegen (som også er tenkt som anleggsveg) gagnar ikkje dette formålet.

Å flytte eksisterande gang- og sykkelveg, som for nokre år sidan (i arbeidet med midtdelar på E39) vart fremja som ein trygg og framtidretta veg for mjuke trafikantar, kan vi heller ikkje sjå det er gode nok grunnar til å endre. Denne må heller sikrast betre mot påverknad frå bilvegen. Sikringa mellom gåande og syklande kan og betrast.

I og med at 40 år er svært lang planperiode, og at samfunnet har endra seg mykje gjennom dei siste fire tiåra, meiner vi at ein bør revurdere kva områder ein vel å byggje ut først i planområdet.

Vi oppmodar til først å byggje ut områda (BKB3 og BS3 og BS4) som er tenkt utbygde i byggetrinn 3. Dette for å oppretthalde eksisterande grøntområde, dyreliv og turstiar så lenge som mogleg. Tenk om det med tida viser seg at ein ikkje skal byggje ut meir enn første byggjesteg. Då har ein bygd ein stor og unødvendig veg, «tatt hull på» eit viktig naturområde, og fått eit bustadområde som har vorte veldig bilbasert og lite miljøvennleg. Med ein planperiode på 40 år, er det stort sannsyn for at det vil gjerast fleire endringar undervegs, som igjen fører til at goder ein har planlagt no, ikkje vert mogleg å oppretthalde i framtida. Dei fleste trafikkprognosar for dette området har så langt teke grundig feil.

Vi krev difor at det vert etablert ei trafikk-løyning, gjerne rundkøyring, ved betongblandeverket på E39 med avkøyring til Midtmarka før utbygginga kan starta.

Planen har, i all hovudsak, omsut for dei som blir innbyggjarar i 10-minuttbyen. Med så mange innbyggjarar i 10-minuttbyen, og den planlagde lokalvegen aukar trafikken i/gjennom den eksisterande bygda uforsvarleg mykje, og det er lagt opp til svært mykje ekstra bunde areal, og dårlege løysingar for oss som er utanfor «byen».

Den eksisterande bygda vert offer for uakseptable løysingar grunna ei planlagt utbygging som det kanskje ikkje er behov for.

For planen slik den føreligg no, har vi ein del meir konkrete merknader som vi først listar kort opp under, for deretter å gje vidare utgreiingar i vedlegga til uttalen.

Lokalvegssystemet, Vedlegg 1, 2, 3 og 4

Bebuarane på Flatøy har i dag ein «god nok» lokalveg. Den vil vi mista når vegen vert omgjort til «ei trafikkmaskin». Om ny lokalveg likevel ein gong skal lagast, så må den utgreiast på ein langt betre måte. Nedanfor er våre hovud ankepunkt til lokalveg, og grunnlaga dei byggjer på.

-Planane for lokalvegssystemet er i strid med eit av planformåla, sjå utklipp under:

• *Utvikle ein høgkvalitets sykkelveg gjennom planområdet, frå Flatøy sør til Hagelsund bru, og kopla denne til gang- og sykkelveggar i planområdet¹*

-Totalt skilje mellom mjuke trafikantar og biltrafikk må være eit minimumskrav slik me tolkar føringane i plandokumentet.

-Supersykkelveg-standard der det er mogleg (bredde), minimumskrav er planfrie kryssingar for å unngå å stoppe for bilar. Flatast mogleg trase'.

-Skuleveg(ar) til Midtmarka (byggetrinn 2) for barn frå Flatøy sør, vest og aust, må være gjennomtenkt, trygg for dei yngste skuleborna og lagt slik at det ikkje vert freistande farlege snarveggar.

-Det er betre å bruke eksisterande gang og sykkelveg til ny 4-felts veg skal byggjast.

-Vegen må lagast ferdig (både gang/sykkelveg og lokalveg) -ein gong for alle- når anleggsarbeidet startar. Slik at anleggsveg er like trafiksikker som lokalveg

-Lokalvegssystemet ikkje gjennomtenkt, og det er mange feil i grunnlaget for den løysinga som er fremma, sjå vedlegg 3 og 4 for detaljer.

-Me kan ikkje sjå at lokalvegløysing tek omsyn til føringar frå Statens Vegvesen for ny E39.

-Trase' må være den endelege traséen for evt. lokalveg Frekhaug – Knarvik. Må ikkje endrast med ny E39, eller for byggetrinn 3 (vest for Skjenhaugen).

-Planområdet må utvidast slik at ein får ei komplett løysing for nødvendig omlegging (som følgje av ny lokalveg) av vegsystem på sørsida av E39 ved Hjelten bru og undergang under E39. Det må og innarbeidast eit rekkefølgjekrav om at denne løysinga (SKV2 med tilhøyrande gang og sykkelveg) er ferdig før ein kan stengje eksisterande undergang ved «Gamle-butikken» for biltrafikk.

-Eksisterande rundkøyring på Flatøy er neppe dimensjonert for denne ekstra trafikkmengda. Det må gjerast ein KU på kor mykje trafikk den klarar å ta unna med den løysing som ny trafikkterminal har fått godkjent og ekstra trafikk til Midtmarka.

¹ https://www.alver.kommune.no/globalassets/innhald/alver-kommune/hoyringar-og-kunngjeringar/omraderegulering-for-midtmarka-og-rotemyra---offentleg-ettersyn-og-hoyring/34_planvedtak.pdf, s 6

- Minst mogleg arealbeslag. Sør for Skjenhaugen vil det vere fult mogleg å få dispensasjon for 50-meters grense frå E39, og dermed leggje vegen tett på E39 også i høgde (vedlegg 1 viser alternativ løysing).
- Minst mogleg støy i.e. minst mogleg start/stopp situasjonar for biltrafikk, og minst mogleg høgdeforskjell. Vegen må også gå i skjering der E39 går i skjering. Uakseptabelt mykje trafikk tett på eksisterande busetnad gir auka støy for desse.
- Planskildring gir maks 55 dB støy utadørs, dette må og gjelde langs lokalvegen.
- Må avklare trafikkløysing i sør-vestre ende slik at det blir same løysing i alle planane som møtast i dette området; Plan for trafikkterminal, Framo og Midtmarka.
- Forslaget inneber riving av bustadhus og landbruksbygningar, utan at dette er påkrevd

Vi har eit krav om at det som skal byggjast blir varige løysingar, som varetek eit heilskapleg trafikkmønster for heile strekninga Gjervik – Flatøy – Fosse – Frekhaug -Dalstø, og som prioriterer sikkerheita til dei mjuke trafikantane.

Flatøyosen (Vedlegg 5)

Flatøyosen, inklusive strandlinje, må mest mogleg verte spart for inngrep og avrenning. Vassmiljø på Flatøyosen er dårleg, og ein må ikkje godkjenne tiltak som svekker miljøtilstanden. Våre innspel her er:

- Indre del må vere unntatt for motordrivne fartøy.
- Ingen marina, bryggjeanlegg, båtfortøying i planområdet (unntatt eksisterande og evt. sjøsportsenter). VS1 og VS2 må fjernast frå planen.
- Minimum inngrep i strandlinja.
- Fartsgrense for heile Flatøyosen, frå bru i Krossnes-sundet til navigasjonslykta i Håøysundet.
- Utbygging (byggetrinn 3, BKB4) sør for Eidavika bør leggjast eit stykke frå strandlinja langs Flatøyosen, og heller mot Kvernafjorden
- Vurdere alternativ plassering av Sjøsportsenter til å verte i Eidavika.

Flatøyosen er «Indrefilet» for sjøsport og sjøbasert friluftsliv i Nordhordland. Den bør utviklast for dette formålet, og vassmiljø i osen må, om mogleg, forbetrast.

Feil og manglar i underlag (Vedlegg 4,6,7,8 og 9)

Feil og manglar, i KU og andre dokumenter, må rettast opp og viktige vurderingar må kvalitetssikrast av uavhengig kompetanse. For naturmiljø i sjø, og for friluftsliv på sjø, trengs det tilleggsutredningar. Våre innspel her er:

- Det manglar tydelegvis oppdatert kapasitetsvurdering av eksisterande rundkøyring på Flatøy. Det må på plass ei vurdering av korleis kapasiteten blir for planlagt trafikkterminal og tilleggstrafikk for Midtmarka. Denne vurderinga må på plass før det blir gjeve igangsetjingsløyve for arbeidet med trafikkterminal.
- KU for Trafikk og parkering er ikkje oppdatert på lokalvegssystemet. Denne må oppdaterast
- Støyberekningar er basert på feile trafikktal, og har ikkje inkludert anleggstrafikk
- Planar til Statens Vegvesen for E39 legg klare føringar for bruk av lokalveg. Desse er ikkje inkludert i KU for trafikk og parkering.

-Manglar og feil i KU må rettast, spesielt gjeld dette for indre del av Flatøyosen, både Naturmangfald, Friluftsliv, Landskap, Sjøområde og Strandlinje.

- Det er ikkje utført synfaring av naturmiljø i sjø.
- Eksisterande friluftsliv med båt, kajakk etc. er ikkje verdsett
- Verdien av beskytta farvatn er ikkje verdisett
- Lite bruk av intervju med lokalbefolkning og organisasjonar som NHP, båtforeining, fiskarar, etc.
- Mange vurderingar framstår som subjektive, utan underbygging/fakta
- Konsekvens (sumverknad) for tiltaket si påverking av vassmiljø på Flatøyosen er ikkje tilstrekkeleg vurdert. *Flatøyosen har truleg ein dårleg økologisk status* er ein noko «vag» karakter. Rapportar, som er mykje klarare og nyare, er tilgjengeleg.

Når dei einskilde KU er revurdert og komplettert må konsekvensmatriser rettast opp, og kvalitetssikrast av uavhengig kompetanse.

Kommentarar til andre deler av planen

Generelt vil vi slutte oss til mykje av dei prinsippa som er fremja for «10-minutters-byen». Her ser vi mange gode initiativ, spesielt for barn og unge, samt klima. Vi lurar på korleis det er med dei eldre, er det tatt høgde for at dei skal kunne bu her?

Lokalisering av Hotel og anna næring

Vi ber om at ein flytter «hotellplanar» tettast mogeleg mot E39, for å redusere trafikk i planområdet.

Lokalisering av BKB4

Ein bør flytte område BKB4 nærare mot Kvernafjorden.

- Dette for å redusere inngrep mot Flatøyosen
- Behalde gjennomgåande grøn korridor til Eidavika, i den traséen som tursti går i dag.
- Redusere landskapsverknad av BKB4
- Mogleggjere motorbåt-tilkomst til BKB4
- Betra solforhold til BKB4, spesielt på kveldstid.
- Betra utsikt frå BKB4.

Tilkomst til Håøy

- Rekkjefølgjekrav om at ein bør ha ein permanent tursti til Håøy før ein tek til med utbygginga (om ein øydelegg dagens trase)
- Gangtilkomst til Håøy skal sikrast gjennom heile planperioden, men kvar er parkeringa for desse brukarane?
- Manglar ein grøn korridor heile vegen frå E39 til Håøy, dette vert oppstykkka av område BKB4

Midtmarka, og særskilt Håøya, er populære turområde. Områdeplanen legg til grunn å auke tilgjenge og bruken av særskilt Håøya som rekreativt område i ein regional samanheng. Talet på fotturar innanfor planområdet er venta å auke som følgje av dette.

Håøya har pr. i dag ein ganske stor tilstrøyming, og det merkast på gangstiar at slitasjen er stor. Kan ikkje sjå at det er gjort nokon vurdering på kor mykje «slitasje» som er tilrådeleg på dette fine turområdet. Med 10.000 ekstra naboar, enklare tilkomst og meir marknadsføring vil dette fort kunne bli eit problem. Kva dialog har ein om dette med eigar av Friluftsområdet på Håøy?

