

## **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 avkøyning 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 trafikkløysing, gjerne rundkøyning, ved betongblandeverket på E39 med avkøyning 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**

**Bebruarane 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 sykkelvegar i planområdet<sup>1</sup>*

-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 trafikksikker 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.

<sup>1</sup> [https://www.alver.kommune.no/globalassets/innhald/alver-kommune/hoyringar-og-kunngjeringar/omraderegulering-for-midtmarka-og-rotemyra---offentleg-ettersyn-og-hoyring/34\\_planvedtak.pdf](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, båtfortøyning 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 leggest eit stykke frå strandlinja langs Flatøyosen, og heller mot Kvernafjorden
- Vurdere alternativ plassering av Sjøsportsenter til å verte i Eidavika.

**Flatøyosen er «Indrefiletten» 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 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, båtföreining, 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 planområde.

### ***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 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. Samuelson  
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](mailto:rsudmann@online.no)

-Kurt Solberg, 90178794, [sjohuset@hotmail.com](mailto:sjohuset@hotmail.com)

-Steinar Hansen, 90561206, [hansen20@online.no](mailto:hansen20@online.no)

Bygdelaget kan også kontaktast på e-post: [flatoybygdelag@outlook.com](mailto:flatoybygdelag@outlook.com)