

NOTAT

OPPDRAAG	616504 Gang- og sykkelveg fv. 57 Lindås tettstad - Mongstad - Reguleringsplan	DOKUMENTKODE	616504-RIVeg-Not-002
EMNE	Notat – Gang- og sykkelveg - Sidevurdering	TILGJENGELIGHET	Open
OPPDRAAGSGIVER	Statens vegvesen	OPPDRAAGSLEDER	Vigdis Berge
KONTAKTPERSON	Kjersti Myre	SAKSBEH	Vigdis Berge, Fredrik Mulelid Svendsen, Johannes Vedelden, Anne Siri Lingaas, Arna Dögg Arnardottir, Agnieszka Wyspianska, Aslaug Aalen, Turid Gråberg
KOPI	Frode Moen Aarland	ANSVARLIG ENHET	223 Infrastruktur og samferdsel

SAMMENDRAG

Multiconsult skal på vegne av Statens vegvesen (SVV) utarbeide forslag til reguleringsplan for eit gang- og sykkelanlegg langs fv. 57 mellom Lindås tettstad og Mongstad i Lindås kommune. Ny gang- og sykkelveg skal i hovudsak følge traséen for fv. 57. Oppgradering/utbetring av eks. fylkesveg til U-H4 standard, utbetring av kryss og avkøyrslar, sanering av avkøyrslar, oppgradering og utbetring av haldeplasser inngår også i prosjektet.

I dette notat vert det gjort ei vurdering og tilråding av kva side av fv. 57 gang- og sykkelveg bør ligge. På heile strekninga tilrår ein at gang- og sykkelveg bør ligge på austsida.

00	06.06.15	Notat – Gang- og sykkelveg - Sidevurdering	VB, FMS, JV, ASL, ADA, AW, AAA, TG	TG	VB
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

1 Bakgrunn

Multiconsult skal på vegne av Statens vegvesen (SVV) utarbeide forslag til reguleringsplan for eit gang- og sykkelanlegg langs fv. 57 mellom Lindås tettstad og Mongstad i Lindås kommune. Det manglar tilbod for gåande og syklande langs heile den ca. 10 km lange strekninga. Ny gang- og sykkelveg skal i hovudsak følge traséen for fv. 57. Oppgradering/utbetring av eks. fylkesveg til U-H4 standard, utbetring av kryss og avkøyrslar, sanering av avkøyrslar, oppgradering og utbetring av haldeplasser inngår også i prosjektet. Det er fleire undergangar på strekninga, desse skal erstattast med nye konstruksjonar. Ved Gjerds vågstraumen skal det byggast ny bru for fylkesvegen.

Strekningen har relativ høg trafikkbelastning og hadde i 2014 ein ÅDT på ca. 4200 ved Lindås og ca. 3100 ved Mongstad. Det er 11 % tunge køyretøy. Deler av strekningen er svært ulykkesbelasta.

Fartsgrensene på strekninga er:

- Lindås – Lauvås, 70 km/t
- Ved Lauvås, 60 km/t.
- Lauvås – Mongstad, 80 km/t

I avropet er det føresatt at gang- og sykkelveg mellom Lindås tettstad og Mongstad skal ligge på austsida av eksisterande fv. 57. I møte med SVV 15.03.16 vart det konkludert at det ikkje var tatt ei grundig nok vurdering av kva side gang- og sykkelveg bør ligge langs fv. 57 og at dette må avklarast i optimaliseringsfasen.

Mål for prosjektet:

Fra Avropsdokument av 18.04.16: "*Hovedformålet med prosjektet er å sikre tilstrekkelig med areal til å kunne etablere et trafikksikkert tilbud for myke trafikanter på strekningen. Tilbudet skal ha god og sammenhengende standard og skal bidra til å øke gang- og sykkelandelen*".

2 Føresetnader og kriteria for vurdering

Utgangspunktet for vurderingane er grunnlag frå SVV. Det er på enkelte strekningar føresatt utretting av veglinja for å betre trafikksikkerleiken i samsvar med U-H4 standard. Her skal eksisterande veggrunn frå fv. 57 nyttast som gang- og sykkelveg. Eventuelle skifte av side på gang- og sykkelveg er føresatt å skje ved eit av dei større kryssingspunkta på strekninga, Lauvås, Mongstad sør eller Hope. Det er eit mål at gang- og sykkelveg skal ha færrast mogleg skifte av side på strekninga. Den 10 km lange strekninga er delt opp i fire delstrekningar basert på større kryssingspunkt og byggefasar (entreprise).

