

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
080/18	Plan- og miljøutvalet	PS	13.06.2018

Saksbehandlar	ArkivsakID
Kristin Nielsen	14/7379

1. gangs handsaming av reguleringsplan for Fv 57 med gang- og sykkelveg Lindås tettstad-Mongstad - planID 1263-201407

Vedlegg :

PlankartFøresegnerPlanskildringVedlegg 01 - Tekniske teikningar – del 1 av 4Vedlegg 01 - Tekniske teikningar – del 2 av 4Vedlegg 01 - Tekniske teikningar – del 3 av 4Vedlegg 01 - Tekniske teikningar – del 4 av 4Vedlegg 02 - ROS-analyseVedlegg 03 - StøyrappportVedlegg 03 - Støysonekart vedlegg til støyrappportVedlegg 04 - VA-rammeplanVedlegg 05 - Fagrapport naturmiljøVedlegg 06 - Rapport 257 ferskvannVedlegg 07 - Rapport marin kartleggingVedlegg 08 - Fagrapport naturressursarVedlegg 09 - Fagrapport KulturmiljøVedlegg 10 - Fagrapport nærmiljø og friluftslivVedlegg 11 - Geoteknisk rapportVedlegg 12 - Ingeniørgeologisk rapport – del 1 av 2Vedlegg 12 - Ingeniørgeologisk rapport – del 2 av 2Vedlegg 13 - Notat innspill til YM-planLandbruksfagleg uttale knytt spesifikt til areal på Hellestveit - juni 2016Landbruksfagleg uttale til heile planframlegget - april 2018Merknadar - oppstart 2015Merknadar - utvida plangrense 2017

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10, vedtek Plan- og miljøutvalet å legge reguleringsplan for Fv. 57 med gang- og sykkelveg Lindås tettstad – Mongstad, med planID 1263-201407, ut til offentlig ettersyn.

.....

Plan- og miljøutvalet - 080/18

PM - behandling:

Jørgen Herland-Sp stilte spørsmål om gildskap og utvalet vurderte han som ugild, han gjekk difor frå under handsaming av denne saka.

Prosjektleder Kjersti Myre frå Statens vegvesen orienterte i saka.

Fellesframlegg v/Ståle Hauge-Ap:

Plan sendes tilbake forslagstiller. PMU ber om nærare utgreiing av planens forhold og

mogelege løysingar til overordna plan for industriområde og vegløsningar i KDP Lindåsneset med Mongstad.

Framlegget vart samrøystes vedteke.

PM - vedtak:

Plan sendes tilbake forslagstillar. PMU ber om nærare utgreiing av planens forhold og mogelege løysingar til overordna plan for industriområde og vegløsningar i KDP Lindåsneset med Mongstad.

Saksopplysningar:

POLITISK HANDSAMING

Plan- og miljøutvalet avgjer om planframlegget skal leggjast ut til offentlig ettersyn.

Saka skal til uttale i Eldreråd, Råd for menneske med nedsett funksjonsevne, Levekårsutvalet og Ungdomsrådet.

BAKGRUNN

Bakgrunnen for planarbeidet er at det i dag manglar tilbod til mjuke trafikantar langs fylkesveg 57 på heile strekninga mellom Lindås tettstad og dei sentrale næringsområda på Mongstad, og gåande og syklande må forflytte seg langs bilvegen. Fv. 57 er ein del av det overordna fylkesvegnettet i Hordaland og har ein viktig regional funksjon. Den eksisterande vegen har ein relativt låg vegstandard og høg trafikkbelastning. Det er registrert mange trafikkulykker her.

Hovudføremålet med reguleringsplanen er å fastsette plassering og utforming av gang- og sykkelveg langs fylkesveg 57 på strekninga mellom Lindås tettstad og Mongstad. Ein ønskjer samstundes å utbetre standarden og trafikktryggleiken på fylkesvegen til U-H4-standard.

Hovudtrekka i planen er:

- Etablere eit separat tilbod for gåande og syklande.
- Vegen skal verte trafiksikker gjennom at den vert utforma etter krav i handbok N100. Dette inneber m.a. utviding og utretting av veglina fleire plassar.
- Fleire avkøyrslar skal sanerast for å auke trafikktryggleiken.
- Vegkryss skal utbetrast.
- Utbetring/nye kulvertar for gåande/syklande og køyrande, og auke i dimensjonane på landbrukskulvert for å passe til dagens landbruksmaskinar.
- Sikre areal til gjennomføring av prosjektet.

Strekninga er ca. 10 km lang, og planområdet er på ca. 1 011 daa.

Dagens situasjon

Planområdet strekk seg frå Lindås tettstad i sør til Mongstad i nord, ved kommunegrensa mellom Lindås og Austrheim. Planområdet følgjer stort sett dagens fv. 57 og omfattar oppgradering av kryss ved Lindås tettstad (Kolås sør), nytt kryss til framtidig bustadområdet rett nord for Lindås tettstad (Kolås nord), oppgradering av kryss på Lauvås, Mongstad sør og Hope. Vegen er ei viktig ferdselsåre som bind saman viktige næringsområde, senterområde og bustadområde. Det er i hovudsak spreidd busetnad langs fylkesvegen. Ved Lindås tettstad, som har funksjon som lokalt sentrumsområde, er busetnaden meir konsentrert med fleire større bustadfelt. I nord, ved Mongstad, er det eit stort næringsområde som er forsyningsbase for olje- og gassindustrien (Mongstad sør) og oljeraffineri (Mongstad nord). Utover dette er dagens arealbruk stort sett landbruks-, natur- og friluftsområde. Dagens veglinje ligg nære Tjukkhettlevatnet som i dag forsyner Mongstadområdet med industrivatn. Tjukkhettlevatnet skal nyttast som framtidig drikkevasskjelde.

