

## NOTAT

OPPDRAAG	<b>Områderegulering Ostereidet</b>	Dokumentkode	10204642-01-PLAN-NOT-03
EMNE	<b>Mobilitet og veg</b>	TILGJENGELIGHET	Open
OPPDRAAGSGIVER	<b>Lindås kommune</b>	OPPDRAAGSLEDER	Torunn Åsheim
KONTAKTPERSON	Kristin Schübeler Nielsen	SAKSBEHANDLER	Torunn Åsheim
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Multiconsult Norge AS



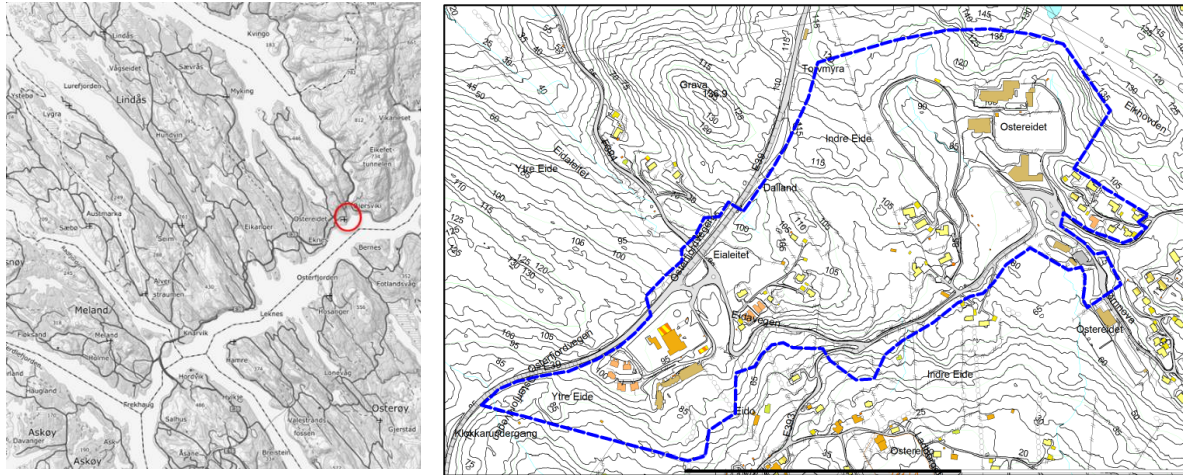
	16.01.2019	Mobilitetsnotat	CRN/TOAA	TOAA	TOAA
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

## Innhald

<b>1</b>	<b>INNLEIING</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>FØRINGAR</b> .....	<b>3</b>
2.1	FØRINGAR FRÅ DEL 1 OG VIDAREFØRT I OPPSTARTSVARSELET TIL OMRÅDEREGULERINGA .....	3
2.1.1	<i>Bustadanalyse</i> .....	4
2.1.2	<i>Trafikklysingar</i> .....	4
2.1.3	<i>Handelsanalyse</i> .....	4
<b>3</b>	<b>DAGENS SITUASJON</b> .....	<b>4</b>
3.1	LANDSKAP .....	4
3.2	FUNKSJONAR .....	4
3.3	STRUKTUR .....	5
3.4	DEMOGRAFI .....	5
<b>4</b>	<b>DAGENS TRAFIKKSITUASJON</b> .....	<b>6</b>
4.1	TRAFIKKMENGDE .....	6
4.2	ULUKKER .....	7
4.3	KOLLEKTIV .....	7
4.4	FOR GÅANDE OG SYKLANDE .....	7
4.5	PARKERING .....	8
4.6	PÅGÅANDE PLAN FOR NY E39 .....	9
<b>5</b>	<b>PLANGREP FOR MOBILITETSLØYSINGAR - BEREKRAFTPRINSIPP</b> .....	<b>9</b>
5.1	BEREKRAFT – TRANSPORT TIL OG FRÅ BYGDA .....	9
5.2	BEREKRAFT – TRANSPORT INTERNT I BYGDA .....	9
<b>6</b>	<b>UTFORMING OG DIMENSJONERANDE PARAMETER</b> .....	<b>10</b>
6.1	VEGKLASSE FV. 393 .....	10
6.2	GÅANDE OG SYKLANDE .....	11
6.2.1	<i>Snarveg</i> .....	11
6.3	KRYSS E39 OG SENTRUM .....	14
6.4	KOLLEKTIV .....	15
6.5	PARKERING .....	15

## 1 Innleing

Lindås kommune utarbeidar ein områdereguleringsplan for Ostereidet. Planen er ei utviding av eit privat planforslag med næringsareal og bustader. Utvidinga medfører at planen strekkjer seg frå handelssentrum vest til skulesentrum i aust.



Figur 1 Ostereidet markert med raud ring t.v. Plangrensa frå varsel om planoppstart t.h.

Ostereidet er eit viktig lokalsenter i kommunen, og planarbeidet skal legge til rette for ei positiv utvikling, som kan betre bu- og levetilhøva for både eksisterande og framtidige innbyggjarar.

Planarbeidet har som målsetting å leggje til rette for vidare utvikling av skule-, kyrkje-, barnehage- og idrettsområde, samt sikre ei god kopling mellom Ostereidet sentrum og skule- og idrettshallområde for gåande, syklende og køyrande. Det er ønskje om å ta vare på hovudstrukturen i planområdet og det vert ikkje lagt opp til å leggje ut nye byggeområder utover det som ligg inne i det første planframlegget (del I). Planen skal leggje til rette for ein framtidsretta og berekraftig utvikling, med fleire gode møteplassar og større utval av tilbod og aktivitetar for fastbuande, samtidig som det kan gje attraktivitet for dei tilreisande på Ostereidet.

Notatet skal tene som grunnlag for drøfting av mobilitetsgrepa og -løysingane i områdereguleringa. Intensjonen er å finne attraktive, berekraftige løysingar for trafikk internt i, og til- og frå Ostereidet. Auke av innbyggjarar i Ostereidet og fleire attraktive funksjonar vil føre til auka biltransport inn og ut av bygda. Internt i Ostereidet ligg det også til rette for lokal biltrafikk, då det er ca. 1 km mellom handelssentrum og skulesentrum. Det er difor ynskeleg å finne løysingar som gjer kollektivreisar og samkøyring attraktivt og at mest mogleg av internttrafikken i bygda vert med sykkel eller til fots. Løysingane må vere realistiske å få gjennomført og kostandane og rekkefølgekrev må vurderast i planarbeidet.

