

Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:

Det som er skriva i *kursiv* er henta frå plandokument.

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 kryssingar, 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 Bygdelag 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. Tilrådd 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 Hjelten og veg til Hjelten 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 avkøyring 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 tilkomstar 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 KONSEKVEN SAR 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 turgårar 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 støyprobatikk 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 støvforskrift. **Utomhusareal og leikeplassar skal ha støynivå under 55 dB.**
- Leikeareal skal vere skjerma for mellom anna støy.
- Detaljreguleringar skal gjere greie for naudsynte 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 riksveg. 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 krysning 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 krysning 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 høgre.

- **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.

Vaierskjering 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. Bygdelaget 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 Bygdelag 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 Bygdelaget. 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 terrenntilpassing 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 byggegrensa. 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 byggegrensa (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 byggegrensaker» (Vedlegg 2), og ser at her er det gode grunner, og moglegheit, til å legge noko av tiltaka nær dagens E39. Vi viser

til vedlagt forslag (Vedlegg 1) til vegløyning rundt Hjelten 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 Bygdelag 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-Eikefelltunnelen | 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 uvisna 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 Midtmarka. Dette underbyggjer vår påstand om at vegsystemet i Midtmarka-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?