Strekning 1 Lindås tettstad til Lauvås byrjar like før Kolåskrysset ved Lindås tettstad og går til og med kryss ved Lauvås.

Strekning 2 Lauvås til Mongstad sør byrjar etter kryss ved Lauvås og går til og med kryss ved Mongstad sør.

Strekning 3 Mongstad sør til Hope byrjar etter kryss Mongstad sør og går til og med kryss ved bensinstasjonen ved Litlåsvegen.

Strekning 4 Hope til Keilen byrjar etter kryss ved bensinstasjon ved Litlåsvegen og går til plangrensa i nord til Keilen (kommunegrense Lindås – Austrheim).

Det er gjort vurderingar ut frå omforeinte kriteria. Kriteria Tilgjenge, transportfunksjon, landskap, oppleving samt nærmiljø og friluftsliv gjeld funksjonen til gang- og sykkelvegen. Kriteria kraftlinjer, terrenginngrep, naturmiljø, naturressursar og kulturmiljø gjeld arealinngrep og konsekvensar av gang- og sykkelveg.

Dei ulike kriteria har ikkje lik vekt, men er alle ein del av vurderinga og av kva omsyn ein bør ta.

Trafikktryggleik for gåande og syklande samt å unngå konflikt med miljøverdiar og kraftlinjer er tillagt størst vekt.

2.1 Kriteria

- **Tilgjenge til gang og sykkelvegen**
Gang- og sykkelvegen skal vere lett tilgjenge for mjuke trafikantar. Målpunkt som bustadområde, skule, idrettsanlegg, friluftsområde, etc. er vurdert opp mot tilgjenge til gang- og sykkelvegen. Det vert lagt opp til minst mogeleg kryssing av fv. 57 for å kome til gang- og sykkelvegen. Eventuelle kryssingar må skje planfritt. Den sida med flest målpunkt er vurdert som best og mest trafikksikker for gåande og syklande.
- **Transportfunksjon**
Gang- og sykkelvegen skal ha ein god transportfunksjon, med få systemskifte. Dette er viktig for å få opp andelen syklande på strekninga. For å oppnå god transportfunksjon bør talet på avkjørsler og kryss langs gang- og sykkelvegen begrenast.
- **Landskap (plassering i landskapet)**
Det er her vurdert korleis det totale veganlegget inkludert gang- og sykkelveg vil ligge i forhold til landskapet sin karakter.
- **Oppleving**
Kva side som gjev best oppleving for gåande og syklande på strekninga, er her avvegd utifrå estetiske vurderingar av landskap og utsikt.
- **Nærmiljø og friluftsliv**
Det er her vurdert tilgjenge frå målpunkt til gang- og sykkelveg, slike målpunkt er, skule, idrettsanlegg, friluftsområde, turveg, badeplassar etc.
- **Kraftlinjer**
Det er her vurdert om gang- og sykkelveg kan kome i konflikt med eksisterande kraftlinjer. Det er særleg vektlagt at ein bør unngå konflikt med kraftlinjer over 24 kV som går på anleggskonsesjon, kor det er krav om endring av konsesjon ved flytting av linje.
- **Terrenginngrep**
Det er her vurdert kor store inngrep gang- og sykkelveg vil medføre i terrenget og i kva grad det er mogeleg å tilpasse inngrepet med landskapsforming. Minst mogeleg terrenginngrep er i hovudsak vurdert som best.
- **Naturmiljø, naturressursar og kulturmiljø.**
Det er her sett på kva verdiar som vert råka av nye arealinngrep. Det er særleg vektlagt at ein bør unngå konflikt med miljøverdiar. Side med færrest verdikonfliktar er vurdert som best.