## 2 Føringer

### 2.1 Føringer frå del 1 og vidareført i oppstartsvarselet til områdereguleringa

For områdeplan for Ostereidet sentrum, planID 1263\_201503, (del 1) er det varsla motsegn for fylgjande punkt:

- Planen legg opp til massiv utbygging og lågt tal nye arbeidsplasser. Dette kan føre auka del transport med bil og vere i strid med strir mot føresetnadene i rikspolitiske planretningsliner for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging. Bustadbehovet må dokumentrast.

## Mobilitet og veg

- Valt vegstandard er ikkje i samsvar med Statens vegvesen sine handbøker og iveretek ikkje trafikktryggleiken i stor nok grad. Rekkefølge krav om gang- og sykkelveg langs vegen mellom skulane og butikken er ikkje følgd opp.
- Planen legg opp til stor utbygging av nærings- og handelsareal og det må utarbeidast ein handelsanalyse.

### 2.1.1 Bustadanalyse

Analysen til Asplan Viak visar nedgang i trongen for nye bustader i den nye storkommunen Alver, men det vil i 2040 truleg vere trong for 80-145 nye bustader årleg i kommunen.

### 2.1.2 Trafikkløysingar.

Det er direkte dialog med Statens vegvesen om trafikk- og kryssløysingar. Dette notatet er ein del av prosessen og vil vere grunnlag for drøftingar i møte med Statens vegvesen, Skys og i styringsgruppa til planen.

### 2.1.3 Handelsanalyse

Lindås kommune, ved Asplan Viak, utarbeidar ein handelsanalyse som ein del av den pågåande kommuneplanprosessen. Arbeidet so langt visar at Lindås kommune har 125% dekningsgrad for daglegvarer (overkapasitet), 100% for detaljvarer (klede, møbler, bøker, apotek mm) og 69% på utvalsvarer/unntaksvarer (jernvare, hagesenter, bil m.m.). Ein underkapasitet medfører handelslekkasje.

## 3 Dagens situasjon

### 3.1 Landskap

Landskapet er skålforma ned mot fjorden, kranse av lågare åsar. Høgst oppe langs E39 ligger nyare utbygging med daglegvare, kafé, og bensinstasjon, og nyare bustadar for eldre- og familiar. I nordaust ligg skulene med sin idrettspark. Den gamle, spreidde landbruksbusetnaden vender seg mot sjøen, der utsikten mot fjorden og Osterøy er storslått. Terrenget er småkuppert og det er bratte område. Dagens veg mellom skuleområdet og butikksenteret er smal og stadvis bratt og med tronge svingar. Skuleområdet ligg på eit litt flatare parti og det same gjer butikksenteret.

### 3.2 Funksjonar

Ostereidet er eitt av to lokalsentre i Lindås kommune. Knarvik, som ligg 25km unna, er kommunesenter og har dei aller fleste tilbod innan handel samt offentleg- og privat service- og tenesteyting. Ostereidet er i kommuneplanen definert som nærsenter, som typisk skal innehalde:

- Handel- og servicetilbod
- Private og offentlege tenester innanfor helse/velvære

Tilboda skal vere dimensjonert for nærmiljøet.

Innbyggarane sitt tilbod i Ostereidet er geografisk todelt.

- Ved E39 ligg handel og tilbod til eldre. Ostereidet senter har daglegvarehandel, apotek, kafé, elektrikar, byggforhandlar, drivstoffpumper, helsenter, parkeringsplassar og oppstillingsplass med tilhøyrande verkstad for buss. Ostertunet har omsorgsbustadar, heimeteneste og seniorsenter.
- Nord i bygda, 1 km aust for sentrum ligg barneskule, ungdomsskule, idretts- og symjehall, idrettsbanar, barnehage og kyrkje.

### 3.3 Struktur

#### Bygningsstruktur

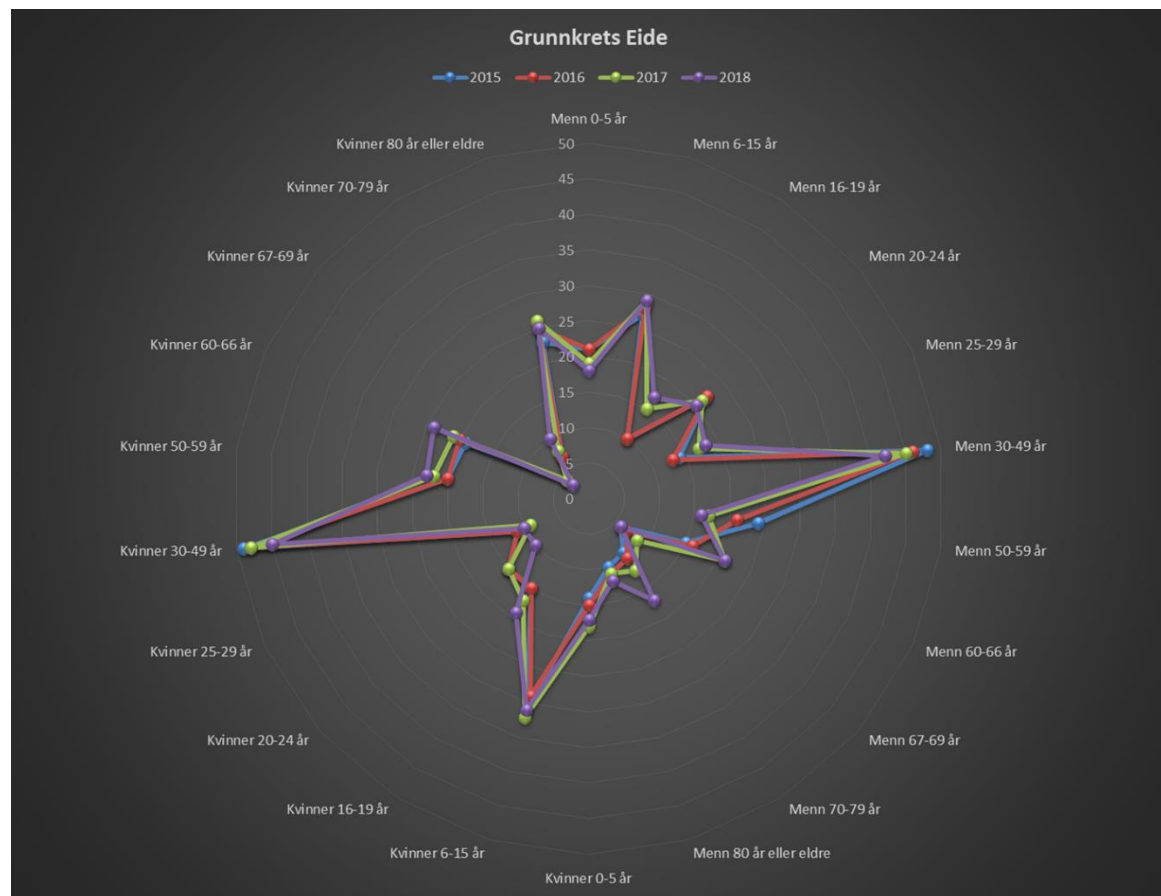
Bustadane på Ostereidet er ei blanding av eldre gardsbygningar og nyare eine- og tomannsbustadar. Bustadane er 1-3 etasjar med hovudtyngda av 1,5 -2 etasjar.

