

### 05.03.17: Notat frå Opus i samband med revisjon av plangrense Midtmarka og Rotemyra

Utforminga av planprogram for kommunedelplan for E39 har fått følgjer for arbeidet med områdereguleringa av Midtmarka/Rotemyra. Statens vegvesen (SVV) har valt nye løysingar for vegsystemet, noko som påverkar innhald og framdrift for planarbeidet vårt. Planarbeidet går som planlagt og måla i planprogrammet ligg og til grunn for dette, men det er trong for mindre justeringar i det vidare arbeidet.



Figur 1 Bilveg i endeleg løysing for Midtmarka/Rotemyra.

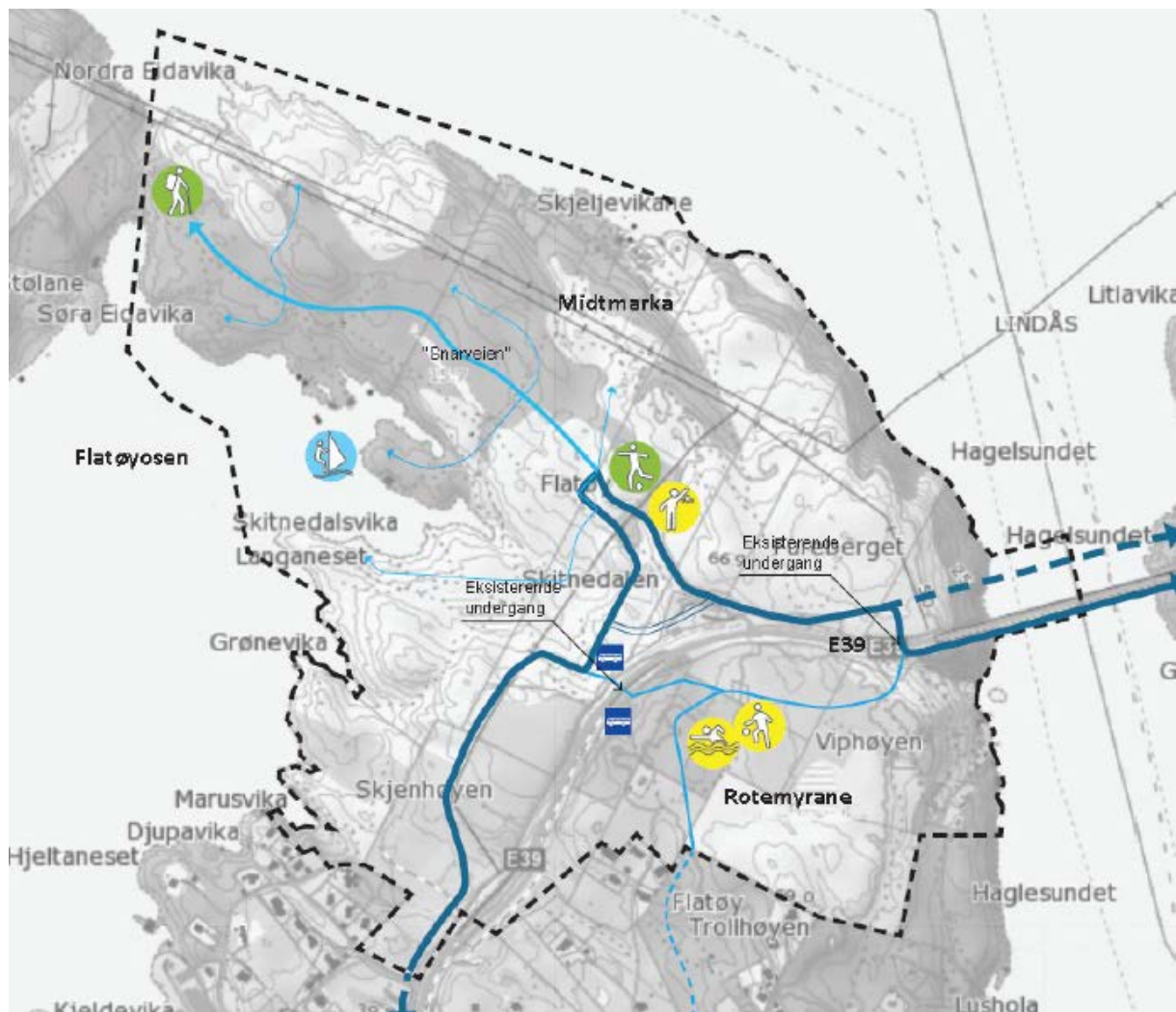
#### Planprogram og vegsystem

I planprogrammet vedteke av Meland kommunestyre var utgangspunktet at reguleringa av E39 med tilhøyrande kryss skulle skje i områdeplanen:

