

# VEDLEGG A

Utdybende diagrammer og beskrivelser av vurderte kryssløsninger



## Utdybende diagrammer og beskrivelser av vurderte kryssløsninger



### Supplerende studie | Målsetning 2

*Legge til rette for næringsarealer i planområdet, og sikre at flest mulig kan bo og arbeide på samme sted.*



### Supplerende studie | Målsetning 1

*Utvikle et samfunn med gangavstand til de daglige behov.*



### Supplerende studie | Målsetning 6

*Bedre det lokale vegsystemet på Flatøy, herunder bedre forholdene for fotgjengere og syklister gjennom utvikling av et overordnet gang- og sykkelvegnett.*



### Supplerende studie | Målsetning 5

*Utvikle og bedre tilgjengeligheten til friluftslivet på Flatøy og Håøya.*



### Supplerende studie | Målsetning 3

*Legge til rette for at deler av strandsonen kan benyttes til sjørelatert nærings- og aktivitetstilbud, eksempelvis hotell.*



### Supplerende studie | Målsetning 7 og 4

*Utvikle et område med miljøvennlige løsninger for transport, energi og avfallshåndtering.*

\* Fremstillingen er ordnet med planmålene i tematisk rekkefølge.



## Supplerende studie | Målsetning 2

Legge til rette for næringsarealer i planområdet, og sikre at flest mulig kan bo og arbeide på samme sted.

- Bærekraftig områdeutvikling innenfor prinsippene for 10-minuttersbyen.
- Fokus på urbant program hvor næring, service og boliger kombineres i kompakte miljøer.



Halvt kløverbladkryss byggarhetsområde (gul)



Halvt ruterkryss byggarhetsområde (gul)

TOTALT AREAL: 90 500 m<sup>2</sup>



100 %

TOTALT AREAL: 137 500 m<sup>2</sup>



150 %

### Behov for kompakt kryssløsning som ivaretar arealbehov for bymessig områdeutvikling.

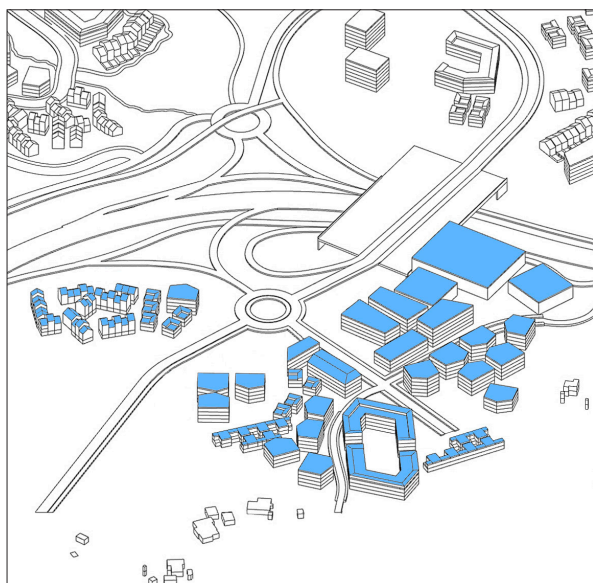
Diagrammene illustrerer i hvilket omfang de ulike vurderte kryssalternativene båndlegger potensielt utbygningsareal. Halvt kløverbladkryss vil, sammenlignet med halvt ruterkryss, båndlegge et betydelig større areal. En arealkrevende kryssløsning over E39 vil redusere mulighetene for bymessig områdeutvikling basert på gatenett og urbane møteplasser. I tillegg vil mulighetene for å utvikle Rotemyrane og Midtmarka som ett sammenhengende område bli redusert.



## Supplerende studie | Målsetning 1

Utvikle et samfunn med gangavstand til de daglige behov.

- Bærekraftig områdeutvikling innenfor prinsippene for 10-minuttersbyen.
- Fokus på attraktiv og effektiv logistikk for gående og syklende.



Halvt kløverbladkryss Rotemyra tetthet (blå)



Halvt ruterkryss Rotemyra tetthet (blå)

BYGNINGER FOTAVTRYKK OMRÅDE: **11 350 m<sup>2</sup>**



100 %

BYGNINGER FOTAVTRYKK OMRÅDE: **15 950 m<sup>2</sup>**



140 %

### Utbyggingstetthet

10-minuttersbyen realiseres ved å skape urbane kvaliteter. Dette forutsetter relativ høy tetthet. En sammensatt områdeutvikling hvor boliger, handel, arbeidsplasser og offentlig infrastruktur samlokaliseres forutsetter bymessig områdeutvikling.

