

NOTAT

PROSESS KRING VAL AV
LOKALVEGLØYSING I
OMRÅDEREGULERING FOR
MIDTMARKA/ROTEMYRA PÅ FLATØY
Arealplan-ID 125620150002

Opus, 28.8.2019

Prosess kring val av lokalvegsløysing i områderegulering for Midtmarka/Rotemyra (heretter berre MR) på Flatøy

Val av vegsløysing byggjer på vurderingar innanfor ulike tema. Dei viktigaste tema som er vurdert i val av lokalvegsløysing for MR er:

- (1) Forholdet til framtidig E39
- (2) Vegstandard og krav i vegnormalen N100
- (3) Tryggleik og gode forbindelsar for mjuke trafikkantar
- (4) Inngrep i privat eigedom
- (5) Inngrep i landbruksareal

I tillegg er tema som terrenginngrep, kostnad, kulturminne osv viktige, men desse tema har ikkje på same måte vore viktige for prosessen fram til tilråding av løysing.

1. Tilrådd løysing Flatøy – Knarvik i presentasjon av silingsrapport (juni 2016) inneber etablering av eit lokalvegssystem for å redusere behovet for å kople seg på E39. Det har mellom anna difor vore ein føresetnad at MR regulerer eit lokalvegssystem parallelt med E39. Trafikkanalyse utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS syner dessutan at av- og påkøyringsrampe på E39 slik den er i dag ikkje kan ta all forventa trafikkauke som følgje av planframlegget.

2. Vegstandard er vurdert i høve til ulike vegklassar i N100. I løpet av planprosessen blei N100 revidert, og nye vegklassar er nytta i utforminga av vegen. Lokalvegen er i planen definert som overordna gate med samlefunksjon, jf. N100. På grunn av planar om utviding av E39 til 4-felts veg i framtida vil SVV vere særst forsiktig med å dispensere frå 50 meters avstandskrav for nye tiltak langs E39.

3. Vegplanleggjar vurderte først at gang- og sykkelveg burde liggje på austsida, mot E39, for å minimere tal kryssingar med sidevegar/avkøyrslar. Val av løysing vart gjort greie for i eit notat til Statens vegvesen (SVV) hausten 2018. I ein merknad til notatet frå SVV 13.9.2018 konkluderte SVV med at gang- og sykkelveg bør liggje vest for lokalvegen, lengst bort frå E39. Planlegginga har sidan dette vurdert dei ulike vegalternativa med gang- sykkelveg på vestsida av E39.

4. Det har i hovudsak vore to potensielle konfliktar med private grunneigarar langs med planlagt lokalveg, Framo og private bustader ved Hjelten.

Framo har vore involvert i val av kryssløysing til deira eigedom gjennom Multiconsult.

Framo/Multiconsult fekk alternative vegtraséar til uttale i 2018. Framo laga eit notat i desember 2018 (vedlagt) med sine merknader og forslag til endringar, som sidan vart innarbeidd i planframlegget.

Lokalvegalternativ ble presentert for naboar på Hjelten på eit Nabomøte i mars 2019. Det var sterk motstand mot forslaga frå noen av møtedelakarane, i hovudsak fordi vegen kjem for nære bustadene på Hjelten, og dette vil medføre auka støy- og støvproblem for innbyggjarane her. Vegplanleggjar utarbeida eit nytt forslag til vegtrasé med grunnlag i kommentarane frå nabomøtet, og det var synfaring med naboar, kommune, SVV, forslagsstillar og vegplanleggjar i slutten av mars 2019. Referat frå synfaringa er vedlagt. Medio april 2019 utarbeidde vegplanleggjar eit nytt notat (vedlagt) med vurdering av vegalternativ der dei tilrår at ein går vidare med det opphavelige alternativet forbi Hjelten bustadområde.

5. Ein har vurdert to ulike traséar forbi landbruksarealet. I eitt alternativ (1) går traséen rundt landbruksarealet for å unngå inngrep. I eit anna alternativ (2) går traséen gjennom landbruksarealet

så nær E39 som mogleg. Tanken bak alternativ 2 er at ein då ikkje sperrar inne landbruksarealet, slik at det er mogleg å omdisponere jord og utvide landbruksarealet mot sør og vest. Landbruksfagleg rapport (desember 2017) tilrår alternativ 2.

Vedlegg

1. Vurdering av lokalvegalternativ over Flatøy ABO
2. Referat alternativ lokalveg Flatøy Meland
3. Notat frå Framo Multiconsult
4. E39 Tilråing i silingsrapport SVV
5. Notat Støyberegning Multiconsult

NOTAT

Til: Vestland eidegom v/ Stian Hviding

Dato: 12.04.2019

www.abo-ark.no**Avdeling Os**Hamnevegen 53,
PB. 291, 5203 Os
post@abo-ark.no**Avdeling Stord**Torgbakken 9
PB. 32, 5401 Stord
poststord@abo-ark.no**Vurderinga av lokalvegalternativ over Flatøy**

Det er utarbeidd ulike alternativ til lokalvegtrasear over Flatøy. Det er også gjort vurderingar på vegstandard, krysstypar og plassering av gang- og sykkelveg mv. Siste revisjon av N100 (hausten 2018) er lagt til grunn for det som vert framstilt i dette notatet. Tidligere vurderingar er utarbeidd med utgangspunkt i N100 frå 2013.

Tilgrensande planar*Kommunedelplan for E39 Flatøy - Eikefettunnelen*

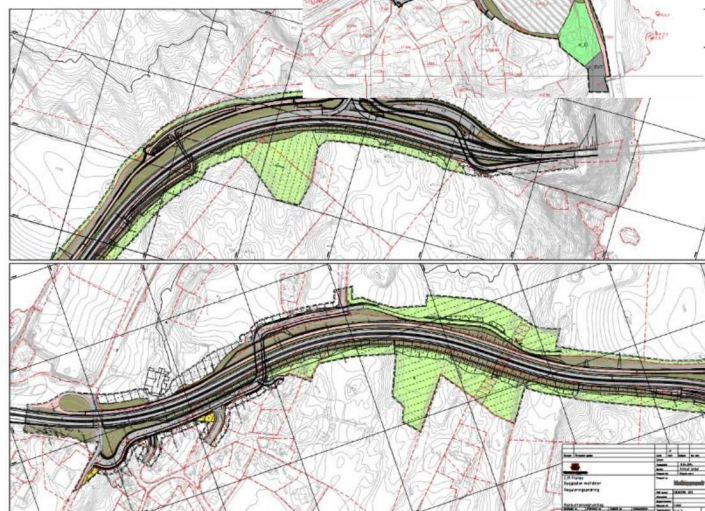
Det er varsla oppstart av kommunedelplan for nye E39 over Flatøy. Planområdet er varsla frå Hjelten bru på Flatøy og nordover langs E39, med fokus på ny bru over Hagelsundet. Målsettinga er å etablere ny 4 felts motorveg fra Flatøy og nordover, i samsvar med overordna planar om ny E39 fra Kristiansand til Trondheim.