*Statens vegvesen har utarbeida skisser for utvida 4-felts E39 over Flatøy i samband med ny Haglesundbru og etablering av nytt toplanskryss. Statens vegvesen har utarbeidd to framlegg til kryssløysingar og ser føre seg at regulering av ny veg og nytt kryss kan skje i områdeplanen for Midtmarka/Flatøy.*

Hovudtilkomsten til planområdet skulle skje frå E39 via eit toplanskryss. Samstundes var det eit mål for planarbeidet å «Utbetne det lokale vegsystemet på Flatøy, leggje betre til rette for fotgjengarar og syklistar og kople det til E39 og eit overordna gang- og sykkelvegnett.» Under utredningstema trafikk er dette ytterlegare utdjupa:

*Nytt vegsystem i planområdet skal greiast ut. Det same gjeld for sykkelveggar i området, og kopling til eksisterande busetnad utanfor planområdet, kollektivterminalen på Flatøy og gang og sykkelveg langs E39.*



Figur 2 Sykkelveggar i planområdet. Det vert regulert løysingar som koplar seg til sykkelveg sør på Flatøy og på Lindåssida av Hagelsundet bru.

Tanken bak dette var ikkje at lokalvegssystemet skulle representera ein alternativ køyretilkomst til planområdet, noko særleg SVV var oppteken av då planprogrammet vart presentert i regionalt planforum. Dette var mellom anna knytt til kapasiteten på vegsystemet sør på Flatøy.

I arbeidet med områdeplanen vart desse overordna måla følgd opp. Vi la til grunn at vi skulle planlegge kryssløysning på Flatøy i nær kontakt med vegvesenet. SVV var klar på at dei ikkje skulle planlegge E39 enno, jf. det som vart uttrykt i møte i planforum og seinare i merknaden

til planprogrammet. Etter at planprogrammet for områdeplanen vart vedteke utarbeida Plan Vest kryssløysingar basert på at det skulle leggjast ein 4-felts veg over Flatøy, fartsgrense 80 km/t og med eit toplanskryss på Midtmarka/Rotemyra. Plan Vest har hatt ansvaret for reguleringsplanen for midtdelar på Flatøy og har lange røynsler frå vegplanlegging. Det var også dialog med SVV på dette grunnlaget.

### **Arbeid med kommunedelplan for E39**

Hausten 2015 starta SVV opp førebunde arbeid med ein KDP for E39. Opphøveleg skulle dette planarbeidet gå frå Knarvik og austover/nordover, men etter førespurnad frå Meland kommune, vart også E39 over Flatøy fram til krysset på Flatøy sør teke med i planarbeidet.

I det første arbeidsmøtet med SVV i desember 2015, var også Opus representert. I møtet lanserte SVV ei løysning med eit parallelt gjennomgåande lokalvegssystem over Flatøy i kombinasjon med eit sørvendt halvt kløverkryss som skulle gje tilkomst og avkøyrse til Midtmarka/Rotemyra. Desse førebelse framlegga vart presenterte på eit prosjektmøte i plangruppa for områdeplanen 15. desember 2015 og Opus skriv i ein epost til plansjef Anny Bastesen same dag:

*Vi oppfatter det som udelt positivt at det nå startes planlegging av denne veistrekningen og regner med dette er utløst av Knarvik-planen, men der det også har hatt en betydning at kommunen med Vest-lands bidrag er i gang på Flatøy. De første løsningene med et lokalveisystem som skal betjene vårt område virker umiddelbart løfterike. Samtidig stiller denne nye prosessen oss overfor noen utfordringer. Vi vet ikke hvor lang tid det vil ta før man lander ned på en løsning for Flatøys del, noe som vil kunne virke negativt på vår progresjon.*

Arbeidet med planprogrammet tok tid og endeleg framlegg vart lagd ut til offentleg ettersyn 2. november 2016 med følgjande framlegg til utgreiingsalternativ for Flatøy:

*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 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 sør på Flatøy og ein halvt vestvendt kryss nord på Flatøy skal utgreiast. 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.*

### **Vegvesenet sine krav til planarbeidet Midtmarka/Rotemyra**

Med dette som utgangspunkt vart det halde eit møte med Statens vegvesen 07. februar der 3RW og Opus presenterte framlegg til korleis ei trinnvis utbygging på Midtmarka/Rotemyra kunne kombinerast med ei trinnvis utbygging av lokalvegssystemet og eit toplanskryss på E39.

