



Statens vegvesen Region vest  
Fv. 57 Lindås tettstad – Mongstad, reguleringsplan.  
Verknader for nærmiljø og friluftsliv

Utgåve: 3

Dato: 17.03.2017

## DOKUMENTINFORMASJON

---

Oppdragsgivar:	Statens vegvesen
Rapporttittel:	Fv. 57 Lindås tettstad – Mongstad. Reguleringsplan. Verknader for nærmiljø og friluftsliv
Utgåve/dato:	3/ 17.03.2017
Filnavn:	Fv.57 Lindås tettstad - Mongstad. Nærmiljø og friluftliv.docx
Arkiv ID	532317-04
Oppdrag:	532317-04–nærmiljø og friluftslivfv.57 Lindås tettstad-Mongstad
Oppdragsleder:	Guro Steine
Avdeling:	Plan og urbanisme Bergen
Fag	Friluftsliv og naturmiljø
Skrevet av:	Guro Steine
Kvalitetskontroll:	Karianne Eriksen
Asplan Viak AS	<a href="http://www.asplanviak.no">www.asplanviak.no</a>

---

## FØREORD

Statens vegvesen har starta planarbeid for tilrettelegging av tilbod til gåande og syklende på strekninga Lindås – Mongstad langs fylkesveg 57 i Lindås kommune.

Lindås kommune har ikkje stilt krav om konsekvensutgreiing etter plan- og bygningslova. Det skal likevel gjerast ei vurdering av eksisterande forhold og skildrast verknader av planane for miljø og samfunn. Asplan Viak er engasjert til å gjere vurderingane som gjeld nærmiljø og friluftsliv. Barn og unge sine interesser er ein viktig del av dette temaet.

Statens vegvesen sine kontaktpersonar for oppdraget var ved oppstart i 2015 Eilin Basset og Tonje Vabø. Frå 2016 har vegvesenets kontakt vore Kjersti Myre.

Guro Steine har vore oppdragsleiar for Asplan Viak. Kart er utarbeidd av Marianne Lindau.

Bergen, 28.02.2017 / rev. 17.03.2017

Guro Steine  
(sign.) Oppdragsleiar

Karianne Eriksen  
Kvalitetssikrar

## INNHALD

Samandrag (til planskildring) .....	3
1 Innleiing .....	5
1.1 Om planarbeidet .....	5
1.2 Gjeldande lover og føringar for temaet nærmiljø og friluftsliv .....	7
1.3 Tiltaka i planen .....	8
1.4 Metode og kjelder .....	9
2 Dagens situasjon for nærmiljø og friluftsliv .....	10
2.1 Overordna områdeskildring .....	10
2.2 Nærmiljø .....	11
2.3 Friluftsliv .....	21
2.4 Støy .....	23
3 Verknader av planen .....	24
3.1 Verknader for nærmiljø .....	24
3.2 Verknader for friluftsliv .....	27
3.3 Verknader i anleggsperioden. Rigg- og anleggsområde .....	28
3.4 Avbøtande tiltak .....	29
Kartvedlegg .....	30

## SAMANDRAG (TIL PLANSKILDRING)

### Dagens situasjon

Planområdet ligg i nordre del av Lindås kommune, og strekkjer seg langs eksisterande fylkesveg 57 frå Lindås til Mongstad ved kommunegrensa mot Austrheim lengst nord, i alt om lag 10 km.

Det er spreidd busetnad heile vegen frå Lindås til Mongstad. Størstedelen av busetnaden er konsentrert til Lindås, som fungerer som kommunedelsenter/lokalsenter for innbyggjarane i denne delen av kommunen. Lindås har viktige målpunkt som Lindås senter, Lindås barneskule, Lindås ungdomsskule, fleire barnehagar, og Lindåshallen med idrettsbaner. Det bur omlag 1300 innbyggjarar i Lindås-bygda, og dei fleste av dei som bur her har gangavstand til desse målpunkta. Fylkesvegen går tvers gjennom bygda. Vegen har fått ein stadig aukande barriereverknad ettersom størsteparten av bustadbygginga har kome på austsida, medan barneskule, ungdomsskule og idrettsanlegg er lagt til vestsida. Det er gjennomført barnetråkk-registrering i samband med planarbeidet. Her vert Kolåskrysset og kryssing av fv. 57 i dagens kulvert framheva som utrygge punkt.

Fylkesvegen manglar gang- og sykkelveg, og mange av bustadene langs vegen har dårlege avkøyrslforhold. Fartsnivået er høgt, og fylkesvegen er ein vesentleg barriere for ferdsel i og mellom grendene langs vegen. Dei som bur i grendene nordover har skuleskyss til barne og ungdomsskule på Lindås, og i barnetråkk-registreringa er både Lauvås-krysset, Knarvik nord-krysset og Hope nemnd som utrygge punkt. Vidaregåande skule ligg i kommunesenteret Knarvik, men mange vel også å gå på vidaregåande skule i nabokommunen Austrheim. Det går skuleskyss begge vegar. Trygg tilkomst til busshaldeplassar er viktig for ferdselen i nærmiljøa langs vegen.

Planområdet ligg langs eksisterande veg, og omfattar ikkje direkte område som er i bruk til friluftsliv. Men det ligg fleire tur- og friluftsområde i nærområdet som har tilkomst frå fv.57. Fylkesvegen er såleis innfallsport til tur- og friluftsområde i influensområdet som padleløypene i Lindåsosane, Kolås-fjellet, Gjerdvågen – Rossnesvågen, Lauvåsåsen, Litlåsåsen og Hellestveitnova. Det er ikkje direkte tilrettelagt med parkering langs fv. 57 for nokon av desse, men det går an å parkere i lommer langs vegen, for eksempel ved Gjervågen.

### Vurdering av verknader av planen

Hovudformålet i planen, gang- og sykkelveg, er i samsvar med gjeldande lowverk og føringar knytt til heilskapleg nærmiljøutvikling og trygg ferdsel for alle brukargrupper, også barn og unge. Tiltaket gir strekninga frå Lindås til kommunegrensa i nord samanhengande gang- og sykkelveg langs hovudvegen, og legg til rette for auka aktivitet i dagleglivet med å gjere det tryggare og lettare å gå og sykle, og å bruke offentleg transport. Tiltaka i planen støttar opp om overordna, nasjonale målsettingar om auka aktivitet i dagleglivet og tilgang til friluftsområde og nærmiljøaktivitetar, og er såleis viktige også ut i frå eit folkehelseperspektiv.

Det er utarbeidd støysonekart for tiltaka i planen, men førebels ikkje teke stilling til kva støyreducerande tiltak som må gjennomførast. Omfang av skjerming av uteareal vil først verte klarlagt i byggeplanfasen.

Dei positive verknadene for nærmiljø er knytt til auka trafikktryggleik og tilgjenge til viktige funksjonar og målpunkt:

- Samanhengande gang- og sykkelveg frå Lindås til Hope knyter grendene nordover saman i eit trygt alternativ for gåande og syklende på ei strekning med spreidd busetnad.
- Planskilte kryssingar ved Kolåskrysset, Lauvås og Hope gir redusert barriereverknad og tilbod om trygg kryssing av vegen for alle gåande og syklende, og spesielt for skuleelevar på veg til skule/skulebuss.

Negative verknader er knytt til

- Eit breiare vegprofil gir auke i barriereverknad på tvers av vegen der det ikkje vert lagt til rette for planskild kryssing.
- Auka støy i nærområda langs vegen som følgje av at vegutbetringa legg til rette for auka fartsnivå.

Ny veg med gang- og sykkelveg vil leggje beslag på areal langs fylkesvegen på heile strekninga. Tre hus vert direkte råka og må løysast inn. Desse har betydeleg støy og nærføring i dag. For nærmiljø vert fordelane med trygg gang- og sykkelveg vurdert å vege opp for arealinngrepa.

Tiltaka i planen råkar i liten grad friluftsområde direkte. Dei positive verknadene for friluftsliv er knytt til auka trafikktryggleik og tilgjenge til innfallsportar til friluft- og turområde langs fv. 57. Dei negative verknadene for friluftsliv er i hovudsak knytt til auka støyutbreiing, og til mindre arealbeslag ved Gjervågstraumen. Regionalt friluftsområde Gjerdvågen – Rossnesvågen er det som vert sterkest påverka av støy, både i sjøområda og i strandsone.

### Anleggsperioden

Anleggsperioden vil normalt leggje beslag på større areal enn det ferdige vegtiltaket. Det må reknast med at avkøyrslar, stiar, turvegar og andre nærområde til vegen kan verte vanskeleg tilgjengelege, lagt om eller stengt i periodar. Det må også reknast med støy i nærområda til veganlegget, både for fastbuande, hytteeigarar og turgåarar.

Det må leggast til rette for trygg ferdsel og bruk av områda gjennom heile anleggsperioden. Det gjeld spesielt tilkomst til busshaldeplassane, og då særleg der det skal byggjast nye undergangar. Desse er del av skulevegen for barn og unge og må ha spesielt fokus for tryggingstiltak.

Ved endringar i Kolåskrysset og ved bygging av ny kulvert sør for krysset må det leggjast særleg vekt på å sikre trygge forhold. Riggområde vert mest sannsynleg lagt i området mellom fv. 57 og Kolåsvegen. Det er særleg viktig å unngå anleggstrafikk på fylkesveg 400 Veråsvegen gjennom området ved barneskulen og idrettsparken.

### Framlegg til avbøtande tiltak

Dei viktigaste avbøtande tiltaka for negative verknader av planen er føreslått undervegs i planprosessen og innarbeidd i planen. Det gjeld planskild kryssing for gåande og syklende med nye kulvertar i Kolås-krysset, Lauvås-krysset og på Hope.

Støyreduserande tiltak og omfang av skjerming av uteareal er førebels ikkje ein del av planen. Støyreduserande tiltak vil bli vurdert i samband med byggeplanfasen, og etter gjeldande regelverk for støy.

# 1 INNLEIING

## 1.1 Om planarbeidet

Statens vegvesen utarbeider i samarbeid med Lindås kommune reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fylkesveg 57 frå Lindås tettstad i sør til Austrheim grense i nord.

Det manglar i dag tilbod for gåande og syklande på strekninga. Føremålet med planen er å sikre tilstrekkeleg areal for å kunne etablere ein samanhengande gang- og sykkelveg langs fv. 57. Utbetring av fylkesvegen og avkøyrselssanering på strekninga inngår også i prosjektet, som er i alt ca. 10 km langt. Gang- og sykkelveg vert planlagt lagt på austsida av fv. 57.

Varsel om oppstart av planarbeidet vart sendt ut i januar 2015. Under arbeidet med planen har ein avdekka behov for utviding av plangrensa på enkelte delar av strekninga. Varsel om utviding av plangrense vart sendt ut januar 2017, med frist for merknader 15.2.2017.

I samband med oppstartvarslinga vart det halde informasjonsmøte i Lindåshallen 29. januar 2015. Statens vegvesen vil halde kontordag i Lindås i samband med offentlig ettersyn og høyring av planen.

Planen vil ikkje utløyse krav om konsekvensutgreiing etter kap. 4 i plan- og bygningslova. Det skal likevel gjerast ei vurdering av eksisterande forhold og skildrast verknader av planane for miljø og samfunn. Asplan Viak er engasjert til å gjere vurderingane som gjeld nærmiljø og friluftsliv. Barn og unge sine interesser er ein viktig del av dette temaet. I formålsparagrafen §1-1 i plan- og bygningslova er oppvekstvilkår for barn og unge trekt fram som eit viktig omsyn som skal takast vare på i planlegging.



Figur 1 Planområdet. Kart: Multiconsult / Statens vegvesen.