Reguleringsplan for kollektivknutepunkt og innfartsparkering på Flatøy

Planen regulerer nytt kollektivknutepunkt og innfartsparkering med tilhøyrande vegsystem, inkl gs-veg langs Flatøyvegen.

Reguleringsplan for E39 over Flatøy - Midtdeler

Planen går frå toplanskrysset på Flatøy og fram til Hagelsundet bru. Planen regulerer E39 med midtdeler og tilhøyrande gs-veg parallelt med E39. Ny Hjelten bru og krysset i nord inn til betongblandeverket inngår i planen.



Vegmynde og føringar

Vegen vert planlagt som kommunal veg, Meland kommune er vegmynde. Statens vegvesen har i sin uttale tatt utgangspunkt i at ny lokalveg ikkje skal byggast innafør byggegrensa på 50m frå senterlinje for E39. Dette med unntak av areala i sør der ein skal knyte seg til Flatøyvegen, der vegen i dag ligg tett opp til E39.

Trafikkmengder og vegstandard

Trafikktala frå trafikkanalyse utarbeidd av Helge Hopen er lagt til grunn for val av vegstandard. Trafikktala på lokalvegen er stigande fram mot 3. og siste byggetrinn. Etter dette går trafikktala ned som følgje av at det er stilt rekkefølgjekrav til etablering av toplanskryss nord på Flatøy. Dette skal opparbeidast før 3. byggetrinn kan byggast ut. Ein føreset at det meste av trafikken til og frå utbyggingsområda etter dette vil nytte krysset i nord framfor lokalvegen.

Trafikktala på strekninga varierer, sør for betongblanderiet forventar ein ei maks belastning på 3500 kjt/d fram til 3. byggetrinn, medan ÅDT vil vera over 7500 kjt/d nord for betongblanderiet og inn mot Midtmarka. Ein forventar ein reduksjon til 1500 – 2000 kjt/d når toplanskrysset er etablert ved betongblanderiet.

Vi har vurdert ulike vegstandardarar alt etter kva funksjon ein tenkjer at vegen skal ha. Vegen er i hovudsak meint som ein lokalveg på Flatøy mellom eksisterande boligområder i sør og nye boligområder i nord. Vegen kan ved behov nyttast til avlastingsveg for E39. Vegen kan og på sikt verta del av ein lokal ringveg på Flatøy, der ein knyt saman utbyggingsområda på begge sider av E39.

Basert på at framtidig trafikk vert nedjustar og at dette hovudsakleg skal betene lokaltrafikk i ein bestemt periode fram til toplankrysset er på plass, tilrår vi at vegen vert definert som overordna gate/veg med samlefunksjon. Vegen vert planlagt med 6.25 m kjørebanebredde inkl. skulder. Vegen vil verta trafikkert med lokalbussar. Vegnormal N100 kap. B. og B6.

Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelvegen vert planlagt som hovudsykkelveg med fortau på eine sida. Denne er planlagt med samla bredde på 5 m, derav sykkelveg 2,5 m, fortau 2 m og skulder på tilsaman 0,5 m. Målsettinga er at denne skal erstatte dagens gang- og sykkelveg, som går parallelt med E39, når det vert bygd 4-felts motorveg over Flatøy.

Viktige føresetnader for sykkelveg med fortau er:

- *stigningstilhøva må vera innanfor krava*
- *få konfliktpunkt med kryssande køyretøy*
- *gode forbindelsar til tilgrensande gang- og sykkelvegssystem*
- *plassering av sykkelvegen må vurderast i høve til støy frå hovudveg*
- *raskaste rute for transportsyklisten*

Sykkelvegen er planlagt på vestsida av den nye lokalvegen. På denne måten får vi ei naturleg tilkopling til eksisterande gang- og sykkelveg som går vidare mot Frekhaug. Denne ligg og på vestsida av fv. 564 Rosslandsvegen. Gang- og sykkelvegen er regulert på vestsida av Flatøyvegen inn mot Frank Mohn sitt næringsareal, men dette er ikkje bygd i dag.

Vidare nordover ligg bebyggelsen på Hjelten hovudsakleg på vestsida av lokalvegen, medan gåande som kryssar E39 ved Hjelten bru må krysse vegen i plan. Når ein kjem mot Midtmarka kryssar gang- og sykkelvegen lokalvegen i kulvert. Vidare mot Hagelsundbrua kryssar gang- og sykkelvegen E39 i kulvert. Vidare inn mot Midtmarka er det planlagt ulike tilkoplingspunkt med bla ein ekstern gang- og sykkelveg som går inn mot Midtmarka. Frå krysset ved betongblanderiet og vidare inn mot Midtmarka er gang- og

sykkelvegen planlagt å gå på aust sida av lokalvegen. Slik sett knyter den nye sykkelveg til seg dei mest sentrale delane av Flatøy utan at den beveger seg for langt i frå E39.

Krysstypar

Det er planlagt kryss som T-kryss med dråpe i dei kryssa med størst belastning. Jf. HB N100 er det ikkje behov for ytterligere kanalisering når ÅDT ikkje ser større enn 1500 -2000 kjt/d og med sidetraffikk mindre enn 500.

Vurderte trasealternativ



Alt 1 – Rød trase

Veglinja er 1360 m lang. Traseen har ei maks stigning på 6%. Det er planlagt 4 kryss og 2 avkøyrslar på strekninga. Kryssa vert regulert med dråpe.

Veglinja startar i Flatøyvegen i sør. Den går gjennom landbruksareal og vert liggande relativt tungt i terrenget opp til Hjelten. Kryss til Framo vert flytta sørover. Kryss med Flatøyvegen og Hjelten bru vert kopla til lokalvegen på austsida av vegen, dette inneber blant anna at kryssande gangtrafikk må krysse vegen i plan. Vidare nordover er vegen plassert så langt mot aust som råd er utan å komme i konflikt med framtidig E39. Kryss med E39 er planlagt med tilkopling til eksisterande kryss ved Betongblanderiet.