Massehandtering og avrenning.

Korleis skal ein løyse massehandteringa i planområdet i utbyggingsperioden? Her er vår største bekymring avrenning mot Flatøyosen, transport av store mengder (fant ikkje dette talfesta i nokon KU) og støvplager. Massehandtering må kvantifiserast betre, og konsekvensar/tiltak må vurderast.

Bruken av Midtmarka og Rotemyrane.

Det har lenge vore planar om utbygging av dette området. Med ny kommune er det på tide å ta eit steg attende, og sjå på det overordna bilete:

-Er det behov for å ta ei endeleg avgjerd om dette området før vegløyning for ny E39 er skikkeleg avklara?

-Er det ynskjeleg å samle så mange bustader i eit område som har så stor usikkerheit med vegløyning?

-Er det smart å legge så mange bustader mellom 2 definerte senter i kommunen, og dermed skape eit nytt senter? Kanskje ein heller skulle styrkje andre senter i Alver kommune.

-Er det andre funksjonar som heller burde lagt i «Innfallsporten til Nordhordland», enn massiv bustadbygging?

-Er ny kommune villig til å ha ein dialog med dagens bebuarar på Flatøy om utvikling av området? Her er mykje kompetanse om området som kan nyttast. Det vert aldri feil å ha ein god dialog med næraste naboen om sine planar!

Med venleg helsing
Flatøy Bygdelaag

Vibecke S. Samuelson
Leiar

Kontakt detaljar til Flatøy Bygdelaag

Flatøy Bygdelaag har gitt dette arbeidet høg prioritet. Det er ei arbeidsgruppe i bygdelaaget sitt styre som arbeider med planspørsmål. Vi ynskjer at Alver kommune involverer oss så mykje som mogleg i dei aktuelle planane for Flatøy.

Arbeidsgruppa i Flatøy Bygdelaag består av:

-Roar Sudmann, 91175841, rsudmann@online.no

-Kurt Solberg, 90178794, sjohuset@hotmail.com

-Steinar Hansen, 90561206, hansen20@online.no

Bygdelaaget kan også kontaktast på e-post: flatoybygdelaag@outlook.com

Høyringsuttale til områdeplan Midtmarka og Rotemyra på Flatøy,
Arealplan-ID1 25620150002

Sender med dette inn høyringsuttale frå Flatøy Bygdelag.

Flatøy Bygdelag har hatt ein prosess med to opne møter for bygdefolket i tillegg til informasjonsmøtet kommunen heldt på Frekhaug 22.01.2020.

Planperioden er sett til å verte rundt 40 år. Med dette tidsaspektet kan ikkje Flatøybuarane sjå at det er trong for ein ny lokalveg i første byggetrinn. Om ein på lang sikt, når Statens Vegvesen har opna enda ei bru over Hagelsundet, kan ha trong for ein lokal veg, er noko anna – men den vegen må ein lage etter at ein har bestemt kvar E39 over Flatøy skal koplust til ny Haglesundbru.

Med eit så stort og omfattande prosjekt, må ein finne ei vegløyning direkte inn til planområdet frå starten av. Den bør plasserast i nærleiken av eksisterande avkøyring for området der blandeverket ligg per i dag.

Gjennom dei siste førti åra har vi som bur på Flatøy stadig vore ein del av vegbygging og vegutviding til beste for samfunnet. Denne planlagde lokalvegen (som også er tenkt som anleggsveg) gagnar ikkje dette formålet.

Å flytte eksisterande gang- og sykkelveg, som for nokre år sidan (i arbeidet med midtdelar på E39) vart fremja som ein trygg og framtidsretta veg for mjuke trafikantar, kan vi heller ikkje sjå det er gode nok grunnar til å endre. Denne må heller sikrast betre mot påverknad frå bilvegen. Sikringa mellom gåande og syklande kan og betrast.

I og med at 40 år er svært lang planperiode, og at samfunnet har endra seg mykje gjennom dei siste fire tiåra, meiner vi at ein bør revurdere kva område ein vel å byggje ut først i planområdet.

Vi oppmodar til først å byggje ut områda (BKB3 og BS3 og BS4) som er tenkt utbygde i byggetrinn 3. Dette for å oppretthalde eksisterande grøntområde, dyreliv og turstiar så lenge som mogleg. Tenk om det med tida viser seg at ein ikkje skal byggje ut meir enn første byggjesteg. Då har ein bygd ein stor og unødvendig veg, «tatt hull på» eit viktig naturområde, og fått eit bustadområde som har vorte veldig bilbasert og lite miljøvennleg. Med ein planperiode på 40 år, er det stort sannsyn for at det vil gjerast fleire endringar undervegs, som igjen fører til at goder ein har planlagt no, ikkje vert mogleg å oppretthalde i framtida. Dei fleste trafikkprognosar for dette området har så langt teke grundig feil.

Vi krev difor at det vert etablert ei trafikk-løysing, gjerne rundkøyring, ved betongblandeverket på E39 med avkøyring til Midtmarka før utbygginga kan starta.

Planen har, i all hovudsak, omsut for dei som blir innbyggjarar i 10-minuttbyen. Med så mange innbyggjarar i 10-minuttbyen, og den planlagde lokalvegen aukar trafikken i/gjennom den eksisterande bygda uforsvarleg mykje, og det er lagt opp til svært mykje ekstra bunde areal, og dårlege løysingar for oss som er utanfor «byen».

Den eksisterande bygda vert offer for uakseptable løysingar grunna ei planlagt utbygging som det kanskje ikkje er behov for.

For planen slik den føreligg no, har vi ein del meir konkrete merknader som vi først listar kort opp under, for deretter å gje vidare utgreiingar i vedlegga til uttalen.

Lokalvegssystemet, Vedlegg 1, 2, 3 og 4

Bebuarane på Flatøy har i dag ein «god nok» lokalveg. Den vil vi mista når vegen vert omgjort til «ei trafikkmaskin». Om ny lokalveg likevel ein gong skal lagast, så må den utgreiast på ein langt betre måte. Nedanfor er våre hovud ankepunkt til lokalveg, og grunniaga dei byggjer på.

-Planane for lokalvegssystemet er i strid med eit av planformåla, sjå utklipp under:

• *Utvikle ein høgkvalitets sykkelveg gjennom planområdet, frå Flatøy sør til Hagelsund bru, og kopla denne til gang- og sykkelvegar i planområdet¹*

-Totalt skilje mellom mjuke trafikantar og biltrafikk må være eit minimumskrav slik me tolkar føringane i plandokumentet.

-Supersykkelveg-standard der det er mogleg (bredde), minimumskrav er planfrie kryssingar for å unngå å stoppe for bilar. Flatast mogleg trase'.

-Skuleveg(ar) til Midtmarka (byggetrinn 2) for barn frå Flatøy sør, vest og aust, må være gjennomtenkt, trygg for dei yngste skuleborna og lagt slik at det ikkje vert freistande farlege snarvegar.

-Det er betre å bruke eksisterande gang og sykkelveg til ny 4-felts veg skal byggjast.

-Vegen må lagast ferdig (både gang/sykkelveg og lokalveg) -ein gong for alle- når anleggsarbeidet startar. Slik at anleggsveg er like trafiksikker som lokalveg

-Lokalvegssystemet ikkje gjennomtenkt, og det er mange feil i grunnlaget for den løysinga som er fremma, sjå vedlegg 3 og 4 for detaljer.

-Me kan ikkje sjå at lokalvegløysing tek omsyn til føringar frå Statens Vegvesen for ny E39.

-Trase' må være den endelege traséen for evt. lokalveg Frekhaug – Knarvik. Må ikkje endrast med ny E39, eller for byggetrinn 3 (vest for Skjenhaugen).

-Planområdet må utvidast slik at ein får ei komplett løysing for nødvendig omlegging (som følge av ny lokalveg) av vegsystem på sørsida av E39 ved Hjelten bru og undergang under E39. Det må og innarbeidast eit rekkefølgekrav om at denne løysinga (SKV2 med tilhøyrande gang og sykkelveg) er ferdig før ein kan stengje eksisterande undergang ved «Gamle-butikken» for biltrafikk.

-Eksisterande rundkøyring på Flatøy er neppe dimensjonert for denne ekstra trafikkmengda. Det må gjerast ein KU på kor mykje trafikk den klarar å ta unna med den løysing som ny trafikkterminal har fått godkjent og ekstra trafikk til Midtmarka.

¹ https://www.alver.kommune.no/globalassets/innhald/alver-kommune/hoyringar-og-kunngjeringar/omraderegulering-for-midtmarka-og-rotemyra---offentleg-ettersyn-og-hoyring/34_planvedtak.pdf, s 6

-Minst mogleg arealbeslag. Sør for Skjenhaugen vil det vere fult mogleg å få dispensasjon for 50-meters grense frå E39, og dermed leggje vegen tett på E39 også i høgde (vedlegg 1 viser alternativ løysing).

-Minst mogleg støy i.e. minst mogleg start/stopp situasjonar for biltrafikk, og minst mogleg høgdeforskjell. Vegen må også gå i skjering der E39 går i skjering. Uakseptabelt mykje trafikk tett på eksisterande busetnad gir auka støy for desse.

-Planskildring gir maks 55 dB støy utadørs, dette må og gjelde langs lokalvegen.

-Må avklare trafikk-løysing i sør-vestre ende slik at det blir same løysing i alle planane som møtast i dette området; Plan for trafikkterminal, Framo og Midtmarka.

- Forslaget inneber riving av bustadhus og landbruksbygningar, utan at dette er påkrevd

Vi har eit krav om at det som skal byggjast blir varige løysingar, som varetek eit heilskapleg trafikkmønster for heile strekninga Gjervik – Flatøy – Fosse – Frekhaug – Dalstø, og som prioriterer sikkerheita til dei mjuke trafikantane.

Flatøyosen (Vedlegg 5)

Flatøyosen, inklusive strandlinje, må mest mogeleg verte spart for inngrep og avrenning. Vassmiljø på Flatøyosen er dårleg, og ein må ikkje godkjenne tiltak som svekker miljøtilstanden. Våre innspel her er:

-Indre del må vere unntatt for motordrivne fartøy.

-Ingen marina, bryggjeanlegg, båtfortøying i planområdet (unntatt eksisterande og evt. sjøsportsenter). VS1 og VS2 må fjernast frå planen.

-Minimum inngrep i strandlinja.

-Fartsgrense for heile Flatøyosen, frå bru i Krossnes-sundet til navigasjonslykta i Håøysundet.

-Utbygging (byggetrinn 3, BKB4) sør for Eidavika bør leggjast eit stykke frå strandlinja langs Flatøyosen, og heller mot Kvernafjorden

-Vurdere alternativ plassering av Sjøsportsenter til å verte i Eidavika.

Flatøyosen er «Indrefilet» for sjøsport og sjøbasert friluftsliv i Nordhordland. Den bør utviklast for dette formålet, og vassmiljø i osen må, om mogeleg, forbetrast.

Feil og manglar i underlag (Vedlegg 4,6,7,8 og 9)

Feil og manglar, i KU og andre dokumenter, må rettast opp og viktige vurderingar må kvalitetssikrast av uavhengig kompetanse. For naturmiljø i sjø, og for friluftsliv på sjø, trengs det tilleggssutredningar. Våre innspel her er:

-Det manglar tydelegvis oppdatert kapasitetsvurdering av eksisterande rundkøyring på Flatøy. Det må på plass ei vurdering av korleis kapasiteten blir for planlagt trafikkterminal og tilleggstrafikk for Midtmarka. Denne vurderinga må på plass før det blir gjeve igangsetjingsløyve for arbeidet med trafikkterminal.