Løsning med halvt ruterkryss frigjør areal på Rotemyra som kan utvikles innenfor et bymessig prinsipp og inneholde et funksjonelt mangfold. Arealet kan utvikles som et sammenhengende miljø og forbindes med gaterom.

Løsning med halvt kløverbladkryss vil føre til et mer spredt utbyggingsmønster, avgrenset av infrastruktur. Et slikt utbyggingsprinsipp vil i mindre grad innfri kravene til en 10-minuttersby som prioriterer gående og syklende.



## Supplerende studie | Målsetning 6

Bedre det lokale vegsystemet på Flatøy, herunder bedre forholdene for fotgjengere og syklister gjennom utvikling av et overordnet gang- og sykkelvegnett.

- Etablering av lokalvei med supersykkelveg og avskilt gangveg.
- Fastsettelse av krav til ny gang- og sykkelveg påhengt Hagelsundet bru (egen detaljplan).



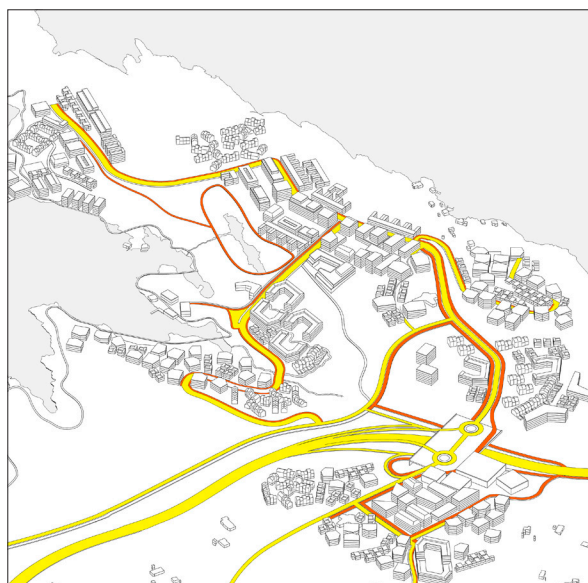
Halvt kløverbladkryss veger (gul), sykkelstier (oransje)

SYKKELVEGER LENGDE: 13 500 m



MINDRE DIREKTE

Planfri gang- og sykkel løsning: 1



Halvt ruterkryss veger (gul), sykkelstier (oransje)

SYKKELVEGER LENGDE: 10 100 m



DIREKTE

Planfri gang- og sykkel løsning: 0

### Direkte forbindelser og oversiktelige traséer

Ved etablering av halvt kløverbladkryss vil sykkelavstander øke, enkelte sykkelveier vil få økt stigning og det vil være behov for flere kryssinger med veg (risiko for kollisjon). Sykkel- og fotgjengerforbindelsene mot Knarvik og Frekhaug, og de indre forbindelsene mellom byggeområdene, er derfor dårligere i denne løsningen. Ved etablering av halvt ruterkryss er sykkelavstandene kortere, mer effektive og brukervennlige. Løsningene er også mer intuitivt, - man kan se målpunktene grunnet mindre retningsendring og kortere lengder på sykkelvegsegmentene. Nevnte forhold vil være viktige dersom man ønsker en utvikling med økt bruk av sykkel.



## Supplerende studie | Målsetning 5

Utvikle og bedre tilgjengeligheten til friluftslivet på Flatøy og Håøya.

- Planlegging av attraktive turstier gjennom planområdet.
- Planlegging av en kyststi.
- Planlegging av parkeringsplasser for besøkende.

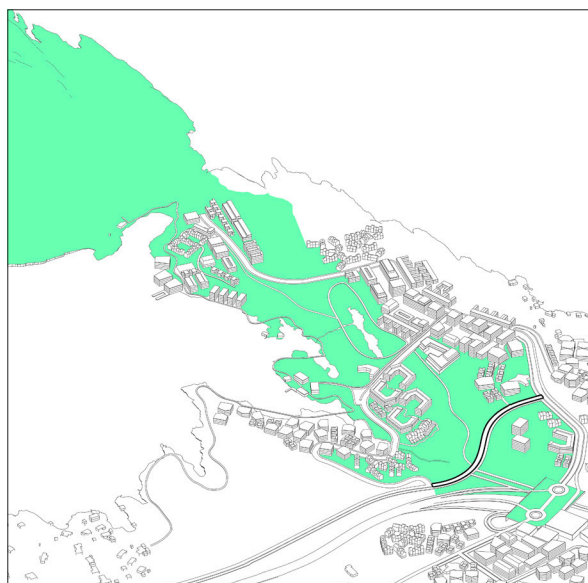


Halvkløverbladkryss bilveger (fet svart)