Mange av bustadene langs fylkesvegen har dårlege avkøyrslar og vegen er ein vesentleg barriere for ferdsel i og mellom grendene langs vegen. Det er også eit stort tal på landbruksavkøyrslar frå fylkesvegen. Dei som bur i grendene nordover har skuleskyss til barne- og ungdomsskule på Lindås, og i barnetråkkregistreringa 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.

Fartsgrensa er 70 km/t mellom Lindås tettstad og Lauvås, og 80 km/t frå Lauvås til Mongstad, med unntak av 60 km/t ved Lauvås og på Hope. Store delar av dagens veg har ein breidde på under 7,5 meter, og vegen har dermed ikkje tilfredsstillande breidde etter regelverket («Veg- og gateutforming, Håndbok N100», utgitt av Statens vegvesen.)

Årsdøgntrafikken (ÅDT) er registret i tre tellepunkt:

- Rett nord for Lindås tettstad: 4 000, der 11% er tungtrafikk
- Rett sør for Mongstad: 4 600, der 11% er tungtrafikk
- (Skodvin, sør for Lindås tettstad: 6 200, der 12% er tungtrafikk)

I perioden 2006-2015 vart det registrert totalt 27 trafikkulykker på strekninga. Det var 38 personskader, der 4 vart drepne, 6 hard skadd og 28 lettare skadd.

Det er i hovudsak spreidd busetnad langs vegen, og ein høg andel av desse har eigen avkøyring. I tillegg er det mange landbruksavkøyrslar langs vegen.

Strekninga er på om lag 10 km og har varierende breidde frå ca. 6,8 m til over 8 m. Vegen har ei asfaltert skulder på ca. 30 cm, og utanfor dette ei uasfaltert skulder med varierende breidde. Terrenget er lett kuppert og vegen er delvis tilpassa terrenget. Enkelte plassar er kurvaturen på vegen knapp, noko som gjer at vegen ikkje har den standarden den bør ha i høve til funksjonen vegen har.

Langs eksisterande fv. 57 frå Lindås tettstad til Rossnesvågen går i dag hovudvassleidninga til industriområda på Mongstad og i tillegg vidare ut i Nordsjøen på båt. På strekninga mellom Hellestveit til sør for Hope går høgspenteleidning 132 kV og 420 kV tett i vestsida av fv. 57 i luftspenn. På strekninga mellom Lindås tettstad og til Mongstad går høgspenteleidning 22 kV i luftspenn. Mellom Hellestveit og Hope er linja lagt i kabel. Med unntak av den kabla strekninga ligg denne høgspenteleidninga i god avstand til eksisterande fv. 57.

Prosess

Det vart varsla oppstart av planarbeidet i januar 2015, og det vart varsla utvida plangrense i

januar 2017. I samband med oppstartsvarselet, vart det halde folkemøte i Lindåshallen 29.01.2015.

Det kom inn til saman 25 merknader til oppstartsvarselet: 5 frå offentlege høyringspartar og 20 frå private. Ved varsling av utvida plangrense kom det samla inn 24 merknader: 6 frå offentlege høyringspartar og 18 frå private. Alle merknadene er lagt ved og kommentert av planfremjar i planskildringa.

Planframlegget er utarbeidd av Multiconsult på oppdrag frå Statens vegvesen Region Vest, i samarbeid med Lindås kommune. Statens vegvesen, Asplan Viak, Rambøll, Sweco og Uni Miljø har bidrege til planmaterialet.

Overordna planar og konsekvensutgreiing

Kommunen har vurdert at tiltaket ikkje fell inn under forskrift om konsekvensutgreiing. Detaljreguleringa er i tråd med overordna planar. Traséen for gang- og sykkelveg ligg inne både i kommunedelplan for Lindåsneset med Mongstad, og i kommuneplanen sin arealdel. Nordre del av gang- og sykkelvegen vart konsekvensutgreidd under utarbeidinga av kommunedelplanen. Og den sørlege delen vart konsekvensutgreidd under arbeidet med kommuneplanen.

Planframlegget

Planframlegget skal betre trafikktryggleiken for alle, både harde og mjuke trafikantar, innanfor heile planområdet.

Planområdet har sitt sørlegaste punkt ved Lindås tettstad, ca. 330 meter sør for Kolåskrysset. Gang- og sykkelvegen (gs-vegen) vil verte 3 meter brei, vere separert frå fylkesvegen, og ha plassering på vestsida av fylkesveg 57 frå det sørlegaste punktet av planområdet ved Lindås kyrkje. Her ligg det også i dag ei kort, eksisterande gs-strekning som knyt saman skule-/idrettsområdet på Lindås med bustadfeltet på Kolås. Rett nord for kyrkja og sør for Kolåskrysset, kryssar gs-vegen i kulvert under og til austsida av fylkesvegen, og fortset på austsida nordover gjennom resten av planområdet. Kolåskrysset vil verte utbetra m.a. med avkøyringsfelt frå sør, forskyving av fotgjengarkryss vekk frå fylkesvegen for å betre trafikktryggleiken, og etablering av gang- og sykkelveg på alle kantar vidare inn i neste kryss mot Lindås senter og bustadfeltet på Kolås. Eksisterande snuplass som ligg ved starten av vegarmen som går opp mot Kolåsfeltet er ikkje lenger naudsynt for busstrafikken, og vil verte stengt av for å betre tryggleiken for mjuke trafikantar og leie dei kortaste veg ned mot fotgjengarfeltet og legge til rette for at dei ikkje kryssar vegen på andre plassar.