Alt 2 –Blå trase

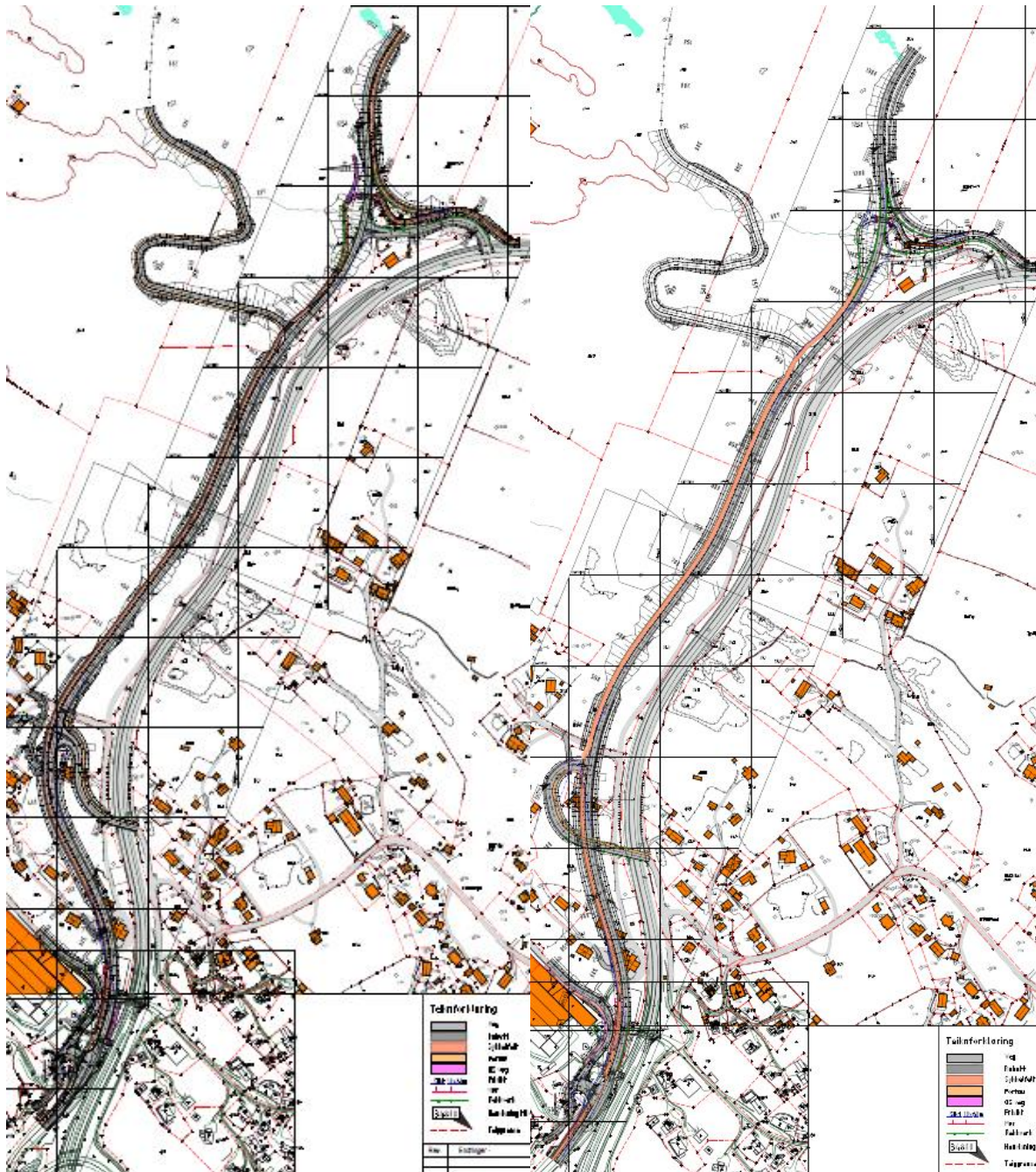
Veglinja vert 1340 m lang. Traseen har ei maks stigning på 6%. Det er planlagt 4 kryss og 2 avkøyrslar på strekninga. Kryssa vert regulert med dråpe.

Veglinja er relativ lik alt 1 med unntak av den blå trasen. Denne linja er plassert tettare på E39 for å unngå nærføring til busetnad på Hjelten. Løysinga inneber ny bru over lokalvegen frå Hjelten bru. Tiltaket medfører at gåande frå Hjelten unngår

å krysse lokalvegen i plan. Fortau kan vidareførast planfritt frå Hjelten bru til kryss med lokalvegen.

Alt 3. Grøn trase

I tidleg planfase vart det gjort ei vurdering med å legge vegen vest for landbruksareala. Men dette medfører at landbruksareala vert enda meir fragmenterte og ein vart derfor tilrådd av lokale landbruksmyndigheiter å gå vekk frå denne løysinga.



Alt 1: Raud trase

Alt 2: Blå trase

Konsekvensar av alternativa etter utbygging av 3. byggetrinn

Tema	Merknad	Konsekvens Alt 1	Konsekvens Alt 2
Trafikksikkerheit	Vegen er planlagt etter N100 og det er ikkje avvik i krava utanom at stigning på hovudsykkelvegen er 6% på ei strekning på om lag 180 m. På strekningar lengre enn 100 m er kravet 5% stigning. Elles tek vegen i vare både gåande og syklande på ein tilfredsstillande måte iht krava i N100. Det er nokre kryss på strekninga som hindrar at syklande kan køyre uhindra. Alle kryssingspunkt er oversiktlege. Gåande og syklande kryssar vegen planfritt nord for Betongblanderiet der ÅDT vil verta om lag 7500 kjt/d, medan det er lagt opp til kryssingar i dagen lengre sør, dette som følge av at ein forventar vesentleg mindre trafikk sør for Betongblanderiet, maks 3500 kjt/d i første perioden og etter 3. byggetrinn mellom 1500 - 2000 kjt/d. Handbok N100 føreset at det bør leggest til rette for planfrie kryssingar når ÅDT er over 6000 kjt/d. Med alternativ 2 vil gåande på Hjelten kryssa lokalvegen planfritt, medan dette alternativet medfører at enda fleire kryssingar for sykkelvegen. Det medfører også ein større andel kjørande som kryssar hovudsykkelvegen som medfører auka fare for syklande.	++	+
Hjelten bru	Statens vegvesen opplyser at det er utfordringar knytt til å sprengje og etablere nye vegtiltak tett opp til Hjelten bru. Dagens Hjelten bru er bygd for å kunne handtere framtidig 4 felt veg. Fjellet er svært dårlig i området ved landkara på begge sider av brua og det vil verta stilt krav til utføring av sprengingarbeid tett opp til brua. Dette er spesielt kritisk for alt 2 då dette alternativet er planlagt tett opp til dagens bru med omlag 10 m klaring. I verste fall kan dette alternativet medføre omfattande tiltak med eksisterande brulegeme som kan medfører store ekstra kostnader. For alternativ 1 er det noko større avstand, men også her må ein pårekne at sprengings-arbeidet tett opp til brukonstruksjonen må utførast med varsemd.	-	---
Riving av hus	Begge alternativa medfører riving av 1 einestad samt riving av driftsbygning.	-	-
Nærføring	Alternativ 1 medfører at lokalvegen kjem tettare på busetnaden på Hjelten. Men arm til Hjelten bru (alt 2) medfører at det ikkje vert så store forskjellar mellom alternativa. Lokalvegen ligg relativt tungt i terrenget for begge alternativa og vil derfor ikkje i vesentleg grad vera synleg frå bustadane.	--	-
Støy	Det er ikkje gjennomført nye støy- vurderingar for alt 2.	-	-