Senterbygget har eit stort volum, men takforma gjer at det ikkje verkar ruvande. Ostertunet og barnehage er lange og smale bygg. Skulane er vinkelbygg og oppdelt i fleire volum og dermed skalert ned i høve arealstorleiken.

Dei fleste bygga ligg godt i terrenget og dominerer ikkje i landskapet.

### 3.4 Demografi

Det er ein høvesvis ung folkesetnad på Ostereidet med ein tydelig overvekt av unge menneske. Det vil si at det er mange aktive menneske i bygda som brukar både lokale tilbod og tenester og som drar til andre delar av kommunen i sitt daglege liv.



Figur 2 Demografi Eide grunnkrets



## 4 Dagens trafikksituasjon

Vegane i området (unnateke E39) er smale, svingete og lite oversiktlege. Det manglar fortau eller gang- og sykkelveg på store delar av vegnettet.

Krysset til E39 er utfordrande, der rundkøyring på E39 Eidavegen og avkøyrseil til senterområdet bidrar til ein opplevd uoversiktleg situasjon.

Regionale bussar har stopp ved butikken (E39) og dei lokale bussane går gamlevegen og snur ved «rundkøyring» ved skulane. Skulerutene er førande for mykje av det lokale busstilbodet.

### 4.1 Trafikkmengd

#### E39

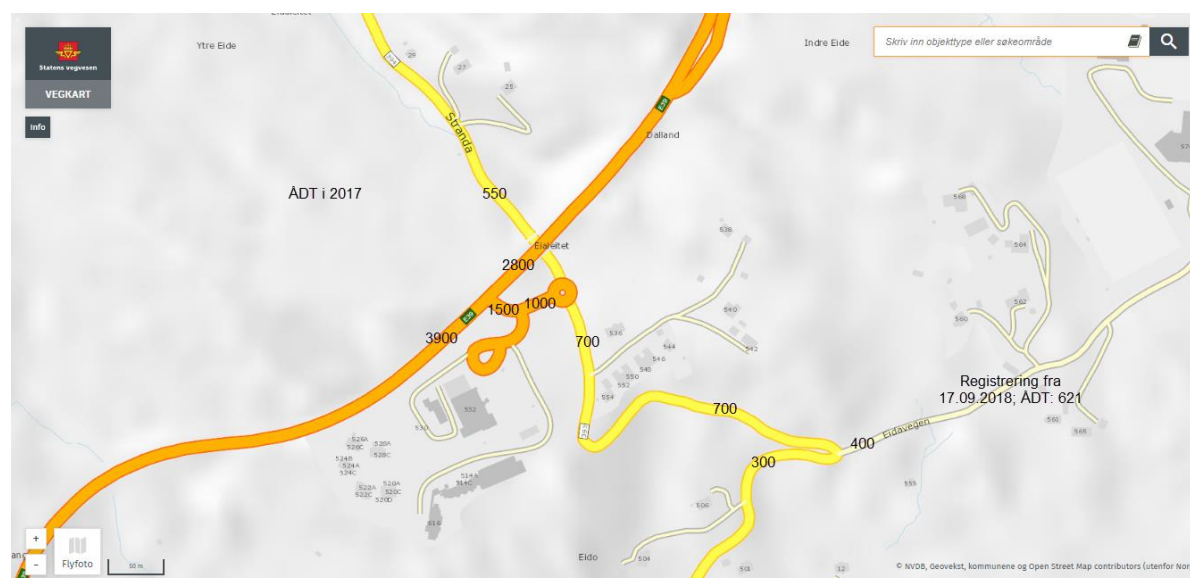
Årsdøgertrafikk (ÅDT) 2017 tall viser at det på sørgående strekning fram til Ostereidet er noko høgare ÅDT enn kva det er frå Ostereidet og vidare nordover langs E39.

- E39 sørleg strekning (m1809 – 6315): 3900, 13 % tunge køyretøy
- E39 nordleg strekning (m6315 – 6670): 2800, 16 % tunge køyretøy
- E39 avkøyrseil (m12000 – 12030): 1500, 5 % tunge køyretøy
- E39 rundkøyring med tilfart (m0 – 50 og m12030 – 12068): 1100 og 1000, 5 % tunge køyretøy

#### Fylkesveg og kommunalveg

Trafikk til/frå Ostereidet er grunn til variasjon mellom sørleg og nordleg strekning på E39.

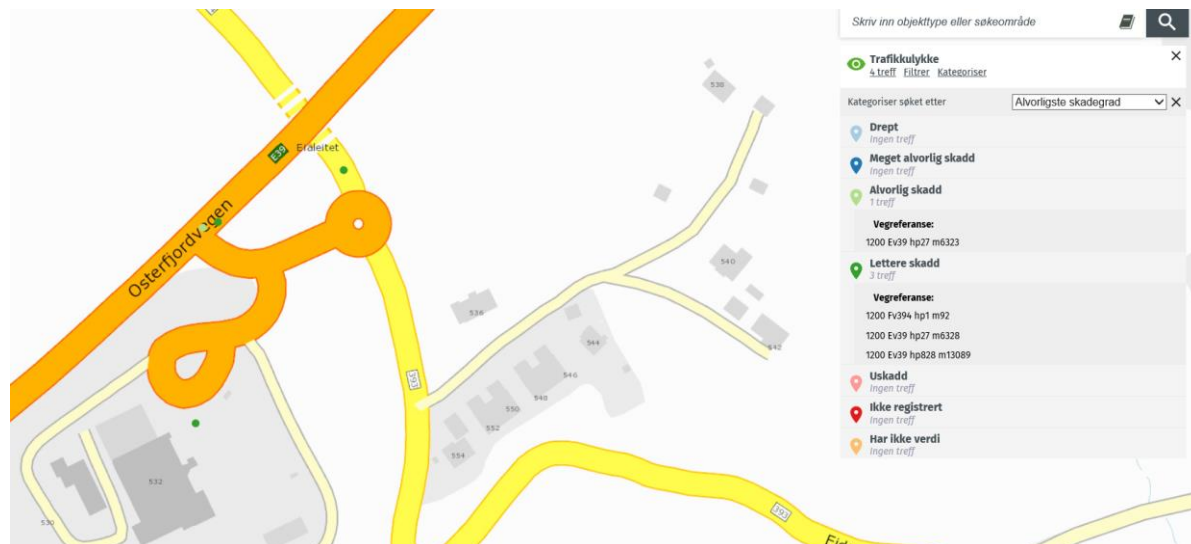
- Fv. 394 (m76-905): 550, 5% tunge køyretøy
- Fv. 393 (m7523 – 7922):700, 5% tunge køyretøy
- Kv. 1098 (m1 – 1462): 621, 2 % tunge køyretøy