## 1.2 Gjeldande lovverk og føringar for temaet nærmiljø og friluftsliv

I den statlege friluftslivspolitikken vert det det vekt på at alle skal ha høve til å drive friluftsliv som helsefremjande, trivselsskapande og miljøvenleg aktivitet i nærmiljøet og i naturen, og at ein i all offentleg planlegging skal medverke til dette (Klima- og miljødepartementet 2013). Friluftsområde og tilgang til natur- og friluftsområde skal sikrast. Det skal være tilgang til trygg ferdsel, leik og annan aktivitet ved bustader, skular og barnehagar. Desse skal henge saman med ein variert grøntstruktur med gode samband til omkringliggjande natur- og friluftsområde. Gang-, sykkel- og turvegsystemet må sjåast i samanheng med heilskapleg stad- og nærmiljøutvikling. Trygg ferdsel kan også knytast til kravet om at planlegging skal bidra til å førebygge kriminalitet (Plan og bygningsloven § 3.1 bokstav f).

Spesielt skal barn og unge sikrast gode oppvekstvilkår og høve til å utvikle ferdigheiter i friluftsliv. Konsekvensar for barn og unges interesser skal vurderast og skildrast i alle planarbeid, uavhengig av krav om konsekvensutgreiing. I Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegginga ([www.lovdatab.no](http://www.lovdatab.no)) er følgjande to hovudmål framheva:

- Sikre oppvekstmiljø som gir barn og unge tryggleik og kvalitetar som er i samsvar med rådande kunnskap om barn og unges behov.
- Ivareta det offentlege sitt ansvar for å sikre barn og unge meningsfylt oppvekst uansett bustad, sosial og kulturell bakgrunn.

Retningslinjene gir følgjande føringar:

- Areal som skal brukast av barn og unge skal vere sikra mot ureining, støy, trafikkfare og annan helsefare.
- I nærmiljøet skal det finnast areal der barn kan utfolde seg og skape sitt eige leikemiljø.
- Kommunen skal sørge for at det vert skaffa fullverdig erstatningsareal ved omdisponering av areal som barn bruker, uavhengig av reguleringsstatus dersom slike område vert bygt ned. Kravet kan overførast til utbygger.

Andre viktige dokument som gir føringar er:

- Rettleiaren til RPR barn og unge (rundskriv T-2/08)
- Temaveileder T-1513 Barn og unge og planlegging etter plan- og bygningsloven
- T-1534 / 2013 Nasjonal handlingsplan for statlig sikring og tilrettelegging av friluftsområder.
- T-1535 / 2013 Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv. En satsing på friluftsliv i hverdagen; 2014-2020.
- St. meld. 40 (2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer
- St.meld. St. 34 (2012–2013), Folkehelsemeldingen. God helse – felles ansvar.
- St.meld. nr. 26 (2006-2007), Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand.
- St.meld. nr. 16 (2002–2003), Resept for et sunnere Norge.
- Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005–2009, Sammen for fysisk aktivitet.
- St.meld. nr. 23 (2001-2002), Bedre miljø i byer og tettsteder.
- St.meld. nr. 39 (2000-2001), Friluftsliv – ein veg til høgare livskvalitet.
- Meld. St. 26 (2012-2013), Nasjonal transportplan 2014-2023.
- Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne, Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven
- Folkehelseloven (Helse- og omsorgsdepartementet, 2011).

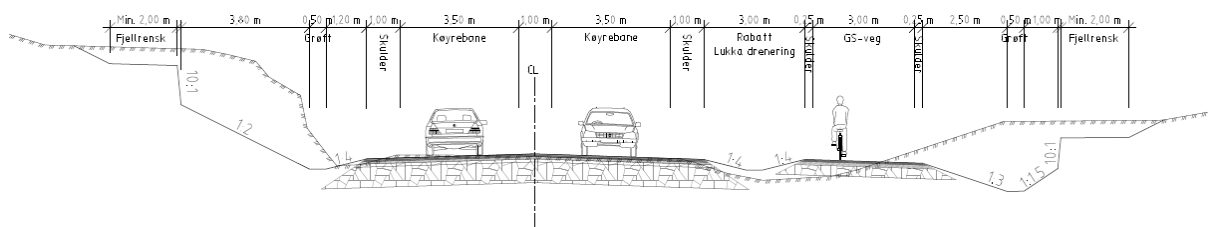
## 1.3 Tiltaka i planen

Føremålet med planen er utbetring av veg og etablering av ny gang og sykkelveg på strekninga Lindås tettstad – Mongstad. Strekninga er på ca. 10 km. Ny gang og sykkelveg er lagt til austsida av fylkesveg 57 heilt frå Kolåskrysset til kommunegrensa i nord, der den koplpar seg på gang- og sykkelveg regulert i tilgrensande plan.

### Normalprofilen

Fv. 57 vert dimensjonert etter vegstandard U-H4 med 10 meter vegbreidde inkl. forsterka midtoppmerking, i samsvar med SVV handbok N100 for ein årstdøgntrafikk på 4000 – 6000 ÅDT. Breidda på gang- og sykkelvegen er 3,5 meter inkl. skulder. I 80-sonene vil det vere grøft på 3 meter mellom køyreveg og gang- og sykkelveg. I 60-sonene vert det lagt opp til ein smalare rabatt på 1,5 meter mellom køyreveg og gang- og sykkelveg. Gang- og sykkelvegen får belysning.

Normalprofil fv.57 80km/t  
 H=150 i 41  
 U-H4 - Føljefølgjebestyring



Figur 2 Normalprofil for ny fv. 57 med gang- og sykkelveg og sone 80 km/t. Kjelde: Multiconsult / SVV.

### Kulvertar og bruer:

- GS-kulvert Kolås sør: 6,5x3,1 meter, separert sykkelveg og fortau (innvendig bredde  $b$  x fri høgde  $h$ )
- GS-kulvert Kolås nord:  $b \times h = 4,5 \times 3,1$  meter
- Gjervågstraumen: GS-veg på gamle brua, ny køyrebru. Gangveg/sti langs søraustre landkar
- Kulvert Lauvås sør: køyrbar kulvert med redusert innvendig høgde/landbrukskulvert  $b \times h = 6 \times 4,2$  meter
- GS-kulvert Lauvås nord:  $b \times h = 4,5 \times 3,1$  meter
- Hellestveit: landbrukskulvert  $b \times h = 6 \times 4,2$  meter
- Hope: kulvert for køyreveg med 3m fortau, totalt 11 m breidde x 4,9 m fri høgde

Det vert lagt opp til samling av avkøyrslar/avkøyrslsanering på heile strekninga. Der avkøyrslar til enkelteigedomar ikkje er mogleg, er det lagt opp til gangtilkomst frå felles avkøyrslar og parkeringsplass, dette gjeld fritidseigedomar/hytter nord for Lauvås og ved Gjervågstraumen.

Alle busshaldeplassar får ny universell utforming i samsvar med gjeldande handbøker. På Rossnes vert busslommene Rossnes sør, Rossnes og Rossnes midtre samla, medan Rossnes nord vert vidareført. Dagens busslommer ved på Hellestveit vert ikkje vidareført i planen, og næraste busshaldeplass vert i staden ny bussrondell ved Knarvik nord. I tilknytning til framtidig ny avkøyrslar frå fv. 57 mot Ådnavika vert det regulert nye busslommer.

I samband med anleggsarbeidet vil det vere behov for mellombels rigg- og anleggsområde. Dette vil verte regulert som mellombelse arealbeslag og tilbakeført etter anleggslyst.

## 1.4 Metode og kjelder

Med omgrepa nærmiljø vert i denne samanheng meint vårt daglege livsmiljø og næraste omgjevnader, noko som omfattar område for ferdsel, samver, leik og opphald i nærleiken av der folk bur. Ein reknar alt frå 50 meter til 1 kilometer i avstand som nærmiljø, avhengig av aldersgruppe og tilgjenge. Nærmiljø kan definerast ut frå funksjon og avstand, der det er vanleg å rekne alt innafor 1 km innafor gangavstand. Dersom ein legg til korte sykkelreiser, kan ein rekne med 3 km som akseptabel avstand for at noko skal kunne kallast ein nærmiljø-funksjon.

Med friluftsliv er her meint opphald og fysisk aktivitet i friluft, i fritida, med sikte på miljøforandring og naturoppleving.

Definisjonane av nærmiljø og friluftsliv og metodikken for vurdering av vegtiltaka sine verknader for temaa følgjer hovudtrekka i vegvesenets handbok V712 *Konsekvensanalyser*.

Hovudtrekka i metodikken er:

- Registrering og kartlegging
- Skildre og vurdere verknadene av tiltaka i planen
- Vurdere tiltak for å redusere eventuelle negative verknader
- Foreslå eventuelle avbøtande tiltak

Registrering og kartlegging inkluderer gjennomføring av ei forenkla barnetråkkregistrering (kontakt med og innspel frå skule og barnehagar i området), synfaring, og kjeldesøk i relevante databasar. Registreringane vart gjort i 2015. Det er gjort nye kjeldesøk i februar 2017 for å oppdatere med eventuelle endringar, men ikkje gjort ny barnetråkkregistrering.

Registrering og kartlegging av nærmiljø og friluftsliv vart gjennomført sommar og haust 2015. I oktober 2015 deltok Asplan Viak i arbeidsmøte med prosjektgruppa i SVV der vi gjekk gjennom ulike problemstillingar for nærmiljøtemaet i prosjektet. Nytt arbeidsmøte der det vart gitt innspel til tiltak for å redusere negative verknader vart halde 12.02.2016.

Vurderinga av verknader av planen er gjort på bakgrunn av teknisk plan slik den ligg føre i februar 2017.

Viktige kjelder i arbeidet:

- Bergen og omland friluftsråd, BOF, [www.bof.no](http://www.bof.no)
- Den norske turistforening, [www.ut.no](http://www.ut.no)
- Kommunedelplan for skule 2014 – 2018. Framlegg frå Rådmannen (2015)
- Område for friluftsliv. Kartlegging og verdsetting av regionalt viktige område i Hordaland. Hordaland fylkeskommune/Fylkesmannen i Hordaland (2008)
- Opptur Hordaland. 276 fotturar. Anne Rudsengen og Finn Loftesnes (2007)
- Turkart for Lindås og Radøy kommune. M 1:50 000 Nordhordland Turlag, Lindås og Radøy kommune (2005)
- V712 Konsekvensanalyser. Statens vegvesen (2014)
- [www.Lindas.kommune.no](http://www.Lindas.kommune.no)
- <http://a3.nordhordlandskart.no/>
- [www.ssb.no](http://www.ssb.no)

Der kjelde ikkje er oppgitt er alle foto tatt / kart og illustrasjonar utarbeidd av Asplan Viak.

## 2 DAGENS SITUASJON FOR NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV

### 2.1 Overordna områdeskildring

Planområdet ligg i nordre del av Lindås kommune, og strekkjer seg langs eksisterande fylkesveg 57 frå Lindås til Mongstad ved kommunegrensa mot Austrheim lengst nord.

Lindås kommune er den største kommunen i Nordhordland, med vel 15 000 innbyggjarar (1.1.2015). Kommunen har eit landskap som strekkjer seg frå høge kystfjell inn mot Stølsheimen i nordaust, og til låge kystlyngheier ved Lurefjorden. Kommunen ligg på Lindåshalvøya, omgitt av fjordar og fjell som er ein del av den geologiske formasjonen som vert kalla «dei Ytre Bergensbogane». Det varierte landskapet og ei lang kystline er utgangspunkt for eit rikt friluftsliv både på land og på sjøen. Kommunen har fleire større regionale friluftsområde, og eit godt opparbeidd sti- og løypenett, inkludert padleløyper i sjø og vassdrag. Både Bergen og Omland friluftsråd (BOF) og Den norske turistforening (DNT) har merka løyper både i fjellområda og i meir lågtliggjande strøk. Tilgjengelege innfallsportar til dei større friluftsområda finst fleire stader, både med og utan tilrettelagte parkeringsplassar. Innfallsportar og startpunkt til større utfartsområde fungerer som lokale turområde i sitt nærmiljø, for eksempel båtliv og padleløyper i Lindåsosane/Lindåspollane.