BARRIEREEFFEKT MELLOM  
GRØNN SONE OG BUSSTOPP : **HØY**



100 %  
RUNDKJØRINGER: **2**



Halvruterkryss bilveger (fet svart)

BARRIEREEFFEKT MELLOM  
GRØNN SONE OG BUSSTOPP : **LITEN**



75 %  
RUNDKJØRINGER: **0**

### Bedre forbindelsene mellom den grønne korridoren og kollektivstopp/ parkering

I tillegg til samlet veilengde, er hovedforskjellen mellom krysningssløsningene hvordan de tilbyr kobling og tilgang til Flatøys grønne sone og Håøya.

Et halvt kløverbladkryss vil medføre at infrastrukturen fremtrer som en barriere mot de grønne områdene på grunn av store vegbredder og lite sammenheng mellom områdene. Halvt kløverbladkryss inkluderer blant annet to rundkjøringer, som utgjør fysiske hindringer (støy, syn, størrelse).

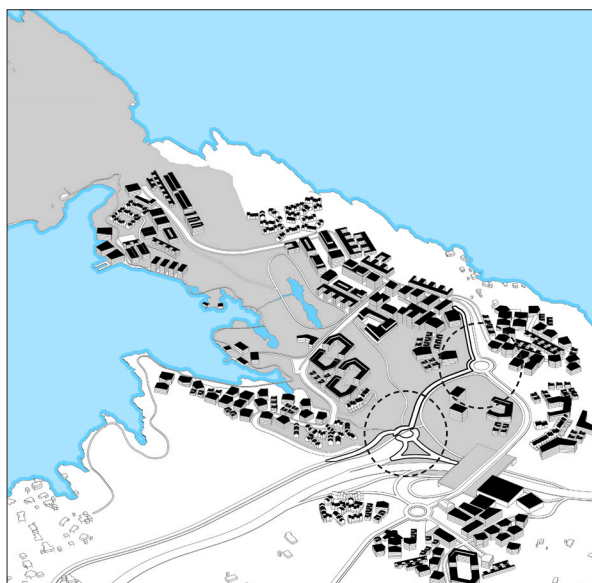
Med halvruiterkryss vil barriereeffekten være mindre, og man unngår rundkjøringer mellom kollektivstopp/ gjesteparkering og friområder.



### Supplerende studie | Målsetning 3

Legge til rette for at deler av strandsonen kan benyttes til sjørelatert nærings- og aktivitetstilbud, eksempelvis hotell.

- Planlegging av hotell og noe næring i strandsonen.
- Planlegging av sjøsportssenter og andre offentlige funksjoner i strandsonen.

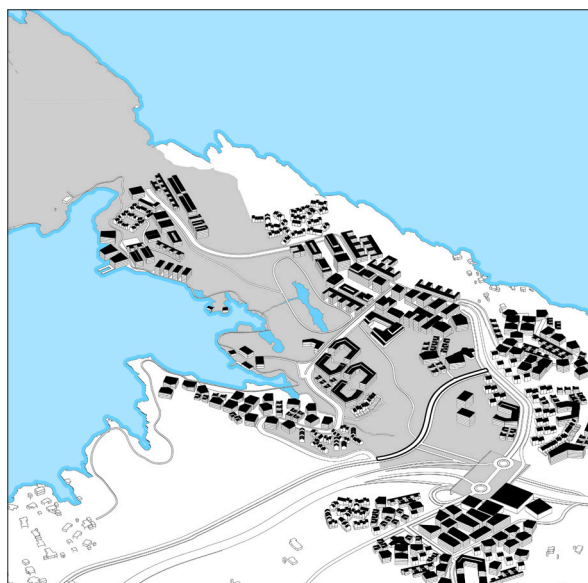


Halvkløverbladkryss bilveger (fet svart linje)

BYGNINGER FOTAVTRYKK OMRÅDE: 17 300 m<sup>2</sup>  
LENGDE AV TILKOMSTVEGEN : 1 855 m



100 %  
100 %



Halvruterkryss bilveger (fet svart linje)