	Berekninga av alt 1 viser at det meste av støyen kjem frå E39 med trafikkmengder på over 20.000 kjt/d. Støyen frå lokalvegen vil opplevast relativ likt, då begge alternativa ligg relativt tungt i terrenget gjennom Hjelten.		
Kostnader	Vi legg til grunn ein kostnad på lokalvegen som tilsvarer 45.000 kr/lm (Antatt kostnad mellom 40-50.000 kr/ lm). Adkomst, kryss, gs-veg og veglegemet er om lag det same for begge alternativa. Alt 1 er 20 m lengre enn alt 2. Sidevegar er om lag tilsvarande like lange. For alt. 2 inneber tiltaket bru over lokalvegen. Brua er om lag 30 m lang og 11m brei. Vi reknar ein kvadrat- meterpris på 18.000 kr/m ² for brukonstruksjonen. Dette inneber kostnader på ca. 6 mill. kr for brua. Dersom det må utførast arbeid med eksisterande bru vert brukostnadane vesentleg høgare. Ein forventar at det vil vera noko større kostnader knytt til sprenging / nedtakinga av fjell ved alt.2 som følgje av dårleg fjellkvalitetar ved Hjeltenbru. Ein forventar tilleggskostnader med desse utsikkerhetane på 1,5 – 3% av totalsum.	Om lag 61 mill. kr	Om lag 69 mill. kr
Konklusjon	Vi tilrår at ein går vidare med alt. 1. Det er knytt større usikkerheit til nærføring til Hjelten bru for alt 2 enn for alt 1, samstundes som ein forventar noko større kostnad med dette alternativet som følgje av bru over lokalvegen. Når det gjeld trafiksikkerheita anser vi farenivået som lite som følgje av lokalvegen vil ha lav fart (50kmt) og at det planlagt kryssing i dagen på stadar med god oversikt, samt at syklande får ei tryggare løysing med alt 1, der det er noko mindre risiko knytt antall kryssingar og antal køyrande ved dei ulike kryssningspunkta. Dersom det må byggast ny bru over E39 forventar vi ytterlegare tillegg på 5-8 mill. kr for alt. 2.	--- Om lag 61mill kr	----- Om lag 69 mill kr

Med venleg helsing
ABO Plan & Arkitektur Stord AS

Områdeplan for Midtmarka og Rotemyra på Flatøy i Meland kommune

Møte om alternativ utforming av lokalveg

Dato: 27.03.19 kl. 09:00 til 11:50

Til stades: Hege Løtveit, Marianne Skulstad, Odd Martin Sundsbø (Statens Vegvesen), Stian Hviding (Vest-land eignedom), Terje Vikestrand (ABO plan og arkitektur) og Alexander Helle (Meland kommune) (referent)

Møtet byrja med synfaring ved Hjelten bru kl. 09:00

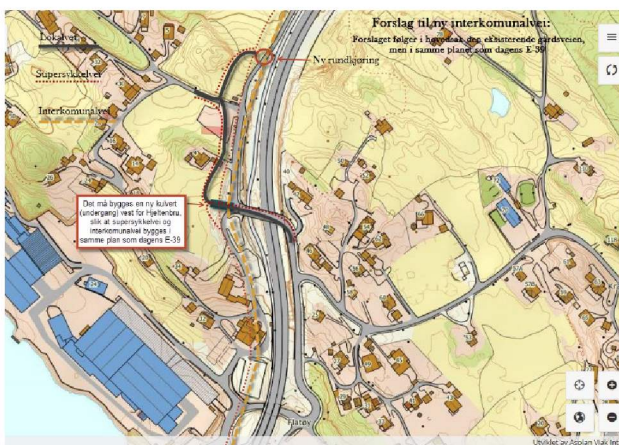
På synfaringa stilte Roar Sudmann, Kurt Solberg og Steinar Hansen frå styret i Flatøy bygdelag. Terje Vikestrand presenterte Vest-land eignedom sitt utkast til trase for lokalvegen. Roar Sudmann presenterte sitt innspel til alternativ trase.

Bygdelaget sine ynskjer for utforming og plassering av ein lokalveg:

- Trygge kryssløysningar for mjuke trafikkantar
- Supersykkelveg bør koma vest for ny lokalveg
- Det bør vera minst mogeleg stigning på lokalveg og sykkelveg
- Lokalveg bør ligge så nært E39 som mogeleg, og ligga lågare i terrenget enn E39 for å ikkje vera til hinder for ei utviding av E39 og for å betre støysituasjonen
- Hjelten bru bør forlengast mot vest, og lokalvegen og sykkelveg bør gå under denne
- Bustadhuset Hjelten 4 bør bevarast

Møtet fortsatte deretter i Meland rådhus, møtestart kl. 10:15

Stian Hviding presenterte 3D modell av lokalvegen (heretter kalla alternativ A) og innspelet frå Roar Sudmann (alternativ B). Terje Vikestrand presenterte vegteikning av skisseframlegget til Sudmann. Ved overføring frå skisseteikning til vegteikning er det gjort nokre endringar i samsvar med handboka:



Sudmanns framlegg til venstre, Vikestrands versjon av framlegget til høgre

Framlegget kort oppsumert:

Lokalvegen føl om lag same trase i alt A og B fram til løa på bruk nr 1. Deretter går alt. B meir mot aust i ei skjering mot, og under, Hjelten bru.

Stigning på lokalveg fram til Hjelten bru: omlag 5-6% (Stigning på E39 er omlag 4-5%)

Hjelten bru må utvidast mot vest om lokalvegen skal gå under. Fundamentering av dagens bru gjer det naudsynt med ei ny bru for å få dette til. Den nye delen av brua vert omlag 25 meter lang.

Nytt kryss mot Hjelten/Flatøy aust kjem mot vest etter brua. Stigning frå kryss til Hjelten bru: 7-8%

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 riksvegar. Innanfor plangrensa som er meldt for KDP E39 Flatøy-Eikefettunnelen 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.
- 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.
- 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 avkøyrse 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 er betre ivareteke om dei ikkje må kryssa vegen mot Hjelten bru.
- 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 sprengningsarbeid 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. Vaierskjerjing 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 bør gjerast ein totalvurdering av dei to alternativa, spesielt knytt til risiko for mjuke trafikantar.