Kommunen har eit rikt kulturlandskap og eit aktivt bygdesamfunn fordelt på mange bygder og grender. Store avstandar og spreidd busetnad gjer at transport i kvardagslivet i stor grad er bilbasert, og mange skulebarn er avhengige av skuleskyss. Kommunesenteret Knarvik ligg lengst sør i kommunen, berre ein liten halvtime å køyre frå Bergen sentrum. Frå Knarvik til Lindås er det ca. 25 minutt med bil, og vidare frå Lindås til Mongstad tek det ca. 10 minutt å køyre.

Det er spreidd busetnad langs heile planstrekninga frå Lindås til kommunegrensa mot Austrheim. I tillegg til dei eldre grendene er det etablert og under etablering nye byggjefelt på Risa (tilkomst frå fv.57 på Lauvås) og på Hope, like før Mongstad. Størstedelen av busetnaden er likevel konsentrert til bygda Lindås, i starten av planstrekninga.

Lindås var kommunesenter fram til slutten av 60-talet, og bygda har mange eldre staselege bygningar frå denne tida. "Gamle Lindås" er lokalisert på vestsida av fv.57, ned mot sjøen og Lindåsosane. Området er bratt, og den gamle vegen frå kyrkja ved fv.57 og ned til sjøen er svært smal og svingete. Kommuneadministrasjonen vart flytta til Knarvik om lag samtidig med at Mongstad-utbygginga tok til og at fylkesvegen vart etablert slik den ligg i dag. Mongstad-utbygginga og nye arbeidsplassar på raffineriet førte til ein folkevekst i bygda som la grunnlaget for det "Nye Lindås", som vart utvikla på austsida av fv.57 utover på 70-talet. I dag bur det omlag 1300 innbyggjarar i Lindås-bygda, som fungerer som eit kommunedelsenter/lokalsenter for innbyggjarane i denne delen av kommunen. Fylkesvegen som skilje mellom det gamle og det nye Lindås har med den trafikkutviklinga vegen har fått ein stadig aukande barriereverknad, ettersom størsteparten av bustadbygginga har kome på austsida, medan barneskule, ungdomsskule og idrettsanlegg er lagt til vestsida.

Heile planområdet høyrer til Lindås ungdomsskulekrins, som femner om barneskulane Lindås, Myking og Skodvin. Sidan alle må til Lindås, er det mange som har skuleskyss. Vidaregåande skule ligg i kommunesenteret Knarvik, men mange vel også å gå på vidaregåande skule i nabokommunen Austrheim. Det går skuleskyss begge vegar. Skuleskyss og trygg tilkomst til busshaldeplassar er viktig for dei som bur langs fylkesvegen.

Fylkesveg 57 manglar eit samanhengande gang- og sykkelvegtilbod frå kommunesenteret Knarvik i sør til Mongstad i nord. Kortare strekningar har gang- og sykkelveg parallelt med

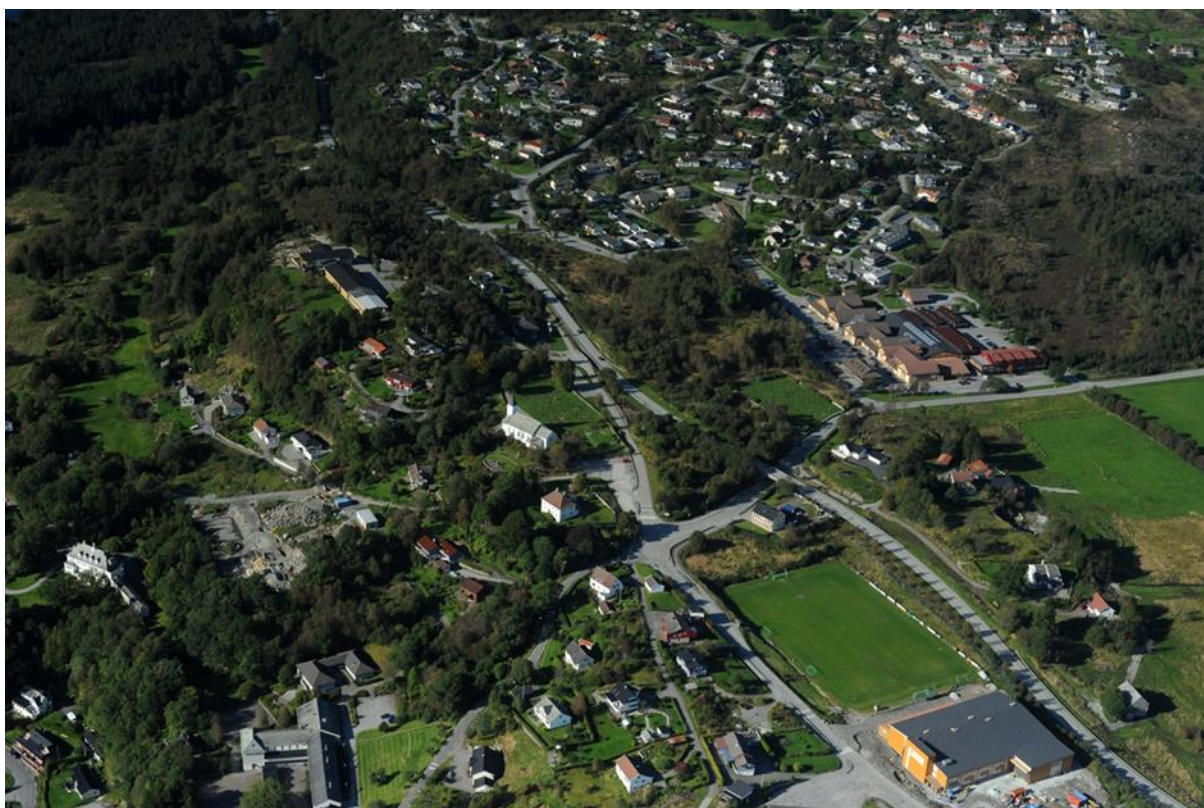
fylkesvegen, andre stader fungerer avlasta delar av gamlevegen som gang- og sykkelvegtilbod der det er bygd nye veg- og tunnelstrekningar, slik det er tilfelle med gamlevegen på Lindås (Veråsvegen). Skuleskyssen køyrer Veråsvegen frå Lindås til Risasjøen og Lauvås.

## 2.2 Nærmiljø

### Bustader og bustadområde

Den største bustadkonsentrasjonen i planområdet ligg på Lindås. Vest for fylkesvegen ligg gamle Lindås med eldre hus nedover dei bratte "Lindåsbrekkene" mot sjøen. Her er og eit nyare lite byggjefelt som ligg like inntil barneskulen. Busetnaden på Spjeldnes ligg innafor ein radius på 1 km frå barneskulen og må reknast med som ein del av nærmiljøet. Busetnaden er i hovudsak ein bustader med relativt store tomter og romslege uteareal for barn og unge, og på gamle Lindås er det i liten grad opparbeidde leikeareal. Men dei store uteopphaldsareala knytt til viktige målpunkt som barneskulen, ungdomsskulen og idrettsplassane ligg i gamle Lindås sitt nærmiljø.

Kommuneplanens arealdel har sett av areal til eit nytt større bustadfelt på vestsida av fylkesvegen, B21, i området mellom Westland hotell og sjøen. Det er knytt krav om utarbeiding av områdeplan og barnetråkk-registrering før utarbeiding av detaljreguleringsplan for feltet. Området kan ikkje byggjast ut før det er etablert ny veg frå fv.57 til fv.415 i Ådnavika for å avlaste den smale og svingete gamlevegen.



Figur 3 Lindås med fv.57 gjennom bygda. Kolåsfeltet og Lindås senter aust for fv.57 og øvst i bildet. Kyrkje, skule og idrett vest for fv. 57. Skråfoto: [www.Nordhordlandskart.no](http://www.Nordhordlandskart.no)

Busetnaden på austsida av fylkesvegen femner om grendene/gardane Holmås, Fonnebost og Fonnebostsjøen, men er i hovudsak knytt til Kolås-feltet, utbygd frå 70-talet og fram til i dag. Gjeldande kommuneplanens arealdel har eitt nytt felt, B20, med utviding av Kolås-feltet.

Kolåsfeltet er utbygd med ei blanding av rekkehus og romslege eine- og tomannsbustader, og det er sett av eit godt system av nærleikeplassar og gang- og sykkelveggar mot Lindås senter og Kolåskrysset. Fv.57 er ein stor barriere herifrå til skule- og idrettsområdet på vestsida, sjølv om vegen kan kryssast i 2 undergangar, ein berre for gåande og syklende, og ein for køyrande, men med smale fortau.

Nordover frå Lindås ligg busetnaden spreidd, og til dels tett på fylkesvegen. På strekninga mellom Lindås og Lauvås ligg Tjukketla (Tykkhelle) og Rossnes. Her finst framleis ein del enkeltavkøyrslar, men busetnaden er i stor grad samla i eit parallellvegssystem som knyter dei saman i små grendemiljø og gir tilkomst til naust og sjø langs Rossnesvågen.



Figur 4 Tjukketla.



Figur 5 Lauvås.

Begge skråfoto: [www.Nordhordlandskart.no](http://www.Nordhordlandskart.no)



Figur 6 Hope med Littåsvegen til venstre og Hopsvågen til høgre i biletet. Skråfoto: [www.Nordhordlandskart.no](http://www.Nordhordlandskart.no)

Lauvås ligg ca. 4-5 km frå Lindås, og er ei eldre grend med spreidd busetnad og naust ved sjøen. Frå Lauvås-krysset er det ca. 3,5 km til Risasjøen langs fv.416. Sjølve Risa har gardar med aktiv drift, medan Rissundet og Risøyna har byggjefelt for (eine)bustader og hytter. I KDP Lindåsosane er det lagt ut 2 nye bustadområde, B2 og B4, på Risa. Planføresegnene stiller krav om at fv.416 Risasjøvegen skal utbetrast med møteplassar og sikt før det vert gitt løyve til utbygging.

Vidare nordover frå Lauvås til Mongstad er det meste av busetnaden spreidd og fordelt på Knarrvik, Hellestveit, Hope og Litlås. Unntaket er eit lite og relativt nytt byggjefelt ved Hopsvågen. Feltet har avkøyning like nord for bensinstasjonen på Hope, men er ikkje synleg frå fylkesvegen. Det er lite bustader inntil sjølve fylkesvegen, og avkøyrslene er i stor grad samla. Litlåsvegen går parallelt med fylkesvegen frå Hope til Mongstad og er tilkomstveg til Litlåsgrenda. Bustadomtene i området er store, og det er ikkje registrert eigne leikeareal eller særskilte nærmiljøanlegg i nærleiken av fylkesvegen.



Figur 7 Husa på Lauvås ligg tett på fylkesvegen og det kuperte sideterrenget gjer vegutviding utfordrande.

### Viktige funksjonar og målpunkt

Lindås er det viktigaste målpunktet for innbyggjarane i og langs planområdet. Det tidlegare kommunesenteret fungerer som eit kommunedelsenter i nordre del av kommunen, og har eit breitt tilbod av offentlege og private tenester som mellom anna omfattar barneskule og ungdomsskule.

