

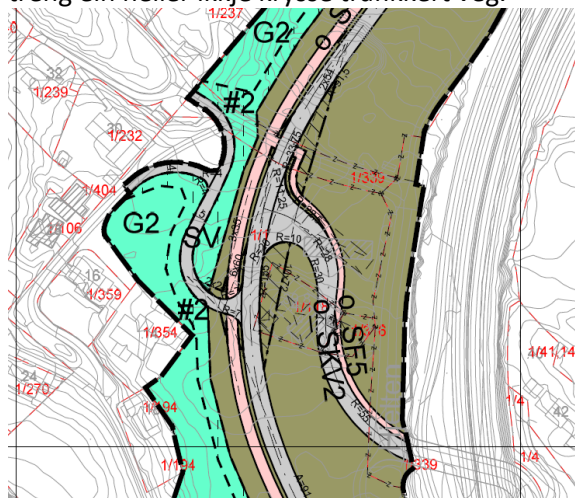
Arealplan-ID1 25620150002 :

Lokalveg.

Den planlagde lokalvegen over Flatøy vil føre til store inngrep i landskap og ta vekk matjord på Flatøy og det bør etter vår meining vurderas om den i det heile bør byggas. E39 over Flatøy har god kapasitet til dagens trafikk, det er sjeldan eller aldri kø på denne strekninga. I tillegg er det areal bunden opp til at det, i framtida, kan utvidast til firefelts veg over Flatøy og med nullvekstmål i biltrafikken, som statlige styresmakter styrer mot, bør det difor ikkje leggjast beslag på meir areal til veg over Flatøy.

Me kan ikkje sjå at det i denne planen er kommentert at Alver kommune kanskje skal inn i ein Byvekstavtale og kva dette kan ha for påverknad for redusert trafikkmengd på Flatøy. Lokalvegen beslaglegg store områder og det må vurderas om dette er riktig i forhold til dagens krav, om at vi no ynskjer nullvekst i biltrafikken.

Dersom lokalveg vert alternativet, må det vere stort fokus på mjuke trafikantar, dette må også gjelde der dagen bebuarar på Flatøy skal koplast til lokalvegen. Slik vegen viser på plankartet i denne planen, meiner me at dei mjuke trafikantane får dålegare trafikktryggleik enn dagens tilbod, når dei skal gå mellom Hjelten og over Hjelten Bru. Dette spesielt med tanke på at der er mykje mindre trafikk i dag langs denne vegen, enn det ein må rekne med etter ei utbygging i Midtmarka. I dag treng ein heller ikkje krysse trafikkert veg.



Slik me ser det, er denne vegløysinga ikkje i samsvar med «Konsekvensutgreiing trafikk og parkering» punkt 6.3.2 utbyggingsalternativet: *Justeringar av veganlegg forutsett dokumentasjon av at forhold for gåande- og syklande blir minst like gode*. Me ber om at det må utarbeidas eit betre alternativ for kryssing av lokalveg mellom Hjelten og Hjelten bru, med tanke på mjuke trafikantar. og at der det blir bygd ny veg mot Hjelten(SV) meiner me også at det må lagast fortau langs vegen.

Sidan kulverten under E39 blir stengt for biltrafikk og kjøremønsteret blir endra for alle som no bur på sør/aust sida av E39, meiner me dette må inn i «*Konsekvensutgreiing trafikk og parkering*». Det må og som minstekrav komme med som eit rekkefølgekrav i planføresegnene at krysset før Hjelten bru må gjerast meir oversiktleg og betrast for mjuke trafikantar då dette krysset vil få auka biltrafikk og endra køyremønster, då all biltrafikk frå sør og aust sida på Flatøy skal gå over Hjelten bru.

Dei borna som bur på Flatøy i dag, går i dag på skule på Sagstad og Frekhaug. Når det vert bygd skule i Midtmarka, vert det naturleg at dette er skulen born på Flatøy skal nytte. Denne skulevegen kan me ikkje sjå at er omtalt i «Konsekvensutgreiing trafikk og parkering» og det må sikrast ei god løysing der born heilt ned i 5-års alder kan gå trygt til skulen.