BYGNINGER FOTAVTRYKK OMRÅDE: 23 800 m<sup>2</sup>  
LENGDE AV TILKOMSTVEGEN : 1 400 m



140 %  
75 %

### Utvikling av strandsonen og enkel tilgang til kysten

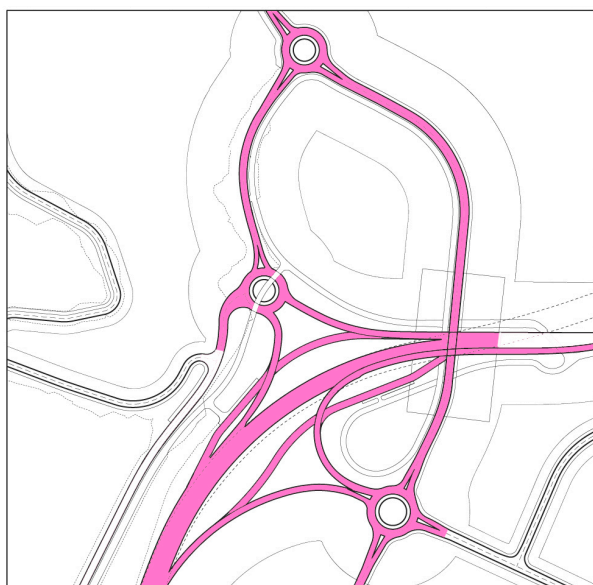
Av nasjonale og regionale føringer fremgår det at strandsonen i minst mulig grad skal nedbygges. For at planen skal kunne åpne for sjørelatert næringsvirksomhet og tilrettelegge for sjørelaterte aktiviteter er det derfor viktig at øvrig bebyggelse lokaliseres vekk fra strandsonen. Løsningen med et halvt ruterkryss åpner for mer byggeland sentralt i planområdet og sikrer dermed at området kan få den kritiske massen som er nødvendig for å oppnå urbane kvaliteter og tilbud uten å måtte presse bebyggelsen ut mot strandsonen. Løsningen gir også en bedre og kortere tilkobling til strandsonen for gående og syklende. Ved løsningen med halvt kløverbladkryss blir mer byggeland beslaglagt av samferdselsformål, og tilgang til strandsonen blir lengre og med vegløsninger som gir større barrierevirkning.



## Supplerende studie | Målsetninger 7 og 4

Utvikle et område med miljøvennlige løsninger for transport, energi og avfallshåndtering.

- Fastsettelse av miljømålsetninger knyttet til energi. Valg av bærekraftige energiløsninger.
- Planlegging av løsninger som reduserer behov for bruk av privatbil.
- Fokus på kollektivtransport i planleggingen.
- Fastsettelse av maksimal parkeringsdekning.



Halvt kløverbladkryss kryssområde (rosa)



Halvt ruterkryss kryssområde (rosa)