*Lindås senter* er det nest største handlesenteret i Nordhordland, etter Knarvik senter. Senteret ligg på austsida av fv.57, ca. 200 meter frå Kolåskrysset. I tillegg til daglegvarer og eit utval spesialforretningar, er fleire offentlege tenester lokalisert til senteret, som legekontor og helsestasjon, tannklinikk, brannstasjon og bibliotek. Her er også solarium, fysikalsk institutt og kiropraktor, prestekontor og kyrkjelydssenter, og treningscenter. Bussen køyrer av hovudvegen og stoppar ved senteret. Drosjehaldeplassen er også lokalisert til senteret.

*Kolås barnehage* er lokalisert rett ved senteret. Aust for fylkesvegen ligg i tillegg *Solhaugen barnehage*, lokalisert i Storebruhaugen ved sidan av aldersheimen (Lindås bu- og service-senter), ca. 1 km frå Kolåskrysset.

Lindås Barneskule, Lindås idrettsplass og Lindås idrettspark (Lindås IL) ligg alle lokalisert inntil vestsida av fv.57 og like sør for Kolåskrysset. Lindås ungdomsskule ligg noko lengre frå hovudvegen, med tilkomst frå Veråsvegen på veg ned mot sjøen. Wilhaven familiebarnehage ligg også her, i det som vert kalla "gamle Lindås". Sidan Kolås-feltet er det største bustadområdet vil det seie at ein stor del av ungane som bur i gangavstand til skulen må krysse hovudvegen for å komme til skule og idrettsaktivitetar.



Figur 8 fv. 400 Veråsvegen mellom Lindåshallen og Lindås barneskule er tilrettelagt for gåande og syklande.



Figur 9 Kolåskrysset, Lindås kyrkje og Westland hotel sett motsør frå Kolåsvegen.



*Lindås skytebane* er lokalisert på austsida av fv.57 om lag ved kryss med Fjellangersvingane sør for planområdet (Haukåskrysset). På vestsida av vegkrysset ligg ungdomslagshuset *Haugatun*, som samlar fleire aldersgrupper til bl.a. teater, dans og leik. I Barnetråkkregistreringane er dette meldt som eit farleg kryssingspunkt der brukarar av skytebana gjerne parkerer ved Haugatun og tek snarvegen over fv. 57, men dette ligg utanfor planområdet.

*Lindås kyrkje* ligg på vestsida av fv. 57 og tronar som landemerke på toppen av Lindåsbrekkene. Det har stått kyrkje her sidan 1300-talet, dagens kyrkje er vigsla i 1865. Kyrkja deler tilkomstveg med *Westland hotell*, som er ein viktig møteplass i bygda og vert nytta som selskaps- og møtelokale til små og store hendingar. Begge er på kvar sitt vis viktige identitetsskapande element i nærmiljøet. Kyrkjegarden er lokalisert på begge sider av fv.57.

*Lindås brygge* ligg like nedanfor ungdomsskulen, mellom sjøen og Veråsvegen, og er ein nyare møteplass i bygda med fritidsbustader, kai og kafe.

Dei fleste bygga som hadde viktige funksjonar for om lag 100 år sidan, står framleis og er i bruk, slik som *Lindåstunet* (aldersheim/avlasting/dagtilbod) og *Gamle tinghuset* (husar ungdomsaktivitetar og er galleri).

På strekninga frå Lindås til Hope er det ikkje registrert særskilte målpunkt (friluftsområde ved Gjervågstraumen er omtalt i kap.2.3). På Hope er det skytebane, og bensinstasjonen på Hope har eit lite utval daglegvarer. For dei som bur nord for Lauvås, kan det vere like snart å køyre til Fønnes for å handle som til Lindås. Det ligg også ein stor daglegvareforretning ved rundkøyringa til Mongstad, like over kommunegrensa.

#### Ferdelsårer og tilhøva for gåande og syklende. Tilkomst til busshaldeplassar

Det er heile tre avkøyringar til Lindås frå fylkesvegen. Haukås-krysset mot Fjellangersvingane og Lindås-krysset ved bensinstasjonen sør for idrettsparken har avkøyring mot vestsida av fylkesvegen, og ligg utanfor planområdet.

Kolås-krysset har avkøyring til Lindås senter på austsida av veggen, og er starten på planområdet for ny gang- og sykkelveg. Sør for Kolåskrysset fungerer gamlevegen Fjellangersvingane / Veråsvegen som gang- og sykkelveg. Veråsvegen går smal og svingete gjennom "gamle Lindås". Veggen har mindre trafikk, men har eige tilbod til gåande og syklende berre på det korte strekket forbi Lindåshallen og barneskulen.

Kolåskrysset er eit sentralt punkt for kryssing av fv.57 for gåande og syklende mellom Kolåsfeltet i aust og skule- og idrettsområdet i vest. Kolåsvegen har smale fortau som leier fram mot krysset. I sjølve krysset er det kryssing i plan, før det går separat gang- og sykkelveg fram mot undergang i kulvert like sør for Kolåskrysset. Frå denne planskilte kryssinga av fylkesvegen er gang- og sykkelvegen på vestsida felles med tilkomstveg til Westland hotell og kyrkja, utan separering. Kulverten har dårleg standard, er mørk og smal og for mange ein omveg. I følgje tilbakemeldingar i barnetråkk-registreringa tek mange sjansen på å krysse i plan, særleg når det har regna mykje og det står vatn i kulverten.



Figur 10 Gang- og sykkelveg over Kolåskrysset



Figur 11 Kulvert under fv. 57 sør for Kolåskrysset.

Nord for Kolåskrysset er det i dag ikkje tilbod til gåande og syklande, dersom ein ikkje reknar med korte strekk med lokal gardsveg og stiar. Slike strekk finn ein for eksempel på Rossnes, der det er gangveg mellom avkøyrsløp på vestsida og busslomme i sørgående retning. Mellom Hellestveit og Hope kan ein følgje ein sti på austsida av fylkesvegen som hektar seg på grusvegen langs Semyra mot Hope skytebane. Frå Hope og nordover til Mongstadkrysset kan ein følgje Litlåsvegen, som er utan eigen gang- og sykkelveg men som har lite trafikk og langt lågare fartsnivå enn fylkesvegen. Elles er det ikkje eigne tilbod for gåande og syklande i området, og kjensla av utryggeleik når ein går langs vegen er stor.

På heile strekninga er det utryggeleik knytt til kryssing av fv. 57 i plan. Det gjeld særleg ved busshaldeplassane, der ein skal krysse over vegen. Planområdet femner om følgjande busshaldeplassar, rekna frå sør til nord:

Kolås kryss; tosidige busslommer langs Kolåsvegen ned mot Lindås senter. Busshaldeplassen ligg ca. 150 meter frå busshaldeplassen ved senteret, Kolåsvegen er svært bratt og har berre smalt fortau på strekninga imellom.

Tykkhelle; tosidige busslommer som ligg i tilknytning til avkøyrslar.

Rossnes sør; tosidige busslommer som ligg i tilknytning til avkøyrslar.

Rossnes; busslomme berre på austsida for nordgåande (skule)buss.

Rossnes midtre; tosidige busslommer der lomma på austsida for nordgåande buss ikkje ligg i tilknytning til avkøyrslar, slik at ein må krysse eller gå langs veg. Frå busslomma på vestsida for sørgåande buss er det lagt gang- og sykkelveg sørover til avkøyrslar.



Figur 12 Busshaldeplass og gangveg Rossnes midtre.

Rossnes nord; tosidige busslommer som ligg i tilknytning til avkøyrslar.

Lauvås kryss; Busshaldeplassen i krysset med fv. 415 Risasjøvegen er eit særleg utrygt kryssingspunkt. Skulebussane som køyrer Veråsvegen/Risasjøvegen regulerer her med bussane som køyrer fv.57. Det betyr at skuleelevar må krysse fv. 57 i plan til ventande buss som står parkert ved Risasjøvegen, noko som skaper farlege situasjonar, spesielt når dette skjer på morgon og ettermiddag når trafikken er tettast. Fartsnivået på strekninga er høgt. Den ventande bussen ved Risasjøvegen har ikkje eigen oppstillingsplass, og står i ei avkøyrslar. Det skaper i seg sjølv uoversiktlege situasjonar pga. manøvrering og rygging over Risasjøvegen og inn i avkøyrslar.



Figur 13 Skulebussen ventar i Lauvåskrysset.

Lauvås nord; tosidige busslommer som ligg i tilknytning til avkøyrslar, men der ein likevel til ein viss grad må gå langs vegen for å komme til og frå, og det kan kjennast utrygt.

Knarvik nord (Knarrviki); busshaldeplassen er ein-sidig, utforma som bussnuplass, og lokalisert på austsida av fv. 57, mot busetnaden i Knarrviki, slik at ein slepp å krysse vegen.

Hellestveit; busslommene ligg i tilknytning til avkøyrslar for gardsvegen, og tener berre bruket.

Hope; busslommene på Hope er eit særleg utrygt kryssingspunkt både for dei som bur på Litlås-sida og på Hopsvåg-sida av fv. 57, som her deler grenda i to. Busslommene ligg tosidig på ein rettstrekning der fartsnivået er høgt, sjølv om det er skilta ned til 60 km/t forbi kryssa med Hopsvågen og Litlåsvegen. Busslommene er lokalisert til ein bakketopp som i tillegg gir nokså dårleg sikt.



Figur 14 Busslommene på Hope ligg på ein bakketopp med nokså dårleg sikt.

"Barnetråkk" - innspel frå barn og unge i området

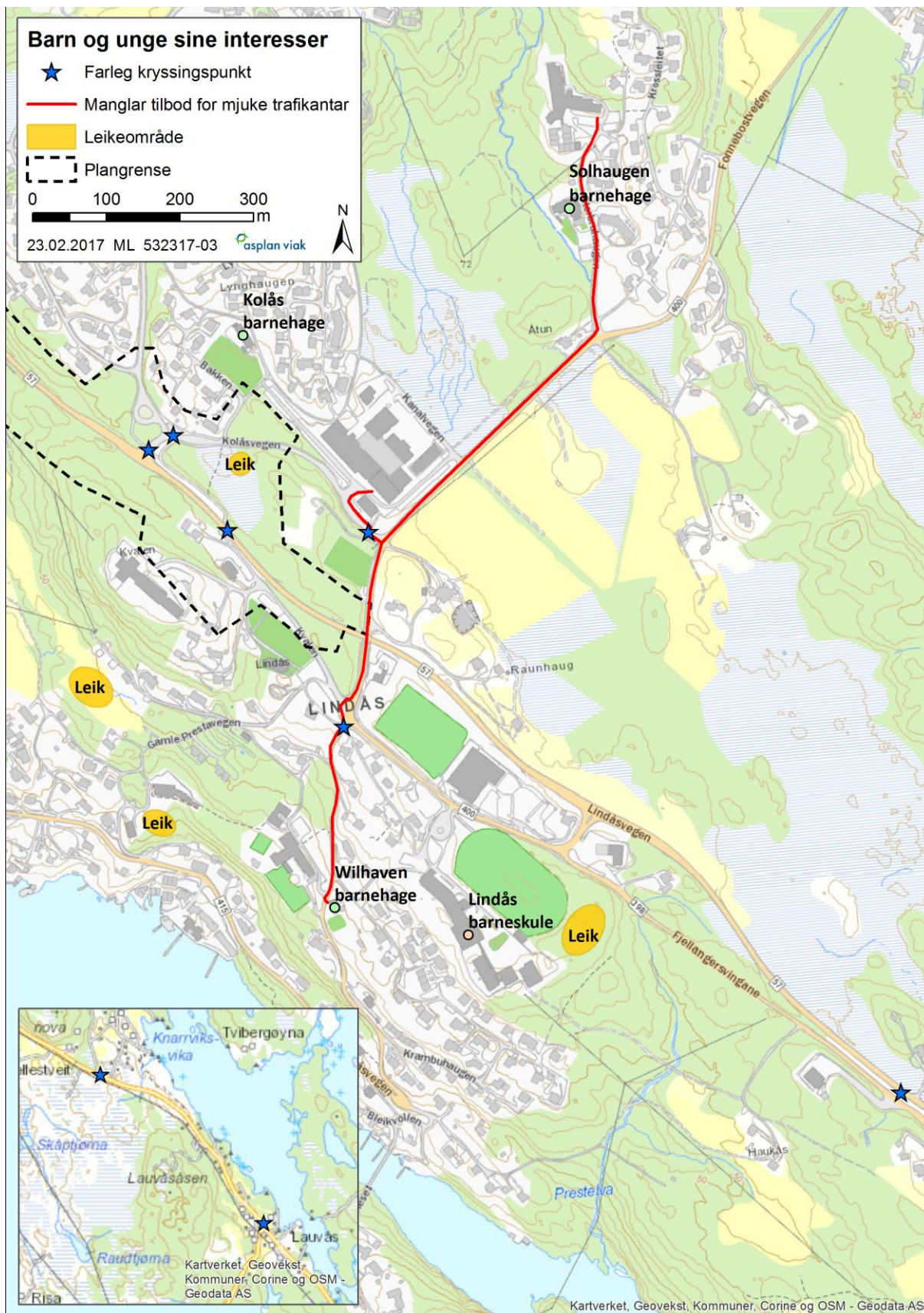
Kolås barnehage ligg rett ved Lindås senter på austsida av fv.57. Samarbeidsutvalet (SU) i barnehagen har kome med følgjande innspel til planarbeidet:

1. Kolåskrysset.
  - Dette er eit farleg vegkryss, som vert nytta dagleg av born frå 6 år og oppover. Mykje trafikk, stor fart, uoversiktleg og dårleg merking.
  - Treng undergang/ overgang for mjuke trafikkantar.
  - Rundkjøring for å gjera krysset oversiktleg, senka farten på bilane og laga til høve for ny veg med avkjøring ned mot Rognaldsen bakeri/ Ådnevika.
  - Ynskjer ny veg frå Kolåskrysset og ned til Rognaldsen bakeri/ Ådnevika. Dette ville ha letta trafikken (mykje tungtrafikk) i det farlege krysset ved Lindås kyrkje (fv.415).
2. Undergangen under fv57, mellom Kolåskrysset og Lindås kyrkje.
  - Når det regnar vert det mykje vatn i undergangen (mellom 20-30 cm på det meste). Dette gjer at skuleborn tek snarvegen over fv57, noko som er livsfarleg.
3. Lauvås, farleg vegkryss med busstopp på begge sider av vegen.
  - Manglar overgang/ undergang. Skuleborn/ ungdom må krysse både vegbane og avkjøringsfelt for å kome over vegen til busstoppet.
4. Knarvik nord, avkjøring til Mongstad Base.
  - Farleg vegkryss.
5. Snarveg over fv. 57 til Lindås skytebane v/ Haugatun.
 

Dette punktet ligg sør for Kolåskrysset og planstrekninga, men er nemnt som eit farleg punkt langs vegen der gåande og dei som parkerer v/ ungdomslagshuset Haugatun kryssar fv.57 for å koma seg bort til skytebana, noko som fører til farlege situasjonar. Avkjøringa til skytebana er vanskeleg å sjå, og det står gjerne bilar parkert heilt i vegen ved aktivitet på skytebana, noko som også kan føra til farlege situasjonar.

Wilhaven familiebarnehage er ein liten privat barnehage med 10 born, og held til i Lindås gamle skule ved Veråsvegen ("Lindåsbrekka") på vestsida av fv.57. Barnehagen har ikkje kome med konkrete innspel til fv.57, men peikar på vanskeleg trafikktilhøve i Veråsvegen og behovet for den planlagde omkjøringsvegen mellom fv.57 og Ådnavika. Barnehagen peikar også på at det er behov for betre gang- og sykkeltilbod langs Fonnebostvegen som kryssar under fv.57 til Lindås senter og går vidare til Lindås bu- og servicesenter.

Lindås barneskule har vore kontakta, men har ikkje kome med innspel.



Figur 15 Barnetråkk-registrering digitalisert frå mottekne innspel i 2015.

## 2.3 Friluftsliv

Planområdet ligg langs eksisterande veg, og omfattar ikkje område som er i bruk til friluftsliv. Men det ligg fleire viktige tur- og friluftsområde i nærområdet som har tilkomst frå fv.57. Fylkesvegen er såleis ein viktig innfallsport til friluftsområde i influensområdet for tiltak på fv.57.

### Regionale friluftsområde

*Lindåspollane – Lygra*; området er gitt regional A-verdi som svært viktig sjø- og strandsoneområde, og er mellom anna eit attraktivt område for padling (sjå padleløyper under). Med A-verdi er meint område der det ikkje bør skje inngrep eller utbygging. Området omfattar mellom anna Lindås sjøsluser og Kvalvågneset, som er statleg sikra friluftsområde. Lindås og Lindås brygge er ein av fleire viktige innfallsportar til området. Tilkomst frå fv.57 via Veråsvegen, forbi Idrettsparken og ned "Lindåsbrekkene".

*Kolås-fjellet (223 moh)* er gitt regional B-verdi som markaområde, og er eit godt tilrettelagt og viktig turområde i gangavstand for dei som bur på sjølve Lindås og mot Fonnebostsjøen. Tilkomst frå Lindås senter gjennom Kolåsfeltet. Dei som bur på gamle Lindås må krysse fv. 57. Det er opparbeidd ny turveg i regi av idrettslaget. Med B-verdi er meint område der det ikkje bør skje inngrep som forringar funksjonen som friluftsområde.

*Vadbø* er gitt regional B-verdi som viktig sjø- og strandsoneområde. Området ligg aust for Lindås, ved Fonnebostsjøen, og omfattar Nautevågen friluftsområde som vert drifta av BOF. Fonnebostsjøen og Nautevågen er viktige innfallsportar med tilkomst frå fv.57 i Kolåskrysset.

*Gjerdvågen – Rossnesvågen* er gitt regional C-verdi som lokalt viktig sjø- og strandsoneområde. Tilkomst er i hovudsak frå private naust og bryggjer langs sjøen. Til Gjerdvågen kjem ein og på lokale stiar frå Lauvås og Syslak. På kvar side av fv.57-brua over Gjerdvågstraumen er det lommer på utsida av vegen som i nokon grad vert nytta til parkering, og på sørsida av brua er det laga til tilkomst og brygge til Gjerdvågen. Vi antar at det er mogleg å sette ut kano/kajakk her, men staden er ikkje markert i kart over padleløypene i Lindås ([www.bof.no](http://www.bof.no)).

*Lauvås-åsen* er gitt regional C-verdi som lokalt viktig markaområde. Toppen med Lauvåsvarden er berre 112 moh, men har likevel flott utsyn i alle retningar. Området har eit stinett med fleire innfallsportar som kan nåast i gangavstand både frå Risasjøen og Kårdal i vest, og frå Lauvås og Knarrvik i aust, eller gjennom Hopsmarka frå nord. Det er ikkje tilrettelagt for parkering, slik at dei som køyrer for å sleppe å gå langs bilveg parkerer i langs vegen der det er mogleg.

*Hopssundet – Mjømnsundet* er gitt regional C-verdi som lokalt viktig sjø- og strandsoneområde. Tilkomst er i hovudsak frå private naust og bryggjer langs sjøen. Innfallsport frå offentleg veg og kai er mogleg på Risasjøen.

### Padleløyper

Lindås har ei rekkje sund, vågar, saltvasspollar og vassdrag som er godt eigna for padling. BOF har avtale om bruk av heile ni område til rasting og telting langs fire padleløyper i og rundt Lindåsosane. I padlekartet for Lindås er det døme på fleire padleløyper. Lindås brygge er ein viktig innfallsport til padleløype 1, Spjeldnesosen-Kvalvågnes, og 2, Spjeldnesosen-Risasjøen. Tilkomst frå fv.57 via Veråsvegen.

### Lokale tur- og friluftsområde

Dei fleste lokale turområda er nemnt under regionale område over. Det meste av utmarka i nærområdet til fv.57 vert i nokon grad brukt til nærturar av dei som bur der, slik som Hopevatnet, Hopsmarka, og Litlås fjellet – Hellestveitnova som er omsynssone landskap og friluftsliv i kommunedelplan.

Nautevågen friluftsområde ved Fonnebost mot Fensfjorden har tilkomst frå Lindås og Kolåskryssset. Badeplassen er på 19 daa og er tilrettelagt for rørslehemma både i parkering, toalettfasilitetar og baderampe. Avstanden frå Lindås/Kolåskryssset er om lag 3,5 km, noko som vert rekna som litt for langt til at det ligg innafor sykkelavstand og influensområdet for tiltak på og langs fv.57.

Tjukkhetlevatnet er registrert som badevatn/badeplass med god vasskvalitet. Det er ikkje registrert noko opparbeida tilkomst eller anlegg innafor planområdet for fv.57, som ligg delvis på fylling i nordenden av vatnet. Vatnet inngår, i tillegg til industrivassforsyning, i framtidig drikkevassforsyning for kommunen, slik at det uansett mest sannsynleg vil misse status som badeplass.

Litlåsåsen og Hellestveitnova er tilrettelagt med turstiar og er eit viktig høgdedrag som og gir utsyn over landskapet. Omsynssona strekker seg heilt ned til fv. 57 ved Hellestveit.

Hopevatnet og området omkring og ned til sjøen er omsynssone naturmiljø og landskap, og har kvalitetar for turar i området. I kalde vintrar har Hopevatnet vore brukt som skøyteis.