Veglina ligg i dagens trasé fram til pel 700 (sjå vedlagte *Tekniske teikningar* for pel-nr). Her vert lina retta opp fram til pel 1650. Ved Tjukkhetlevatnet er veglinja blitt heva og gjeve ein mjukare kurvatur. Ved Gjervågstraumen er veglina flytta mot vest. Dette gjev høve til å nytte eksisterande bru til gang- og sykkelveg. Stort sett vil veglina gå langs dagens trase, med den breiddeutvidinga som er lagt til grunn for bygging. Det er planlagt nye T-kryss, full kanalisert, ved Kolåskrysset, på Lauvås, Mongstad sør og Hope. I tillegg er det planlagt eit nytt kryss til framtidig næringsområdet og bustadområdet nord for Lindås tettstad. Avkøyrslar er blitt sanert og samla i fellesavkjørsler der dette er funne tenleg.

Busslommer er plassert i tilknytning til bustadområda ved kryss/avkøyrslar. Det har vore stor fokus på å sikre god tilgjenge til desse ved å leggje til rette for undergangar der dette har vore tenleg.

Høg trafikk og høg fart i dag gjer strekninga lite attraktivt for mjuke trafikantar. Ferdsel for mjuke trafikantar skjer i hovudsak lang fylkesvegen og på lokalvegar der dette er mogeleg. Ein har i planarbeidet vurdert kvar gang- og sykkelvegen bør gå og det er gjort vurderingar ut frå

trafikktryggleik, tilgjenge, transportfunksjon, landskap, oppleving, nærmiljø og friluftsliv, avstand til kraftlinjer, terrenginngrep, naturmiljø, naturressursar og kulturmiljø. Trafikktryggleik har vore særleg vektlagt og at ein ikkje skal kome i konflikt med miljøverdiar og høgspenteledning. Ut frå alle desse kriteria er ny gang- og sykkelveg planlagt på austsida av fv. 57 gjennom heile planområdet, med unntak av ved kyrkjeområdet på Lindås.

Det er lagt til rette for offentleg parkering sør for Gjerdvågstraumen for å sikre ein trafiksikker tilgang til friluftsområdet ved Gjerdvågen og Rossnes.

Det er regulert inn areal til renovasjonspunkt ved Gjerdvågstraumen og sør for Hope. Samle-/hentepunkt for private bossdunkar er planlagt ved busshaldeplassar. Det er også avsett areal til seks framtidig nettstasjonar i planforslaget.

Det er sju konstruksjonar i planframlegget:

- G/S-kulvert ved Kolås sør
- G/S-kulvert ved Kolås nord
- Ny bru over Gjerdvågstraumen
- Køyrlar kulvert Lauvås sør
- G/S-kulvert Lauvås nord
- Landbruks kulvert ved Hellestveit
- Køyrlar kulvert ved Hope

Det er elles utarbeidd prinsipp-teikningar for andre betong- og natursteinsmurar. Det vert vist til

konstruksjonsteikningar for ytterlegare detaljar (sjå vedlegg 01 – *Tekniske teikningar*).

Mellom Tjukketvatnet og Rossnesvågen går i dag eit røyrt der Tjukketvatnet renn ut i sjøen. Dette røyret må forlengast ved bygging av ny veg. Det skal ved bygging av ny veg leggjast til rette for fiskevandring mellom sjø og Tjukketvatnet.

Det er regulert inn mellombelse rigg-, anleggs- og deponiområde. Generelt er det lagt til eit anleggsbelt på 30 meter langs fylkesvegen. Arealet skal m.a. nyttas til anleggsvegar, ranking av massar for revegetering og reetablering av landbruksareal. Det er i tillegg sett av fire andre større rigg- og anleggsområde for å sikre anleggsgjennomføring i fleire utbyggingsfasar. Mellombelse rigg-, anleggs- og deponiområde vert tilbakeført til opphavleg arealføremål etter at anlegget er ferdigstilt.

Det er sanert ei rekke landbruksavkøyrslar i planforslaget for å betre trafikktryggleiken. Ein opprettheld tilkomst til landbruksområda, men med færre tilkomstlar. Det skal etablerast stiar for tilkomst til naust og turområde. Dette gjeld under brua ved Gjerdvågstraumen og stiar ned til naust ved pel 3150 (sjå vedlegg 01 – *Tekniske teikningar*).

Rett sør for Kolåskrysset er det i dag planskilt kryssing (tidlegare kalla planfri kryssing), og denne vil verte erstatta med ein ny og breiare kulvert. På Lauvås og Hope vil det verte etablert planskilt kryssing.

