



Til
BBU - Seksjon byutvikling (Arbeidssted)

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/20461-100
Saksbehandler: Bjarte Stavenes
Dato: 08.08.2024

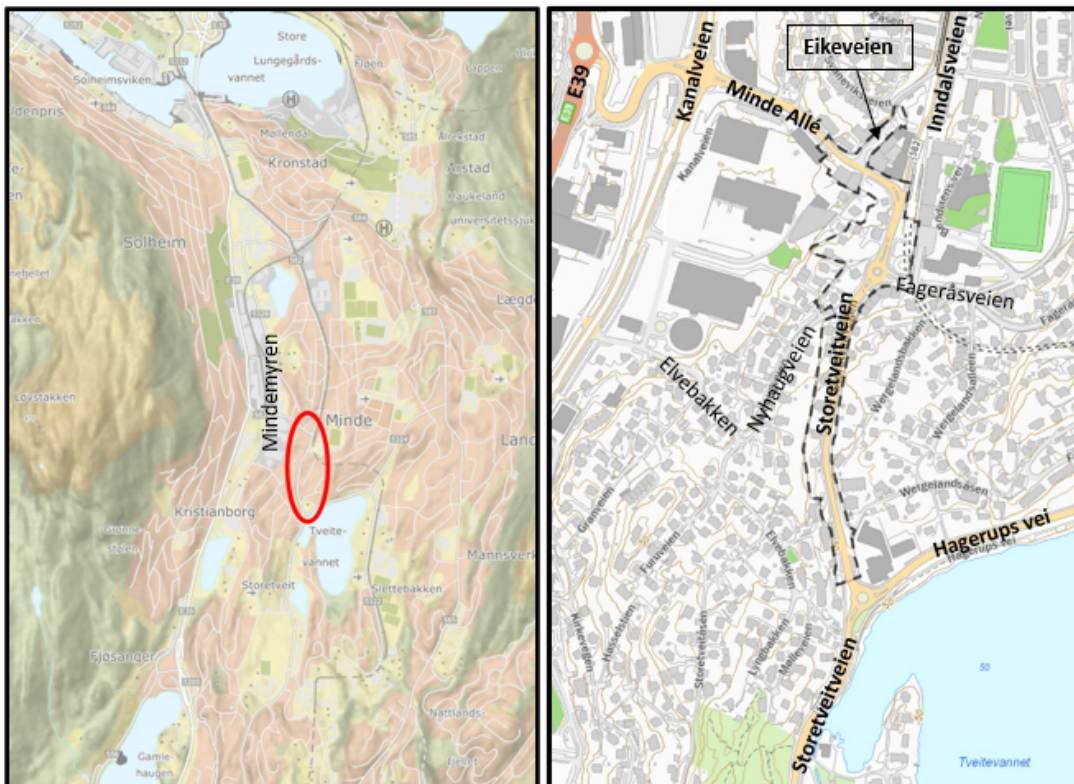
Fra
Plan- og bygningsetaten

Forslag til detaljregulering anbefales vedtatt

Årstad, Gnr. 13, Bnr. 1132, Sykkelvei fra Hagerups vei til Mindemyren,
Arealplan-ID 65150000

Om planforslaget

Vestland fylkeskommune fremmer på vegne av Miljøløftet detaljreguleringsplan for strekningen mellom Hagerups vei og Mindemyren, via Wergeland sentrale deler. Planen dekker deler av Fv. 582 Storetveitvegen og deler av Fv. 582 Minde Allé. Planen er initiert på grunn av behovet for bedre forhold for sykklister, men skal ivareta alle trafikanter. Samtidig skal planen opprettholde intensjonen om urbanitet fra vedtatt områderegulering «Offentlig reguleringsplan for sentrale deler av Wergeland» (Plan-ID 6116000). Planarbeidet ble startet i 2016, og planen var til offentlig ettersyn (høring) høsten 2022. Strekningen inngår i offentlig utbyggingsfase 1 i gjeldende sykkelstrategi for Bergen, og har derfor høy prioritet i Miljøløftet.



Postadresse:
Postboks 7700,
5020 BERGEN
Kontoradresse:
Johannes Bruns gate 12,
5008 BERGEN

Telefon: 55566310
E-post: postmottak.planogbygg@bergen.kommune.no

Internett: www.bergen.kommune.no

Planforslaget er en detaljregulering av samferdselsarealet gjennom sentrale deler av Wergeland, og tar med byggeområder fra områdereguleringen som påvirkes av planen. Vedtatt trafikkomlegging mot Inndalsveien opprettholdes, ved at trafikken dit ledes gjennom nordre del av Eikeveien. Sykkelløsningen gjennom Wergeland er endret fra sykkelfelt i områdeplanen til sykkelveg i dette planforslaget. Planen viser gjennomgående sykkelveg med fortau. Det er utarbeidet en formingsveileder som legger opp til en «stedstilpasset sykkelveg» gjennom byrommet hvor de nye allmenningene møter Storetveitveien. Sykkelvegen krysser ingen avkjørsler gjennom planområdet.

Planforslaget forutsetter rivning av 10 boliger, hvorav fire allerede er regulert revet gjennom områdereguleringen. De resterende seks inngår også i privat reguleringsplan for Nyhaugveien (plan-ID 65230000). Av disse er fire kjøpt opp av private eiendomsutviklere, og to er boliger hvor grunneier ikke ønsker at huset deres skal rives.