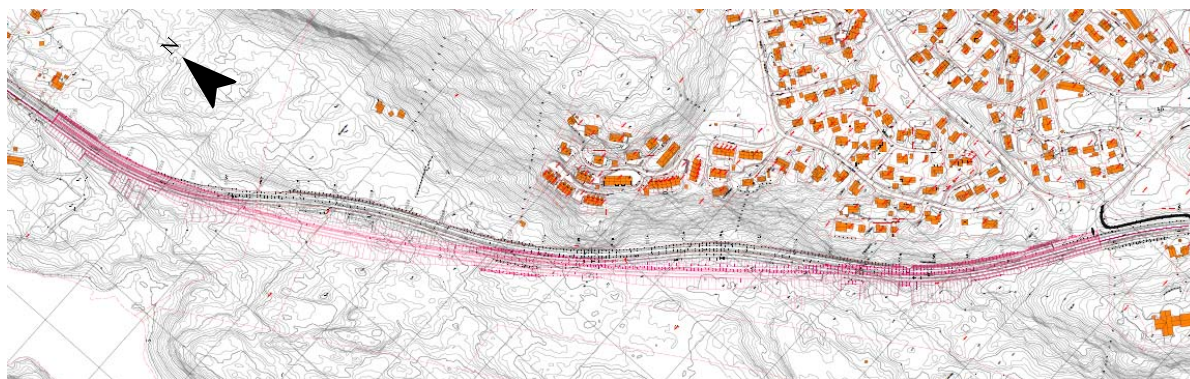
3 Vurdering av strekningane

3.1 Strekning 1 Lindås tettstad til Lauvås.

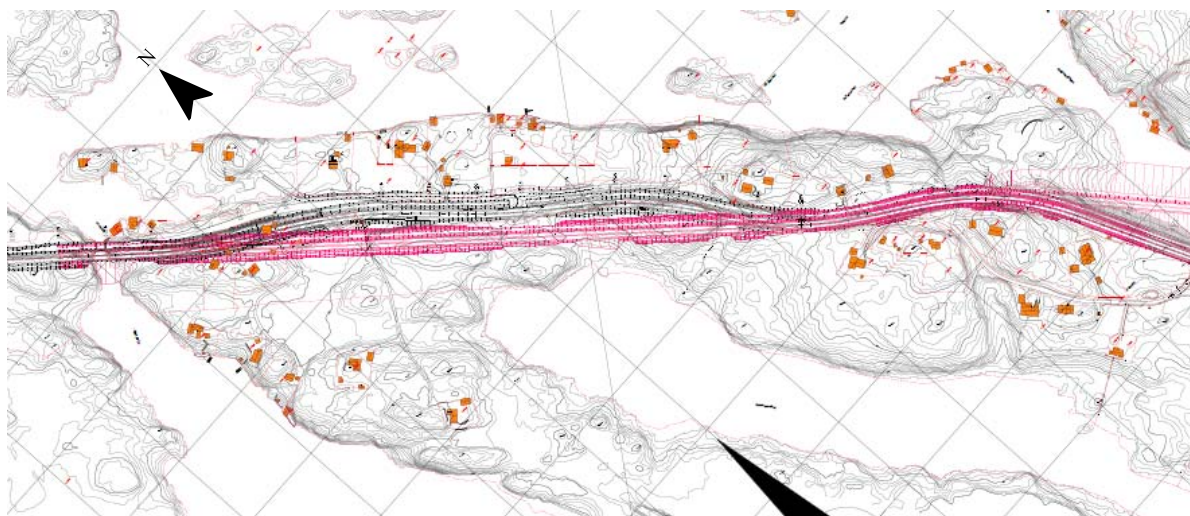
Byrjar like sør for Kolåskrysset ved Lindås tettstad og går til og med kryss ved Lauvås, ei strekning på 4,7 km. På austsida ligg Lindås senter og store bustadområde (Kolåsfeltet), medan kyrkje, skule og idrettsanlegg ligg i vest. Det er sett av store nye bustadområde og eit næringsområde på vestsida i kommuneplanens arealdel ved Lindås tettstad. Kryssing av fv. 57 for gåande og syklande ved Kolås skjer i dag i kulvert (G/S) under veg, denne skal oppretthaldast. I Lindås tettstad er det mange målpunkt på begge sider av fv. 57. Nordover er det spreidd busetnad på begge sider av fv. 57.

Det er på strekninga føresatt av SVV at veglinja vert endra med utretting av kurva mellom Lindås tettstad og Tjukketla og mellom Rossnesvågen og Gjerdsvågstraumen. Areal med eksisterande køyreveg skal her nyttast som gang- og sykkelveg. Endra veglinje ligg vest for dagens veglinje på fv. 57. Det vert då to lengre strekningar med areal til gang- og sykkelveg på austsida av fv. 57, sjå fig. 1 og fig. 2.

Kryssing av fv. 57 skal for mjuke trafikantar skje planfritt. Det er føresatt at ein ikkje skal skifte side på gang- og sykkelveg andre stader enn ved større kryssingspunkt. Det er ikkje slike punkt på strekninga og ein bør difor ikkje skifte side på gang- og sykkelveg på strekninga.