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. Ein må også vurdere dette opp mot attraktivitet om sykkelvegen kjem mellom lokalveg og E39, samt at planfri krysning av lokalvegen i aust vert løyst, slik at ein får samanhengande tilbod mot Holsnøy.

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.

Forutan omsynet til naboar er omsynet til trafiktryggleik, beredskap, regionalt gang- og sykkeltilbod og terrengtilpassing viktig for kommunen.

Spørsmål frå kommunen til SVV:

Kommunen: Ser SVV betre løysningar 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.

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 huske å ha diskutert dette i møtet. Er det en misforståelse her? Når det gjeld dette er vi som sagt i utgangspunktet skeptisk til tiltak innanfor byggjegrensa. Korleis vil kommunen regulere etterbruken av lokalvegen dersom den vert stengd?

Kommunen: Kan ein som ei mellombels løysning byggja lokalvegen under dagens Hjelten bru?

SVV: Det er ikkje areal til lokalveg og sykkelveg med fortau under dagens bru.

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 løysninga 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.

Vest-land eigeendom:

Er også positiv til at innspelet kan la seg gjennomføra. Ynskjer å strekkja seg langt for å imøtekomma naboar og bygdelag. Skissert løysning ser svært kostbar ut. Det må gjerast ei vurdering på om denne kan gjennomførast.

Uvisst om alt. B vil gje ein betre støysituasjon for omkringliggende busetnad. Det må gjerast ei støyvurdering av framlegget

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 eige dom lagar deretter ei oppsummerande vurdering av dei to alternativa som vert sendt kommune for administrativ handsaming

NOTAT

OPPDRAAG	Reguleringsplan Framo Flatøy AS	DOKUMENTKODE	
EMNE	Ny samleveg / lokalveg forbi Framo Flatøy AS	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Framo Flatøy AS	OPPDRAAGSLEDER	Solveig Renslo
KONTAKTPERSON	Richard Sulen	SAKSBEHANDLER	Bent Stensaker
KOPI	Sigbjørn Drengenes	ANSVARLIG ENHET	Multiconsult Norge AS

1 Bakgrunn

Vest-land-eiendom AS skal i samarbeid med Meland kommune utarbeide reguleringsplan for utvikling av områdene på nordvestsiden av Flatøy. I den forbindelse planlegges det ny lokalveg forbi Framo Flatøy AS sitt industriområde. Den nye vegen vil føre til store endringer i adkomstforholdene for Framo Flatøy AS. Det er derfor av største betydning at bedriftens behov i forhold til inn- og utkjøring ivaretas i reguleringsplan for ny samleveg/lokalveg.

2 Kort om Framo Flatøy AS

Framo Flatøy AS har vært lokalisert på Flatøy siden 1965. Siden etableringen har bedriften hatt en positiv utvikling.

Bedriften henvender seg til et internasjonalt marked med høye krav til leveringsdyktig og kvalitet.

Bedriften har behov for større utendørs lagerplass, transport-, manøvrerings- og kjøreareal, montasjehall for store komponenter, nye bygninger/produksjonshaller til erstatning for eksisterende eldre bygningsmasse samt eksportkai.

Plassmangel ført til at en har måttet leie arealer for lagring av varer til produksjon og for ferdige produkter eksternt i regionen. Resultatet er nedsatt effektivitet, uønsket og unødvendig transport, økte kostnader og økt miljøbelastning. Dette gjør at en nå ser på mulighetene for å dekke inn økte arealbehov med arealutvideleser i tråd med gjeldene kommuneplan (arealdelen) for Meland kommune.

Lokaliseringen på Flatøy er gunstig ved at en her har nærhet til det overordnede vegnettet, god kollektivdekning og tilgang til havn/sjø. Selv om det meste av bedriftens varer til produksjon og deres ferdige produkter blir transportert med bil er det også en absolutt betingelse at bedriften har god tilgang til moderne kai fasiliteter da deres største komponenter er for store til å transporteres ut med bil.

Bedriften er en attraktiv arbeidsgiver med en lojal arbeidsstokk med en betydelig grad av lokal forankring. Arbeidsstokken teller i dag over 200 ansatte og er således den største industriarbeidsplassen i kommunen.

For å tilrettelegge for en effektivisering av produksjonen har bedriften startet et arbeid hvor de vurderer fremtidige behov i forhold til den eksisterende bygningsmasse, mulige nybygg, lagerfasiliteter både utendørs og innendørs, kai fasiliteter, intern logistikk samt adkomst og

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

Ny samleveg / lokalveg forbi Framo AS Flatøy

avkjørselsforhold. Arbeidet vil danne grunnlaget for utarbeidelse av en ny reguleringsplan for området.

3 Inn- og utkjøring til industriområdet

Bedriften har i dag direkte avkjørsel fra offentlig veg. Denne betjener også eksisterende boligområder på Flatøy via kjørbare kulvert under riksvegen. Like ved innkjørselen til bedriften ligger også holdeplass og snuplass for buss.

Hovedatkomst til bedriften er delt i to ved at der er en atkomst til p-anlegg for ansatte og en atkomst til resten av anlegget. Atkomsten oppleves som trang, men den ivaretar behovet for tilkomst for store kjøretøy (semitrailer). Kombinasjonen med lokalvegen i kulvert, snuplass og for buss, adkomstveg til p-anlegg og hovedatkomst til Framo Flatøy AS fører til uoversiktlige og meget trafikkfarlige forhold.

4 Forslag til ny lokalveg og kryssutforming til Framo Flatøy AS

I forbindelse med det pågående planarbeidet for Flatøy - Midtmarka – Rotemyra er det utarbeidet alternative forslag til ny lokalveg forbi Frank Mohn Flatøy AS (tegning C101, datert ABO 02.01.2018 og C201, datert ABO 12.01.2018).

I forhold til bedriftens ønsker og behov er alternativet med g/s-veg på østsiden å foretrekke. I forhold til trafiksikkerhet er dette også den beste løsningen da fotgjengere og syklistene som kommer østfra gjennom kulverten under riksvegen slipper å krysse lokalvegen på et uoversiktlig parti med flere kryss.

I de mottatte forslagene er den nye lokalvegen plassert mellom riksvegen og inn- og utkjørslene til industriområdet. Den kjørbare kulverten er omgjort til g/s-veg og holdeplasser og snuplass for buss er fjernet. Den delte avkjørselen/atkomsten er imidlertid beholdt. Videre er hovedatkomsten flyttet nordover og løftet ganske mye i forhold til dagens kryss.