Me kan ikkje sjå at «Konsekvensutgreiing trafikk og parkering» inneheld noko om dagens lokaltrafikk og korleis den vil bli påverka av den nye lokalvegen. Dette gjeld blant anna veg mellom Hjelten og til Hjelten bru og stenging for biltrafikk i kulverten under E39 ved Framo. Eg meiner difor at «Konsekvensutgreiing trafikk og parkering» er mangelfull og må oppdaterast med tanke på dagens lokaltrafikk på Flatøy.



Figur 15: Sykkeltrekinga Frekhaug - Flatøy - Knarvik i dag.

KU trafikk og parkering, seier lite og ingenting om kva ein ny lokalveg over Flatøy vil ha å seie for dei eksisterande vegsystema og dei som bur der i dag. Som bilete viser er den berre opptatt av dei nye vegsystema.

Utklipp frå Planskildring, LOKALVEG:

Planområdet vert kopla til eksisterande vegnett i sør frå E39 om lag ved Framo AS og fram til Midtmarka. Strekinga 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.

Korleis skal dette tolkast? Skal lokalvegen (o_SKV1) ikkje ha ei detaljregulering? Me foreslår at lokalvegen blir detaljregulert på lik linje med resten av byggjetrinna i planen og at eigen plan må være godkjent før 1. byggjetrinn kan starte.

Frå Notat PROSESS KRING VAL AV LOKALVEGLØYSING I OMRÅDEREGULERING FOR MIDTMARKA/ROTEMYRA PÅ FLATØY

«Kryss nordaust på Flatøy. For Flatøy vil eit parallelt lokalvegssystem som bind saman Frekhaug, Flatøy og Knarvik vera viktigare enn at det vert etablert eit kryss nordaust på Flatøy. Dersom stor utbygging på Flatøy aust, vil det vera tilstrekkeleg med eit halvt kryss retning Bergen då avstanden til Knarvik over gamlebrua er kort. Skissa til høgre på neste side visar mogeleg påkøyring i retning Bergen og mogeleg avkøyring frå Bergen og inn på lokalvegssystem på Flatøy.»

Kvifor er ikkje dette alternativet tatt med i KU, når Statens Vegvesen gi så sterke signaler på at det ikkje er tilrådd med eit større kryss ved Haglesundsbrua? Me meiner det bør være med i «Konsekvensutgreiing trafikk og parkering» der byggjetrinn tre ikkje har eit fult kryss nordaust på Flatøy.

Frå reguleringsføresegner

§ 7.2.1 Lokalveg o_SKV1 og o_SKV4 skal vere ferdig opparbeidde fram til kryss mellom o_SKV1 og o_SKV4 før det kan gjevast midlertidig bruksløyve for bygningar innanfor BBB-felta, BKB1, BIA, BBH og BU. o_SKV4 skal koplast på eksisterande kryss med E39.

Me foreslår at ein også tar inn i reguleringsføresegnene at SV og o_SKV2 skal være ferdig stilt før det kan gjevast midlertidig bruksløyve for bygningar innanfor BBB-felta, BKB1, BIA, BBH og BU.

Anleggsperiode

Frå konsekvensutgreiing trafikk og parkering punkt 7.1 ANLEGGSPERIODE:

Det er ikkje stort behov for særskilte avbøtande eller risikoreduserande tiltak med tanke på trafikk i anleggsfasen. Dette er me ikkje samde i. Trygg skuleveg i anleggsperioden, om ny lokalveg vert bygd, må sikrast. Dette må beskrivast meir konkret og detaljert enn det som ligg i planen i dag. Skulevegen for borna på Hjelten går forbi planlagt ny lokalveg. Det må være eit minstekrav at skulevegen vert fysisk ad skilt frå all anleggstrafikk.