TOTALT VEG AREAL: 25 500 m<sup>2</sup>



100 %

TOTALT VEG AREAL: 8 250 m<sup>2</sup>

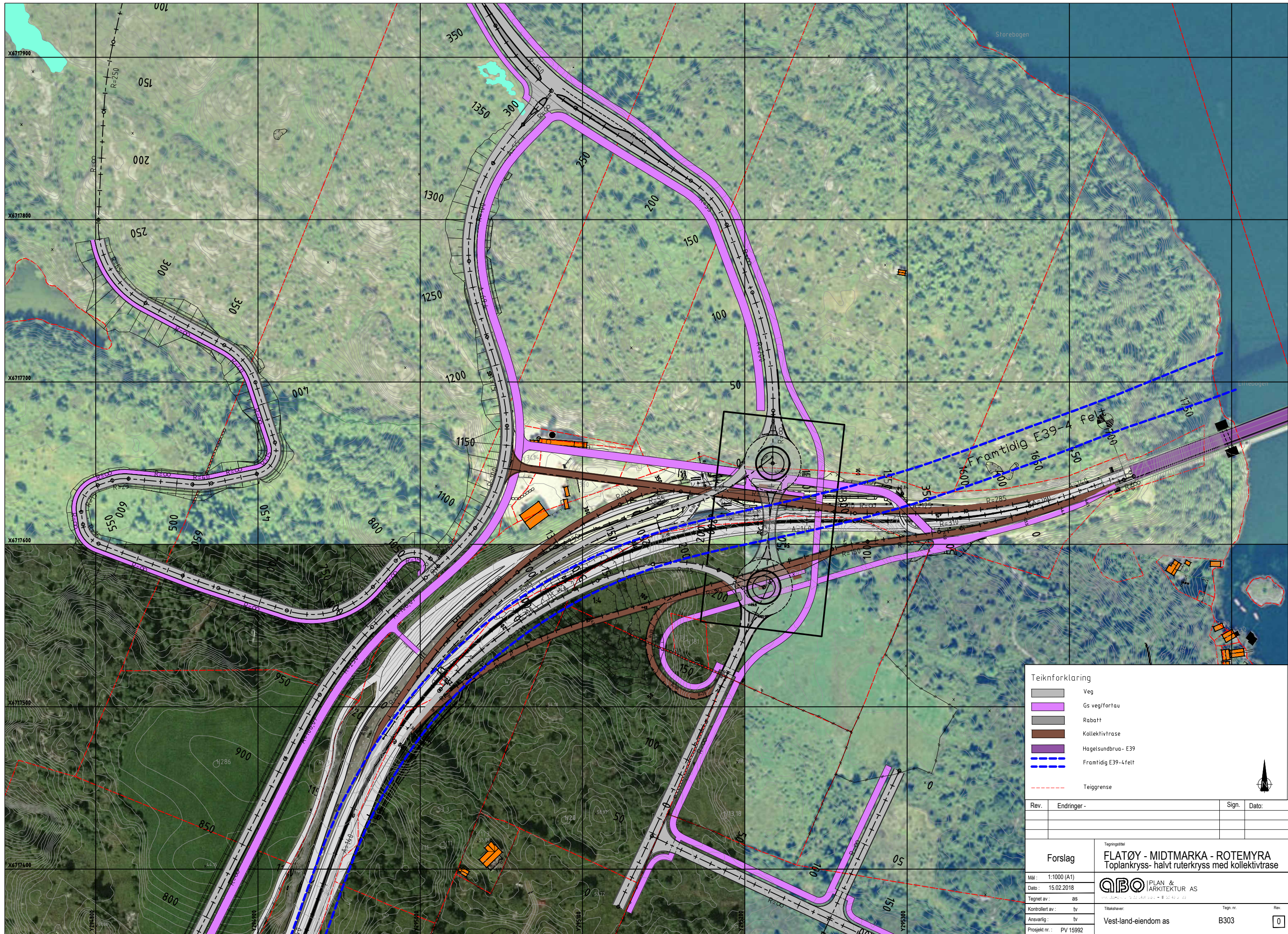


32 %

### Begrense samferdselsareal

Diagrammene viser tydelig forskjellen i arealomfang mellom de to løsningene. Halvt kløverbladkryss trenger tre ganger så mye samferdselsareal for å gi tilkobling mellom E39 og planområdet. Utformingen av halvruiterkrysset er kompakt og begrenser samferdselsarealene til et avgrenset område. Den kompakte løsningen definerer en klar sone for biler, noe som gjør det mulig å fokusere på andre transportformer (gå, sykle, kollektivt) i resten av planen. Ved å unngå å spre rundkjøringene langt inn i planområdet signaliserer løsningen et urbant område der privatbilen ikke har forrang over andre transportformer. Med hensyn til miljøpåvirkning, er den mindre mengden asfalterte flater i halvruiterkrysset mer positivt enn den større mengden asfaltert areal i halvkløverkrysset.