SVV ga følgende tilbakemelding henta frå godkjend referat:

- *I planprogrammet for KDP for E39 legges det til grunn et halvt kryss vendt mot sør. I denne løsningen skal lokaltrafikk mellom Flatøy og Knarvik kjøre via eksisterende Hagelsund bru. Det må imidlertid tas høyde for arealbehov for fullt kryss i områdeplanen for Midtmarka/Rotemyra, inntil tidsperspektiv og omfang for utbygging av området og E39 er avklart.*
- *Den nøyaktige plasseringen av E39-trase med kryss vil være endelig avklart når bro/vei detaljreguleres. Inntil det har skjedd er det SVVs råd at vi regulerer til kombinerte formål i en bred sone langs traseen i områdeplanen, men med underliggende illustrasjonsplaner som kan vise bebyggelse. Det betyr at vi bør satse på i første fase å detaljregulere og bygge ut på Midtmarka og Rotemyra lengre vekk fra veggen og så i neste omgang detaljregulere parallelt med detaljregulering av veggen.*
- *SVV sitt råd er at vi unngår bygging av bro over E39 før fremtidig trasé for E39 er detaljregulert, og vi har avklart kryssløsningen. I stedet bør det i 1. fase satses på tilkomst fra Bergen/Frekhaug via lokalvegsløsning over Flatøy. En slik lokalveg kan legges på vestsiden av E39 og kobles på eksisterende kryss sør på Flatøy. I tillegg kan nyanlagt høyre på/høyre av fungere som tilkomst fra Knarvik-siden og som avkjøring mot sør, for en mindre utbygging/et mindre antall boliger.*
- *Om kun lokalveg til området (med påkobling i eksisterende kryss på Flatøy og Knarvik) er godt nok må avklares i forhold til kapasitet. Det vil si at dette må kapasitetsberegnes slik at det er avklart at det ikke blir overbelastning i de eksisterende kryssene.*

### **Framlegg til planprosess**

Den nye haldninga til vegvesenet stiller oss overfor nye utfordringar både med omsyn til planprosess og framtidig utbygging. Medan vegvesenet tidlegare var skeptisk til ei parallelt lokalvegssystem, er dette parallelle systemet no ein føresetnad for utbygginga av E39 på Flatøy. Og medan vegvesenet tidligare ikkje ville planleggje E39 over Flatøy, men ville la private ta det ansvaret, er no planlegging ein del av kommunedelplanprosessen.

Med dei føringar som SSV la fram i møtet med plangruppa, må det leggjast opp til ein todelt prosess for områdeplanen, dersom ein skal kome vidare med planprosessen no.

- Trinn 1: Gjere ferdig reguleringsplan for Midtmarka/Rotemyra, men med eit større område for kombinerte føremål som dekkjer den sona Statens vegvesen ber om vert sett av til ny E39 og toplanskryss. Ein retningsgjevande illustrasjonsplan for sona kan syne korleis vegsystemet kan kombinerast med ulike sentrumsføremål, jf. kulepunkt 2 frå møttereferatet. I planen må ekspressykkelveg og lokalveg samband mot Flatøy sør regulerast. Plangrensa må utvidast i sør (sjå figur nn). Dersom det er naudsynt, må også ei utviding av Hagelsundet bru regulerast, for å sikre gang- og sykkelveg i eit



oppeng på utsida av brua. Då vil det vere trong for å utvide planområdet over brua og inn på Lindåssida.



Figur 3 Framlegg til utviding av plangrensa mot sør og aust merka med raud stipla line.

- Trinn 2: Detaljregulere sona sett av til kombinerte føremål i områdeplanen med ny E39, toplanskryss og sentrumsføremål i samsvar med illustrasjonsplanen. Regulere eit lokalvegsamband på austsida av E39. Dette arbeidet er det naturleg å sjå i samanheng med områdereguleringa av Flatøy sør.