Tre plassar på austsida av strekning er det lagt opp til å kunne gå og sykle av frå hovudgang- og sykkelvegen via trafiksikker kryssing i kulvert under fylkesvegen, og kople seg på framtidig gs-veg som går på tvers av fv. 57, eller som koplar seg på andre tversgåande vegar. Dette gjeld like nord for Kolåskrysset (sjå teikningsutsnitt 002 av plankartet), der det gjennom kommuneplanen sin arealdel er sett av eit næringsområde som så langt ikkje er utbygd. Her har reguleringsplanen innarbeidd tilknytning til framtidig, tversgåande gang- og sykkelveg, i tråd eit av krava i kommuneplanen. § 2.8: «*Før utbygging av B21 på Lindås skal det byggjast nytt vegsamband mellom FV 57 og FV 415 og gang- og sykkelveg.*» Den andre plassen der det er lagt opp til ein gs-vegarm er på Lauvås, ved avkøyrsla til Risasjøen (sjå teikningsutsnitt 007 av plankartet). Den tredje og siste plassen

der hovudgang- og sykkelvegen får ein arm som kryssar under fylkesvegen og over til vestsida, er på Hope. Gjennom dette vil det verte etablert ein trygg, universelt utforma kryssing under fylkesvegen fram til både nord- og sørgåande busstopp. Det er samstundes lagt til rette for etablering av trappar som snarvegar for dei som kan og ønskjer å benytte seg av desse.

Det vil verte naudsynt å innløyse tre bygningar i samband med vegprosjektet. Statens vegvesen har vore i kontakt med eigarane av eigedomane som er tenkt innløyst. Dette gjeld ein driftsbygning på gbnr. 118/10, ein einbustad på gbnr. 116/23 og ein einbustad på gbnr. 117/8. I tillegg vert det naudsynt å fjerne ein bod på 117/8, ein garasje på 118/10, ein garasje på 116/17, ein garasje på 116/3, og eit lagerskur eigd av fylkesvegen Lindås-Fonnes på 116/24. Parkeringsplassar som går bort vert etablert på nye plassar. Det er lagt opp til at ingen skal miste moglegheit for å parkere i nærleiken av fritidsbustaden sin, uavhengig av om ein har parkeringsplass på eigen grunn eller ikkje.

Den nye vegprofilen vil verte breiare enn i dag, då det vert lagt inn gs-veg og bilvegen vert utvida og linjeføringa endra. Når det gjeld grunnnerv, er det førebels ikkje rekna ut i kva grad den einskilde eigedomen vert råka ved gjennomføring av anlegget. Det skal regulerast og ervervast naudsynt grunn til vegformål for å etablere tryggingssone i samsvar med krava i Statens vegvesen si «Håndbok 231 Rekkverk». I tillegg skal 2 meter utover tryggingssona regulerast til vegformål og ervervast. Dette tillegget skal normalt vere rydda for trær. Eventuelle skjeringar og fyllingar ut over dette skal normalt også regulerast til vegformål og ervervast. Langs fylkesvegen vil Statens vegvesen kjøpe grunn for vegen ut til 1 meter frå topp skjering/botn fylling.

Landskapet i planområdet er verdivurdert til vanleg førekommande landskap ved ei verdivurdering av landskapet i Hordaland fylke utført av Aurland Naturverkstad for Hordaland fylkeskommune. Det er utført geologiske vurderingar og grunnboringar på strekninga. Rapportane er vedlegg til reguleringsplanen (sjå vedlegg 11 og 12). I tillegg er det utarbeidd rapportar for støy, naturmiljø, ferskvann, marin kartlegging, naturressursar, kulturmiljø og nærmiljø og friluftsliv. Det er også utarbeidd innspel til YM-plan (ytte miljø), samt VA-rammeplan som skildrar system for vegdrenering, handtering av terrengvatn, kryssande bekker og elver. Desse to siste planane dannar grunnlag for vidare detaljprosjektering. Alle dokumenta er ein del av planframlegget.

Lindås kommune har fått godkjend konsesjon for nytt uttak av drikkevatn og industrivatn til Mongstad. Dagens vassforsyning skal då supplerast med ei alternativ løysing. Industrivatn og drikkevatn skal då kombinerast frå Sjursetvatnet, krysse Hopsvatnet og vidare inn mot Mongstad og ut i Nordsjøen. Tjukketlevatnet som ligg tett i fv. 57 vil då verte nytta til drikkevatn. Ein skal då etablere ein ny terskel ved utløpet av Tjukketlevatnet.

Geometrisk utforming av vegsystemet er henta frå Statens vegvesen sine handbøker. Kriteria som er styrande for val av vegstandard er vegen sin funksjon, fartsgrense og trafikkmengde i prognoseåret 2050, det vil seie 20 år fram i tid etter forventa opningsår.

- Bakgrunn- og grunnlagsinformasjon
- Statens vegvesen sine handbøker
- Trafikktal

Den aktuelle parsellen er ein viktig hovudveg som knyt store næringsområde saman med stamvegen E39. Fartsgrensa er i dag stort sett 70 km/t eller 80 km/t og ein kort strekning med 60 km/t ved Lauvås. Trafikkmengda 20 år etter forventa opningsår i 2050 vil vere om lag

4600-6200. Med dette som utgangspunkt blir U-H4 med ÅDT 4000 – 6000 og fartsgrense 80 km/t standardval. Standard for gang- og sykkelvegen er 3 meter bredde + 0,25 meter skulder på begge sider. Rabatten mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg er 3 meter ved dimensjonerende fartsgrense 80 km/t og 1,5 meter ved dimensjonerende fartsgrense på 60 km/t.