-KU for Trafikk og parkering er ikkje oppdatert på lokalvegssystemet. Denne må oppdaterast

-Støyberekningar er basert på feile trafikkta, og har ikkje inkludert anleggstrafikk

-Planar til Statens Vegvesen for E39 legg klare føringar for bruk av lokalveg. Desse er ikkje inkludert i KU for trafikk og parkering.

- Manglar og feil i KU må rettast, spesielt gjeld dette for indre del av Flatøyosen, både Naturmangfald, Friluftsliv, Landskap, Sjøområde og Strandlinje.
- Det er ikkje utført synfaring av naturmiljø i sjø.
- Eksisterande friluftsliv med båt, kajakk etc. er ikkje verdsett
- Verdien av beskytta farvatn er ikkje verdisett
- Lite bruk av intervju med lokalbefolkning og organisasjonar som NHP, båtforeining, fiskarar, etc.
- Mange vurderingar framstår som subjektive, utan underbygging/fakta
- Konsekvens (sumverknad) for tiltaket si påverking av vassmiljø på Flatøyosen er ikkje tilstrekkeleg vurdert. *Flatøyosen har truleg ein dårleg økologisk status* er ein noko «vag» karakter. Rapportar, som er mykje klarare og nyare, er tilgjengeleg.

Når dei einskilde KU er revurdert og komplettert må konsekvensmatriser rettast opp, og kvalitetsikraste av uavhengig kompetanse.

Kommentarar til andre deler av planen

Generelt vil vi slutte oss til mykje av dei prinsippa som er fremja for «10-minutters-byen». Her ser vi mange gode initiativ, spesielt for barn og unge, samt klima. Vi lurar på korleis det er med dei eldre, er det tatt høgde for at dei skal kunne bu her?

Lokalisering av Hotel og anna næring

Vi ber om at ein flytter «hotellplanar» tettast mogeleg mot E39, for å redusere trafikk i planområdet.

Lokalisering av BKB4

Ein bør flytte område BKB4 nærare mot Kvernafjorden.

- Dette for å redusere inngrep mot Flatøyosen
- Behalde gjennomgåande grøn korridor til Eidavika, i den traséen som tursti går i dag.
- Redusere landskapsverknad av BKB4
- Mogleggjere motorbåt-tilkomst til BKB4
- Betra solforhold til BKB4, spesielt på kveldstid.
- Betra utsikt frå BKB4.

Tilkomst til Håøy

- Rekkjefølgjekrav om at ein bør ha ein permanent tursti til Håøy før ein tek til med utbygginga (om ein øydelegg dagens trase)
- Gangtilkomst til Håøy skal sikrast gjennom heile planperioden, men kvar er parkeringa for desse brukarane?
- Manglar ein grøn korridor heile vegen frå E39 til Håøy, dette vert oppstykket av område BKB4

Midtmarka, og særskilt Håøya, er populære turområde. Områdeplanen legg til grunn å auke tilgjenge og bruken av særskilt Håøya som rekreativt område i ein regional samanheng. Talet på fotturar innanfor planområdet er venta å auke som følgje av dette.

Håøya har pr. i dag ein ganske stor tilstrøyming, og det merkast på gangstiar at slitasjen er stor. Kan ikkje sjå at det er gjort nokon vurdering på kor mykje «slitasje» som er tilrådeleg på dette fine turområdet. Med 10.000 ekstra naboar, enklare tilkomst og meir marknadsføring vil dette fort kunne bli eit problem. Kva dialog har ein om dette med eigar av Friluftsområdet på Håøy?

Massehandtering og avrenning.

Korleis skal ein løyse massehandteringa i planområdet i utbyggingsperioden? Her er vår største bekymring avrenning mot Flatøyosen, transport av store mengder (fant ikkje dette talfesta i nokon KU) og støvplager. Massehandtering må kvantifiserast betre, og konsekvensar/tiltak må vurderast.

Bruken av Midtmarka og Rotemyrane.

Det har lenge vore planar om utbygging av dette området. Med ny kommune er det på tide å ta eit steg attende, og sjå på det overordna bilete:

- Er det behov for å ta ei endeleg avgjerd om dette området før vegløyising for ny E39 er skikkeleg avklara?
- Er det ynskjeleg å samle så mange bustader i eit område som har så stor usikkerheit med vegløyising?
- Er det smart å legge så mange bustader mellom 2 definerte senter i kommunen, og dermed skape eit nytt senter? Kanskje ein heller skulle styrkje andre senter i Alver kommune.
- Er det andre funksjonar som heller burde lagt i «Innfallsporten til Nordhordland», enn massiv bustadbygging?
- Er ny kommune villig til å ha ein dialog med dagens bebuarar på Flatøy om utvikling av området? Her er mykje kompetanse om området som kan nyttast. Det vert aldri feil å ha ein god dialog med næraste naboen om sine planar!

Med venleg helsing
Flatøy Bygdelag

Vibecke S. Samuelsen
Leiar

Kontakt detaljar til Flatøy Bygdelag

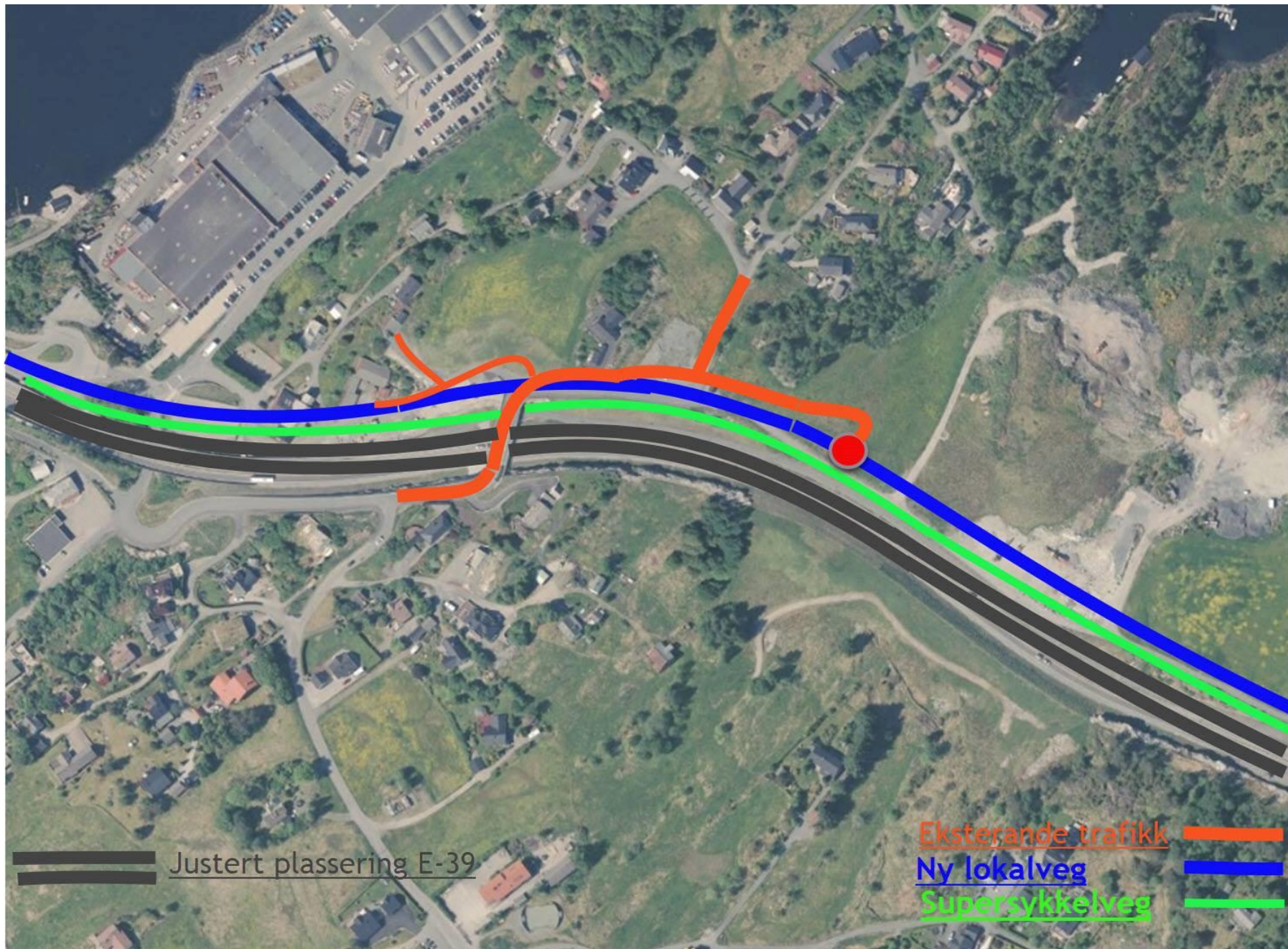
Flatøy Bygdelag har gitt dette arbeidet høg prioritet. Det er ei arbeidsgruppe i bygdelaget sitt styre som arbeider med planspørsmål. Vi ynskjer at Alver kommune involverer oss så mykje som mogleg i dei aktuelle planane for Flatøy.

Arbeidsgruppa i Flatøy Bygdelag består av:

- Roar Sudmann, 91175841, rsudmann@online.no
- Kurt Solberg, 90178794, sjohuset@hotmail.com
- Steinar Hansen, 90561206, hansen20@online.no

Bygdelaget kan også kontaktast på e-post: flatoybygdelag@outlook.com

Vedlegg 1, Skisse av alternativ løsning på lokalveg.



Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:

Det som er skrive i *kursiv* er henta frå plandokumenta.

Det som er markert med **gult** er det vi meiner er viktig å merke seg.

Det som er skriven med **blå skrift** er våre kommentarar.

Vedlegg 2:

Utdrag fra Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker

Flatøy Bygdelag har kopiert ein del av innhald frå NA-Rundskriv, der me har markert spesielt relevante avsnitt. Me har til slutt ein kommentar relatert til påstandar i Planarbeid for Midtmarka.

Statens vegvesen
Vegkontorene

NA-RUNDSKRIV NR. 98/20

Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker

Disse retningslinjene for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker erstatter NA-RUNDSKRIV NR 91/8.

Retningslinjene er todelt:

DEL I inneholder retningslinjer for behandling av søknader om dispensasjon fra veglovens bestemmelser om byggegrenser langs riksveg, jf. §§ 29, 30, 34, 35 og 38.

DEL II inneholder retningslinjer for vurdering av byggegrenser i kommune(del)planer, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner etter plan- og bygningsloven.

1. Innledning

Retningslinjene her gjelder for vegkontorenes behandling av søknader om dispensasjon etter vegloven¹ §§ 30, 34, 35 og 38 fra byggegrense langs riksveg fastsatt i eller med hjemmel i vegloven § 29. I tillegg til retningslinjene gjelder forvaltningsrettslige bestemmelser som følger av forvaltningsloven.

Hensikten med retningslinjene er å danne grunnlag for en mest mulig enhetlig hånd-hevelse av byggegrensebestemmelsene.

Med byggegrense menes en grense langs offentlig veg som **bebyggelsen** i utgangspunktet ikke skal komme innenfor.

2. Avvikende byggegrenser

Vegloven § 29 foreskriver en generell byggegrense langs riksveg på 50 meter. Bestemmelsen inneholder imidlertid forbehold om at andre byggegrenser kan være fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Vegmyndighetene er videre gitt hjemmel til å vedta større eller mindre byggegrenser på grunnlag av strekningsvise vurderinger, jf. vegloven § 29 tredje og fjerde ledd.

2.1 Byggegrenser i reguleringsplaner

Byggegrenser fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven går foran de generelle byggegrensene angitt i vegloven, jf. § 29 første ledd. Det kan legges til grunn at dette også gjelder for byggegrenser fastsatt i bebyggelsesplan etter plan- og bygningsloven.