Kryssløsningen slik den fremstår i mottatte plan og profiltegninger er ikke akseptabel for Framo Flatøy AS. Primært ønsker de at all inn- og utkjøring til/fra anlegget skal samles i et punkt som kan kontrolleres med bom. Dette er begrunnet gjennom krav om ISPS sikring for området. Utformingen av hovedkrysset fører også til vanskelige kjøreforhold for store kjøretøy. Hovedatkomsten til bedriften må derfor omarbeides på en måte som tilfredsstiller krav til fremkommelighet for store kjøretøy, trafiksikkerhet og kontroll ved inn- og utkjørsel.

5 Planarbeid for Framo Flatøy AS

I arbeidet med ny reguleringsplan for industriområdet til Framo Flatøy AS er de nevnte forhold vedrørende fremtidig utvikling, atkomstveg, trafiksikkerhet, plassering av administrasjonsbygg viktig i forhold for bedriftens videre eksistens på Flatøy. I arbeidet med reguleringsplanen er det derfor startet et arbeid hvor intern logistikk vurderes sammen med fremtidig utbyggingsbehov, adkomstforhold, parkering og fremtidig kjøremønster samt bygging av nytt administrasjonsbygg inngår.

Den naturlige plassering av et nytt administrasjonsbygg er ved innkjøringen til bedriften. Da kan besøkende henvende seg i resepsjon uten å kjøre inn i området. Gjestparkering bør plasseres i umiddelbar nærhet av resepsjonen og utenfor ISPS gjerdet.

Når det gjelder det interne kjøremønster har flere alternativer vært vurdert. En foreløpig konklusjon tilsier at all inn- og utkjøring skal skje der hvor dagens hovedatkomst ligger.

Ny samleveg / lokalveg forbi Framo AS Flatøy

For å tydeliggjøre Fram Flatøy sitt krav til kryssløsning har vi utarbeidet en grov skisse som viser hvordan vi ser for oss fremtidens adkomstforhold sett i sammenheng med et nytt administrasjonsbygg (se fig 1).

Som det fremgår av skissen vil vi foreslå at lokalvegen flyttes 5-7 meter mot øst. Det åpner for en løsning hvor nytt administrasjonsbygg kan lokaliseres ved innkjøringen til området, hoved-atkomsten kan samles på et sted og gjesteparkeringen kan plasseres utenfor ISPS gjerdet.

På vegne av Framo Flatøy AS håper vi at disse forhold kan ivaretas i det videre reguleringsplanarbeidet for Flatøy – Midtmarka – Rotemya.



Fig 1. Forslag til ny atkomstveg til Fram Flatøy AS med plassering av nytt kontorbygg og gjesteparkering



Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:

Jannicke Neteland Olsen / 45404732

Vår dato: 09.06.2016

Vår referanse: 15/204805

Notat

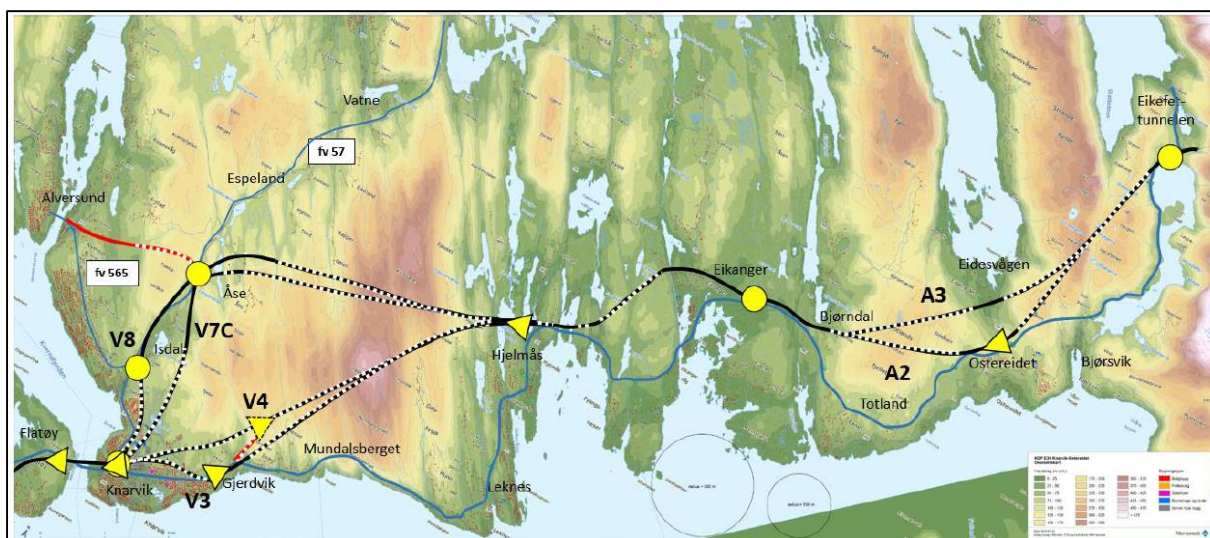
Til: Meland kommune

Fra: Statens vegvesen

Kopi til: Lindås kommune

E39 Flatøy – Eikefettunnelen, presentasjon av tilråding i silingsrapport

Det ligg no føre utkast til silingsrapport for arbeidet med E39 Flatøy–Eikefettunnelen. Utbetringar som no vert utført av silingsrapporten er vurdert ikkje å verke inn på tilrådinga. Tilrådinga vert difor presentert for folkevalte i dei to kommunane den 15. juni 2016. I Lindås kommune vert det gitt orientering i planutvalet. I Meland kommunane vert resultat av relevans for Meland presentert i notats form til kommunestyret. Silingsrapporten er forventa ferdigstilt ila sumaren 2016 og vert lagt ved framlegg til planprogram i oktober 2016. Figuren under syner løysingane som vegvesenet vil tilrå å ta med vidare til konsekvensutgreiing. Det vert vist til silingsrapporten når den ligg føre, for detaljar rundt vurderingane.



Anbefalte løysningar Flatøy–Knarvik

Parallelt lokalvegssystem

Ut i frå ei fagleg vurdering vert det tilrådd at dagens Hagelsund bru bør eksistera i samspel med ei ny bru for E39 over Hagelsundet. I rapporten er det konkludert med at ei ny bru bør

liggje i nærleiken av dagens bru. Dagens Hagelsund bru vil inngå i eit framtidig lokalvegssystem i området for å redusere behovet for nærtrafikken til å kople seg til og frå E39. Dette vil redusere faren for ulukker, og sikre ein betre flyt i den trafikken som er forventa i området i framtida.