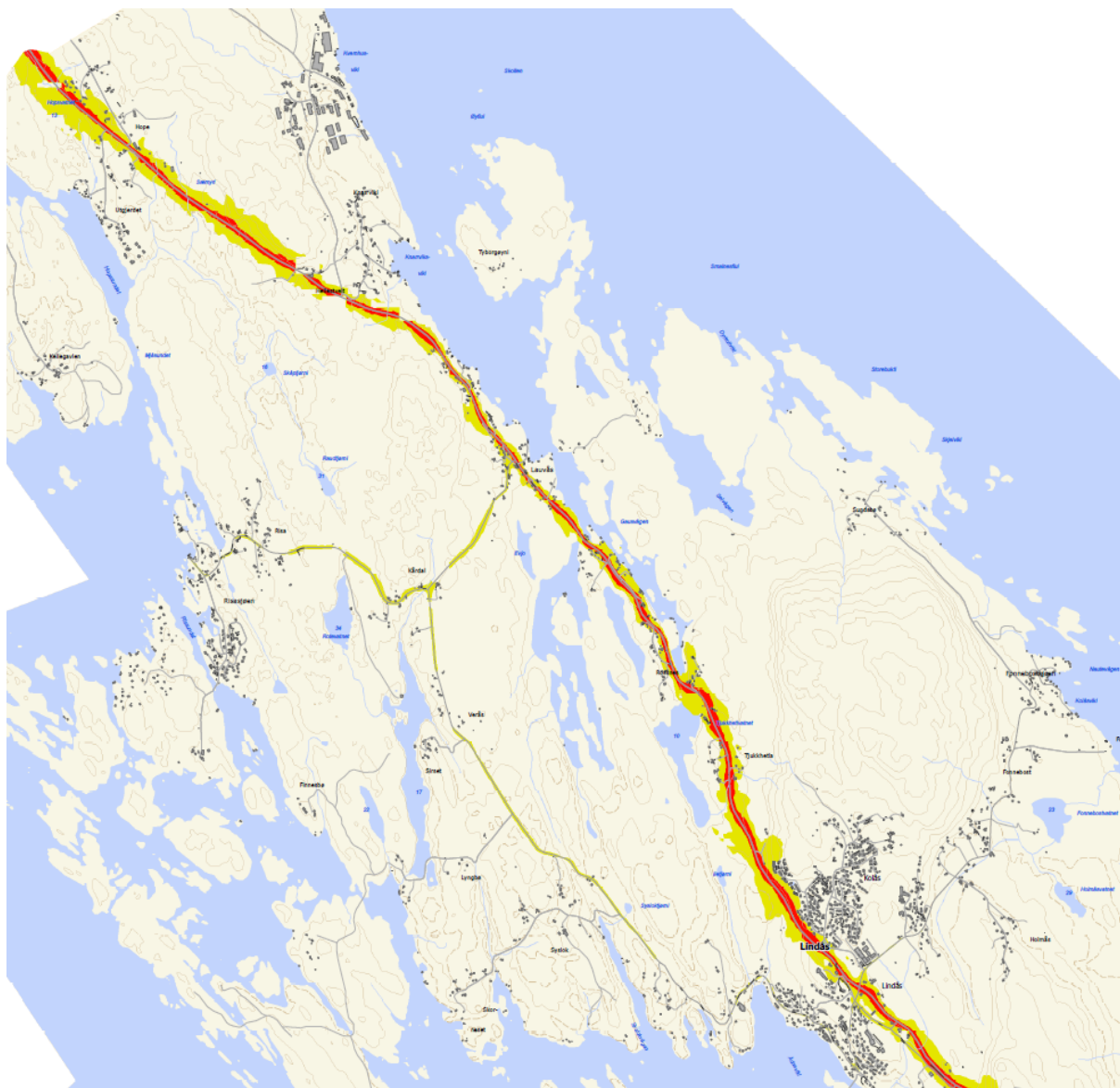
### Jakt og fiske

Hjortejakt og fiske er viktige fritidsaktivitetar i Lindås. Utover område allereie nemnt under tur- og friluftsområde er det skytebaner på Lindås og på Hope. Bana på Lindås ligg utanfor plan- og influensområdet for tiltak på fv. 57, mens skytebana på Hope har avkøyrsløse direkte frå fv.57 innafor planområdet. Det er elles ikkje registrert viktige viltområde eller trekkveggar innafor planområdet, men det er registrert ein del viltpåkjørslar (Fagrapport naturmiljø, Rambøll 2015-11-3). Vegvesenet har frå grunneigar i området fått opplyst at det er fjerna vegetasjon i området nord for Hopsvågkryssset pga. hjortetråkk.

Sjå kartvedlegg for registreringar av nærmiljø og friluftslivområde.



## 2.4 Støy



Figur 16 Støyvarselkart jf. T1442. Statens vegvesen Region vest november 2010.

Støyvarselkart jf. T-1442, Lindås kommune - del I Vest syner at områda inntil vegen er omfatta av raud støysone på det meste av strekinga. Det ligg fleire bustader i denne sona i dag, og framtidig gang- og sykkelveg vil liggje i raud støysone (berekna støynivå Lden [dBA] > 65 dBA). Endå fleire bustadhus nær vegen ligg i gul støysone (berekna støynivå Lden [dBA] 55 - 65 dBA). Også idrettsbanene på Lindås ligg i gul støysone.

### 3 VERKNADER AV PLANEN

Hovudformålet i planen, gang- og sykkelveg, er i samsvar med gjeldande lowverk og føringar knytt til heilskapleg nærmiljøutvikling og trygg ferdsel for alle brukargrupper, også barn og unge. Tiltaket gir strekninga frå Lindås til kommunegrensa i nord samanhengande gang- og sykkelveg langs hovudvegen, og legg til rette for auka aktivitet i dagleglivet med å gjere det tryggare og lettare å gå og sykle, og å bruke offentleg transport.

Gang- og sykkelvegen legg til rette for å kunne velje trygg ferdsel til turområde utan bilbruk. Og sjølv om trafikk- og støybiletet gjer det lite attraktivt å gå langs vegen til turbruk, utvidar gang- og sykkelvegen turalternativa, særleg vinterstid då turar i terrenget er vanskelegare. Tiltaka i planen støttar opp om overordna, nasjonale målsettingar om auka aktivitet i dagleglivet og tilgang til friluftsområde og nærmiljøaktivitetar, og er såleis viktige også ut i frå eit folkehelseperspektiv.

Fv.57 vil få noko endra linjeføring i prosjektet, slik at sonene i støyvarselskartet frå 2010 vil verte endra i framtidig situasjon. Det er utarbeidd støysonekart for tiltaka i planen, men førebels ikkje teke stilling til kva støyreduserande tiltak som må gjennomførast. Omfang av skjerming av uteareal vil først verte klarlagt i byggeplanfasen. Vurdering av verknader baserer seg på støysonekart datert 27.01.2017.

#### 3.1 Verknader for nærmiljø

Dei positive verknadene for nærmiljø er knytt til auka trafikktryggleik og tilgjenge til viktige funksjonar og målpunkt:

- Samanhengande gang- og sykkelveg frå Lindås til Hope knyter grendene nordover saman i eit trygt alternativ for gåande og syklende på ei strekning med spreidd busetnad.
- Planskilte kryssingar ved Kolåskrysset, Lauvås og Hope gir tilbod om trygg kryssing av vegen for alle gåande og syklende, og spesielt for skuleelevar på veg til skule/skulebuss.

Negative verknader er knytt til

- Eit breiare vegprofil som gir auke i barriereverknad på tvers av vegen.
- Arealbeslag og innløyning av enkelbustader kan gje reduserte kvalitetar i små nærmiljø.
- Auka støy i nærområda langs vegen som følgje av at vegutbetringa legg til rette for auka fartsnivå.

#### Verknader for bustader og bustadområde

Tiltaket gir samanhengande gang- og sykkelveg langs hovudvegen heilt frå Lindås-bygda til kommunegrensa og Mongstad, i alt om lag 10 km ny gang- og sykkelveg. Frå Lindås barneskule er det om lag 2,5 km til Tjukkhettle, slik at dei som bur på Tjukkhettle fell inn under det som vert rekna som akseptabel sykkelavstand i eit nærmiljø. Avstanden vil vere om lag det same til Lindås ungdomsskule, Lindås senter, idrettsanlegget og dei andre nærmiljøfunksjonane samla på Lindås.

Planframlegget regulerer også kryss med ny veg til Ådnavika som vil løyse ut område avsett til framtidige bustader i kommuneplan. I samband med krysset er lagt opp til gang- og sykkelveg og nye busslommer langs fv.57 som kryssar over frå vestsida til austsida, slik at det nye feltet får trygg tilkomst til Kolåskrysset og vidare mot Lindås senter.

Vidare nordover langs fv.57 vert avstanden for lang til at det vert rekna å ha verknad for nærleik til ungdomsskule, idrett og andre tenestetilbod som er lokalisert på Lindås. Til tur og trening i nærområdet er det likevel eit nytt tilbod å rekne med.

Ny gang- og sykkelveg og endra geometri på fylkesvegen vil leggje beslag på areal langs fylkesvegen på heile strekninga. Det vil vere behov for innløyning av nokre bustader som vert direkte råka, medan andre vil få verknader som endra avkøyrslar, arealbeslag i uteområde, og/eller støy på uteareal. Områda er støypåverka også i dag, men det er grunn til å tru at tiltaka i planen vil gje auka farts- og støynivå, samtidig som utvidinga av vegen vil ta bort terreng som i dag i nokon grad skjermar.

På Lindås vil bustader i Kolåsfeltet nærast Kolåskrysset (Grønfjellet) få delar av utearealet i raud og gul støysone, medan bustader i nedre del av Grønfjellia vil ha uteareal i gul støysone. Også delar av framtidig utviding av Kolåsfeltet vil liggje i gul støysone (B20 i KPA).

På Tjukketle vert 3 av avkøyrslene på vestsida samla i ei felles avkøyrslar. Ny felles tilkomstveg vil gje noko nærføring og arealbeslag, men i avgrensa grad sidan det berre gjeld køyring til eigedomane som får avkøyrslene samla. Endringane omfattar gardsnummer 118, bnr. 1, 2, 3, 5 og 11. Hus nærast vegen på begge sider vil liggje delvis i raud støysone, medan det meste av uteareal også for dei andre vil liggje i gul støysone.

Rossnes-grenda på strekninga frå Tjukketlevatnet til Gjerdvågstraumen får omfattande nye arealbeslag av ny veglinje og gang- og sykkelveg. Endra geometri fører også til at dagens samleveg på austsida må leggjast om og få ny avkøyrslar, noko som fører til ytterlegare inngrep i hage- og uteareal. Dei største negative verknadene er elles knytt til dei to husa ved Gjerdvågstraumen som vert direkte råka og må løysast inn, det gjeld gnr. 117, bnr. 8 og 15. Eksisterande avkøyrslar vert noko lagt om slik at tilkomst til dei attverande husa vert oppretthalde. Det meste av uteareala mellom fv.57 og Rossnesvågen vil vere omfatta av raud eller gul støysone.

Det sidebratte terrenget på Lauvås fører likeeins til omfattande arealbeslag av ny veglinje, omlegging og samling av avkøyrslar, og gang- og sykkelveg. Uthus/løe på gnr. 116, bnr. 7 og bustadhus på gnr. 116, bnr. 23 ved krysset med Risasjøvegen må rivast. Lengre nord misser hyttene på gnr. 116, bnr. 26 og 39 dagens trappetilkomst og får ny tilkomst. Hytta på gnr. 116, bnr. 27 på nedsida av vegen misser dagens avkøyrslar og får ny trappetilkomst frå gang- og sykkelvegen. Vegareala vert svært dominerande i den vesle grenda, og vil gje reduserte kvalitetar i nærmiljøet. Støysone vil omfatte store delar av busetnaden nærast veg, medan hytter og naust ved sjøen i hovudsak ligg utanfor støysoner.

Ved Hellestveit/Knarvik nord-krysset vert ingen bustader eller uteareal direkte råka, men også her vil delar av uteareala til dei tre bustadene som ligg nærast krysset (Knarvikgarden) og heile tunet på Hellestveit liggje i gul støysone. Hellestveit gard misser dagens direkte avkøyrslar og busslommer ved fv.57, og får ny avkøyrslar mot Storemyra der det vert etablert ny busshaldeplass.

På Hope vert heller ingen bustader eller uteareal direkte råka, men delar av uteareala til bustader på begge sider av vegen vil liggje i raud og gul støysone. Kryss og avkøyrslar vil verte lagt om i samband med etablering av undergang.

#### Verknader for viktige funksjonar og målpunkt

Ved ombygging av Kolås-krysset og bygging av ny undergang sør for Kolås-krysset er det sannsynleg at området mellom fv. 57 og Kolåsvegen vert teke i bruk til rigg og anleggsområde. I barnetråkk-innspelet frå Kolås barnehage er det teikna inn at delar av dette området vert nytta til leik. Det går ein snarveg frå Kolåsvegen til dagens kulvert under fv. 57 gjennom området som vil bli oppretthalde som sti i ny plan. Det vert lagt til grunn at området

vert sett i stand og tilbakeført til grøntareal ved anleggsslutt. Ut over dette området vert ingen registrerte funksjonar, leike- og opphaldsareal for barn og unge eller andre målpunkt i nærmiljøet direkte råka av tiltaka i planen.