Figur 1. Utsnitt viser utretting av veglinja mellom Lindås tettstad (plangrense sør) og sør for Tjukketla



Figur 2. Utsnitt viser utretting av veglinja mellom Rossnesvågen og Gjerdsvågstraumen

Gang- og sykkelveg på strekninga bør ligge på austsida av fv. 57 då arealbeslag vert særleg stort og nye planfrie kryssingar må etablerast om ein skal legge gang- og sykkelveg på vestsida. Det er ikkje

andre tungtvegande argument for å legge gang- sykkelveg på vestsida, jf. vurderingane i kulepunkt under og tabell 1.

Gang- og sykkelveg på strekning 1, Lindås tettstad til Lauvås bør ligge på austsida av eksisterande fv. 57.

Vurdert best på vestsida.

- Landskap
Mellom Lindås senter og Rossnes er gang- og sykkelveg vurdert best plassert på vestsida av vegen, fordi landskapet heller mot vest og gjev betre samanheng med omgjevnadene.
- Oppleving
Strekninga mellom Lindås senter og Rossnes, der Tjukketlevatn og Rossnesvågen møtast, vurderast opplevinga til å ha høgare verdi på vestsida av dagens veg. Landskapet opnar seg mot vest og gjev betre utsikt.
- Terrenginngrep
Mellom Rossnes og Lauvås vil terrenginngrep på austsida gje store fyllingar, særleg ved Rossnesvågen og nordover. Terrenginngrep i vest vil gje små låge skjeringar. Skjeringar er her vurdert å gje eit mindre fotavtrykk enn fyllingar. Ei utviding på vestsida gjev minst terrenginngrep og er vurdert til å vere best.

Vurdert best på austsida.

- Landskap
Mellom Rossnes og Lauvås vert gang- og sykkelveg vurdert best plassert på austsida av vegen, fordi landskapet heller mot aust og gang- og sykkelveg på austsida gjev betre samanheng med omgjevnadene.
- Oppleving
Strekninga mellom Rossnes og Lauvås har størst opplevingssverdi med gang- og sykkelveg på austsida med utsikt til vatn.
- Terrenginngrep
Bør i hovudsak skje på austsiden mellom Lindås senter og Rossnes, fordi terrenginngrepet ved gang- og sykkelveg langs vestsida medfører fyllingar. Desse kan reduserast ved å forskyve ein del av strekninga mot aust.
- Kulturmiljø
Det ligg det to SEFRAK-registrerte bygg på Lauvås ca. 10 meter vest for dagens fv. 57. Desse vert sannsynleg råka av ei vegutviding på vestsida og utviding bør difor skje langs austsida. Frå Lindås kyrkje til Rossnesvågen gjekk den fyrste kommunale vegen i Hordaland. Det er ca. 200 meter igjen av vegen litt sør for Tjukketlevatnet (frå gnr. 118 bnr. 2) og vidare nordover på vestsida av eksisterande fv. 57. Ei tydeleg oppmuring og eldre veg er godt synleg i landskapet. Kulturminnet ligg nord for dei største linjusteringane som er lagt vest for eksisterande fv. 57 og det bør være mogleg å ta omsyn til vegen.
- Naturmiljø
For naturmiljø er det omsyn å ta på begge sider av fv 57. Ved Tjukketlevatnet er det innlaupsbekkar som ligg vest for fv. 57. Det er ein lokalt viktig naturtype i Rossnesvågen som ligg aust for fv. 57. I Gjerdvågstraumen er det funne innslag av ålegras vest for fv 57, verdi av denne forekomsten bør vurderast nærare. Det er monalege mengder av den framande arten parkslirekne ved Lindås på austsida av fv. 57. Samla sett er det best at arealbeslaget skjer på austsida av eksisterande fv 57.

- Naturressursar

Det er mest dyrka mark på vestsida, arealinngrep på austsida er best.

Vurdert likt på vest- og austsida

- Tilgjenge i høve til målpunkt, transportfunksjon og kraftlinjer er det ingen særleg skilnad kva side ein vel.
- Nærmiljø og friluftsliv

På austsida ligg Lindås senter og store bustadområde (Kolåsfeltet), medan kyrkje, skule og idrettsanlegg ligg i vest. Det er sett av store nye bustadområde i vest i kommuneplanens arealdel. Kryssing av fv 57 ved Kolås skjer i dag i kulvert under veg, denne vert oppretthaldt. Gjennom Lindås tettstad er det mange målpunkt på begge sider og det er ikkje er så stor skilnad på kva side gang- og sykkelvegen bør ligge. Lenger nord er det spreidd busetnad på begge sider av fv 57. Totalt sett for strekninga er gang- og sykkelveg vurdert som likt på aust- og vestsida av vegen.