Fylkesvegen mellom Lindås og Mongstad kan verte utbygd i tre trinn:

- Lindås tettstad til Lauvås
- Lauvås til Hope
- Hope til Mongstad (til grensa til Austrheim)

Verknadar av planframlegget

· Helse, miljø og tryggleik

Det er lagt vekt på å finne gode og sikre løysingar slik at alle trafikantgrupper vert utsett for minst mogleg risiko i det ferdig utbygde systemet. Utforming og dimensjonering er i samsvar med Statens vegvesen sine handbøker.

Ved bygging og seinare drift av anlegget skal det utarbeidast ein plan for ytre miljø (YM-plan). Ulike miljøkrav, aktuelle tiltak og krav til undersøking og oppfølging av miljøtiltaka vil inngå i denne planen. Vatn og vassdrag vil ha ein sentral plass her.

· Folkehelse

Etablering av ein universelt utforma gang- og sykkelveg langs fv. 57 gir innbyggjarane moglegheit til å kome seg ut i naturen, forflytte seg til og frå jobb og til fritidsaktivitetar utan å måtte transporterast av køyretøy. Dette er i tråd med folkehelseloven og bidreg til auka aktivitet.

· Barn og unge

Planen gir barn og unge moglegheit til å bevege seg over lengre strekningar på eigen hand, utan at ein treng å køyrast eller ta buss. Dei får moglegheita til å gå eller sykle til skule, vener, fritidsaktiviteter og friluftsområde på ein trygg måte, og barrieren som vegen skapar i dag vil verte mindre.

Krysset ved Kolåsfeltet ligg inne i barnetråkkregistreringar som eit område der barn og unge føler seg utrygge. Gjennom reguleringsplanen vert krysset utbetra og mjuke trafikantar si kryssing av dette vert tryggare.

· Nærmiljø og friluftsliv

Positive verknader:

- Ein samanhengande gang- og sykkelveg frå Lindås til Mongstad vil knyte grendene i området saman i eit trygt alternativ for gåande og syklande på dette strekket der det i hovudsak er spreidd busetnad.
- Planskilte kryssingar ved Kolåskrysset, på Lauvås og Hope vil føre til redusert barriereverknad og legge til rette for trygg kryssing av vegen for alle gåande – uavhengig av funksjonsnivå – og syklande. Dette vil særleg vere viktig for skulebarn på veg til skulebuss og skule.

Negative verknader:

- Ein breiare vegprofil, som inneheld både kjøreveg og gs-veg inngår, gjev auka barriereverknad på tvers av vegen.
- Det vil verte auka støy i nærområda langs vegen, som følgje av at vegutbetringa legg til rette for auka fartsnivå.

Utbetra bilveg og gang- og sykkelveg vil legge beslag på areal langs fylkesvegen på heile strekninga. Tre hus vert direkte råka og må innløysast. Desse har betydeleg støy og

nærføring i dag.

Tiltaka påverkar i liten grad friluftsområde. Auka trafikktryggleik og tilgjenge til innfallsportar til friluft- og turområde lang fv. 57 er positive verknader for friluftsliv. Det vert også etablert parkeringsplassar i tilknyting til friluftsområdet Gjerdvågstraumen. Negative verkander er at støygrensa vert utvida, samt mindre arealbeslag langs Gjerdvågstraumen.

- **Naturressursar**

- **Jordbruk**

Totalt er det 51 eigedomar (gnr/bnr) med jordbruksareal som vert direkte påverka av tiltaket. Samla arealbeslag (permanent) er om lag 65,0 daa, fordelt på 31,4 daa fulldyrka jord, 19,6 daa overflatedyrka jord og 14,0 daa innmarksbeite. For eit stort fleirtal av desse eigedomane er arealbeslaget svært lite. Heile 34 av dei 51 eigedomane mister under 1 daa med jordbruksareal, medan berre tre eigedomar mister over 5 daa jordbruksareal. I snitt mister kvar eigedom 1,28 daa jordbruksareal. Det aller meste av arealbeslag vil bestå av relativt smale striper langs eksisterande veg og det vert difor ikkje vurdert som sannsynleg at dette vil ha nemneverdige negative verknader (oppsplitting av teigar, barriereverknader, etc.) utover sjølv arealbeslaget. Fleire landbruksavkøyrslar er sanert i planforslaget. Ein har i planforslaget lagt opp til at ein må køyre mellom landbruksteigane internt via dei landbruksavkøyrslene som er oppretthalde. På eit fåtal stader kan ein risikere at noko meir jordbruksareal går ut av drift som følgje av endra arrondering av teigane, men dette er unntaksvis og difor ikkje nokon vesentleg problemstilling.

I tillegg vil til saman 93,8 daa jordbruksareal bli midlertidig påverka i anleggsfasen. Dette utgjer i snitt 2,84 daa per eigedom. Dette arealet vil bli tilbakeført til jordbruksareal med naudsynt jorrdjupne når anleggsarbeidet er avslutta.

Totalt sett er tiltaket vurdert å ha middels negativ konsekvens for jordbruket i planområdet i anleggsfasen, og liten til middels negativ konsekvens etter at dei midlertidig råka areala er tilbakeført til jordbruksareal.