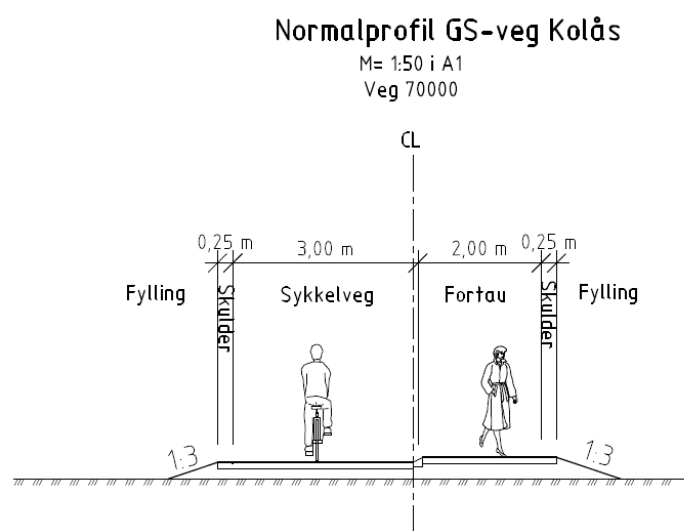
Støysonekart viser at delar av Westland hotell sine uteareal mot fv. 57 vil liggje i gul støysone. Hotellet sine viktigaste uteopphaldsareal ligg på andre sida av bygget, mot vest, og er skjerma for støy. Delar av kyrkjegarden ved Lindås kyrkje ligg i raud og gul støysone.

Også idrettsparken på Lindås ligg i støysone, men er utanfor plan- og tiltaksområdet og dermed ikkje aktuell for skjermingstiltak som følgje av denne planen.

#### Verknader for ferdselsårer og tilhøva for gåande og syklende. Tilkomst til busshaldeplassar

Tilrettelegginga av tre planskilte kryssingar på Lindås, Lauvås og Hope, som er påpeika som utrygge både i «barnetråkk» og innsende merknader til planoppstart, er positive nærmiljøkonsekvensar i planen:

Utbetring av Kolåskrysset med nye gang- og sykkelvegtrasear og ny undergang for gang- og sykkelveg under fv. 57 vil gjere det tryggare og meir attraktivt å krysse vegen. Undergangen får ny utforming som tilfredsstillar gjeldande krav til sikt og stigningsforhold. I tillegg vert gang- og sykkelvegen utvida frå Kolåskrysset og fram til den treff fortau ved Lindås kyrkje for å gje plass til separering av gåande og syklende (regulert i tilgrensande plan). Tiltaka i planen vert vurdert å sikre at kryssing i plan ikkje lenger verkar meir attraktivt enn å nytte undergangen, slik det er påpeika i «barnetråkk»-registreringa.



Figur 17 Normalprofil for ny gang- og sykkelveg frå Kolåskrysset og gjennom ny kulvert fram til Lindås kyrkje.  
Kjelde: Multiconsult / Statens vegvesen.

Planen legg også opp til planskilt kryssing av fv. 57 nord for Kolåskrysset. Denne kulverten, busslommer og nytt kryss for veg mot Ådnavika vert regulert i plan for fv. 57, men vil ikkje verte bygt før det ligg føre konkrete utbyggingsplanar for bustad- og/eller næringsområda i området.

På Lauvås vert busshaldeplassar regulert tosidig som i dag, men det vert lagt opp til eit omfattande lokalveg / gang- og sykkelvegssystem for å sikre trygge og planskilte kryssingar i samband med skuleskyss. Mellom jordbrukskulvert sør for krysset og gang- og sykkelveg i kulvert ved busshaldeplassen nord for krysset er det no samanhengande ferdselsårer på begge sider; gang- og sykkelveg på austsida, og nye tilkomstvegar knytt saman av

gangveggar/snarveggar på vestsida. For skuleelevar sikrar kulverten høvet til trygg kryssing av veg til ventande buss. Gangvegssystemet er omfattande og gir til dels lang omveg for gåande. Ein kan risikere at enkelte vil velje å krysse raskaste veg i plan, særleg utanom dei mest trafikkbelasta tidspunkta.

Knarvik nord-krysset vert lagt om i samsvar med tidlegare planar for krysset knytt til utbygging av Mongstad sør. Dagens ein-sidede bussrondell vert flytta frå fv. 57 til krysset mellom Storemyra og Knarvikgarden, slik at bussen må køyre av fylkesvegen. Løysinga gir gode og trygge forhold for gåande og syklende i Knarvik og på Hellestveit.

Krysset på Hope vert lagt om frå to T-kryss til eit T-kryss. Vidare vert det nytt kryss mellom Litlåsvegen og Hopsvågen, som vert lagt i kulvert under fv. 57. Hopsvågen får fortau gjennom kulverten. Busshaldeplass vert tosidig som i dag. Løysinga er ei stor forbedring i forhold til i dag, der krysset mot Hopsvågen og busshaldeplassane ligg på ein bakketopp med dårleg sikt. Løysinga gir høgdeskilnader som fører til noko lange omveggar for gåande. Det vil vere ein fordel om det vert lagt opp til naturlege snarveggar mot busstoppa på begge sider.

For alle dei andre busshaldeplassane på strekninga vil det vere behov for å krysse vegen i plan. Dei som bur på vestsida må krysse vegen for å nå i gang- og sykkelvegen på austsida. Med eit normalprofil som legg opp til ope areal utan rekkverk mellom køyrevegen og gang- og sykkelvegen kan køyrevegen kryssast effektivt og rett over. Her kan det likevel oppstå utrygge punkt. Opparbeiding av gangbane med god plassering over rabatten mellom køyreveg og gang- og sykkelveg er viktig for at kryssinga vert så føreseieleg og trygg som mogleg.

## 3.2 Verknader for friluftsliv

### Friluftsområde

Tiltaka i planen råkar i liten grad friluftsområde direkte. Dei positive verknadene for friluftsliv er knytt til auka trafikktryggleik og tilgjenge til innfallsportar til friluft- og turområde langs fv. 57. Samanhengande gang- og sykkelveg knyter bygdene saman i eit trygt alternativ for gåande og syklende, og kan bidra til auka aktivitet og turar i nærmiljøet.

Dei negative verknadene for friluftsliv er i hovudsak knytt til auka støyutbreiing, og i nokon grad arealbeslag og / eller andre endringar i opplevingskvalitetar pga. tiltaka i planen:

- Støysonekart viser at vestre delar av turområda i Kolås-fjellet vil liggje i gul støysone. Områda er antakeleg også støyutsette i dag, slik at endringa ikkje vil påverke bruken av området.
- Tjukketlevatnet vert direkte råka av ny og større vegfylling i nordenden. Gul støysone vil breie seg eit godt stykke utover vatnet. Området er allereie påverka av veg. Vatnet inngår i framtidig drikkevassforsyning for kommunen, slik at det uansett mest sannsynleg vil misse status som badevatn. Vi vurderer det slik at tiltaka i planen ikkje vil endre bruken av området.
- Støysonekart viser at delar av regionalt friluftsområde i Rosnesvågen vil liggje i gul støysone, både når det gjeld område i sjø og strandsone. Utbreiinga er vesentleg større enn i støyvarselkart frå 2010, og gir særleg utslag ved Gjervågstraumen. Endringa vil kunne oppfattast som så negativ at den kan endre bruken av området.

- Ved Gjervågstraumen er det i dag ei lomme på kvar side av brua som i nokon grad vert nytta til parkering for tilkomst til sjø. Begge desse vert utilgjengelege. Som erstatning vert det regulert offentleg parkeringsplass ved avkøyrsla om lag 250 meter lengre sør, og etablert gangveg/sti frå gang- og sykkelveg og under brua over straumen. Tilgjenge til straumen vert oppretthalde, men opplevingsverdi og attraktivitet i området vert vurdert som forringa og dominert av vegtiltak og støy.
- Støysonekart viser at austre delar av turområda i Lauvåsen ned mot fv. 57 vil liggje i gul støysone. Områda er antakeleg også støyutsette i dag, slik at endringa ikkje vil påverke bruken av området.
- Støysonekart viser at vestre delar av turområda i Hellestveitnova ned mot fv. 57 vil liggje i gul støysone. Områda er antakeleg også støyutsette i dag, slik at endringa ikkje vil påverke bruken av området.
- Støysonekart viser at heile Hopevatnet og delar av omsynssona rundt vil liggje i gul støysone. Også her vert det vurdert slik at områda er støyutsette i dag, slik at endringa ikkje vil påverke bruken av området.

### 3.3 Verknader i anleggsperioden. Rigg- og anleggsområde

Anleggsperioden vil normalt leggje beslag på større areal enn det ferdige vegtiltaket. Det må reknast med at avkøyrslar, stiar, turveggar og andre nærområde til vegen kan verte vanskeleg tilgjengelege, lagt om eller stengt i periodar. Det må også reknast med støy i nærområda til veganlegget, både for fastbuande, hytteeigarar og turgåarar.

Det må leggjast til rette for trygg ferdsel og bruk av områda gjennom heile anleggsperioden. Det gjeld spesielt tilkomst til busshaldeplassane, og då særleg der det skal byggjast nye undergangar. Desse er del av skulevegen for barn og unge og må ha spesielt fokus for tryggingstiltak.

Ved endringar i Kolåskrysset og bygging av ny kulvert sør for krysset må det leggjast særleg vekt på å sikre trygge forhold. Riggområde vert mest sannsynleg lagt i området mellom fv. 57 og Kolåsvegen. Det er særleg viktig å unngå anleggstrafikk på fylkesveg 400 Veråsvegen gjennom området ved barneskulen og idrettsparken.

Området avsett til framtidig næringsareal ned mot Ådnavågen vil sannsynlegvis verte regulert til mellombels rigg- og anleggsområde. Det går gardsveg i området som kan vere nytta til tur, men er elles ikkje registrert særleg bruk eller aktivitet for nærmiljø og friluftsliv som det må takast omsyn til.

Avkøyrslsanering og omlegging av tilkomstveggar på Tjukkhettle fører til eit større anlegg på sideareala. Dyrka mark vil verte mellombels nytta til lagring av matjord. Gåande må sikrast trygg tilkomst til busshaldeplassane i anleggsperioden.

Ved Knarvik nord-krysset vert det sannsynlegvis regulert til rigg- og anleggsområde på begge sider av nytt kryss. Det kan føre til ein krevjande situasjon med fleire moglege heile konfliktpunkt med gåande og syklande. Det må sikrast trygge gangbaner til busshaldeplass i anleggsperioden.

Semyra ved Hope skytebane vert mest sannsynleg regulert til mellombels riggområde. Gangveg/gardsveg vert brukt lokalt, men vil i anleggsfasen uansett ikkje kunne nyttast heilt til Hellestveit, då stien langs vegen vert råka av vegutvidinga.