Tabell 1 Oppsummering strekning 1 Lindås tettstad - Lauvås

Kriteria	Vest	Aust	Likt
Tilgjenge			X
Transportfunksjon			X
Landskap*	X	X	
Oppleving*	X	X	
Nærmiljø og friluftsliv			X
Kraftlinjer			X
Terrenginngrep*	X	X	
Naturmiljø		X	
Naturressursar		X	
kulturmiljø		X	

* Det er vurdert ulikt kva side som er best langs strekninga, jf. kulepunkt

3.2 Strekning 2 Lauvås til Mongstad sør

Byrjar etter kryss ved Lauvås og går til og med kryss ved Mongstad sør, ei strekning på 1,9 km. På strekninga er det ingen justering av veglinja. Det er nokre stader svært sidebratt terreng, i vest stig terrenget medan terrenget fell mot sjøen i aust. Det er generelt fleire bustader på strekninga langs austsida av fv. 57 enn vestsida. Det mange arbeidsplassar på Mongstad sør samt eit større bustadområde i Knarvik på austsida av fv. 57.



Figur 3 Utsnitt av veglinja frå Lauvås og nord til Grønvikskjeret



Figur 4. Utsnitt av veglinja frå Grønvika til Mongstad sør

For landskap, terrenginngrep og naturresursar er det vurdert best med gang- og sykkelveg langs vestsida. For tilgjenge, transportfunksjon, oppleving, nærmiljø og friluftsliv er det vurdert som best på austsida. Kraftlinjer, naturmiljø og kulturmiljø er vurdert likt, jf. kulepunkt under og tabell 2. Utifrå trafikktryggleik er det best med gang- og sykkelveg i aust, det er noko jordbruksareal som går tapt, men dette er mindre og svært avgrensa landbruksareal langs vegen.

Gang- og sykkelveg på strekning 2 Lauvås til Mongstad sør bør ligge på austsida av eksisterande fv. 57.

Vurdert best på vestsida.

- Landskap
Vegen ligg best i landskapet ved å auke samla vegareal mot vest. Landskapet sin karakter vil då bli best mogleg bevart.
- Terrenginngrep

Ved å utvide vegen på vestsida av dagens veg kan ein unngå store fyllingar langs austsida av vegen og optimalisere terrengtilpassinga.

- **Naturressursar**

Det er mest jordbruksareal langs austsida, og det er difor best med arealbeslag i vest. Det er noko skog med høg bonitet i vest, men det vert vurdert som viktigare å ta vare på jordbruksarealet i aust.

Vurdert best på austsida.

- **Tilgjenge**

Det er eit større kryss og fleire avkøyrslar på austsida og eit større næringsområde, Mongstad sør, som ligg i aust. Det gjev enkel tilgang til gang- og sykkelvegen utan å måtte krysse fv 57.

- **Transportfunksjon**

Ved å legge gang- og sykkelvegen på austsida av vegen, vil brukarane ha enkel tilgang til gang- og sykkelvegen utan unødige omkjøringar.

- **Oppleving**

Terrenget heller mot aust og er meir opent i aust mot sjøen. Det gjev ei betre oppleving med gang- og sykkelveg på austsida.

- **Nærmiljø og friluftsliv**

Det er mange arbeidsplassar på Mongstad sør og eit større bustadområde i Knarvik samt fleire bustader på austsida enn på vestsida.

Vurdert likt på vest- og austsida

- Kraftlinjer, naturmiljø og kulturmiljø er det ingen særleg skilnad kva side ein vel.

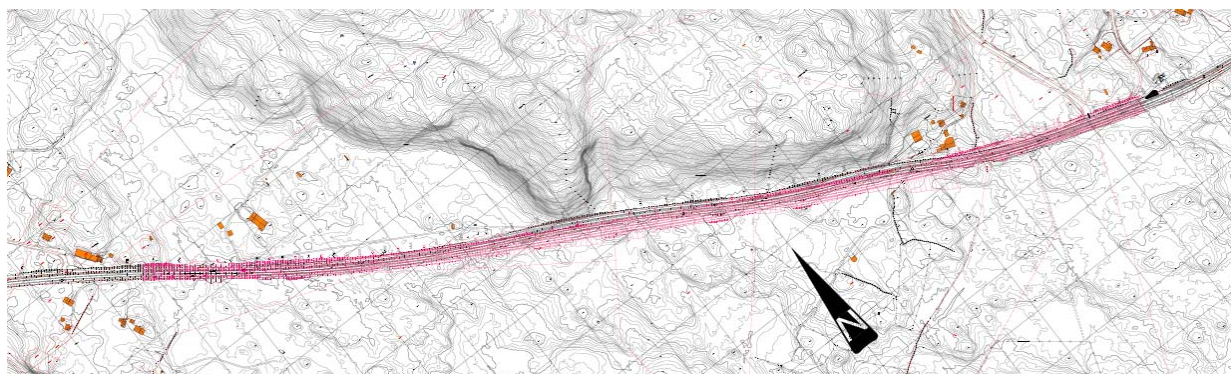
Tabell 2 Oppsummering strekning 2 Lauvås-Mongstad sør