Dette innebærer:

- At det i reguleringsplaner og bebyggelsesplaner kan fastsettes andre byggegrenser enn de som framgår av vegloven § 29 annet ledd, uten at vegmyndighetene fatter vedtak i henhold til § 29 tredje ledd.

Vegmyndighetenes interesser ivaretas i disse tilfellene ved uttalelse og eventuelt klage eller innsigelse til planen, jf. plan- og bygningsloven §§ 27-1, 27-2, 27-3 og 28-2.

- At veglovens generelle regel i § 29 gjelder om reguleringsplan eller bebyggelsesplan ikke viser byggegrense.
- At byggegrense i reguleringsplan eller bebyggelsesplan bare kan fravikes ved planendring, jf. plan- og bygningsloven §§ 28-1 og 28-2 siste ledd, eller ved dispensasjon fra planen i medhold av plan- og bygningsloven § 7.

Ved behandling etter plan- og bygningsloven § 28-1 og 28-2, vil vegmyndighetene kunne ivareta sine interesser ved uttalelse og eventuelt klage eller innsigelse til planendringen. Etter plan- og bygningsloven § 7 siste ledd skal vegmyndighetene gis mulighet til å uttale seg før dispensasjon eventuelt gis. Vegmyndighetene kan påklage et dispensasjonsvedtak som er i strid med vegmyndighetenes interesser, jf. plan- og bygningsloven § 15 annet ledd.

2.2 Byggegrenser fastsatt i medhold av vegloven § 29 tredje ledd

Myndighet til å fastsette avvikende byggegrenser i medhold av vegloven § 29 tredje ledd, er delegert fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet som igjen har delegert myndigheten til vegkontoret, jf. NA-rundskriv 88/82 av 26. november 1982.

Hjemmelen gir mulighet for både redusert og økt byggegrense i forhold til den generelle 50-metersgrensen lang riksveg, likevel ikke større enn 100 meter.

DEL II

Vurdering av byggegrenser i kommune(del)planer, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner etter plan- og bygningsloven

1. Innledning

Hensikten med retningslinjenes DEL II er å:

- gi veiledning om hvilke kriterier som bør legges til grunn ved vegkontorets vurdering av byggegrenser i kommuneplanens arealdel, reguleringsplan og bebyggelsesplan,
- gi veiledning om hvordan byggegrensene bør framgå i de nevnte plantypene, og
- informere om saksbehandlingen ved søknad om dispensasjon fra byggegrenser fastsatt i slike planer.

3. Byggegrenser i reguleringsplaner og bebyggelsesplaner

3.1 Innledning

Behandlingen av byggegrenser i reguleringsplaner og bebyggelsesplaner vil i stor grad være den samme.

Beskrivelsen under av reguleringsplaner vil derfor gjelde også for bebyggelsesplaner.

Byggegrenser fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven går foran den generelle byggegrensen i vegloven § 29 og byggegrenser fastsatt i eldre reguleringsplan eller eldre kommune(del)plan.

Formelt eksisterer det ikke noen maksimums- eller minimumsgrense for hvilke byggegrenseavstander som kan fastsettes i reguleringsplanen. Dette innebærer at det i reguleringsplan kan fastsettes andre byggegrenser enn angitt i vegloven.

Ved vegkontorets vurdering av byggegrenser i reguleringsplaner, bør det i utgangs-punktet legges vekt på de samme forhold som er beskrevet i DEL I i retningslinjene her. Dette betyr at vegkontoret gjennom planbehandlingen bør søke å sikre byggegrenser som i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet til trafiksikkerheten, vedlikeholdet og driften av vegen, vegens arealbehov og miljøet langs vegen.

Den generelle byggegrensen i vegloven gir ikke føringer i retning av at arealplaner på sikt skal ende opp med byggegrenser slik de er angitt i vegloven. En reguleringsplan er en totalvurdering av arealbruken innen et avgrenset område. Ved en slik totalvurdering vil andre viktige hensyn også ha innvirkning på hvilke byggegrenser som bør fastsettes i planen. I kapittel 3.2 i DEL II i retningslinjene her, er det gitt en generell oversikt over hvilke forhold som vil være av betydning for vurderingen av byggegrenseavstanden.

3.2 Vurdering av byggegrenser i reguleringsplaner

Både gjennom egne planforslag og kommunenes planarbeid bør vegkontoret være aktive for å sikre hensiktsmessige byggegrenser langs vegnettet. Byggegrensene skal fastsettes etter en totalvurdering. Det må derfor foretas en vurdering av samfunnets behov, og ikke bare en vurdering ut fra veg- og trafikkinteressene. Ved en slik totalvurdering vil følgende forhold generelt være av betydning.

Kommentar frå Flatøy Bygdelag:

Med bakgrunn i dette utdraget kan ikkje Flatøy Bygdelag sjå at det er hold i argumentasjon om at den planlagde lokalvegen ikkje kan etablerast i den eksisterande «Byggegrense-sonen» langs dagens E-39.

Det vil vere langt større fordelar å behalde trafikkavviklinga i nærheita og knytt til dagens etablerte trafikkakse, enn slik det er planlagt å flytte trafikken heilt inntil dagens etablerte bustader. Det vil ikkje bryte med nokon av forholda som er beskrive i desse retningslinjene for Statens Vegvesen sine behandlingar av tiltak langs riksveier og Europaveg.

Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:

Det som er skrive i *kursiv* er henta frå plandokumenta.

Det som er markert med **gult** er det vi meiner er viktig å merke seg.

Det som er skriven med **blå skrift** er våre kommentarar.

Vedlegg 3, Detaljer lokalveg

I hovuddokumentet side 6, er hovudformål med planen lista opp. Eit av desse er:

Utvikle ein høgkvalitets sykkelveg gjennom planområdet, frå Flatøy sør til Hagelsundbru, og kopla denne til gang- og sykkelveg i planområdet.

Korleis definerer ein høgkvalitets sykkelveg?

Dagens gang og sykkelveg er vesentleg flatare enn det er lagt opp til i områdeplanen, og den har ingen kryssingar av lokalveg! I dag kan ein sykla/gå mellom Frekhaug og Knarvik utan å kryssa nokon trafikkert veg. Planlagt lokalveg har 3-4 kryssingar av sykkelveg, og vert lengre og brattare enn dagens veg.

Den planlagde løysinga for gang og sykkelveg er altså i strid med eit av hovudformåla for planen. Den er og i strid med anbefalingar i «KU trafikk og parkering», sjå vedlegg 4.

Frå Planskildring

S. 54/55

Blanding av formåla bustad og næring, samt andre gode grep, kan bidra til å redusere bilbruk og gje auka tryggleik, og gjere det mogleg å nytte gange og sykkel i mykje større grad enn i dag. For at kollektiv skal kunne konkurrera mot bil på sikt, må mange forhold utanfor planens rekkevidde også komme på plass. Tiltak som åtskilte felt for gåande og syklande, hjarte soner kring skular og barnehagar, korte avstandar, god belysning, trygge og effektive krysningar, avgrensa og feltvis parkering, sambruk av parkering, osv. er mogleg å få til i planområdet.

Om mellom anna ovannemnte tiltak gjennomførast, vil utbygginga på Midtmarka og Rotemyra kunne vurderast som positiv for alle trafikktema vurdert i utgreiinga. Fokuset er på dei mjuke trafikantane og bilbruken skal reduserast til fordel for gange, sykling og kollektiv. Ei tett utbygging med gode koplingar kan gjere dette meir realistisk, i motsetnad til den spreidde bustadbygginga som har dominert i kommunen til no.

s. 61 - Utviklingsmål for planområdet er (mellom anna):

- Utvikle og betre tilgjenge til friluftsområda på Flatøy og Håøya.
- Betre det lokale vegsystemet på Flatøy, derunder betre tilhøva for fotgjengarar og syklistar gjennom utvikling av eit overordna gang- og sykkelvegnett.

Desse føringane må og gjelde for lokalvegen som skal lagast.

s. 114 LOKALVEG

Planområdet vert kopla til eksisterande vegnett i sør frå E39 om lag ved Frank Mohn AS og fram til Midtmarka. Strekninga er om lag 1 380 meter. Lokalvegen(o_SKV1) vil fungere som einaste tilkomstveg ved dei første fasane. Vegen vil vere offentleg og er detaljert i denne planen, slik at det ikkje vert kravd detaljreguleringsplan for etablering av vegen.

Kan ein offentleg lokalveg, med så stort arealbeslag, detaljregulerast i ein områdeplan av denne storleiken? Flatøy Bygdelaag meiner at det ikkje skal vere rom for detaljreguleringar inni høyring på ein områdeplan som har over 2000 sider med informasjon, og krev at vegen må ut på ny høyring saman med byggetrinn 1.

Lokalvegen planleggjast etter gatestandard i medhald av handbok N 100, frå Statens vegvesen. Tiltådd fartsgrense på 50 km/t for lokalveg. Dette er høg fart gjennom dei utbygde områda og ved kryssingspunkta! I 10-minuttbyen skal farten vera 30 km/t. Køyrebanebreidde 5,5-6m: Forslag syner 2,75 m køyrebane + breidde utviding, 0,25/0,5 m skulder, 1,5 m rabatt og 5,5 m gang- og sykkelveg inkl. 2 x 0,25 m skulder. Ut i frå val av standard, og forventa trafikkmengd, er det ikkje kanalisering i kryss. Det er dråpe i sekunderveg, og passeringslomme ved kryss til Frank Mohn AS.

Total breidde på vegområdet blir då 14-15 meter.

Areal for traséen er regulert i denne planen på bakgrunn av eit teknisk forprosjekt, og det er utarbeidd tekniske vegteikningar som følgjer vedlagt planen. Ulike løysingar for lokalvegen er vurdert i arbeidet. For vurderingane vert det vist til eige notat: «Ny lokalveg og vurdering av kryssalternativ mot E39».

Det er knytt rekkjefølgjekrav til at vegen skal vere etablert før det vert gitt midlertidig bruksløyve til bygg i byggjetrinn fase 1. SV og SKV2 (veg til Hjeltten og veg til Hjeltten bru) er ikkje nemnd i rekkjefølgjekrav. Desse må inngå samtidig med resten av lokalvegen.

Det vert føreset at dagens kryss frå E39 ved betongblandeverket vert oppjustert og ivareteke som kryss med tilkomst frå nord og avkøyning i retning sør frå Midtmarka. Krysset kan oppretthaldast om lag slik det er i dag. Armen inn mot lokalvegen er lagt om for å betre geometrien inn mot krysset. Utover dette er det planlagt 4 kryss og 2 tilkomstlar langs lokalvegen. Alle kryss er planlagt med dråpe. På grunn av avgrensa trafikkmengd vert det føreset at det ikkje vert krav om venstresvingefelt i kryssa. Internt i planområdet er alle kryss utforma som T/X-kryss for å gi området ein urban karakter og avgrense arealbruk til samferdsleformål.

9.5 KONSEKVENSAAR FOR NABOAR

Midtmarka og Rotemyra er utan busetnad i dag. Ei utbygging vil likevel vere til ei viss sjenanse for bebuarar langs planlagt tilkomstveg frå sør, fordi deira nabolag vil få ei stor trafikkauke i perioden fram til endeleg kryssløysing er på plass ved Rotemyra nordaust i planområdet.

Endeleg vil anleggsperioden, med støy, støv, arealbeslag og førebels stengsler, vere til stor ulempe for dei mange turgåarar som har Midtmarka og Håøya som rekreasjonsmål.

Det må lagast ein detaljplan for lokalvegen, der det i føresegnene for planen seier noko om korleis ein skal løyse trafikk, mjuke trafikantar, riggområde, massehandtering mm.