- **Skogbruk**

Totalt er det 97 eigedomar (gnr/bnr) med skogsmark som vert direkte råka av tiltaket. Samla arealbeslag er berekna til 149,2 daa, fordelt på 52,3 daa skog av svært høg bonitet, 82,5 daa av høg bonitet, 2,6 daa av middels bonitet og 11,9 daa impediment. For 63 av eigedomane blir arealbeslaget mindre enn 1 daa, medan ni av eigedomane mister meir enn 5 daa. I snitt mister kvar eigedom 1,54 daa skogsmark. Som for jordbruksarealet er det i hovudsak smale striper med skog langs eksisterande veg som går tapt, og det vert difor ikkje vurdert som sannsynleg at dette vil ha nemneverdige negative verknader for skogbruk utover sjølv arealbeslaget. Ein har i planforslaget lagt opp til at ein må køyre mellom landbruksteigane internt via dei landbruksavkøyrslene som er oppretthalde.

I tillegg vil til saman 185,7 daa skogsmark bli midlertidig påverka i anleggsfasen. Dette utgjer i snitt 2,35 daa per eigedom. Dette arealet vil bli tilbakeført til skogsmark når anleggsarbeidet er avslutta.

Totalt sett er tiltaket vurdert å ha middels negativ konsekvens for skogbruket i planområdet i anleggsfasen, og liten til middels negativ konsekvens etter at dei midlertidig råka areala er tilbakeført til skogsmark.

- **Utmarksbeite**

I planområdet er det registrert attgroing og dels låg utnyttingsgrad innanfor fleire

innmarksbeite. Under synfaring av planområdet vart det ikkje gjort observasjonar som tyda på aktiv bruk av utmarksbeite. Tiltaket er difor vurdert å ikkje å ha nokon konsekvens for utmarksbeite.

Ferskvassressursar

Tiltaket vil kunne medføre konsekvensar for eit fåtal grunnvassbrønner, og avbøtande tiltak må vurderast. Når det gjeld Tjukketlevatnet, som er planlagt som framtidig drikkevasskjelde for Litlås vassbehandlingsanlegg, så kan det konkluderast med at det planlagde tiltaket (dvs. føre overflatevatnet frå vegen i lukka leidning til sjøen) vil minimere faren for negativ verknad på drikkevasskjelda.

Samla sett er tiltaket vurdert å ha liten negativ konsekvens for vassressursane i området.

Støy

Det skal oppførast støyskjerm for å skjerma kyrkjegard på nordsida av fv. 57. Ytterlegare støyskjerming langs veg er ikkje funnen kostnadssvarande. Bustader innanfor gul og raud støysone frå ny veg skal vurderast med omsyn på naudsynt tiltak for å oppnå tilfredsstillande lydnivå på lokal uteplass og innandørs lydnivå i opphaldsrom. Fritidsbustader innanfor gul og raud støysone frå ny veg skal vurderast med omsyn på naudsynt tiltak for å oppnå tilfredsstillande lydnivå på lokal uteplass.

Utbygginga vil ikkje endra støytilhøva vesentleg, og busetnad oppført etter 1997 (10 år etter at krav til innandørs lydnivå kom i byggeforskriftene) vil difor ikkje få tilbod om støyreducerande tiltak som angitt over.

Ytre miljøplan (YM-plan)

Det skal utarbeidast ytre miljøplan til byggeplan. Det er til reguleringsplan utarbeida eit notat med innspel til YM-plan (sjå vedlegg 13).

Kulturminne

Planframlegget vil ikkje medføre konsekvensar for automatisk freda kulturminne, SEFRAK-registrerte bygg eller jordkjellarar. Enkelte stader, t.d. på Kolås og Hope, vil vegen kome nærare gardstun og jordkjellarar. På Tjukketla vil ein ta vare på den delen av den eldre kommunale vegen som er synleg i dag. Denne er planlagt nytta til gangveg til næraste busshaldeplass. Vegen vil få omsynssone og muren og dekket som er der i dag, skal i størst mogleg grad oppretthaldast.

På Hellestveit er det planlagt ny tilkomstveg til bruket via Stormyravegen som vil gå i same trasé som den eldre gardsvegen. Den eldre gardsvegen vil i stor grad verte øydelagt. Det er registrert ei rekke steingardar på strekinga som i noko grad vert råka av ny gang- og sykkelveg og vegutviding. I dei fleste tilfella vil berre ein mindre del av steingardane måtte fjernast på grunn av tiltaket og ein kan i stor grad bevare resten steingarden.

Ny gang- og sykkelveg og oppgradering av fv. 57 til dimensjoneringsklasse U-H4 standard vil i noko grad forringe opplevinga av kulturmiljø ved arealbeslaget av kulturlandskap og ved tap av enkelte steingardar og eit vegfar. Totalt sett er tiltaket sett å ha liten negativ konsekvens for kulturminner og kulturmiljø.

ROS-analyse

Etter risikovurderinga kjem 11 hendingar i raud og 17 i gul sone. Analysen summerer opp aktuelle

hendingar i gul og raud sone med skildring om det er naudsynt med avbøtande tiltak. Planen

tek omsyn til dei aktuelle hendingane, særskilde tiltak er innarbeida i planen for å førebyggje moglege negative konsekvensar for liv og helse, miljø og økonomi.

Merknader

Sjå vedlagte merknadar frå 2015 og 2017. Merknadane er kommentert av planfremjar under kapittel 12 i planskildringa.

VURDERING

Administrasjonen har gått gjennom framlegget til reguleringsplan for Fv. 57 gang- og sykkelveg Lindås tettstad – Mongstad, og administrasjonen sine vurderingar kjem fram under.