Kriteria	Vest	Aust	Likt
Tilgjenge		X	
Transportfunksjon		X	
Landskap	X		
Oppleving		X	
Nærmiljø og friluftsliv		X	
Kraftlinjer			X
Terrenginngrep	X		
Naturmiljø			X
Naturressursar	X		
Kulturmiljø			X

3.3 Strekning 3 Mongstad sør til Hope

Byrjar etter kryss ved Mongstad sør og går til og med kryss ved bensinstasjonen ved Litlåsvegen, ei strekning på 2,1 km. På austsida er det ein bensinstasjon, ein skytebane og omkøyringsmoglegheit til Mongstad. Det er på austsida eit større tal bustadeiningar enn på vestsida. Eit større område på vestsida er sett av til framtidig næringsområde og vil kunne få mange arbeidsplassar.

På strekninga er det foreslått ei justering av veglinja vest for eksisterande fv. 57 mellom Hellestveit og Hope. På grunn av konflikt med to kraftlinjer, 420 kV og 132 kV må veglinja justerast noko austover. Kraftlinjene er under anleggskonsesjon og det vil her vere krav om endring av konsesjon ved ei flytting av kraftlinje.



Figur 5. Veglinje mellom Mongstad sør og Hope, (arealbeslag er her vist på vestsida, men vil i hovudsak skje på austsida).

For ingen av kriteria er vestsida vurdert som best. Tilgjenge, transportfunksjon, nærmiljø og friluftsliv, kraftlinjer, naturmiljø, naturressursar og kulturminne er austsida vurdert som best. Landskap, terrenginngrep, oppleving og kollektivtrafikk er vurdert likt, jf. kulepunkt under og tabell 3. Utifrå trafikktryggleik og konflikt med kraftlinjer samt viktig landbruksareal er det best med gang- og sykkelveg på austsida.

Gang- og sykkelveg på strekning 3 Mongstad sør-Hope bør ligge på austsida av eksisterande fv. 57.

Vurdert best på vestsida.

Det er ingen kriteria kor vestsida er vurdert best.

Vurdert best på austsida.

- Tilgjenge
Dei fleste etableringane ligg i aust, noko som bidreg til få kryssingar av fv. 57 for å kome til gang- og sykkelvegen.
- Transportfunksjon
Transportfunksjonen er godt ivaretatt på austsida av vegen, då flest brukarar avsluttar eller startar reisa si på denne sida.
- Nærmiljø og friluftsliv
På austsida er det ein bensinstasjon, ein skytebane og omkøyringsmoglegheit til Mongstad. Det er på austsida eit større tal bustadeiningar enn på vestsida. Eit større område på vestsida er sett av til framtidig næringsområde og vil kunne få mange arbeidsplassar. Ei slik utbygging vil sannsynlegvis krevje planskilt avkøyrslse og kryssing for gåande og syklande.
- Kraftlinjer

To kraftlinjer, 420 kV og 132 kV, går langs veg vest for eksisterande fv. 57 på ei strekning på ca. 600 meter. Det går også ein 22 kV linje som nyleg er kabla langs vegen i vest frå Hellestveit til sør for Hope. Ei utviding av vegen i vest vil føre til direkte konflikt med kraftlinjer under anleggskonsesjon.

- **Naturmiljø**

Det er registret kystlynghei (lokalt viktig naturtype) og kulturlandskap i vest og edellauvskog (viktig naturtype) ved Langura aust for fv. 57, men naturverdiane ligg ikkje heilt inntil eksisterande fv 57. Dersom ein tar omsyn til edellauvskogen er ei utviding i aust best på grunn av kystlynghei og kulturlandskap i vest. På vestsida av vegen ved Hope er det eit felt med den svartelista arten rynkerose. Det er potensial for forureina grunn ved bensinstasjon i aust som ein må ta omsyn til.

- **Naturressursar**

Det vil gå tapt fulldyrka jord ved Hellestveit og ved Hope ved ei arealutviding i vest.