9.10.11 STØY

Det kan vere støyproblematikk knytt til enkelte bustadar i planområdet. **Frå planen sine føresegner går det fram at:**

- Alle nye bustadeiningar skal isolerast mot støy slik at innandørs støynivå held seg innanfor støygrensene i gjeldande støyforskrift. **Utomhusareal og leikeplassar skal ha støynivå under 55 dB.**
- Leikeareal skal vere skjerma for mellom anna støy.
- Detaljreguleringar skal gjere greie for naudsynnte støytiltak og stille krav om gjennomføring av tiltak mot støy.

Planen sine føresegner for støy må gjelde for heile planområdet, også for lokalveg med tilstøytane hus.

Frå Notat kring val av Lokalvegløysing

Kommentarar frå Statens Vegvesen:

Statens vegvesen har tidlegare gitt uttale til løysing for lokalveg og gang/sykkeltilbod. Vi har hatt hovudvekt på tilkopling i nord og sør, og har ikkje gjort særskilte vurderingar knytt til lineføring og plassering av lokalvegen.

- E39 er nasjonal infrastruktur. Generelt er det i veglova ei byggjegrænse på 50 meter frå senterlinje for riksvegar. Innanfor plangrensa som er meldt for KDP E39 Flatøy Eikefet tunnelen er SVV spesielt bekymra for tiltak nærare E39 enn denne grensa. Ein ynskjer ikkje å ta stilling til eventuelle tiltak utan at desse er vist i tekniske teikningar.

Er dette testa ut med SVV, slik at ein har fått konkrete tilbakemeldingar på dei alternative løysingane for området frå Hjelten Bru til Skjenhaugen?

- **Det er ynskjeleg og viktig med eit samanhengande tilbod for gåande og syklende utan kryssing av lokalveg.** I planarbeidet for ny kollektivterminal og innfartsparkering (sør for planområdet) er tilbod til gåande og syklende plassert på vestsida av dagens (og framtidig) lokalveg.

Her må Kommunen ta styring på alle 3 planer (Trafikkterminal, Midtmarka og Framo), slik at ein får «eit samanhengande tilbod for gåande og syklende utan kryssing av lokalveg». Er planane (mjuke trafikantar) for Trafikkterminal basert på den auka trafikkmengda som planen med Midtmarka medfører?

- Passasje for gåande og syklende frå lokalveg til eksisterande kulvert under E39 står fram som smal og med dårlege siktforhald.

- Storparten av trafikken frå Hjelten/Flatøy aust skal mot sør. Med alternativ B må trafikken til dette området frå fv. 564 og E39 svinge av til venstre frå den nye lokalvegen. Det vil truleg krevje kanalisering av krysset for å ivareta trafikkavviklinga. Løysinga vil også gi dårlegare trafikktryggleik enn om denne trafikken skulle svinge av mot høgge.

- **Sykkelveg med fortau må i framlegget kryssa avkøyning til Hjelten/Flatøy aust. Kommuneplanen opnar for framtidig utvikling av Flatøy aust, noko som kan bety meir trafikk over Hjelten bru. Talet på gåande og syklende kan også bli høgt i framtida. Mjuke trafikantar blir betre ivaretekne om dei ikkje må kryssa vegen mot Hjelten bru.** Dette er eit viktig poeng med tanke på mjuke trafikantar. Bygdelaget forutset og at kommuneplanen sine føringar for naturleg fortetting og framtidig utvikling av bustader på Flatøy aust er gjeldande.

- Kurvatur for veg frå kryss og opp mot Hjelten bru ser ikkje realiserbar ut. Her vil veglinja truleg kome lenger aust og nærare busetnaden for å oppfylle krav.

- Bruseksjonen har fått spørsmål om moglegheita for å forlenge Hjelten bru som vist i framlegget. Dei kan ikkje gje ein generell uttale om dette, da må det gjerast undersøkingar på staden. Grunnforholda visa seg å vera dårlege ved

bygging av dagens bru, og det er brukt store ressursar på sikring av brufesta. Ved sprengingsarbeid nær brufestet i vest er det ein fare for at ein øydeleggjar festet til dagens bru, og at ein som konsekvens må byggja ny bru over E39.

Vaierskjerjing av fjell kan vera eit tryggare alternativ. Om ein ynskjer å gå vidare med framlegget må dette prosjekterast som ein eigen prosess. Grunnboring er naudsynt. Det er altså mogeleg, men krev ei betre prosjektering.

- Det bør gjerast ein totalvurdering av dei to alternativa, spesielt knytt til risiko for mjuke trafikantar. Bygdelađet ynskjer tilsendt ein kopi av denne vurderinga då vi ikkje kan sjå i papira at dette er gjort.

Kommentarar frå Meland kommune:

Positivt at framlegget, med endringar, kan la seg gjennomføra.

Ved alt B. vil ein unngå at sykkelveg med fortau kryssar dei fleste avkøyrslar om den vart lagt på austsida av lokalvegen. Om ein går vidare med framlegget bør det gjerast ei vurdering om dette gjev ei meir trafikksikker løysning. Kan ikkje sjå at dette er gjort. Ein må også vurdere dette opp mot attraktivitet om sykkelvegen kjem mellom lokalveg og E39, samt at planfri kryssing av lokalvegen i aust vert løyst, slik at ein får samanhengande tilbod mot Holsnøy. Flatøy Bygdelađ støtter dette forslaget frå kommunen. Vedlegg 1 syner ei revidert skisse med gang/sykkelveg langs E39 - som i dag. Vi vil be kommunen om å få dette detaljert i tekniske teikningar slik at vegmyndigheit kan gje ein uttale til det.

Landbrukskontoret er veldig negativ til å leggja vegen over fulldyrka areal. Nord for Hjelten er eit større areal nydyrka, og ved ferdigstilling av jordtipp vil ein kunne ha ein teig her på om lag 47 dekar, eit av dei største samanhengande fulldyrka areala i kommunen. Også dette innspelet støtter Bygdelađet. Vi finn ikkje prov på at ein har forsøkt å få til konkrete løysingar som øydelegg mindre landbruksareal. Om det forsvinn så mykje areal er resterande areal neppe drivverdig. Da vil også hekkelokalitet til Vipe (EN) verte øydelagt.

Forutan omsynet til naboar er omsynet til trafikktryggleik, beredskap, regionalt gang- og sykkeltilbod og terrengetilpassing viktig for kommunen. Spørsmål frå kommunen til SVV: Kommunen: Ser SVV betre løysingar som ikkje er vist? SVV: Vi kan vanskeleg presentere alternative løysingar på kort varsel i møte, og har heller ikkje høve til å utarbeide alternative vegløysingar. Vi kan derimot ta imot framlegg til alternative løysingar og kommentere dei før planen vert lagt ut på offentleg ettersyn. Vi vil be kommunen om å få vårt forslag (Vedlegg 1) detaljert i tekniske teikningar slik at vegmyndigheit kan gje ein uttale til det.

Kommunen: Lokalvegen er naudsynt for planområdet fram til det vert opna for å byggja nytt planfritt kryss mot E39 mellom Rotemyra og Midtmarka. Kan ein byggja lokalvegen tett på, og parallelt med E39, under føresetnad av at lokalvegen vert stengt når planfritt kryss er etablert? SVV: Vi kan ikkje hugse å ha diskutert dette i møtet. Er det ei misforståing her? Når det gjeld dette er vi som sagt i utgangspunktet skeptisk til tiltak innanfor byggjegransa. Korleis vil kommunen regulere etterbruken av lokalvegen dersom den vert stengt? Saknar ein oppsummerande og grundig vurdering på dette.

Kommunen: Er det mogeleg å leggja lokalvegen nærare E39 frå Hjelten til betongblandeverket, for å redusere negative konsekvensar for landbruket? SVV: Ny E39 vil truleg få ein annan kurvatur enn dagens. I nord ser lokalvegen ut til å alt liggja svært nær E39. SVV tek atterhald om at dei ikkje har gjeve uttale til om denne løysinga er ok. Ein kan ikkje ta stilling til plassering før dette er vist i kart. 50 meters sona frå E39 si midtlinje bør koma fram i tekniske teikningar. SVV stiller også spørsmål til kommunens vurdering av arealet som viktig landbruksareal/utviklingsareal da det ligg i «vekstaksen» mellom Frekhaug og Knarvik.

Arealbeslag

Når tilgjengeleg areal rundt Hjelten bru er såpass avgrensa, vil det være nødvendig å dispensere frå byggegransa (50 meter frå senter veg – til begge sider) for E39 for nokre av tiltaka. Me har sett oss inn i veglova og «Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker» (Vedlegg 2), og ser at her er det gode grunner, og moglegheter, til å legge noko av tiltaka nær dagens E39. Vi viser

til vedlagt forslag (Vedlegg 1) til vegløyising rundt Hjeltten bru, og vil igjen oppmode kommunen til å følge dette opp vidare med Vegvesenet.

Konklusjon: Det var semje i møtet om å sjå vidare på løysninga. Terje Vikestrand vil gjere oppdateringar i kartframlegget i tråd med innspela som kom i møtet. **Vest-land eigedom lagar deretter ei oppsummerande vurdering av dei to alternativa som vert sendt kommune for administrativ handsaming** Kan ikkje finne denne vurderinga i dokumenta som er på høyring. Vi ber om at Flatøy Bygdelađ får tilsent ein kopi.

Frå SVV notat om ny E39

7.2 Delområde Flatøy-Knarvik

For delområde Flatøy-Knarvik er det vurdert ulike måtar å krysse Hagelsund og det er i silingsrapporten konkludert med at den mest aktuelle løysinga er ny firefelts bru nord for eksisterande bru. Det er og konkludert med at dagens bru bør inngå i det framtidige vegsystem som viktig del av lokalvegssystemet.

Det har tidlegare vore vurdert bybane til Knarvik og konkludert med at det ikkje er trafikkgrunnlag i perioden fram til 2040 (Framtidig bybanenett i Bergensområdet, Hordaland Fylkeskommune 2009). Sjølv i eit 2050-perspektiv er det truleg ikkje aktuelt å inkludere bybane på strekninga Flatøy – Knarvik all den tid det ikkje ligg noko føringar om bybane mellom sentrale delar av Åsane og over Salhusfjorden til Flatøy. Det vert difor ikkje teke høgde for bybane til Knarvik på strekninga Flatøy-Knarvik i dette planarbeidet

Det er berre vurdert E39 i dagens korridor over Flatøy, men det er gjort ei vurdering av kryssplassering, kryssutforming og parallelt lokalvegssystem. Det er konkludert med at alternativ F3 med fullt kryss som i dag ser på Flatøy og ein halvt vestvendt kryss nord på Flatøy skal utgreiast. Det er i utgangspunktet

Revidert planprogram datert 25.8.2017

| Side 26 av 41

KDP E39 Flatøy-Eikefettunnelen | Planprogram

halvt kryss som skal vurderast, men i kommunedelplanen må ein vurdere korleis dette fungerer i forhold til kollektivtrafikken og utbygginga på Flatøy. I tillegg bør det vere eit parallelt gjennomgåande lokalvegssystem som kan fange opp mykje av nærtrafikken mellom Frekhaug, Flatøy og Knarvik. Kor ein slik lokalveg kan gå bør avklarast i samband med detaljplanlegginga på Flatøy og ikkje som del av KDP for E39.

Det er vurdert sju ulike løysingar i triangelet Knarvik-Isdal-Gjervik. Det er konkludert med at det skal utgreiast ei løysing for konsept med E39 via Gjervik med halvt vestvendt kryss i Knarvik vest (Alt. K1) og ei løysing med fullt kryss i Knarvik vest for konsept der E39 delvis følgjer fv. 57 (alt. K3).



Figur 8 Alternativ som er tilrådd vidareført for området Flatøy-Knarvik

Vil dette sei at det ikkje vert fullverdig kryss i Midtmarka i fase 3 heller? I så fall er KU trafikk misvisande også på dette punktet.