Figuren under viser det parallelle vegsystemet. Lokalveg er vist med blått og E39 med svart. Stipla line er tunnel. Gul sirkel betyr kryss med alle svingretningar, såkalla fullt kryss. Trekant betyr eit «gaffelkryss» i den retning pilen peikar, også omtalt som «halvt kryss».



Figur 19 Samla løysing for alternativ via Gjervik



Figur 20 Samla løysing for alternativ via Isdalen

Kryss nordaust på Flatøy

For Flatøy vil eit parallelt lokalvegssystem som bind saman Frekhaug, Flatøy og Knarvik vera viktigare enn at det vert etablert eit kryss nordaust på Flatøy. Dersom stor utbygging på Flatøy aust, vil det vera tilstrekkeleg med eit halvt kryss retning Bergen då avstanden til Knarvik over gamlebrua er kort. Skissa til høgre på neste side visar mogleg påkøyring i retning Bergen og mogleg avkøyring frå Bergen og inn på lokalvegssystem på Flatøy.

Silingsrapporten tek ikkje stilling til kva side ei parallell lokalveg bør liggje på.

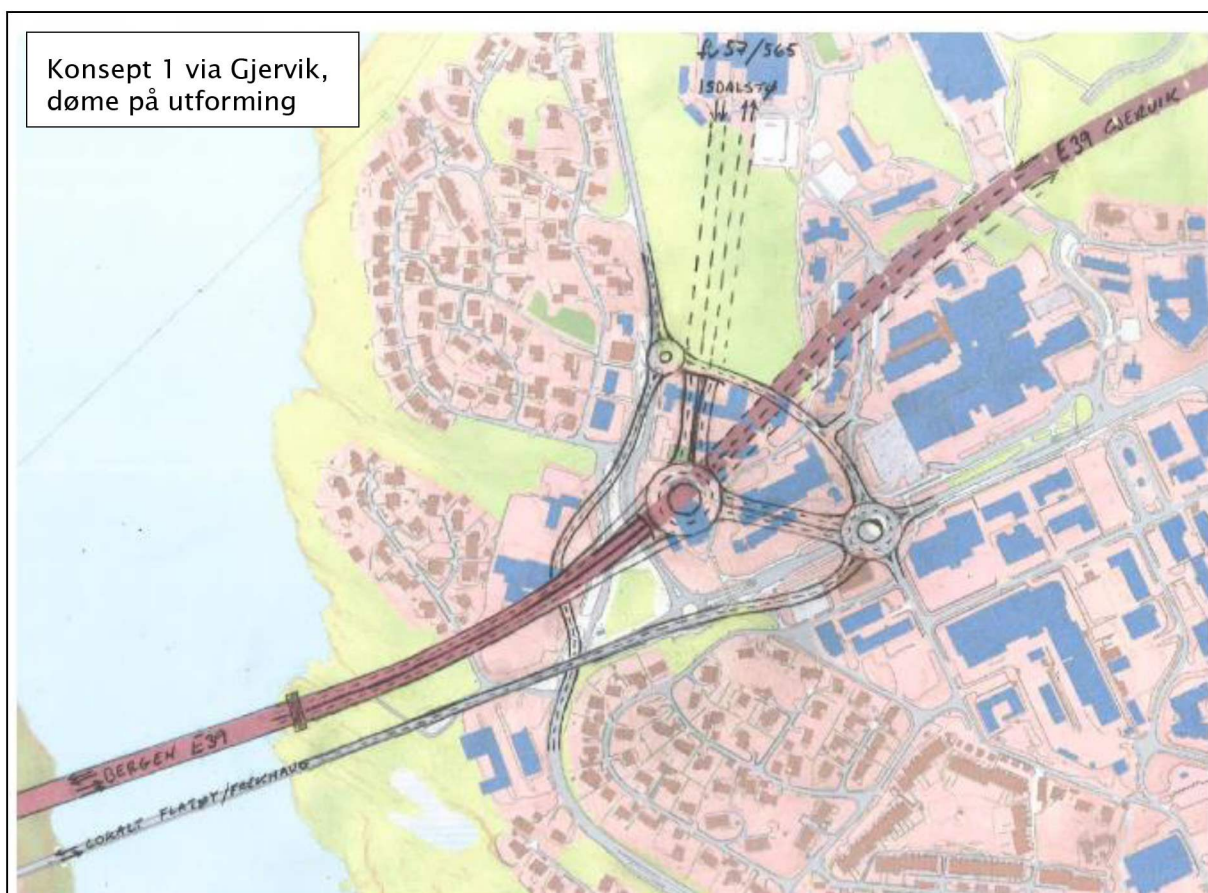


To konsept på Knarviksida

Det vert tilrådd vidare arbeid med to konsept på Knarviksida:

Konsept 1 (K1)

Løysinga fører E39 via Gjervik. Dette vert vurdert som den beste løysinga. Ein ser føre seg at regulert tunnel til Isdalstø knyt seg til lokalvegssystemet i Knarvik. Ut i frå trafikktalet treng E39 i tunnel under Knarvik sentrum ikkje ha meir enn to felt, men bør byggast som to tubar av omsyn til trafikktryggleik og framtidig vekst.



Konsept 2 (K2)

I dette konseptet vert E39 lagt via Isdal/Åse. Løysinga krev fullt kryss i Knarvik vest og fire felt i tunnel, noko som medfører ramper i tunnel frå Knarvik mot nord og utviding med ekstra felt utover til den nye Hagelsundbrua opp til brutårna.



Planprogram for KDP E39 Flatøy–Eikefettunnelen

Oppstart av planarbeid med framlegg til planprogram er planlagt til oktober 2016. Løysingane som er tilrådd vidare arbeid med i kommunedelplanen er alle tufta på same grepet med lokalvegssystem og ny bru over Hagelsundet. Som del av vidare planarbeid tilrår vegvesenet utarbeiding av forprosjekt for bru. Formålet med forprosjektet vil mellom anna vera å avklara brutype, geologiske føresetnader, krav til seglingshøgde, arealbehov og kostnader. Føresetnadene kan få innverknad på veglinja og kryssutforming.

I arbeidet vil vi og ta sikte på å avklara behov for areal til fire felts veg over Flatøy.

Planprogram og kommunedelplanarbeid vil omfatta Lindås kommune og Meland kommune. Ei mogleg løysing reint planteknisk er at planprogram og kommunedelplan får eige plannummer i kvar kommune, men dokumenta er like.