Figur 3 Trafikkmengd vegar kring Ostereidet. Kjelde: NVDB og Lindås kommune

## 4.2 Ulukker

Vegsystemet i Ostereidet er ikkje registrert som eit et særskilt utsett område for ulukker. I 2004 vart det registrert ein ulukke med 1 alvorleg skadd og 3 lettare skadd. Medan det mellom 1994 og 2018 har vore 3 ulukker med lettare skadar.



Figur 4 Ulukker på E39 og fv. 393

## 4.3 Kollektiv

Dagens kollektivtilbod til Ostereidet er ikkje høgfrekvent. Det er skulebussane som vert prioritert av Skyss. Ut over dette er det nokre få rutar i døgnet.

Dagens kollektivterminal ligg ved butikken på Ostereidet. Her er det plass til 1 buss i trafikk og 1 på regulering. I tillegg er det mogleg å stå i lengre tid ved vaskehallen vest for butikken.

## 4.4 For gåande og syklande

Det er ikkje særleg gode høve for myke trafikantar. Mellom Knarvik og Ostereidet er det gamlevegen som må nyttast, det er ikkje tilbod langs E39. I barnetråkkundersøking kytt til rulling av KPA er gamlevegen trekt fram som ein bra plass å sykle då det er lite trafikk der.

Internt i Ostereidet er det heller ikkje noko tilbod for mjuke trafikantar. Fv. 393 er smal, krapp stigning og har ikkje eige areal for gåande eller syklande. Langs den kommunale Eidavegen er det etablert fortau frå kryss fv. 393/kommunal veg og fram til skulen.

## 4.5 Parkering

Dagens parkeringssituasjon på Ostereidet følgje dei to sentra, det kommersielle senter og det sosiale senter.



Figur 5 Parkeringsareal ved det "sosiale" sentrum

### Skulesentrum/Det sosiale sentrum

- Ved barneskule, ungdomsskule og idrettspark: 26 parkeringsplassar
- Ved barnehagen: 15 parkeringsplassar
- Ved kyrkja: 38 parkeringsplassar

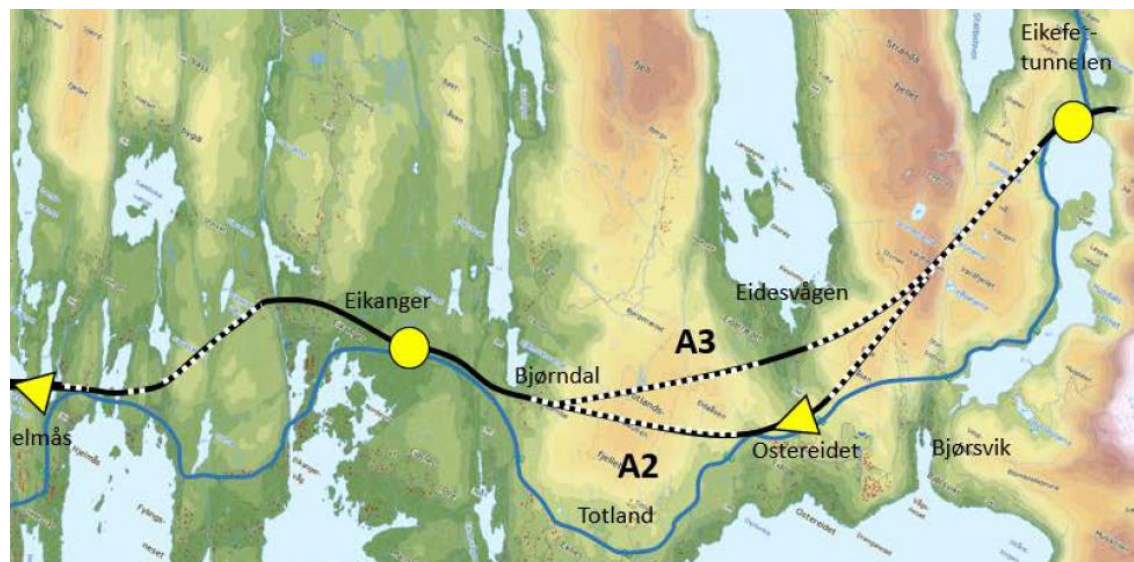
### Handelssentrum/Det kommersielle sentrum

- Ved butikken: 52 parkeringsplassar (inkludert 2 handycap-plassar)
- For bustadane: Det er mykje einbustader i Ostereidet, parkering vert dekt ved eiga eigedom. Ved bustadane vest for senterert er det felles parkering.



#### 4.6 Pågåande plan for ny E39

I 2016 var vart det varsla planoppstart for E39 Flatøy – Eikefettunnelen og planprogrammet vart fastsett i september 2017. Silingsarbeidet knytt til planprogrammet tilrår utgreidd 2 alternativ forbi Ostereidet. Eitt hovudalternativ med to tunnelar og dagsone nord for Ostereidet (alt. A2 og A3). I kommunedelplanarbeidet skal det avklarast om det skal vere kryss på Ostereidet eller ikkje. For alternativ A2 skal det i tillegg gjerast ein undersøking av ei løysing med fullt kryss i tillegg til løysinga med halvt kryss.