Landbruksareal ved Hellestveit

Under utarbeiding av plandokumenta vart Landbruksavdelinga i kommunen bede, etter ønske frå Statens vegvesen, om å uttale seg om landbruksarealet ved Hellestveit. Det var gjennomført ei synfaring 31.01.2017 med grunneigar, Statens vegvesen, Landbruksavdelinga og Planavdelinga.

Grunneigar krevjer at trasèen til fylkesvegen vert flytta slik at den kjem i konflikt med plasseringa av driftsbygninga på garden, og at denne difor må rivast og erstattast for å kunne førast opp på nytt på den andre sida av fylkesvegen, der hovuddelen av landbruksarealet ligg.

Det går i dag ein gamal kulvert under fylkesvegen som knyt saman driftsbygning og gardstunet på den eine sida av fylkesvegen med landbruksareala på den andre sida. Dagens kulvert er ikkje stor nok til at dagens landbruksmaskiner kan køyre gjennom. Garden består av 83 dekar full- og overflatedyrka mark og 117 dekar innmarksbeite. Det er 32 dekar produktiv skog, og det er sau- og storfehold på garden.

I den første uttalen frå Landbruksavdelinga, datert 01.06.2016, vert det m.a. vist til at det er 78 dekar full- og overflatedyrka mark og 93 dekar beite på vestsida av fylkesvegen. På austsida er det opplyst at det er 23 dekar innmarksbeite og 5 dekar fulldyrka mark. Av uttalen er det vist eit mogleg reknestykke som viser at dersom gang- og sykkelvegen vert lagt på vestsida av fv. 57, vil det gå med langt meir jordbruksareal enn om denne vert lagt på austsida. Det er vidare opplyst at driftsbygninga består av fjøs og silo, og at det er krevjande å ha desse på den eine sida av fylkesvegen og slåttemarka på den andre sida, då det er mykje kryssing av vegen med innhausta gras den eine vegen og husdyrgjødsel den andre vegen. Uttalen konkluderer med at det vil gå tapt mest matjord, både i areal og kvalitet, ved å legge gang- og sykkelvegen på vestsida, og at denne bør leggest på austsida. Landbruksavdelinga meiner også at det vil vere best å bygge ny driftsbygning på vestsida av vegen.

I den andre uttalen frå Landbruksavdelinga, datert 18.04.2018, som er gitt under den generelle, interne innspelsrunden, er det opplyst at landbruksdrifta langs heile vegstrekket frå Lindås til Mongstad står relativt svakt, med mykje jordbruksareal som er i ferd med å gå ut av produksjon. Eit unntak er strekninga Hellestveit – Hope, der det er god jordbruksjord og to gardar med mjølkekvote. Det er vidare opplyst at den største utfordringa ved planframlegget er fjerninga av dagens avkøyrsløse frå fylkesvegen til tunet. Det er informert om at gbnr. 122/2 driftar 40 dekar fulldyrka jord på gbnr. 126/9 på Hope for ein annan grunneigar, i tillegg til sitt eige areal, og at det er omfattande transport mellom desse areala. Den nye avkøyrsløysinga frå tunet på gbnr. 122/2 til fylkesvegen går over gbnr. 122/3 og gamal, lengre veg inn tunet. For å korte ned på avstanden for å drifte jordbruksarealet på gbnr. 126/9 på Hope, og for å korte ned den tilkomstvegen frå fylkesvegen til tunet, føreslår Landbruksavdelinga å lage ein ny, felles tilkomstveg til både gbnr. 122/2 og 3. Då vil ein

også unngå gjennomgangstrafikk på gbnr. 122/3. Landbruksavdelinga vil til slutt minne om den første uttalen, og meiner at det ville ha vore ei betre løysing å legge utvidinga av fylkesvegen til austsida og sanere den eldste driftsbygninga på gbnr. 122/2. Begge uttalene frå Landbruksavdelinga er lagt ved.

Gjennom heile planarbeidet har Statens vegvesen og konsulenten gjennomført grundige vurderingar, og teke omsyn både til heilskapen og den enkelte eigedom så langt det har vore mogleg. Ei lang og omfattande rekke med vurderingar ligg til grunn for val av kva side av fylkesvegen skal ligge på. Vurderingskriteria har i hovudsak vore trafikktryggleik, tilgjenge, transportfunksjon, landskap, oppleving, nærmiljø og friluftsliv, avstand til kraftlinjer, terrenginngrep, naturmiljø, naturressursar og kulturmiljø. Med særleg vektlegging av trafikktryggleik og at ein ikkje skal kome i konflikt med miljøverdiar og høgspenteleidning er ny gang- og sykkelveg planlagt på austsida av fv. 57 gjennom heile planområdet, med unntak av ved senterområdet på Lindås.

