

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 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 syklende. 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 grønne felta 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 sykkelveg for å skilje gåande og syklende**

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 sykkelveg 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.

Tilsvarande 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 støyanalyser 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 syklende blir minst like gode.***

Vi kan ikkje sjå at planen viser at forholda for gåande og syklende 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 syklende 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» kringkoler 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 risikoreducerande 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.