Flatøy Bygdelag har vanskeleg for å sjå at den planlagde løysinga for lokalveg kan dekkja sannsynlege løysingar for ny E39, utan å måtte byggjast om ein, eller fleire, gonger. Grunna denne uvisse vil me be om at det vert etablert ei midlertidig kryssløysing (rundkøyring, tilsvarande Knarvik?), inntil detaljer rundt ny E39 er fastlagt.

Statens Vegvesen planlegg at «lokalveg» ikkje berre skal være en lokalveg til busetnad i Midtmarka, men at dette vil bli ein lokalveg mellom Frekhaug og Knarvik (sjå utklipp av plan over). Lokalvegen vil nok også bli brukt som en alternativ veg til E39, om denne skal byggjast som fire-felts-veg.

Dette gjer ein høgare ÅDT, etter byggetrinn 3, enn det som er tatt høgde for i Midtmarka-planen.

Statens Vegvesen legg og føringar for både etterbruk og kryssløysing som samsvarar dårleg med planar for Midmarka. Dette underbyggjer vår påstand om at vegsystemet i Midmarka-planen verken er grundig, eller endeleg utreia.

Tilslutning til lokalveg

Krysset ved Flatøyvegen 46, der ein tek av til Flatøy aust er uoversiktleg og trafikkfarleg. Med vesentleg meir trafikk over Hjelten bru må dette krysset utbetrast, både for køyrande og mjuke trafikkantar. Det er ikkje planlagt eller bygd samanhangande fortau.

Koordinering med andre planar på Flatøy

Vegløysing til Midtmarka vil måtta koordinerast godt med plan for kollektivterminal i Krossneset, og med det planarbeidet som Framo AS nettopp har starta. Den grip også inn i vegnettet på Flatøy.

Bygdelaget har ikkje registrert nokon aktiv koordinering av desse planane. Me finn det naturleg at Alver kommune varetek si plikt her, og Bygdelaget saknar eit aktivt samarbeide med kommunen på dette punktet. Kva planar har kommunen om å koordinere desse planane? I kva grad vil kommunen innhente kompetanse og synspunkt frå naboar og Flatøy Bygdelag?

Er ÅDT for lokalveg til Midtmarka tatt med i vurderingar for gang- og sykkelløysing i samband med godkjent plan for ny Trafikkterminal?

Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:
Det som er skriven i *kursiv* er henta frå plandokumenta.
Det som er markert med **gult** er det vi meiner er viktig å merke seg.
Det som er skriven med **blå skrift** er våre kommentarar.

Vedlegg 4: Referansar til KU Trafikk og Parkering .

s. 27; Gang og sykkelvegen langs E 39 vart kartlagt av Multiconsult i 2017, som hadde fleire anbefalingar for å oppnå betre tilbod til både gåande og syklande. Tiltak som reasfaltering, utvide bredda til minimum 2,5 m, legge sykkeltrasé rundt og bak haldeplassar .skilting og skjerming mot glasbrot og anna avfall frå vegtrafikken , nemnast i rapporten. Kart i figur 18 summerer vurderinga, dei grøne felte synar strekk som vurderast som «akseptabelt tilbod», det gule at det i det minste eksisterer eit «tilbod», medan det lilla strekket over Hagelsundbrua er vurdert som «tilbod ueigna for kombinert gang- og sykkeltrafikk». Det er avmerkt kritiske (raude) punkt ved Frekhaug og Flatøy terminal. **Ingen delar av strekket oppnår beste vurdering som «attraktivt tilbod».**

Ny løysing for mjuke trafikantar legg opp til separate fortau og sykkelvegar for å skilje gåande og syklande

S 30/31. Dei fleste respondentane i undersøkinga til Multiconsult (2017) nyttar sykkelstrekninga Frekhaug-Knarvik. Av desse oppgjer 33 % at dei kjenner seg usikre ved å sykle strekninga mellom Frekhaug og Knarvik. Det er nærliggande å anta det førekjem nesten-ulukker og mindre uhell, sjølv om dette ikkje er registrert. **Faren for trafikkuhell er størst ved kryssing av veg og der folk ferdast med ulik hastigheit**, som ikkje-åtskilte gang - og sykkelvegar og/eller fortau. Der kulvert eller kryssingspunkt ikkje ligg høveleg plassert, til dømes lang avstand eller i feil retning i høve til busshaldeplass, er det fare for at folk kryssar vegen andre stadar. Dette aukar risiko for uhell og skade.

Klippa overfor viser at forslaget til lokalveg og ny gang og sykkelveg er i motstrid mot KU-trafikk og parkering. Dette både når det gjeld kvalitet på supersykkelveg, og trafiksikkerheit.

Det er lagt til grunn ein trafikk på om lag 1 000 ÅDT for eit fullt utbygt byggjetrinn fase 1.

For byggjetrinn 1 er det estimert 2.200 turar med bil pr. dag (tabell s. 33 - KU trafikk og miljø). Begrepet «Biltur» i KU Trafikk og Parkering er tur/retur, og vi oppfattar det til 1 Biltur gir ÅDT=2 på same veg. Om ein fordeler trafikken likt mellom lokalveg og krysset ved Midtmarka gir dette for lokalvegen ÅDT=2.200, kun for trafikken med innbyggjarar frå byggjetrinn1. I byggjetrinn 1 er det lite servicetilbod, så det blir meir trafikk ut/inn av feltet (ikkje tatt omsyn til i tabell s 33.). I tillegg kjem også anleggstrafikk for byggjetrinn 2. Det er rimeleg å anta at ÅDT for byggjetrinn 1 da blir nærare 5.000 med full anleggstrafikk for byggjetrinn 2. Støyanalyse er basert på ÅDT=1000 for fase 1.

Tilsvarende tal for ferdig byggjetrinn 2 er om lag 10.000 bilturar pr. dag. Om 50% av dette skal gå på lokalveg er det 5000 bilturar som er ÅDT=10.000. I tillegg kjem anleggstrafikk for fase 3 og trafikk til Flatøy og Framo. Det er rimeleg å anta at ÅDT for byggjetrinn 2, ved bygging av byggjetrinn 3, då vert nærare 15.000 med full anleggstrafikk. Støyanalyse er basert på ÅDT=3.500 for fase 2.

Ikkje berre vert støyanalysane då feil, men heile grunnlaget for design av veg, inklusive

reguleringsplan for trafikkterminal, er basert på feile opplysningar. Her må ein gå nøye inn i talgrunnlaget, slik at ein designar både vegsystem, og utfører støyanalysar frå rett grunnlag.

Tabell side 33 summerer opp at etter ferdig utbygging er det ca. 20.000 bilturar pr. dag og ca. 25.000 andre turar. Dette betyr i snitt ca. 1000 bilar og 1250 andre turar i timen berre frå Midtmarka, reelt meir i dei travle timane. I tillegg kjem anna lokaltrafikk, trafikk til Framo og turgåarar til Håøy. Her er det ikkje tatt med lokaltrafikk over «gamle Hagelsund bru, som er forutsetning i silingsnotat frå SVV.

s. 35. *Prosjektet har målsetting om å styrke gang og sykkeltrasear, auke trafikksikkerheita og å auke sykkelparkeringa. Sjølv om ein i dag opererer på eit overordna nivå i områdeplanen, er prinsipp for avvikling av trafikk utarbeida, og skal følgast og detaljerast vidare i etterfølgande detaljplanar. Justeringar av veganlegg forutsett dokumentasjon av at forhold for gåande og syklande blir minst like gode.*

Vi kan ikkje sjå at planen viser at forhalda for gåande og syklande vert minst like gode som noverande løysing. Vi meiner at fleire kryssingar, som ein ved denne lokalvegen legg opp til, er meir trafikkfarleg for alle trafikantar som skal nytte vegsystemet. Om ein ikkje får ein betre løysing for gåande og syklande enn dagens løysing, er ein betre tent med å behalde dagens løysing, og evt. sikre den betre mot E39.

s. 49. 6.5.2 UTBYGGINGSALTERNATIVET

Ved ei realisering av skisserte scenario, ei utbygging gjennom tre fasar/byggetrinn, vil det framtidige Midtmarka og Rotemyra utgjere ei utbygging på 3000 bustader, med tilhøyrande funksjonar som skule og barnehage, andre offentlege tenester, handel og kontor. Med om lag 2,5 personar per bustad, vil dette gje ei ny befolkningsgruppe på Flatøy på 7 500–som skal ta seg fram i og utanfor planområdet. Her er mange moglege konfliktscenario, mellom grupper med ulik fart, bevegelses-radius, orienteringsevne, mm. Sentrale dokument i planframlegget som kvalitetsprogram og mobilitetsplan skisserer moglege løysingar og premiss. Dette skal detaljerast vidare i reguleringsplan. Det handlar til dømes om:

- Storleik på gang- og sykkelareal
- Separate felt for gang- og sykkel
- Bruken av «shared spaces» og tiltak for å minimera trafikk og hastigheit
- Eigne gang- og sykkelveggar uavhengig av bilveg
- Belysning
- Lågfartsgrense
- Gateutforming –meir enn fartsdumpar
- «Hjartesonar» kringskoler og barnehagar, med parkering utanfor sonen
- Parkering for felt samla nær åtkomst
- Overgangar i plan og med minst mogleg omveg

Ved realisering av ei stor utbygging vil mange nye trafikantar og mange nye veg- eller sti koplingar koma til, og dermed risiko for brukarkonfliktar og ulukker. Planen legg opp til gode forhold for mjuke trafikantar, som alltid er dei mest sårbare. Stor grad av åtskilte felt for sykkel og gåande betrar sikkerheita. Dette vurderast som

positivt i samband med trafikktryggleik. Gitt at det vert befolknings-vekst og ein treng nye bustader, skular, arbeidsplassar, mm. vurderast det som positivt at målpunkta ligg tett med gode koplingar for mjuke trafikantar. Slik sett kan ein seie at omfanget av endring ved realisering av plan blir stort, også for denne kategorien. Dersom gode intensjonar følgast opp kan konsekvensane bli svært positive: eit nærmiljø med korte avstandar, låg fart på bilar, gang- og sykkelveggar som snarveggar uavhengig av bilvegen, osv.

Det er naudsynt at same krav setes til tryggleik på lokalveg som for resten av tiltaka. Vi meiner at om dette også hadde prega tilrettelegging av lokalveg hadde ein sett ei heilt anna løysing på lokalvegen.

s. 51-anleggsfase. Her ser det ut til at ein berre har tenkt på anleggsfasen i Midmarka, ikkje resten av trafikksystemet. Det er i så fall ein mangel med KU, og må rettast opp. *Sitat; Det er ikkje stort behov for særskilte avbøtande eller risikoreduserande tiltak med tanke på trafikk i anleggsfase.*

-NOTAT PROSESS KRING VAL AV LOKALVEGLØYSING I OMRÅDEREGULERING FOR MIDTMARKA/ROTEMYRA PÅ FLATØY Arealplan-ID 125620150002.

Dette notatet inneheld ein del vurderingar rundt lokalveg, som ikkje er dekkja av KU-Trafikk. Notatet i seg sjølv er ufullstendig, sjå merknader i vedlegg 3. Det er ein mangel at KU-Trafikk ikkje omfattar også lokalvegen.

Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:
Det som er skriva i *kursiv* er henta frå plandokumenta.
Det som er markert med **gult** er det vi meiner er viktig å merke seg.
Det som er skriven med **blå skrift** er våre kommentarar.