NOTAT

OPPDRAAG	Støyutredning områdeplan Flatøy	DOKUMENTKODE	10209254-RIA-NOT-001
EMNE	Støy fra lokal veg	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Vest Land Eiendom As	OPPDRAAGSLEDER	Kjetil Sundfjord
KONTAKTPERSON	Stian Hviding	SAKSBEHANDLER	Kjetil Sundfjord
KOPI		ANSVARLIG ENHET	10233042 Akustikk Vest

1 Innledning

Det er utført beregning av støy fra alternativt forslag til trasé for lokalveg over Flatøy som del av områdeplanen for Midtmarka og Rotemyrane. Multiconsult har tidligere utført utredning av støy fra vegtrafikk fra ny lokalveg og E39 [1]. Foreslått alternativ trasé ligger noe lenger øst på deler av strekningen enn lokalvegen som er behandlet i rapporten for støyutredningen.

2 Forutsetninger

Forutsetningene for beregningene er beskrevet i støyutredningen for områdeplanen. Det er i sammenligningene mellom de ulike traséene for lokalveg benyttet samme forutsetninger for begge alternativer. Det er trafikksituasjon for byggetrinn 1 som er beregnet.

3 Resultater

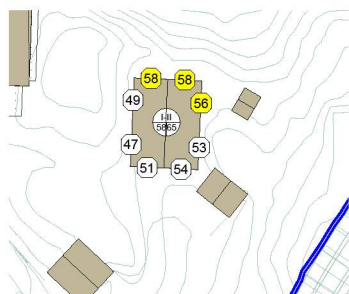
Figur 1 - Figur 8 beregnet lydnivå L_{den} ved fasade for boligene som er mest utsatt støy fra lokalvegen. Figurene viser beregnet total støy fra lokalveg og E39. Traseé for lokalveg som tidligere er utredet er benevnt Alt. A, mens den alternative traseéen er benevnt Alt.B.

Figurene viser at det er liten forskjell på de to alternativene. Størst er forskjellen for Hjelten 30 som får 2-3 dB lavere lydnivå. Dette gjelder imidlertid bare ved fasade mot sørøst, og for øvrige sider av huset er det ingen vesentlig endring. For de øvrige boligene er endringen kun opptil 1 dB.

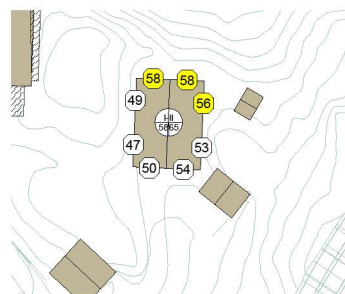
Forskjellen mellom de to alternativene er derfor totalt sett svært liten, og støymessige hensyn bør derfor ikke tillegges særlig vekt i vurdering mellom de to alternativene.

00	5.6.2019	Overlevert Vest Land Eiendom AS	Kjetil Sundfjord	S.Å.Slungård	Kjetil Sundfjord
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

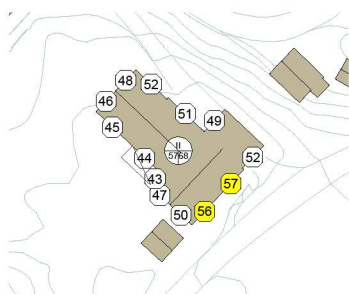
Støy fra lokal veg



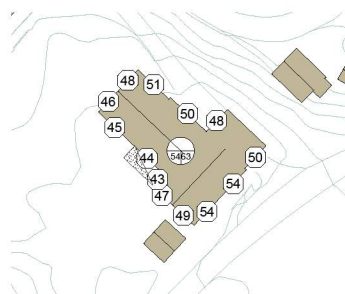
Figur 1: Lydnivå L_{den} , Hjelten 5 lokalveg Alt. A



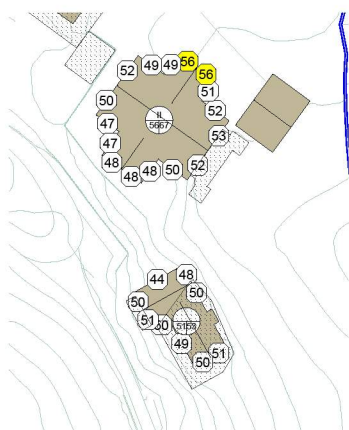
Figur 2: Lydnivå L_{den} , Hjelten 5 lokalveg Alt. B



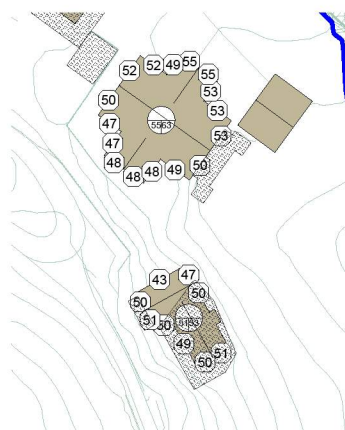
Figur 3: Lydnivå L_{den} , Hjelten 30 lokalveg Alt. A



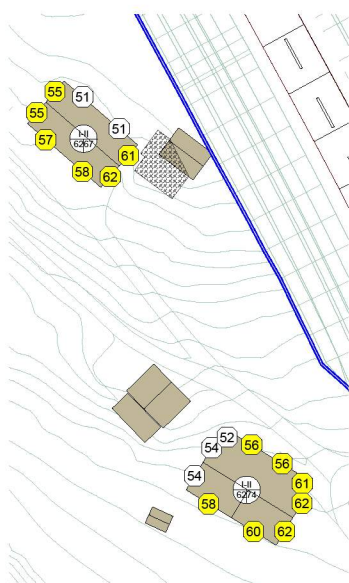
Figur 4: Lydnivå L_{den} , Hjelten 30 lokalveg Alt. B



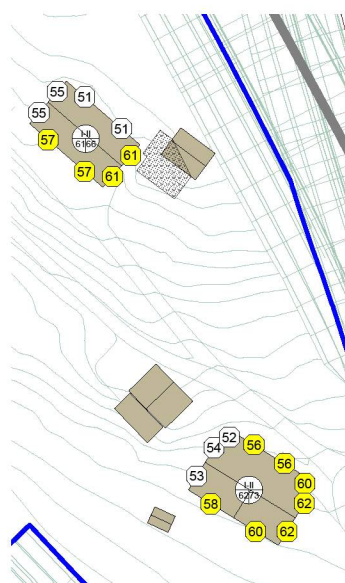
Figur 5: Lydnivå L_{den} , Hjelten 14 og 18 lokalveg Alt. A



Figur 6: Lydnivå L_{den} , Hjelten 14 og 18 lokalveg Alt. B



Figur 7: Lydnivå L_{den} , Flatøyvegen 32 og 34 lokalveg Alt. A



Figur 8: Lydnivå L_{den} , Flatøyvegen 32 og 34 lokalveg Alt. B

Støy fra lokal veg

4 Referanser

- [1] Multiconsult Norge AS, «10209254-RIA-RAP-001 Områdeplan Midtmarka og Rotemyrane - vegtrafikkstøy», jan. 2019.