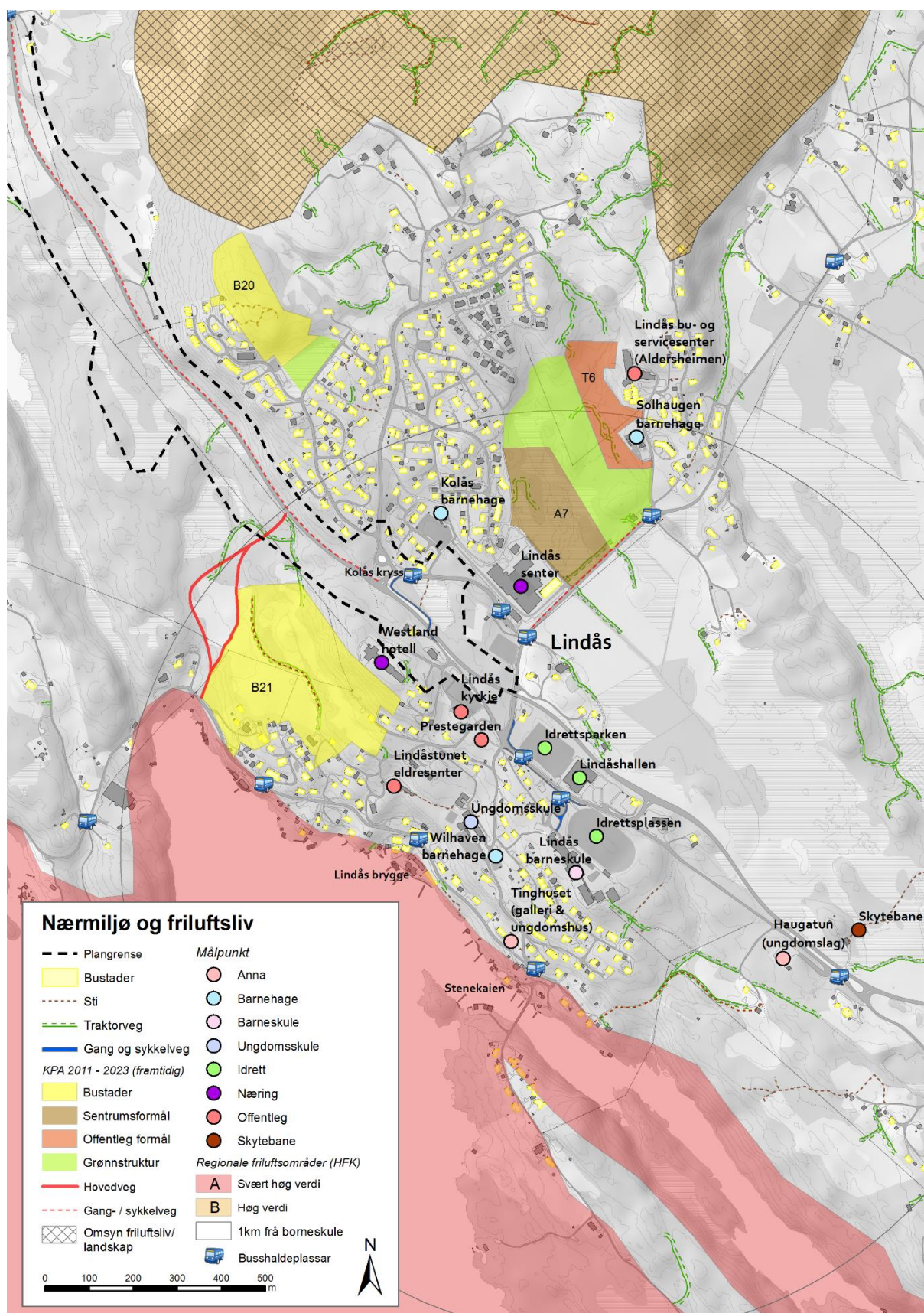
Ombygging av krysset og bygging av undergang på Hope krev eit større anleggs- og riggområde som mest sannsynleg vert lagt til areala mellom ny trase for Hopsvågen i kulvert og fv. 57. Det må sikrast trygg kryssing av vegen og tilkomst til skulebuss i heile anleggsperioden.

### 3.4 Avbøtande tiltak

Avbøtande tiltak vert normalt gjennomført for å unngå eller redusere negative verknader, men tiltak kan også gjerast for å forsterke moglege positive konsekvensar. I reguleringsplan skal alle tiltak i utgangspunktet vere avklart, slik at det ikkje skal vere behov for å peike på ytterlegare avbøtande tiltak. Utvidinga av planområdet og innarbeiding av dei planskilte kryssingane i Kolås-krysset, Lauvås-krysset og på Hope i planframlegget er slike «avbøtande tiltak» som er føreslått undervegs i planprosessen, og innarbeidd i planen.

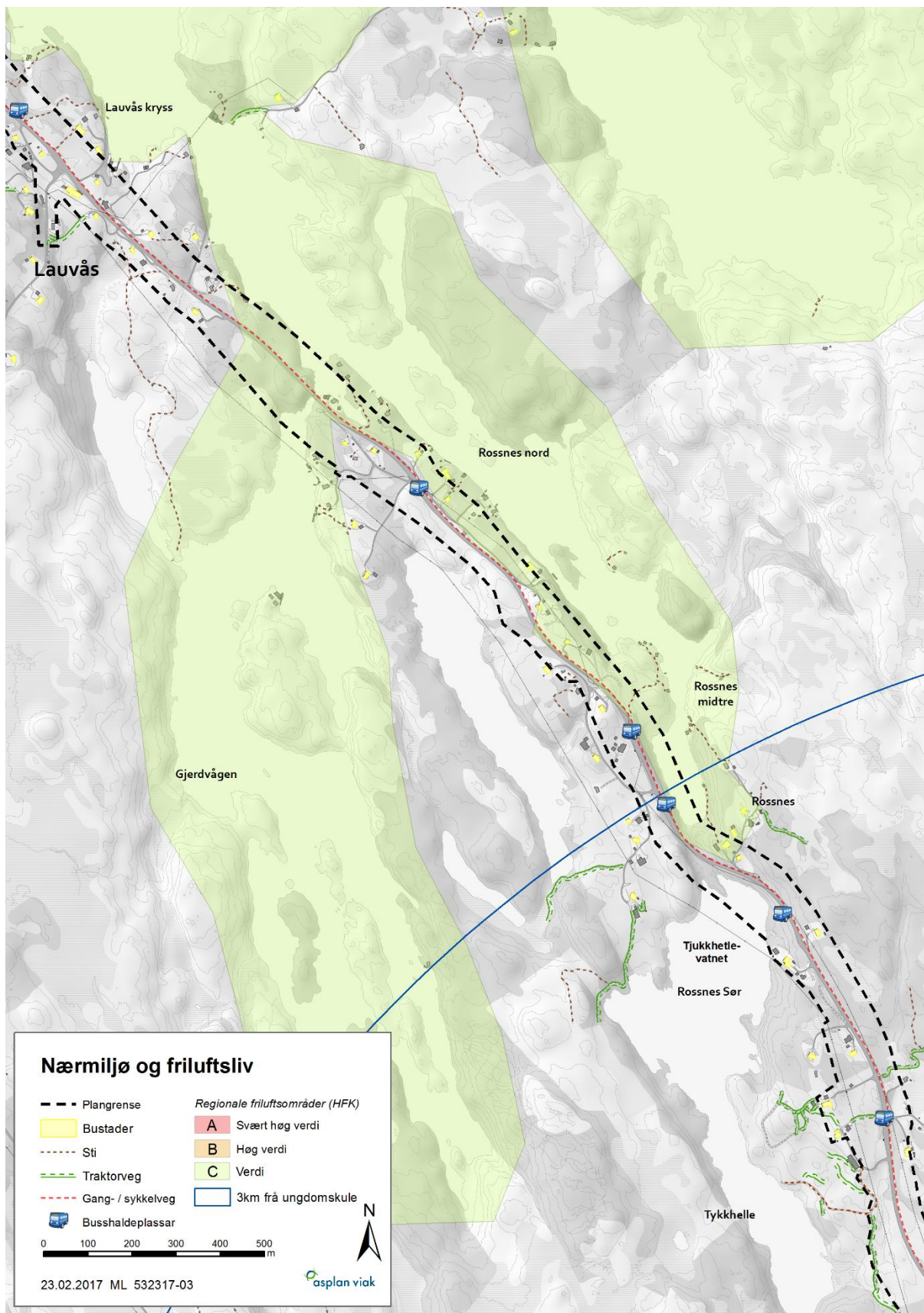
Støyreducerande tiltak og omfang av skjerming av uteareal er førebels ikkje ein del av planen. Tiltak i samsvar med gjeldande regelverk vil bli vurdert i samband med byggeplanfase.

# KARTVEDLEGG

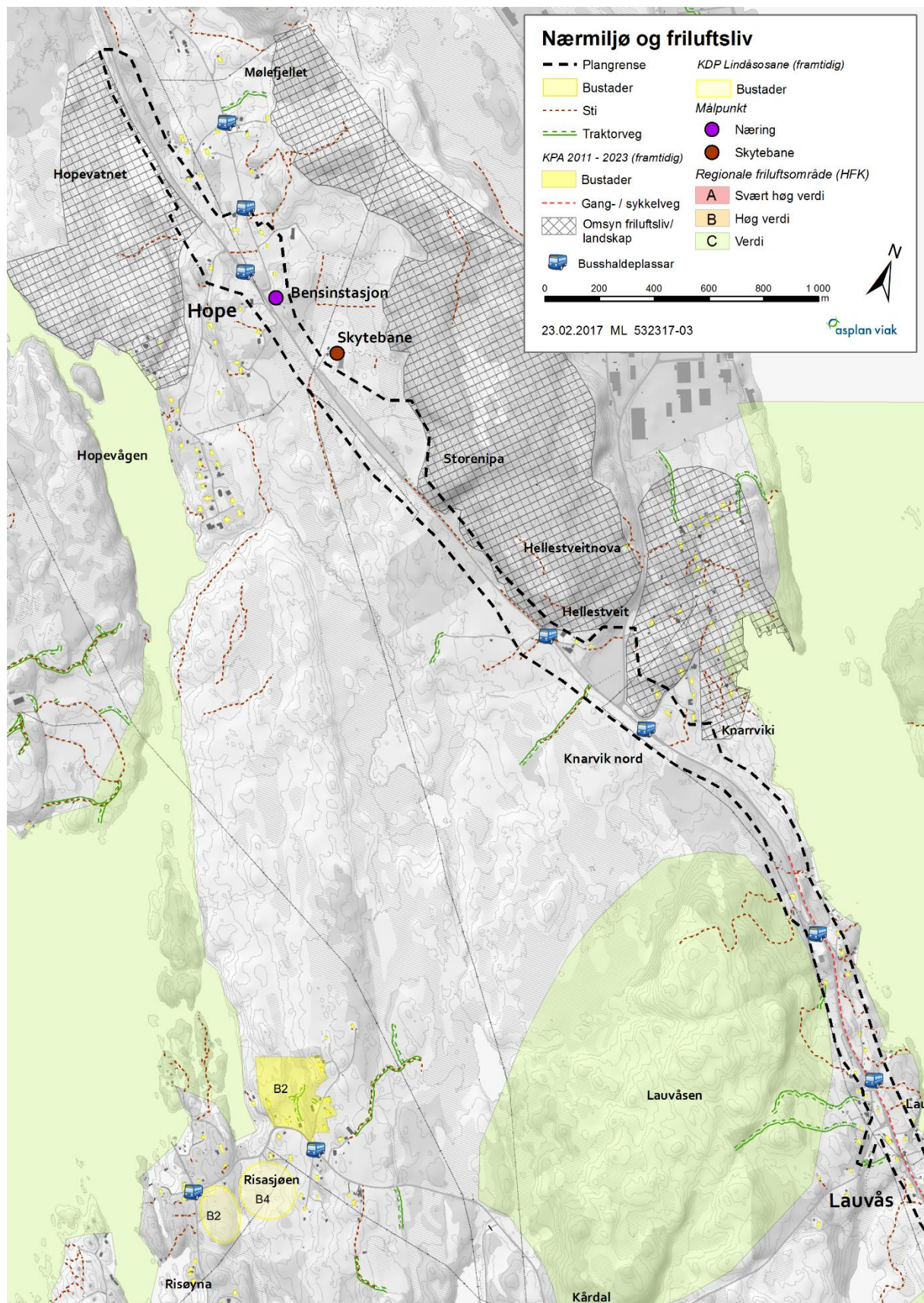


Figur 18 Registreringar på Lindås





Figur 19 Registreringar på strekninga Tjukkhetle - Lauvås



Figur 20 Registreringar på strekninga Lauvås - Hope