Figur 6 Utklipp frå planprogrammet KDP E39 Flatøy - Eikefettunnelen

## 5 Plangrep for mobilitetsløysingar - Berekraftprinsipp

### 5.1 Berekraft – transport til og frå bygda

Nullvekstmålet for biltrafikk er i hovudsak mynta på byane, men så låg auke som mogleg i biltransport er og viktig i bygdene. Ostereidet ligg eit stykke frå kommunesenteret og andre bygder. Ostereidet har per i dag uvanleg gode tilbod i høve storleiken. Born fram til dei starter på vidaregåande skule, treng sjeldan forlate bygda, og likeeins når ein er pensjonist. Vidaregåande skular, høgare utdanning og mange av arbeidsplassane ligg utanfor bygda, og slik vil det fortsette å vere. Det betyr at mange reiser til og frå Ostereidet kvar dag og det vert mykje transport.

Utfordringa er då i planen å legge til rette for at fleire reiser miljøvennleg, anten med buss, felleskøyring eller sykkel. Kan kollektivterminalen utformast slik at det freistar fleire å ta bussen? Fleire vegar har same kryss til E39, så kan tilrettelegging av «park and ride» få fleire til å velje buss ut av bygda. Google anslår reisetida frå Ostereidet til Knarvik å vere 19 minuttar med bil og 26 min med buss. Sykkelvegtilbodet er heller ikkje godt i retning Knarvik, som truleg er mest aktuell.

### 5.2 Berekraft – transport internt i bygda

Det er ein knapp kilometer mellom butikken og skulane. Det ligg mange bustader både sør og aust for desse, slik at for mange vil gangavstand til butikk eller skule bli endå lenger. Eidavegen er smal og svingete og har berre fortau på delar av vegen. Det førar til at mange vel bilen for å handle, reise til skule, barnehage, kyrkje og fritidsaktivitetar. Ei av hovudoppgåvene i planen er å betre forholda for gåande og syklende i bygda. Løysingane må ta i vare både nyttetraffic i kvardagen og gjere det betre å gå tur i bygda. Det har vore drøfta oppgradering av forholda langs Eidavegen og ein ny gang- og sykkelveg gjennom markane mellom skulen og butikken.

## 6 Utforming og dimensjonerende parameter

### 6.1 Vegklasse fv. 393

Det førre planforslaget for senterområdet hadde dimensjonert fylkesvegen med vegklasse Sa1. I høyringa av planframlegget satt vegvesenet krav om Sa2 (etter gamal vegnorm). Etter varsel om planoppstart for dette planarbeidet har det vore møte mellom Statens vegvesen, konsulent og Lindås kommune. I møtet 23.11.2018 vart vegklasse drøfta på nytt. Vegvesenet vil ha vegklasse L1, Lokalvegar etter ny vegnormal, då det samsvarer best med vegen sin funksjon. Samstundes skal utforminga av vegen tilpassast terrenget rundt og dagens situasjon. Det vil ikkje vere mogleg å oppnå krava til L1, og vegen må difor utformast med fleire fråvik.

Krav: Radius (Rhmin) 125, stigning maks 6%

#### C.4 Lokale veger

##### C.4.1 Lokale veger, L1

Lokale veger kan ha fartsgrense 80 eller 60 km/t og bør ha ADT < 1 500.

##### Tverrprofil

For ny veg skal 7,5 m eller 4 m vegbredde legges til grunn, se Figur C.5 og Figur C.6. Vegbredde 6,5 m (se Figur C.7) skal legges til grunn i stedet for 7,5 i kostbart og sårbart terreng og ved utbedring.

Skillet mellom enfelts veg og tofelts veg er ca. ADT 500. Ved utbedring av enfelts veg kan det være aktuelt å tilpasse tiltaket til eksisterende vegbredde. På noen strekninger er f.eks. asfaltbredden 5 m, og i slike tilfeller er det viktig å utbedre til ensartet vegbredde. Det bør benyttes åpne grøfter. På enfelts veg bør det etableres møteplasser. Krav til møtesikt er gitt i Tabell C.7.

##### Horisontal- og vertikalkurvatur

Horisontal- og vertikalkurvatur gitt i Tabell C.8 kan legges til grunn på veger med fartsgrense 80 km/t. Der lokalvegen har fartsgrense 60 km/t kan Tabell C.9 legges til grunn.

Tabell C.9: Prosjekteringstabell for Hø2

R <sub>v</sub> <sup>1</sup>	Horisontalkurvatur				Vertikalkurvatur			
	Nabokurve		Klotoider		Sikt lengde		Overhøyde	
	Min	Maks	Min	Stopp <sup>2</sup>	R <sub>v,høy</sub>	R <sub>v,lav</sub>	e	Stigning <sup>3</sup>
125	125	180	75	65	900	600	8,0	6,0
150	125	200	85	65	900	600	8,0	6,0
175	125	250	90	65	900	600	8,0	6,0
200	150	300	100	70	1000	600	8,0	6,0
225	160	350	105	70	1000	600	8,0	6,0
250	175	400	110	70	1000	600	8,0	6,0
275	180	550	115	70	1000	600	8,0	6,0
300	200		120	70	1000	600	8,0	6,0
350	225		125	70	1000	600	7,6	6,0
400	250		135	70	1000	600	7,3	6,0
450	270		140	70	1000	600	6,9	6,0
500	270		140	70	1000	600	6,5	6,0
550	275		145	70	1000	600	6,2	6,0
600	280		145	70	1000	600	5,8	6,0
700	290		150	70	1000	600	5,1	6,0
800	290		150	70	1000	600	4,4	6,0
900	290		150	70	1000	700	3,7	6,0
≥ 1000	300		150	75	1200	700	3,0	6,0

<sup>1</sup>Ved R<sub>v</sub> < 2500 m bør ensidig fall benyttes

<sup>2</sup>Δst1 = - 4 m (reduksjon i krav til stoppsikt ved maksimal stigning) og Δst2 = 5 m (økning i krav til stoppsikt ved maksimalt fall). Rekkverk (inntil 0,8 m høyt) anses ikke som sikthindrende

<sup>3</sup>Krav til stigning i tunneler med lengde > 500 m, se håndbok N500 Vegtunneler [10]

<sup>4</sup>Ved ADT < 4 000 kan stigningen økes til 8 %

Figur 7 Utklipp fra N100

## 6.2 Gående og syklende

Mellom det kommersielle og sosiale sentrum er det ca. 1 km (15 min gange). Statens vegvesen har stilt krav om at det formelle gang- og sykkelvegtilbudet skal gå langs fv. 393/den kommunale Eidavegen mellom det kommersielle og sosiale senter. Dei dimensjonerende krava for dette gitt av vegnormalen N100 er vist i figur under. Gang- og sykkelvegen langs fv. 393 er planlagt på nordleg side av vegen i forlenging av gang- og sykkelveg langs kommunal Eidavegen.