Støv og støy i anleggsperioden vil vera til sjananse for ein del av dei eksisterande bustadane på Flatøy. Det er utført berekning av støy frå alternativt forslag til trasé for lokalveg over Flatøy som del av områdeplanen for Midtmarka og Rotemyrane, men det er lita tiltru til desse berekningane blant bebuarane på Flatøy. Me foreslår at det vert sett opp støymålarar i utsette områder og ved dei husa som er mest utsatt, slik at ein kan får bekrefte desse berekningane. Det bør også målast svevestøv i anleggsperioden, svevestøv kan påverke helse til folk og spesielt dei som er plagga med luftvegssjukdommar. Dersom verdiane på målingane overskrid tillat verdi må det settast i gang avbøtande tiltak.

Kyststi

Det vil være ei positiv oppleving av området med ein tursti. I illustrasjon av kyststien er det brukt materialar som ikkje er ein del av den tradisjonelle sti/vegbyggingsskikken på Flatøy og i Alver. I dette område er det ofte brukt naturstein og grusgangar. Me foreslår at lokal byggeskikk for sti/vegbygging er å føretrakkje der det er mogeleg.

Ein bør leggje stien der det er naturleg i terrenget, slik at det blir påført minst moglege inngrep i landskapet, sjølv om dette vil bety at stien vert trekk lenger vekk frå Flatøyosen enkelte plassar. Deler av kyststien er i plankartet teikna inn der Omsynssone H730_1-5 ligg. Dette området er sikrar bandlegging etter kulturminnelova for dei fem automatisk freda kulturminna, inkludert ei 5 m brei sikringssone kring lokaliteten. Ein sti i gjennom dette området, kan føre til stor slitasje på desse kulturminna. Som start eller slutt punkt på ein tursti vil det føre uønskt aukande trafikk inn i bustadområdet på Hjelten. Det er heller ikkje parkering i området. Vi foreslår å flytte kyststien ut av dette området.

Sjøsportssenter/ Småbåtanlegg

Det er viktig å ta vare på verdiane som Flatøyosen har for ikkje motorisert ferdsel. I dag er det stor aktivitet blant padlarar og robåtar på osen og dykking og bading i vikane rundt. Frå «Konsekvensutgreiing sjøareal og strandsone» *les ein at miljøtilstanden i Flatøyosen har antatt dårleg økologisk status.* Ei bør difor lette påkjenninga for osen og vi foreslår at ein tek ut småbåtanlegg, VS1 og VS2. I tillegg foreslår vi at område for BKB4, Kombinert byggje -og anleggforhold blir flytta mot Kvernafjorden for å skåne Flatøyosen, men også slik at ein får ein samanhengande grønkorridor mot friluftsområdet på Håøy.

Sjøsportssenteret er i denne planen plassert om lag slik det er vist i arealplan til Meland kommune, men det har vært ein del diskusjonen blant kjentfolk av Flatøyosen at dette kanskje ikkje er den beste plasseringa. Bakgrunnen for dette er at utskifting av vatnet på Skitnedalsvika er dårlig og at botn er gjørmete, det kan også være ein del is vinterstid på Skitnedalen. Dersom ein skal vurdere eit betre eigna område for sjøsportssenter foreslå me at Eiavika blir vurdert.

Midtmarka planen er ein stor plan arealmessig og er føresett utvikla over eit lengre tidsrom. Det er vanskeleg å spå om framtida, men dersom det viser seg at biltrafikken blir redusert, vil det være vanskeleg å reversere øydeleggingane ein no gjer ved å lage ein lokalveg over Flatøy. Er det vurdert om ein kan snu på kva ein skal ha som første byggetrinn i planen? Det som i dag er første byggetrinn meiner me er det mest sårbare arealet og med gode kvalitetar for natur og friluftsliv. Ein bør difor vurdere om utbygginga i første omgang kan starte nærare kryss nordaust på Flatøy og med ein slik størrelse at ein kan få ei løysing med SV om å bruke eksisterande påkøyring på E39.

Flatøy 19.02.2020

Dag og Åse Sudmann