På Hellestveit er fartsgrensa 80 km/t, og gjennom planarbeidet har det vore teikna ut to vegliner i tråd med handbok N100. Løysinga der den nye veglina ligg mot aust, og rårer driftsbygninga på gbnr. 122/2, vil gi store skjeringar inn i det bratte terrenget nord for gardstunet og beslaglegge store delar av gardsbruket på austsida av fylkesvegen. Det vil også vere krevjande både areal- og høgdemessig å legge til rette for kulvert under fylkesvegen, då terrenget stig raskt på austsida. Ved å legge veglina mot vest, vil ein unngå kontrakurver og få god lineføring på strekninga, men vil legge beslag på meir jordbruksareal. Når lineføringa til fylkesvegen har vore lagt, har ein heller ikkje berre kunne sjå isolert på korleis tilhøva vil bli på gbnr. 122/2. Ein har også måtte sjå eit langt større strekk under eitt, pga. fartsgrensa og krava dette stiller til lineføring og kurvatur. Å legge lina mot aust på denne plassen, ville ført til at lina måtte endrast også sør og nord for gbnr. 122/2, og fått negative følgekonssekvensar for bygningar på andre plassar. Ein har søkt så langt som det har vore mogleg å ikkje måtte rive bygningar for å kunne realisere dette prosjektet. Det ville ha vore eit uvanleg prinsipp å velje plassering av vegline ut frå éin grunneigars ønskje om riving av eit eksisterande bygg for å få dekt oppføring av nytt bygg på ein annan plass, då dette gir større ulemper enn føremoner både for resten av planområdet og ut frå totalvurderinga i plassering av kva side gang- og sykkelvegen skal ligge på. Plasseringa skal best mogleg skal dekke behovet for alle som bur langs denne 10 km lange strekninga. Tilkomsten rundt driftsbygninga vert også vesentleg betre slik det er vist i planframlegget enn i dag, sidan den nye veglina er flytta lengre vekk frå driftsbygninga. Dette forenkler etter Statens vegvesen og administrasjonen sitt syn drifta av den eksisterande bygninga.

Ein har gjennom planarbeidet heller ikkje funne det forsvarleg å kunne fjerne kulvert ved gbnr. 122/2 under fylkesvegen. Den gamle kulverten vil skiftast ut med ein ny og større landbrukskulvert med innvendig høgde på 4,9 meter. Denne vil dagens traktorar og landbrukskøyretøy kunne nytte, i tillegg til storfe og sau som i dag. Administrasjonen forstår ønsket om plassering av driftsbygning på vestsida av vegen, men støttar Statens vegvesen sine vurderingar som er gjort i val av plassering av gang- og sykkelvegen og vegline.

Til framlegget frå Landbruksavdelinga om at det vil kunne opnast for traktorkøyring på gang- og sykkelvegen, har Statens vegvesen informert om at dei frarår det. Dette har bakgrunn m.a. i trafikktryggleik for mjuke trafikantar, og at ein ikkje ønskjer gjødselnedfall på gang- og sykkelarealet.

Når det gjeld framlegget frå Landbruksavdelinga om endra tilkomstveg frå fylkesvegen til gardstunet på gbnr. 122/2, er denne moglegheita ikkje vurdert så langt i planarbeidet. Ein har søkt å nytte seg av eksisterande moglegheit. Administrasjonen er samd i at dette ville ha korta ned køyrelengda med traktor frå gbnr. 122/2 til 126/9. Nedkortinga ville då truleg vore om lag 200 meter, av ei totallengde på om lag 1800 meter. Dette kan leggest inn som eit vurderingspunkt om det er politisk ønskje om det.

Når det gjeld tap av jordbruksareal, er administrasjonen einig i at dette er negativt. Etablering av gang- og sykkelveg vil ta areal ein ikkje ønskjer at skal gå tapt. Som eit avbøtande tiltak er det lagt opp til at jordbruksareal som ligg inn mot veganlegget vil verte påfylt med jord med naudsynt djupne og nyttbar helling, slik at ein skal kunne dyrke marka så tett som mogleg inn mot fylkesvegen når prosjektet er ferdigstilt. På denne måten vil ein ta vare på så mykje jordbruksareal som mogleg.

Dette er eit prinsipp som er nytta generelt gjennom heile planområdet.

Merknader

Det har kome inn ein stor mengde merknadar, og administrasjonen er einig i Statens vegvesen sine vurderingar. Sjå oppsummering og svar på merknader og innspel i kapittel 12 i planskildringa.

Oppsummering og tilråding

Gang- og sykkelveg langs fv. 57 frå Lindås tettstad til Mongstad er eit trafikktryggingstiltak som vil vere viktig for heile nærområdet, og særleg for barn, unge og eldre. Det vil opne for at langt fleire kan bevege seg her på eigenhand, og gi barn- og ungdommar trygg skuleveg og trygg tilkomst til busstopp. Endringar i sjølve fylkesvegen, for å oppnå tryggare veg og motverke ulykkesstatistikken, er den andre, viktige delen i dette arbeidet. Hovudutfordringa er at vegen, inkludert gang- og sykkelveg, vil få ein breiare profil enn i dag, og at dette vil få innverknad i større eller mindre grad på ein stor del av eigedomane som ligg langs fylkesvegen.

Gjennom planarbeidet har det vore gjort grundige vurderingar av føremoner og ulemper for valet av plassering av kva side av fylkesvegen gang- og sykkelvegen skal ligge på. Det same gjeld for linjeføringa til sjølve fylkesvegen. Vurderingane er gjort ut frå kriteria trafikktryggleik, tilgjenge, transportfunksjon, landskap, oppleving, nærmiljø og friluftsliv, avstand til kraftlinjer, terrenginngrep, naturmiljø, naturressursar og kulturmiljø. Med særleg vektlegging av trafikktryggleik og at ein ikkje skal kome i konflikt med miljøverdiar og høgspenteledning, er ny gang- og sykkelveg planlagt på austsida av fv. 57 gjennom heile planområdet, med unntak av ved Lindås kyrkje.

Administrasjonen har vurdert planframlegget, og meiner at planen er godt gjennomarbeidd og klar for å verte lagt ut til offentleg ettersyn.

.....