Vedlegg 5: Flatøyosen

På Flatøyosen er det i dag om lag 500 båtplassar, der dei fleste (rundt 400) er i marina på Litlebergen. I tillegg er det ein svært populær utfartsplass for fritidsbåtfolket frå nær og fjern, spesielt grunna god hamn, og friluftsområde på Håøy. Nordhordland padleklubb har om lag 230 medlemmar og i tillegg er det ein del andre padlarar som bruker området, spesielt grunna god beskyttelse mot vær og vind, samt fin natur på den uberørte indre del av Flatøyosen.

Den privatiseringa planen legg opp til for indre del av Flatøyosen, vil klart gjere det mindre attraktivt å bruke den «smule» delen av Flatøyosen til marint friluftsliv.

Miljøtilstand for Flatøyosen:

-Henta frå KU-naturmangfald 5.2.2 VASSMILJØ/MILJØTILSTAND Flatøy grensar til sjøområda Flatøyosen i vest og Kvernaafjorden, som er ein del av i Radfjorden, i nord og i aust. Mot sør ligg Salhusfjorden (figur 19). **Flatøyosen har truleg ein dårleg økologisk status**, og udefinert kjemisk status (vannmiljø.no).

Henta frå; Uni-research- e-Rapport nr. 27-2014 -Resipientovervåking av fjordsystemene rundt Bergen 2011-2015 s.200

Ved Flat1, på 47 m dyp, hvor det også var oksygenfritt, ble det ikke funnet bunndyr og stasjonen blir derfor plassert i tilstandsklasse V – **Svært dårlig etter Veileder 02:2013**. Det ble heller ikke funnet bunnfauna på denne stasjonen under undersøkelsene på 80- og 90-tallet.
s. 199:

Flat1 er plassert på 47 m dyp i Flatøyosen. Leire og silt dominerte sedimentet med til sammen 97 % av prøven. Glødetapet (29,3 %) er svært høyt og indikerer betydelig sedimentering av organisk materiale. Glødetapet er stabilt høyt (26-30 %) på denne stasjonen historisk sett (Fig 3.9.6). **Dette forklares av stasjonens plassering i et innelukket område med lite strøm og et svært finkornet sediment. Organisk materiale samles naturlig under slike betingelser.**

Rapporten frå UNI-research er offentleg, og antakeleg det dokument som best dokumenterer tilstanden til Flatøyosen. Som utklipp over viser, er tilstand på botnen svært dårleg, og det har samanheng med topografi og utskifting av vatn. Etter vår kjennskap er det ikkje tatt tilsvarande prøvar i planområdet. Ein må dokumentera tilstanden også på botnsediment i djuphølen mellom Langaneset og Kobbeskjæret, som ligg innafor nok ein terskel (med ennå lågare utskifting av vatn enn der prøver «Flat1» er tatt).

Småbåthamner:

- Ikkje tilrådeleg å leggje småbåthamn i eit område som ikkje skal ha motorisert ferdsl.
- Forureining frå småbåthamn er ikkje foreinleg med Flatøyosen sin miljøtilstand, særleg med tanke på indre del, der det stadvis er spesielt dårleg utskifting av vatn.
- Småbåthamner er til hinder for friluftsliv på sjø.
- Småbåthamner er skjemmande framandelement, sett både frå land og sjø.

Bygdelaget har følgande konkrete innspel for betring av Forholda på Flatøyosen:

-Lav fartsgrense frå Håøygavlen til Krossneset vil gjere friluftsliv meir attraktivt på Flatøyosen og ved Håøy. Dette vert enda meir aktuelt om Sjøsportsenter og område for umotorisert ferdsel vert etablert i planområdet. Det anbefalast at Kommunen uansett tar opp spørsmål om fartsgrense med BOM-Havnevesen.

-Betre hamneforhold langs Håøy, for fritidsbåtar, vil bidra til å gjere Flatøyosen meir attraktiv for båtfolket. Med nye sjøleidningar som er lagt til Eidavika, er ankring nå vanskeleggjort. Her bør Kommunen ta dette opp med eigar av Friluftsområdet og finna eit godt avbøtande tiltak, slik at det kan fortøyast i Eidavika/Oldervika utan å komma i konflikt med sjøleidningane.

Kyststi

Kyststien Langs vestsida av planområdet, mot vatnet, skal det etablerast ein kyststi for rekreasjon og trening. Kyststien skal koplast saman med anna struktur for gang- og sykkel. Kyststien skal etablerast i takt med utbygginga, med første etappe knytt til fase 1. Kyststien skal etablerast i full breidde og med fulle kvalitetar på det gjeldande strekket. Kopling til gangvegssystem i nord skal etablerast, men kan gjerast i form at ein enklare, midlertidig sti. Det er knytt rekkjefølgjeføresegner til etablering av kyststien før bruksløyve til bygg i fase 2.

Kyststien er ein forlenging av gang- og sykkel samband til sjøsportsenteret og skal i størst mogeleg grad utførast innanfor prinsippa om universell utforming. Kyststien vil passere fleire av planområdet sine kulturminne og skal utformast med fokus på formidling av lokalhistorie, til dømes med skilting og informasjonstavler som fortel om historia til dei objekt stien passarar. I samband med kyststien skal det anleggjast stoppmoglegheiter, til dømes ved etablering av fiskeplass og sittemoglegheiter.

Vi har observert at fleire illustrasjonar av kyststien er basert på trykkimpregnerte materialar. Dette har dårleg forankring i både lokal byggeskikk og miljø. I tillegg er desse lite egna for ferdsel i strandsona når dei vert sleipe og glatte. Det naturlege byggematerialet vil være å bruke stein, gjerne lokal stein mura på tradisjonell måte. Kai i Eidavika er eit døme, same med Håøykaia og vegen oppover til Håøytoppen.

Ein kyststi langs indre del av osen vil verke privatiserande for brukarane av sjøen i båt og kajakk. Vil foreslå at kyststi vert lagt langs Kvernafjorden, frå Skøytedammen og til Østra Eidavika. Då får ein med seg «begge kystar» når ein vandrar på kyststien.

Evt. kyststi må leggjast slik at ein unngår ekstra trafikk og parkering på dagens vegar på Flatøy (Hjeltan og Djupavika). Den må difor byggast med tilrettelagt parkering i forbindelse med

byggetrinn 1. Stien må også plasserast slik at den ikkje øydelegg kulturminne, men heller framhevar desse med f. eks informative oppslag.

Kyststien krev vedlikehald etter ei tid, kven har ansvar for dette?

Lokalisering av Sjøsportsenter, alternativt forslag:

Båtsportsenter til (Søre) Eidavika

- Samkøyre med hamn for fritidsbåtar langs Håøy
- Bedra samhandling mellom motorbåt og umotorisert ferdsel.
- Felles brygge/bølgedempar (Fritidsbåt på utsida / sjøsport på innsida)
- Rehabilitering / opprydding av «ruin» i Eidavika
- Utnytting/rehabilitering av eksisterande kaianlegg i Eidavika
- Betre utskifting av vatn i Eidavika enn i Skitnedalsvika
- Reinare botn og vatn førehald i Eidavika enn i Skitnedalsvika
- Mindre problem med islegging i Eidavika enn i Skitnedalsvika
- Sikre tilkomst fram til Håøy i første byggetrinn
- Tilkomst til både Flatøyosen og Kvernafjorden frå same lokalitet
- Unngå område med både forureining, og område med «BLØTBUNN I TIDEVANNSSONE»(viktig naturtype)
- Unngå område med kulturminne (sjøbuer og skytebane)
- Leggje sjøsportsenter til et område som også er eigna for bading, fridykking og dykking (reinare botn, meir variert djup, reinare vatn og meir marint liv)
- God samkøyring med landbasert friluftsliv på Håøy
- Kaste- og «merd-setjings-stad» som har vore brukt på begge Eidavikane, er uansett øydelagt med vatn- og avløpsleidningar som er lagt ut. Desse blokkerer for ankring/fortøying av småbåtar, som er vanlig fortøying fram til no.
(NB! Her manglar skilting om Sjøleidning, noko som er pålagd ved utlegg av sjøleidning).

Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:
Det som er skrive i *kursiv* er henta frå plandokumenta.
Det som er markert med **gult** er det vi meiner er viktig å merke seg.
Det som er skriven med **blå skrift** er våre kommentarar.

Vedlegg 6, Støyanalyse

4.4 Trafikkinformasjon

Fremtidig trafikkmengde på E39 og ny lokalveg for de tre byggetrinnene, er vist i Figur 1-3. Figurene er hentet fra trafikkvurdering for planområdet. For byggetrinn 3 er det forutsatt utbygging av toplanskryss nord på Flatøy, ettersom byggetrinn 3 på grunn av manglende kapasitet i trafikksystemet ikke kan gjennomføres uten nytt kryss. Det er i beregningen for byggetrinn 3 derfor forutsatt trafikk på lokalvegen lik som for byggetrinn 1. Døgnfordelingen er forutsatt å være som for typisk riksveg1. Tungtrafikk er satt til 10 % på E39 og 5 % på lokalvegen nord for Frank Mohn Flatøy A/S. Fartsgrensen er forutsatt å være 80 km/t på E39, 60 km/t på av- og påkjøringsramper, og 50 km/t på bro og lokalveger.

Forutsatt trafikkmengde på ny lokalveg over Flatøy er basert på trafikkvurdering for Midtmarka. Det er lagt til grunn at trafikkmengden på lokalvegen vil være trafikkmengden som genereres av de ulike utbyggingstrinnene. For byggetrinn 3 vil planen inneholde rekkefølgekrav som forutsetter at det etableres nytt kryss med E39 nord på Flatøy. Trafikk på lokalvegen vil da være tilsvarende som for byggetrinn 1. Det er derfor ikke gjort egne støyberegninger for byggetrinn 3.

Det er i tillegg til trafikken som genereres av bebyggelse på planområdet forutsatt en ÅDT på 500 til og fra boligområdet øst for E39. Ved etablering av lokalveg vil disse følge lokalvegen opp til avkjørsel til Hjelten bro.

Det er lagt til grunn ein trafikk på om lag 1 000 ÅDT for eit fullt utbygt byggjetrinn fase 1.

For byggetrinn 1 er det estimert 2.200 turar med bil pr. dag (tabell s. 33 - KU trafikk og miljø). Begrepet «Biltur» i KU Trafikk og Parkering er tur/retur, og vi oppfattar det til 1 biltur gir ÅDT=2 på same veg. Om ein fordelar trafikken likt mellom lokalveg og krysset ved Midtmarka, gir dette for lokalvegen ÅDT=2.200, kun for trafikken med innbyggjarar frå byggetrinn1.

I byggetrinn 1 er det lite servicetilbod, så det blir meir trafikk ut/inn av feltet (ikkje tatt omsyn til i tabell s 33.). I tillegg kjem også anleggstrafikk for byggetrinn 2. Det er rimeleg å anta at ÅDT for byggetrinn 2 da blir nærare 5.000 med full anleggstrafikk. Støyanalyse er basert på ÅDT=1000 for fase 1.

Tilsvarende tal for ferdig byggetrinn 2, er omlag 10.000 bilturar pr. dag. Om 50% av desse skal gå på lokalvegen er det 5000 bilturar som er ÅDT=10.000. I tillegg kjem anleggstrafikk for fase 3 og trafikk til Flatøy og Framo. Det er rimeleg å anta at ÅDT for ved bygging av byggetrinn 3 da vært nærare 15.000 med full anleggstrafikk. Støyanalyse er basert på ÅDT=3.500 for fase 2.

Her forventar vi at ein går nøye inn i talgrunnlag, slik at ein prosjekterer både vegsystem, og utfører støyanalyser basert på rett grunnlag.

Om lokalvegen ligg nærare E39, og i same høgde som E39, ref. Vedlegg 1, vil dette verke positivt også på støybildet. Ny støyanalyse må lagast når vegsystem og trafikkmengd er klarlagd.

Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:
Det som er skriva i *kursiv* er henta frå plandokumenta.
Det som er markert med **gult** er det vi meiner er viktig å merke seg.
Det som er skriven med **blå skrift** er våre kommentarar.

Vedlegg 7: KU – Naturmangfald

Truga artar

I seinare år er det observert hekking av Vipe (EN) (fleire par og fleire plasser) i området mellom Skjenhaugen og Gardhaugen, som er midt i trase' til planlagt lokalveg.

Då Vipe er ein truga art er det stor negativ konsekvens ved å øydelegge hekkelokaliteter.

Konsekvens må være å legge lokalvegen nærare allereie ueigna hekkeområde langs E39, slik at dyrka mark vert bevart, i denne samanhengen for hekkelokaliteter.

Marint liv

For den marine del av KU visast det til synfaring 14/3-14 av Rådgivande Biologer (RB) (Eilertsen m. fl). Det er altså IKKJE utført synfaring i sjø/sjøsona i forbindelse med denne KU!

Synfaring (til RB) var avgrensa til sublitoralen (sjøsona), den omfattar altså ikkje tidevassona. Den var også føretatt på en tid av året som ikkje er gunstig for å påvise biologisk mangfald, og der man ikkje ville finne ål eller hummar, som er påvist av lokale. Det er en mangel i KU at det ikkje har vært synfaring av marint biologisk mangfald i litoral sone. Det er også ein mangel at det ikkje er utført synfaring i dei deler av planområdet som ikkje er synfart av RB.

Det er ikkje utført marin naturtypekartlegging i Meland kommune, og da heller ikkje for Flatøyosen. På indre deler av Flatøyosen er det fleire områder av den verdifulle naturtypen «Bløtbunnsområder i strandsonen» (Det er 3 vikar og en liten poll lengst søraust på osen). Ihh. til befaringskart i figur 3 har ikkje RB vært inne på de aktuelle vikene for desse naturtypene. Som lekfolk kan vi ikkje sei noko om kva verdisetjing desse områda får, men desse områda vert sterkt påverka av ei utbygging. Det er ein mangel i KU at desse områda ikkje er undersøkt.

Flatøyosen har truleg ein dårleg økologisk status er utgangspunktet.

Det er difor av stor betydning å vurdere konsekvensar tiltaket kan ha på vassmiljøet på osen. Denne vurderinga er ikkje å finne i KU!

Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:

Det som er skrive i *kursiv* er henta frå plandokumenta.

Det som er markert med **gult** er det vi meiner er viktig å merke seg.

Det som er skriven med **blå skrift** er våre kommentarar.

Vedlegg 8, KU Sjøareal og Strandsone (merka utkast)

Har det vore gjort vurdering/synfaring kring kulturminne i sjø?

KU manglar skildring av, og verdsetjing av, dagens friluftsliv på sjø: båtliv, segling, padling, fritidsfiske og fridykking.

KU manglar skildring av, og verdsetjing, av fiskeri.

Same mangel på kartlegging av naturtypar etc. som Vedlegg 7, KU Naturmangfald!

Funksjonell strandsone:

«Den sona som står i innbyrdes direkte samspel med sjøen både økologisk, topografisk og/eller bruksmessig. Kan vera smalare eller breiare enn 100-metersbeltet.» (Kjelde: Fylkesplan for Hordaland 2005-2008)

Under synfaring av planområdet blei strandsona undersøkt, mellom anna med tanke på tilgjenge, grad av inngrep og moglegheit for friluftsliv. Det er dårleg kopling mellom naturtilhøve på land og i strandsona/sjø, på grunn av stadvis skarpt skilje mot sjøen med svaberg og klipper. Dette gjer også at tilgjenget stadvis er dårleg, spesielt på austsida mot Kvernafjorden. Det er derfor grunn til å meine at funksjonell strandsone ikkje er så omfattande som den vist i Temakart Funksjonell strandsone (Meland kommune 2014). Sett frå sjøsida er bildet noko annleis. Når ein er i båt på Flatøyosen eller Kvernafjorden har ein innsyn i alt som er merka «funksjonell strandsone». Utfordringa er at området har varierende karakter når det kjem til tilgjenge for friluftsliv og natur. Det er derfor teke utgangspunkt i utstrekninga i temakartet til Meland kommune.

Flatøyosen, som i hovudsak utgjer ein del av influensområdet, er registrert som svært viktig friluftsområde av typen strandsone med tilhøyrande sjø og vassdrag. Registreringa er utført av Meland kommune i 2016, og området er beskrive som eit svært populært område for sjøsport, særleg for kajakkpadlarar. Nordhordland Padleklubb nyttar området mykje. Området er godt skjerma for vår og vind, og dermed velegna for sjøsport og friluftsliv på sjø. Det er ein riktig observasjon. Det er ein mangel at denne observasjonen ikkje er med i verdsetjinga.

Avhengig av storleik, grad av inngrep og grad av privatisering som følgje småbåthamn og eit eventuelt sjøsportsenter, kan området òg bli mindre attraktivt for anna type friluftsliv enn det som har med privatbåt eller sjøsport å gjera

Området har middels potensial for friluftsliv, men er i dag svært attgrodd. Det er få stiar som går ned mot strandsona. Stadvis er den vanskeleg tilgjengeleg og opphald i strandsona må skje på korte, delvis bratte svaberg. Det er få tekniske inngrep og godt lydmiljø i området. På bakgrunn av dette blir friluftsliv i delområdet vurdert å ha liten-middels verdi. Friluftsliv på sjø er ikkje verdsett! Om det er eit område i Alver kommune som skal gjevast prioritet for Friluftsliv på sjø, så må det vere Flatøyosen.

Konsentrert utbygginga v Midtmarka og Rotemyra vil, saman med sterk auke i menneskeleg aktivitet på Flatøy, kunne ha negativ verknad på vassførekomstar og deira kantsone. *Oppføring av småbåthamner, sjøsportsenter og anna næringsverksemd i strandsona kan føre til påverknad i form av svekking av vassmiljø om følgje av til dømes botnstoff, vaskemiddel og drivstoff til båtar, og/eller større inngrep i naturen.* Flatøyosen har allereie dårleg vassmiljø. KU manglar vurdering av konsekvensen tiltaket vil ha på vassmiljøet. Det er av stor betydning å vurdere konsekvensar tiltaket kan ha på vassmiljøet på osen.

Kulturmiljøet ved Skitnedalen/Midtmarka ligg i eit område der det, i planforslaget, er sett av areal til bustader, idrettsanlegg, barnehage, småbåthamn og grønstruktur. *Ein må rekne med direkte konflikt med storparten av enkeltminna og ei fragmentering av kulturmiljøet vil truleg bli strekt påverka då ein her planlegg utbygging.*

Det er ikkje utreia noko alternativ til å leggje byggjetiltaka så tett opptil kulturminne. Bygdelaaget meiner her er gode alternativ til plassering av tiltak, som f. eks. å flytte sjøsportsenter til Eidavika. Det må finnast alternativ som varetek spesielt sjøbuene i planområdet, som alle er i god stand.

Strandsona mot Flatøyosen vil bli utsett for inngrep ved gjennomføring av planlagde tiltak. Det er t.d. planar om å leggje til rette for at delar av strandsona kan nyttast til sjørelatert nærings- og aktivitetstilbod. Eit sjøsportsenter er planlagt i midtre/nordlege delar av delområdet. *Sjølv om inngrepa stadvis vil endre strandsona, er denne mindre tilgjengeleg for ålmenta i dag og har mindre verdi for friluftsliv. Ein vurderer difor tiltak som kyststi og sjøsportsenter som positivt for friluftsliv i strandsona i Flatøyosen. Dette vil skape ei betre kopling mellom sjø og land, og det vil skapast eit nytt fritidstilbod.* Dette inneber i praksis at ein prioriterer friluftsliv på land, framfor friluftsliv på sjø. I indre del av Flatøyosen må prioriteringa være til fordel for Friluftsliv på sjø. Landbasert friluftsliv finns det gode areal for elles i området og i sentrale deler av kommunen. Bygdelaaget ber om ei revurdering av dette.

For naturmangfald er omfang vurdert til lite negativt, for kulturminne middels-stort negativt og for *friluftsliv middels positivt* Ikkje for sjøbasert friluftsliv. *Når ein ser på desse samla blir omfang vurdert til lite negativt for sjø- og strandsona.* Vurderinga må gjerast om, etter at ein har vurdert verdi av Flatøyosen for sjøbasert friluftsliv.

Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:

Det som er skrive i *kursiv* er henta frå plandokumenta.

Det som er markert med **gult** er det vi meiner er viktig å merke seg.

Det som er skriven med **blå skrift** er våre kommentarar.

Vedlegg 9, KU Friluftsliv B&U

Også denne KU manglar aspektet med sjøbasert friluftsliv.

I følgje Miljødirektoratet (2014a) er det eit mål at kommunen skal:

- Sikre friluftsområde for dagens og framtidens brukarar
- Take vare på og utvikle god tilgang til friluftsområde
- Take vare på og utvikle god tilrettelegging for friluftsliv

Det blir sett på som særleg viktig å kartleggje friluftslivsområde der potensialet for arealbrukskonfliktar er størst, t.d. nær byar og tettstader.

I rettleiaren heiter det:

De viktigaste leke- og rekreasjonsområdene ligger innan 200 meter fra boliger, skoler og barnehager, og det skal være en trygg tilgang til disse områdene. (Trygg = utan å måtte krysse sterkt trafikkert vei med ÅDT > 2000 og hvor hastigheten er mer enn 30 km/t).

I tillegg vil alle ubebygde og allment tilgjengelige områder i strandsonen innenfor tettstedsavgrensningen, uavhengig av avstand og trygg atkomst, inneha prioriterte kvaliteter

5.5.2 STRANDSONE MED TILHØYRANDE SJØ OG VASSDRAG

Dette gjeld område langs kyst, innsjøar og vassdrag med moglegheit for utøving av ålment friluftsliv.

Tilrettelagde friluftsområde og område som er spesielt eigna for enkeltaktivitetar (fisking, bading o .l.) er nokre av kvalitetane som skal prioriterast ved verdsetting. Nettopp fiske, bading, padling og fridykking er dagens bruk, utan å vere verdsett i KU. Dette er ein klar mangel med KU.

Der det er grei tilkomst til sjø i planområdet, og aktivitetar som bading og fisking kan vera aktuelle. Utan særleg tilrettelegging som bryggjer, strender, benkar/bord og liknande, er planområdet likevel ikkje vurdert som godt eigna for slike aktivitetar for småbarnsfamiliar eller barn og unge. Tilkomst frå sjøsida med båt kan vere meir aktuelt. Då har ein tilgang til redningsvest og anna utstyr, utan å bere dette eit langt stykke i turterreng.

Det er «på utsida» av Strandsona ein finn hovudtyngda av dagens friluftsliv i den indre delen av Flatøyosen. Midtmarka er elles ein «transportetappe» for å komme til tilrettelagt friluftsområde i Håøya, her er det og tilrettelagt også for bading og fisking. Det er få plasser i indre del av Flatøyosen som er eigna for vassing/bading grunna mudderbunn. (Det heiter Skitnedalen av ein grunn!). Rein botn finn ein først i Eidavika.

Basert på dagens tilstand i planområdet, med ein viss avstand frå tettstader og barnehage/skule, samt manglande tilrettelegging for aktivitetar og opphald, vurderast planområdet å ha liten verdi for barn og unge sine interesser.

Samla konsekvens

Liten positiv konsekvens(+)

Det er «eit kunststykke av eit arbeide» å påstå at utbygging av Midtmarka gir positiv konsekvens for friluftsliv. Folkehelse kanskje, men friluftsliv er noko anna!

Vi råder kommunen til å få relevante KU-dokument revurdert der ein tar omsyn til friluftsliv på og i sjø.