Dersom ein ikkje kan leggje opp det vidare planarbeidet i to trinn, men må regulere heile planområdet i ein prosess, må ein i praksis ta ein pause inntil kommunedelplanen er vedteken. Dette fordi SSV ikkje vil gje løyve til å detaljregulere ny E39 og toplanskryss parallelt med KDP-arbeidet. Detaljreguleringa må då vente til det er gjort vedtak om kvar veg og kryss skal plasserast og kva for type kryss som er aktuelt. SVV har bede om at det vert halde av plass til eit *fullt kryss i områdeplanen for Midtmarka/Rotemyra, inntil tidsperspektiv og omfang for utbygging av området og E39 er avklart.*

Vi kjenner ikkje framdrifta på KDP-prosessen, men den er allereie eit halvt år seinka. Truleg vil det ta nærare to år før det ligg føre eit endeleg planvedtak. Deretter skal vegsystemet

detaljregulerast, dersom SVV gjev løyve til det. Det ligg ikkje føre eit slikt løyve i dag, men SVV er open for ei slik løysing. Denne planprosessen kan fort ta to til tre år. I verste fall kan det tyde at områdeplanen først er vedteken om fem år, dvs. i 2022. Kjem det og krav om krysset skal stå ferdig før bustader kan takast i bruk, kan det gå ytterlegere tre år før dei første familiane kan flytte inn i området.

### **Utbygging i fleire trinn**

Planprogrammet for områdeplanen legg til rette for ei storstilt utbygging i Midtmarka/Rotemyra med 3000 bustadar, skule, barnehagar, sjøsportsenter, nærsenter og eit næringsareal på nærare 100.000 kvadratmeter. Utbygginga skal skje på både sider av E39, og området skal koplast til E39 med et toplanskryss. Måla sett i planprogrammet ligg fast, men utbygginga må skje trinnvis, slik det er gjort greie for i planprogrammet:

*Planutgreiinga skal syne ei trinnvis utbygging, og rekkjefølgje på tiltak for gjennomføring. Utbyggingstid og utbyggingstakt må sjåast i samanheng med marknadssituasjon, utviklinga av regionale arbeidsplassar, folketalsvekst i regionen, utviklinga av infrastruktur i kommunen og regionen og Meland kommune sine mål for utvikling og vekst.*

#### 1. byggjetrinn

Utbygginga skjer på Midtmarka. Her vert det lagt til rette for ei utbygging av 300-500 bustadeiningar plasserte utanfor sona for kombinerte føremål. I dette området er det regulert plass til ny skule, barnehage og sjøsportsenter. Barnehage og sjøsportsenter kjem truleg før ein ny skule. Det vil og vere plass til noko næringsareal. Planområdet vil få tilkomst dels via eksisterande på- og avkøyring i tilknytning til parkeringsplassane ved Midtmarka og dels via ein ny lokalveg som går på vestsida av E39 frå krysset sør på Flatøy til Midtmarka. I første byggjetrinn vert det og anlagt ein ekspressykkelveg frå Flatøy sør til Midtmarka. Frå Midtmarka til Knarvik vert gang- og sykkeltilbodet betra ved at det vert bygd ein gang- og sykkelveg på utsida av Hagelsundet bru. Dagens haldeplass for buss vert ikkje endra.

I planane vi presenterte for SVV i møtet i februar gjorde vi og framlegg om å leggje ein tilkomst til planområdet via E39 frå sør med ei bru over europavegen. Brua ville kunne vere 1. byggjetrinn i det halve kløverkrysset som ligg inne i planprogrammet for E39, og det kunne ha kopla saman Rotemyra og Midtmarka. SVV har rådd frå ei slik utbygging før ein kjenner den endelege plasseringa av toplanskrysset.

For utbygginga har krava frå SVV både føremoner og ulemper.

- Sikrar ei tidlig utbygging av delar av lokalvegssystemet på Flatøy
- Betrar kontakten frå Midtmarka mot kollektivterminal for fotgengarar og syklistar
- Kan nytte nybygd på- og avkøyring frå E39 ved Midtmarka
- Sparer store infrastrukturkostnadar i ein tidlegfase.

Mellom ulempene

- Må vente med å byggje ut på Rotemyra
- Må regulere utan å vite den nøyaktige plassering av vegssystemet
- Må leggje bygg i tidlegfase langt unna vegssystemet

- Må utvide plangrensa sørover til toplanskrysset sør på Flatøy. Det kan og vere naudsynt å utvide plangrensa over Hagelsundet bru for å få naudsynt løyve til å utvide brua med eit oppheng for gang- og sykkelveg.