### D.2.1 Gang- og/eller sykkelveg

Gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau skal bygges med bredder som vist i Tabell D.7 avhengig av antall gående og syklende pr. time. I tillegg kommer en grusskulder på 0,25 m på hver side. Antall gående og syklende gjelder for maksimaltiden i et normaldøgn.

Tabell D.7: Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)

Gående pr time/ Syklende pr time	<15	15-100	100-200	>200
<15	Gang- og sykkelveg=2,5	Gang- og sykkelveg=3		
15-300	Gang- og sykkelveg=3	Sykkelveg=2,5 Fortau= 1,5	Sykkelveg=2,5 Fortau= 2	
300-1500	Sykkelveg=3 Fortau= 1,5	Sykkelveg=3 Fortau= 2		
> 1500	Sykkelveg=4 Fortau=1,5	Sykkelveg=4 Fortau= 2	Sykkelveg=4 Fortau= 2,5	

Gang- og sykkelveg bør bygges med tverrprofil som vist i Figur D.26.



Figur D.26: Gang- og sykkelveg (mål i m)

Gang- og sykkelveg med tillatt kjøring til eiendommene kan brukes som adkomstveg for inntil ca. 10 boliger. Gang- og sykkelvegen bør da ha bredde 3 m og skuldrene bør asfalteres.

Figur 8 Utklipp frå N100

### 6.2.1 Snarveg

Det er også sett på ulike alternativ av ein snarveg mellom det kommersielle og sosiale sentrum. Det er utforma 4 alternativ der tre av desse er utforma med tanke på universell tilgjenge (maks stigningsforhold 1:20). Det fjerde alternativet er utforma med tanke på kortast mogleg tid og er ein reell snarveg, men med brattare toleranse (stigningar opp til 1:5).

Det er lagt vekt på ei utforming som ikkje gjev bratte stigningar ved start og slutt. Utsikta til mykje bratte bakkar når ein startar turen kan verka lite motiverande, og ekskluderande på nokon brukarar. Turvegen bør kunne nyttast av fleire brukergrupper, og passe for skulebarn, turgåarar og hundeeigarar, og som ein alternativ forbindelse mellom bustadfeltet i området ved Dyrhovden.

#### Eigedomshold

Området består av privat eigde utmarksområder for beite, skog og slåttemarker. Alle alternativa har felles start og slutt; ved skulenes parkeringsplass på gnr/bnr. 233/51, og ved gnr/bnr. 234/63, Eidavegen 536 sør for bru under E39. Skulens parkeringsplass ligg på kote +86, og slutt punktet er kote +92. Høgste punkt er kote +104.



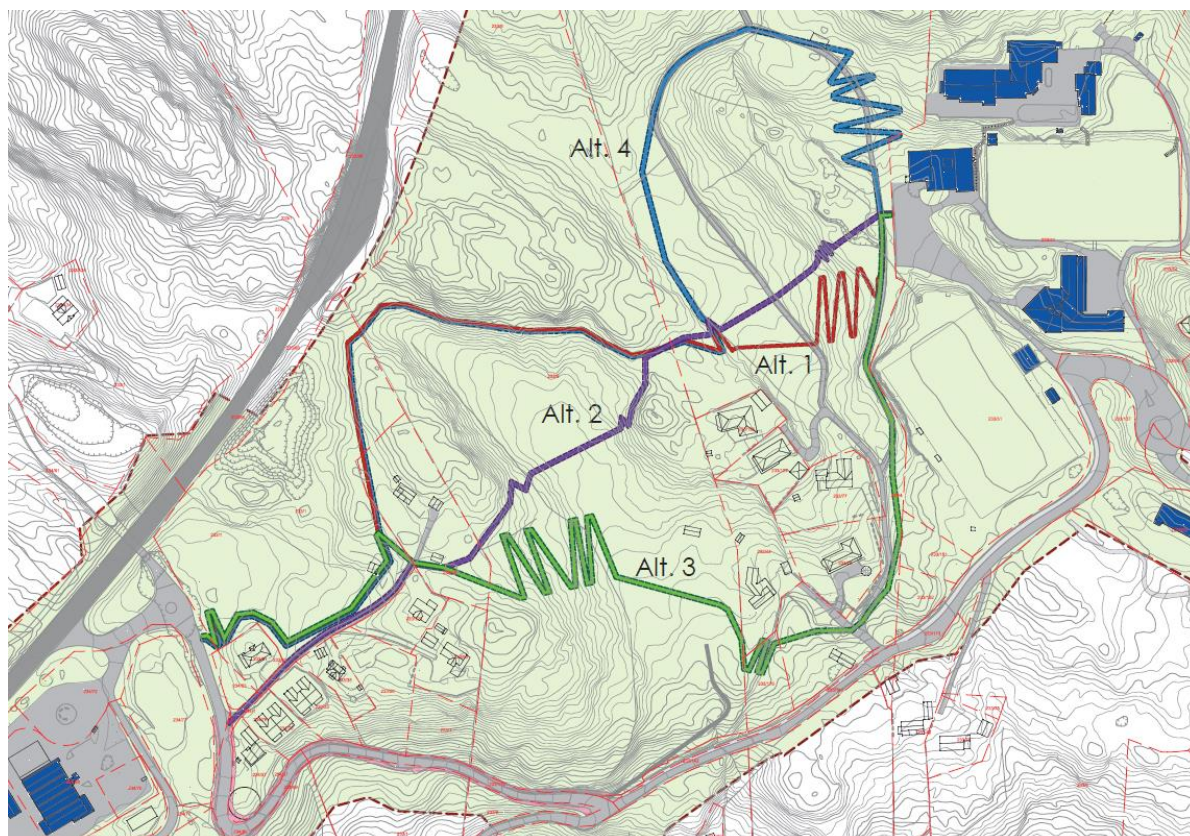
## Mobilitet og veg

Det er i hovudsak 4 grunneigarar som vert råka av dei føreslåtte alternativa. Traséane passerer eigedomane gnr/bnr. 233/1, 233/4, 233/9, 233/18. Arealformålet og LNF(R) og arealbruken er pr i dag utmark med gjengroingsstatus, slåttemark i drift, blandingskog og innmark/ hage.