- **Kulturmiljø**

Kulturlandskap ved Hellestveit og ein jordkjellar ved Hope samt steingardar i vest kan bli råka.

Vurdert likt på vest- og austsida

- **Landskap**

Vegen ligg bra i landskapet og med små justeringar vil utvida veg også gjere det.

- **Terrenginngrep**

Det blir ikkje nokon store terrenginngrep på denne strekninga, begge sider av vegen eignar seg i gjennomsnitt like bra til utviding.

- **Oppleving**

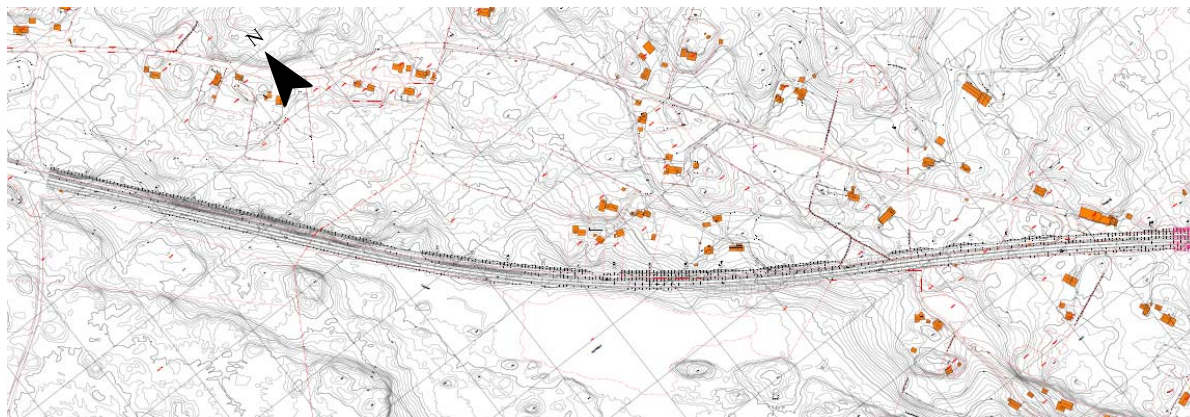
Opplevingskvaliteten skil seg ikkje så mykje om gang- og sykkelvegen ligg på den eine eller andre sida av dagens veg. Landskapet har noko større opplevingsverdi på vestsida av dagens fylkesveg, av kulturlandskap ved Hellestveit.

Tabell 3 Oppsummering strekning 3 Mongstad sør - Hope

Kriteria	Vest	Aust	Likt
Tilgjenge		X	
Transportfunksjon		X	
Landskap			X
Oppleving			X
Nærmiljø og friluftsliv		X	
Kraftlinjer		X	
Terrenginngrep			X
Naturmiljø		X	
Naturressursar		X	
kulturmiljø		X	

3.4 Strekning 4 Hope til Keilen (plangrense nord)

Byrjar etter kryss ved bensinstasjon ved Litlåsvegen og går til plangrensa i nord ved Keilen, ei strekning på 1,2 km. Det er høge skjeringar i aust og Hopsvatnet med tilhøyrande vassdrag ligg på vestsida. På strekninga er den ingen justeringar av veglinja.



Figur 6. Veglinja mellom Hope og Keilen, plangrense nord

Langs ein stor del av strekninga ligg Hopsvatnet med tilhøyrande vassdrag like vest for eksisterande fv. 57. Buffersone mot vatn og vassdrag må oppretthaldast då det får store konsekvensar for naturmiljø med arealinngrep mot vatn og vassdrag her. Det er minimalt med plass til fylling mot Hopsvatnet og vassdraget. Terrenginngrep bør skje på austsida med mindre det er andre tungtvegande argument for gang- og sykkelveg på vestsida.

For oppleving og terrenginngrep er vest vurdert som best. For landskap og naturmiljø er det vurdert best med austsida. Tilgjenge, transportfunksjon, nærmiljø og friluftsliv, kraftlinjer, naturressursar og kulturmiljø er vurdert likt, jf. kulepunkt under og tabell 4. Ut i frå stor konflikt med naturmiljø i vest bør gang- og sykkelvegen ligge på austsida.

Ved å legge gang- og sykkelveg på austsida vert ein stor del av denne strekninga liggande mellom sterkt trafikkert veg og høge skjeringar, noko som kan vere uheldig for opplevinga til gåande og syklande. Ein kan legge om fylkesvegen slik at gang- og sykkelveg vert i vest og køyreveg i aust. Det vil medføre eit skifte av side for gang- og sykkelveg. Ei slik omlegging vil også innebære eit systemskifte og større endringar for den tilstøytande reguleringsplanen for fv. 57 i nord som går frå plangrensa til rundkøyring ved Mongstad.