## 2. byggjetrinn

Då er E39 detaljregulert, og det er høve til å byggje ut toplanskrysset, vonleg eit halvt kløverkryss. Det vil bli utarbeidd ei arealinnsparende løysing. Også miljølokket mellom Rotemyra og Midtmarka må gjerast ferdig i 2. byggetrinn. Truleg skjer det før ny E39 med ny bru over Hagelsundet er bygd ut. Men eit nytt kryss og miljølokk må ta omsyn til dette. Detaljreguleringa av krysset opnar opp for å byggje tettare på E39 på Midtmarka, og det er no tilkomst mellom Rotemyra og Midtmarka, noko som opnar for ei utbygging også her. Omfanget av denne utbygginga vert å kome attende til. Særleg er kapasiteten og kvaliteten på gang- og sykkelveg sambandet mot Knarvik ein kritisk faktor, både for å halde bilbruken mellom planområdet og Knarvik nede.

I dette byggetrinn vil ein freiste å flytte busstoppa på E39 slik at dei vært integrerte i kryssløysinga med naudsynt av- og påkjørsle. Dette vil knytte kollektivstoppa nærare til utbygd område og vere viktig for å korte gang-/sykkelavstand til busshaldeplassane og betre konkurransetilhøva opp mot bilkøyring.

Eit 2. byggetrinn kan strekke seg over ein lang periode då overgangen til 3. byggetrinn er avhengig av bygging av ny E39. I den samanhengen kan det vere aktuelt å vurdere ei utviding av toplanskrysset til eit fullt kryss tilpassa dagens E39. Då vil ein for all trafikk frå og til Knarvik unngå å måtte køyre sør til Flatøy for å kome inn i planområdet. Det vil kunne opne for ei større utbygging i 2. byggetrinn, sidan ein ikkje vil være avhengig av å nytte lokalvegnettet om ein kjem frå Knarviksida eller skal til Knarviksida. Ulempen vil vere at dette endrar konkurransetilhøvet mot gange og sykkel ved at det gjer det enklare å køyre bil til og frå Knarvik.

## 3. Byggjetrinn

Ny E39 med Hagelsundet bru står ferdig. Lokalvegnettet på austsida av E39 er ferdigbygd og lokalvegnettet er kopla til dagens Hagelsundet bru. Det er og bygd eit endå betre tilbod til syklistar og fotgjengarar mellom Flatøy og Knarvik. Ein har då eit fullverdig sykkelvegnett langs aksen Frekhaug – Knarvik, noko som kan halde bilbruken nede.

## **Våre vurderingar**

Vegvesenet sine framlegg til planprogram for KDP og deira tankar om utforming av vegsystem og tilhøve mellom vegsystem og planane for Midtmarka og Rotemyra, let seg kombinere.

- Eit halvt sørvendt toplanskryss inneber ei forenkling av infrastrukturen samanlikna med det som var utgangspunktet då vi starta planarbeidet. Det tek mindre plass og er enklare å tilpasse den sentrumsstrukturen vi legg opp til på båe sider av E39.
- SVV har signalisert i møte at dei er viljuge til å sjå på utforminga av krysset slik at dette er best mogleg tilpassa sentrumsføremåla ved at det tek minst mogleg plass.
- SVV signaliserte i møte at dei vil vurdere byggegrenser mot E39 tilpassa sentrumsstrukturen på Midtmarka og Rotemyra, noko som vil gjere det enklare å oppnå målet om ein byliknande utbygging her.

- SVV opner for at detaljregulering av E39 med tilhøyrande toplanskryss kan skje i privat plan. Det tyder at regulering av planområdet må skje i to trinn, men uavhengig av når SVV kan finansiere ei regulering.
- Eit parallelt lokalvegssystem er godt tilpassa dei behov som skal dekkast i vårt planområde når det gjeld den framtidig tilkopling til Knarvik, Frekhaug og til resten av Flatøy. Vegsystemet kan utviklast trinnvis og kan vere med å opne heile Flatøy sør for utbygging, slik kommunen ser føre seg.
- Vegsystemet er godt tilpassa dei mål som er sett for gange og sykling til og frå planområdet ved at det både legg til rette for etablering av ekspressykkelveg i ein tidlig fase og kan opne for utvida gang- og sykkelvegfelt på utsida av Hagelsundet bru.
- Vegvesenet har signalisert at dei vil gjere framlegg om å plassere busshaldeplass på baa sider av E39 tilpassa ei framtidig utvikling i Midtmarka og Rotemyra.

Ut frå desse vurderingane er vår oppmoding til Meland kommune å halde fram planarbeidet med dei føringar som er skisserte i dette notatet. Vi meiner det vil vere i tråd med dei mål kommunestyret har sett for planarbeidet på Midtmarka og Rotemyra.