**Tidsbruk**

Det er vanlig å rekne ti minutt rask gonge per kilometer i flatt terreng på slett dekke, dvs. 6 km/t. Det må reknast noko lågare hastighet for dei fire alternativa, ca. 4 km/t, avhengig av kvaliteten på dekket, utforming av svingar osv. For alternativa utgjør dette:

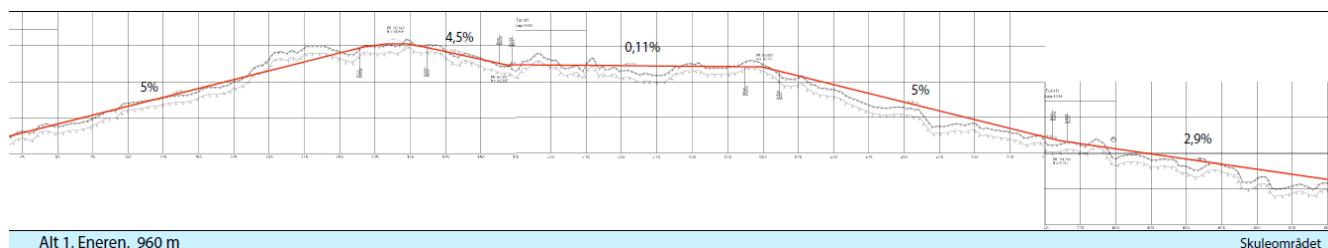
- Alternativ 1, 3 og 4: ca 15 minutt
- Alternativ 2: 9 minutt



Figur 9 Dei 4 skisserte alternativa for ein snarveg mellom skule og butikksenter. III: Multiconsult Norge AS

**Alternativ 1, «Einaren»:**

- Stigningstoleranse 1:20
- Lengde: 960m
- Andre forhold: alternativet er den raskaste av dei universelt forma alternativa.



Alt 1, Eneren, 960 m

Skuleområdet

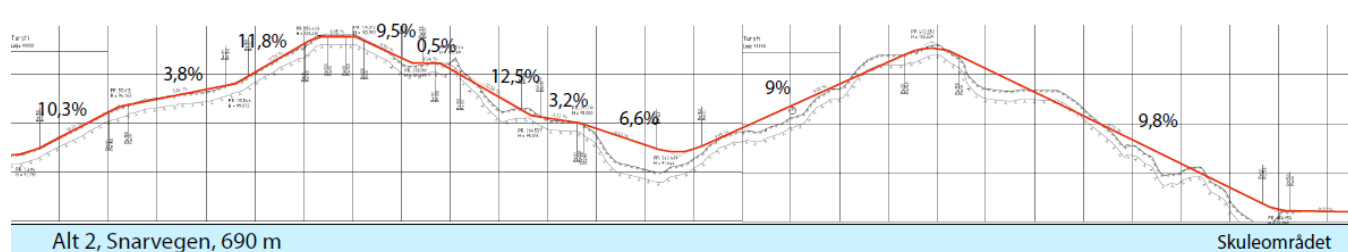
Figur 10 Profil alternativ 1



## Mobilitet og veg

Alternativ 2, «Snarvegen»:

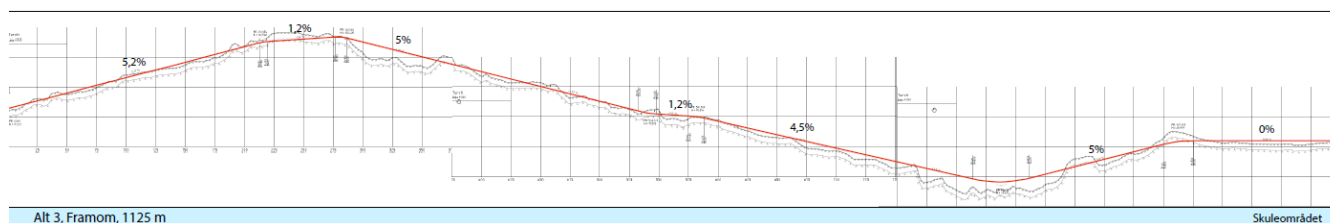
- Stigningstoleranse 1:5
- Lengde: 690m
- Andre forhold: denne traséen er ei undersøking av den raskaste ruta, ein reell snarveg frå skule til butikk, som eit alternativ til dei tre universelle traséane. Egna som snarveg mellom senteret og skulen og til turar.



Figur 11 Profil alternativ 2

Alternativ 3, «Framom»:

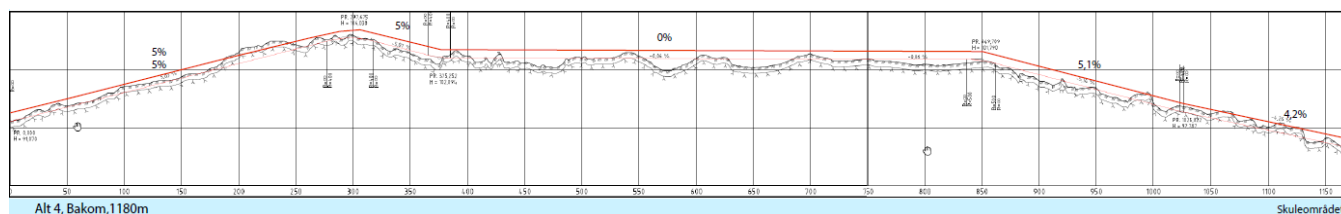
- Stigningstoleranse 1:20
- Lengde: 1125m
- Andre forhold: ruta legg seg framom i terrenget over Eidavegen og har mange utsiktspunkt og kontakt med sjøen og Osterøy.



Figur 12 Profil alternativ 3

Alternativ 4, «Bakom»:

- Stigningstoleranse 1:20
- Lengde: 1180m
- Andre forhold: ruta nyttar delar av eksisterande veg på gnr/bnr 233/9, den såkalla «hesteløypa», og er den ruta som kjem nærast eksisterande turløypenett i skogen bak skuleområdet.



Figur 13 Profil alternativ 4

### 6.3 Kryss E39 og sentrum

Etter høringa av den første planen kor det vart varsla motsegn til planforslaget vart det forhandla fram ein semd løysing for vegsystemet i sentrum, inklusiv krysset til E39. Løysinga er vist i skissa nedanfor.



Figur 14 Semd trafikk-løysing kring det kommersielle sentrum

Etter meir nøye vurdering av løysinga vert det peikt på fleire svakheiter ved forslaget.