Strekninga er relativt kort, ca. ein kilometer, så ei særleg vektlegging av opplevinga bør vektast mot trafikktryggleik. For syklistar som vil raskt fram og skal til eit av målpunkta lenger nord (som Mongstad) vil det vere ei ulempe å krysse til vestsida og så krysse tilbake til austsida. Dette kan føre til at syklistar vel å sykle på austsida langs bilvegen, noko som er lite trafiksikkert. Gang- og sykkelvegen bør ligge på same sida på heile strekninga frå Lindås tettstad til Mongstad for å unngå ei ekstra kryssing av vegen for ei strekning på ca. 2 km.

Gang- og sykkelveg på strekning 4 Hope til Keilen (plangrense nord) bør ligge på austsida av eksisterande fv. 57.

Vurdert best på vestsida.

- Oppleving

Det er størst opplevingsverdi med gang- og sykkelvegen på vestsida langs bekk, vatn og kulturlandskap. Det er uheldig med gang- og sykkelveg i aust mellom høge skjeringar og ein høgt trafikkert veg.

- **Terrenginngrep**
Terrenget stig bratt på austsida av dagens veg, difor gjev det minst terrenginngrep med utviding på vestsida.

Vurdert best på austsida.

- **Naturmiljø**
Langs ein stor del av strekninga ligg Hopsvatnet med tilhøyrande vassdrag rett vest for eksisterande fv. 57. Buffersone mot vatn og vassdrag må oppretthaldast då det får store konsekvensar for naturmiljø med arealinngrep mot vatn og vassdrag her. Det er minimalt med plass til fylling mot Hopsvatnet og vassdraget. Terrenginngrep bør skje på austsida
- **Landskap**
Vegen ligg ikkje bra i landskapet der den er innklemt mellom bekke drag og høgder langs vegen. Det resulterer i få moglegheitar til andre løysingar enn utviding mot aust.

Vurdert likt på vest- og austsida

- **Kraftlinjer og kulturmiljø** er vurdert at det ikkje er særleg skilnad på kva side ein vel.
- **Nærmiljø og friluftsliv**
Det er bustader både på austsida og vestsida (Hope), det er difor ikkje så stor skilnad på kva side ein vel.
- **Tilgjenge og transportfunksjon**
Det er ingen særleg skilnad på sjølve strekninga om gang- og sykkelvegen ligg på vest- eller austsida, då veg frå Hopsvågen skal i kulvert ut til Litlåsvegen og ein kjem då ut i kryss ved bensinstasjon ved Litlåsvegen.
- **Naturressursar**
Det er noko dyrka mark på begge sider, og skog på austsida. Det er ikkje særleg skilnad på kva side av vegen arealbeslaget skjer.

Tabell 4 Oppsummering strekning 4 Hope-Keilen (plangrense nord)

Kriteria	Vest	Aust	Likt
Tilgjenge			X
Transportfunksjon			X
Landskap		X	
Oppleving	X		
Nærmiljø og friluftsliv			X
Kraftlinjer			X
Terrenginngrep	X		
Naturmiljø		X	
Naturressursar			X
kulturmiljø			X

4 Oppsummering og samla tilråding

Når ein skal sjå på av kva side gang- og sykkelvegen bør liggje på, er brukarane si interesse og trafikktryggleiken viktige moment som må takast ekstra omsyn til.

Frå Lindås vil brukarane på begge sider av fv. 57 ha lett og trygg tilgang til gang- og sykkelvegen. På Mongstad er etableringane på austsida av fv. 57 og på delar av strekninga Lindås – Mongstad må gang- og sykkelvegen ligge på austsida av fv. 57. Det er difor mest tenleg at gang- og sykkelvegen vert liggande på denne sida på heile vegstrekningen. Dette gjev ein god transportfunksjon for brukarane. Forholda til dei gåande vil vere det same uavhengig av kva side gang- og sykkelvegen vert lagt på då det er etableringar på begge sider av fv. 57.

Utifrå at trafikktryggleik for gåande og syklande er tillagt størst vekt samt at ein unngår konflikt med store miljøverdiar og kraftlinjer vil ein tilrå at gang- og sykkelveg vert lagt på austsida av fv. 57 på heile strekninga frå Lindås tettstad til Keilen (plangrense nord).