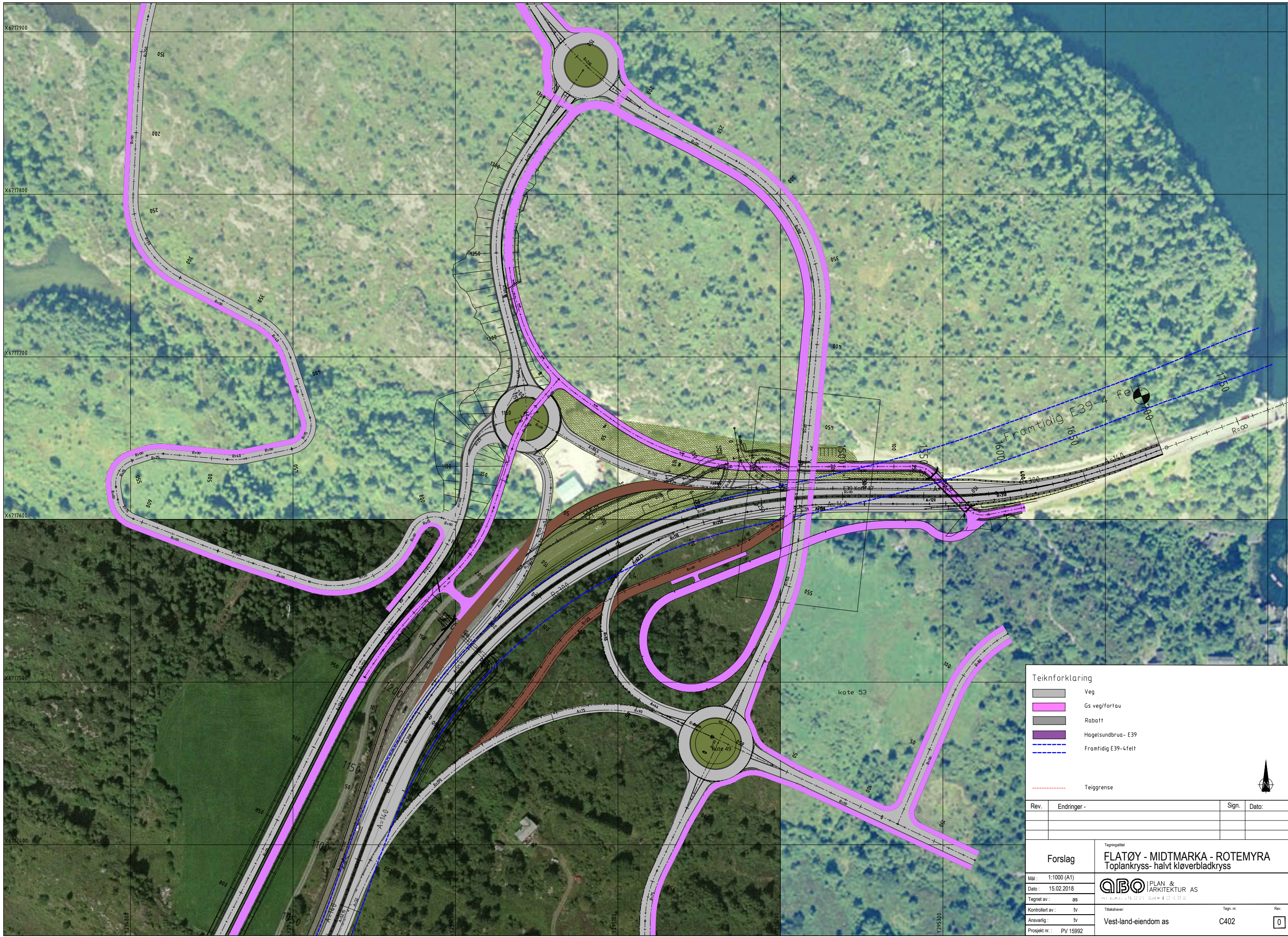


**Teiknforklaring**

	Veg
	Gs veg/fortau
	Rabatt
	Kollektivtrase
	Hagelsundbrua - E39
	Framtidig E39-4 felt
	Teiggrense

Rev.	Endringer	Sign.	Dato:

Forslag		Tegningsstiel <b>FLATØY - MIDTMARKA - ROTEMYRA</b> Toplankryss- halvt ruterkryss med kollektivtrase	
Mål: 1:1000 (A1)	Dato: 15.02.2018		PLAN & ARKITEKTUR AS <small>100, 83m - tlf: 92 52 44 66 - f: 92 43 4 69</small>
Tegnet av: AS	Kontrollert av: tv		
Ansvarlig: tv	Prosjekt nr.: PV 15992		



**Teiknforklaring**

- Veg
- Gs veg/fortau
- Rabatt
- Hagelsundbrua - E39
- Framtidig E39-4 felt
- Teiggrense

Rev.	Endringer -	Sign.	Dato:

<b>Forslag</b>	<small>Tegningstittel</small> <b>FLATØY - MIDTMARKA - ROTEMYRA</b> Toplankryss- halvt kløverbladkryss
Mål : 1:1000 (A1) Dato : 15.02.2018 Tegnet av : as Kontrollert av : tv Ansvarlig : tv Prosjekt nr. : PV 15992	Tegningstittel <b>ABO</b>   PLAN & ARKITEKTUR AS <small>veit. as. nr. 4 Pb 52 500 Stord - tlf 52 52 36</small> Takshaver: Vest-land-eiendom as Tegn. nr. C402 Rev. <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</span>