- Krysset er noko tett opp mot E39, mogleg fare for tilbakeblokkering. Innkøyring til bensinstasjon bør vere her, men må ikkje komme i konflikt med inn- og utkøyring for buss.
- Kollektivløysinga har uheldig køyremønster (mot klokken, som vanskeleggjer å komme inntil perrong). Tilkomst til byggeområda i vest, samt drivstoffylling for store køyretøy, går gjennom bussterminalen og det er uheldig å kombinere buss med gjennomkøyring av anna trafikk. Det er for lite plass til sjåførfasilitetar.
- Tilkomst til bensinstasjonen er frå sør og ein må då køyre «rundt» senteret for å komme til bensinstasjonen. Bør vere meir direkte påkopling til bensinstasjonen.
- Vegen må få ein slyng.

## 6.4 Kollektiv

Se eige notat, «Alternativvurdering\_kollektivterminal\_notat»

## 6.5 Parkering

### Krav

Ifølge føresegner til kommuneplanens arealdel 2011-2023 for Lindås kommune er det følgjande krav til personbilkparkering

1.15 Ved nye byggetiltak gjeld følgjande krav til personbilkparkering, heimla i pbl § 11-9 nr. 5:

Tiltak	Minimumskrav	Maksimumskrav
Hus med inntil 4 bueingar	2 plassar per bueing	3 plassar per bueing
Hus med 5 eller fleire bueingar:	1,5 plassar per bueing	2 plassar per bueing
Hybel/hybelhus*:	0,5 plassar per hybel	1 plass per hybel
Fritidsbustad:	2 plassar per hytteeining	3 plassar per hytteeining
Naust med eige bnr./seksjonsnr.:	1 plass per nausteining	1 plass per nausteining
Småbåtanlegg:	1 plass per 4. båtplass	1 plass per 3. båtplass
Forretning/kontor/service:	1 plass per 30 m <sup>2</sup> BRA	1 plass per 20 m <sup>2</sup> BRA
Industri/verkstad:	1 plass per 100 m <sup>2</sup> BRA	1 plass per 50 m <sup>2</sup> BRA
Lager:	1 plass per 300 m <sup>2</sup> BRA	2 plass per 200 m <sup>2</sup> BRA
Forsamlingslokale/servering:	1 plass per 30 m <sup>2</sup> BRA	1 plass per 20 m <sup>2</sup> BRA
Hotell/overnatting:	0,5 plassar per soverom	1 plass per soverom
Barnehage:	1 plass per 5. barn	1 plass per 3. barn
Barne- og ungdomsskule:	1 plass per årsverk	
Omsorgsbustader:	1 plass per bueing	
Sjukeheim:	1 plass per årsverk og 0,3 plassar per sengeplass	
Vidaregåande skule:	1 plass per årsverk og 1 plass per 10. elev	

\* Gjeld både når hybelen er utleigedel av ordinær bustad og når den er del av eige hybelhus.

Ved utarbeiding av reguleringsplan skal minimum 10 prosent av parkeringsplassane vere utforma og reservert for rørslehemma når det vert etablert 8 parkeringsplassar eller fleire.

Ved utarbeiding av reguleringsplan, kan føresegnene om parkering avvikast når det ligg føre ein parkeringsanalyse som dokumenterer tilfredsstillande parkeringsløyising.

Figur 15 Utklipp frå føresegn KPA 2011-2023

Det er ikkje knytt krav til idrettshall slik som nå er under prosjektering, men i følgje rettleiar for planlegging og bygging av idrettshaller skal tal parkeringsplasser for bil, innanfor ein avstand på 500m, være 20% av tal personer anlegget er dimensjonert for.

### Krav til parkering på Ostereidet

- Ostereidet barneskule. Kapasitet for 170 elever og 20 årsverk
  - I 2017-18 var det 123 elever på skulen og 14 lærer
  - Krav til personbilkparkering er 1 plass per årsverk.
  - Det er krav om **20 parkeringsplasser**.
- Ostereidet ungdomsskule. Kapasitet for 160 elever og 20 årsverk
  - I 2017-18 var det 86 elever på skulen og 15 lærer (Kjelde: Skoleporten)
  - Krav til personbilkparkering er 1 plass per årsverk.
  - Det er krav om **20 parkeringsplasser**.

**Totalt treng skulane 40 parkeringsplassar. Dei har 26 plassar i dag (saman med idrettsparken). Det er krav om 14 nye parkeringsplassar til skulane.**

## Mobilitet og veg

- Ostereidet idrettspark.

På idrettsparken finnes det i dag:

- Ein 11-ar kunstgrasbane
- Ein 11-ar grusbane med kast og hoppanlegg
- Løpebane friidrett, grus
- Sandvolleyballbane
- Svømmeanlegg og gymsal

Krav til personbilverking er 20% av antallet personer i anlegget innenfor en avstand på 500 meter (Kjelde: Veileder for planlegging og bygging av idrettshaller).

***Idrettsområdet kan truleg sambruke parkeringsplassane til skulane. Trong for totalt tal parkeringsplassar må drøftas i samband med det pågåande prosjektet om ny idrettshall.***

- Ostereidet FUS barnehage.

- Barnehagen har 60 barn
- Minimumskrav er 1 plass per 5. barn og maksimumskrav er 1 plass per 3. barn.
- Det er krav om **mellom 20 og 12 parkeringsplassar.**

***Barnehagen har 15 parkeringsplassar. Det er ikkje krav om fleire.***

- Ostereidet kyrkje.

- Ostereidet kyrkje har 350 sitteplasser i kyrkja
- Fotavtrykk er ca. 650 m<sup>2</sup>
- Minimumskrav er 1 plass per 30 m<sup>2</sup> BRA, maksimumskrav 1 plass per 20 m<sup>2</sup> BRA.
- Det er krav om **mellom 33 og 22 parkeringsplassar.**

***Kyrkja har 38 parkeringsplassar. Det er ikkje krav om fleire.***

- Butikksenteret

- Fotavtrykket til forretning/kontor/servicebygg det kommersielle sentrum er i dag ca. 1000m<sup>2</sup>.
- Minimumskrav er 1 plass pr. 30m<sup>2</sup> BRA.
- Det er krav om ca. 33 parkeringsplassar.

***Butikksenteret har 52 parkeringsplassar (inkludert 2 handicap-plassar). Tal nye parkeringsplassar vil avhenge av kva og kor store nyetableringane vert.***