Deler av planområdet er dekket av hensynssone kulturminner/kulturmiljø i KPA2018. Dette er vurdert å utløse behov for konsekvensutredning (KU), som ble utført før 1.gangsbehandling. To av husene som forutsettes revet i planforslaget har kulturminneverdi. Konsekvensutredningen konkluderer likevel med at tiltaket kan gjennomføres.

Wergeland er et transformasjonsområde. Fortetting og tilrettelegging for mer miljøvennlige reiseformer er en ønsket utvikling. Avklaring og gjennomføring av samferdselsarealene sentralt på Wergeland er viktig for å få fullført transformasjonen på Wergeland.

Plan- og bygningsetaten anbefaler at planen vedtas slik den legges frem nå. Fagetatens vurderinger fremgår av dette fagnotatet, som avsluttes med anbefaling av vedtak.

Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

Overordnede planer og retningslinjer

Planforslaget er innordnet overordnede nasjonale-, regionale og kommunale føringer. Det er særlig målsettinger knyttet til transport, ved bedre tilrettelegging for myke trafikanter og kollektivtransport som er hovedplangrep i dette planforslaget.

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging 2023-2027 ble vedtatt 20. juni 2023. Regjeringen har forventninger til at:

- Sykling, gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg.
- I arbeidet med byvekstavtaler i de store byene skal hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser komme i eller i nærheten av større knutepunkter for å bygge opp under nullvekstmålet, med de tilpasninger som følger av den enkelte avtale.
- I planleggingen bør det prioriteres å legge til rette for et utbyggingsmønster som begrenser transportbehovet, gir grunnlag for et godt kollektivtransporttilbud og som gjør sykling og gange trygt og attraktiv.

Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt av Bergen bystyre 24. juni 2015. Visjonen er aktiv og attraktiv by. Her heter det at man skal legge til rette for at innbyggerne skal bevege seg mer i hverdagen, og ha et aktivt og nært forhold til nærområdene sine. Her pekes det på hensynet til folkehelse og klimaperspektivet. Det heter videre at alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser. Transportpyramiden med de gående på toppen illustrerer dette godt. «Gåbyen» er tett koblet til arealpolitikken i Bergen som innebærer «fortetting med kvalitet». Tetthet gir korte avstander og favoriserer de aktive transportformene.

Kommuneplanens arealdel, KPA 2018

Hovedgrepene i KPA er

- A) Fra bilbasert til kompakt gåby
- B) Bestemmelser som sikrer god livskvalitet og
- C) Vektlegging av blågrønne strukturer

Identitet med særpreg – kulturminnestrategi for Bergen

Strategien ble vedtatt av Bergen bystyre 19. juni 2017.

Her heter det:

I Bergen skal vern av kulturminneverdier sikre kvalitet, identitet og særpreg i byutviklingen.

Gåstrategi for Bergen 2020-2030

Gåstrategien ble vedtatt av Bergen bystyre 17. november 2020. Visjonen er at det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen.

Sykelstrategi for Bergen 2018-2030

Sykelstrategien ble vedtatt av Bergen bystyre 17. november 2020. Hovedmålet er at flere skal sykle mer. Visjonen er at det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen. Et delmål er at Bergen skal ha et sammenhengende og sikkert sykkelnett med god tilgjengelighet og sykkelvennlig utforming.

Miljøløftets handlingsprogram 2025-2028

Miljøløftet er rammen om samarbeidet med byvekstavtalen og bompengepakken.

Nullvekstmålet ligger til grunn. Det betyr at all vekst i transporten skal skje som aktiv transport (gange / sykling) eller kollektivtransport. Tiltaket som reguleres i denne planen er definert som et Miljøløftprosjektet, og finansiering er sikret i Miljøløftets handlingsplan 2025-2028 (vedtatt av Bergen bystyre 19.06.24).

Grønn strategi – Klimastrategi for Bergen 2022-2030

Grønn strategi er klima og energihandlingsplan for Bergen og ble vedtatt av bystyret 25. januar 2023. Bergen skal ha gode, effektive og miljøvennlige transportløsninger. Gange, sykkel og kollektivtransport skal prioriteres, og transportbehovet skal reduseres.

Byrådets politiske plattform 2023-2027 - Klosterhagen-erklæringen – På lag med Bergen

Under overskriften «Tryggere å sykle og gå» sies det at Byrådet mener det må gjøres tryggere å ferdes til fots og på sykkel i byen vår. De vil utvide sykkelveinettet med sammenhengende traseer i bydelene, men lage enklere løsninger som krever mindre areal.

3.2.13 Etaten skal samarbeide med Bymiljøetaten, Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen om å følge opp Sykkelstrategi for Bergen og Handlingsplan for sykkelsatsing på kommunalt vegnett 2021-2024. Det bes om at arbeid med reguleringsplaner for sykkeltilrettelegging har høy prioritet.

Omkringliggende pågående planer på Wergeland

64230000 Årstad, gnr 13 bnr 81, 233 mfl. Nyhaugveien boliger, reguleringsplan



Nyhaugveien var til 1. gangs behandling i 2018, og i 2024 er det gjennomført en begrenset høring. Planforslaget viser fortetting i tråd med overordnede mål og bidrar til å omgjøre Storetveitvegen fra «veg» til gate. Forslaget legger til rette for utvikling av et større boligområde basert på transformasjon av villaeiendommer med store hager til en tettere boligstruktur.

Området mellom Nyhaugveien og Storetveitvegen var avsatt til sentrumsområde S11 i KPA ved oppstart i 2014. I KPA18 ligger planområdet innenfor byfortettingssone.

71200000 Årstad, gnr 15 bnr 163 mfl. Nyhaugen



Det ble meldt oppstart på planarbeidet i mars 2023.

Bakgrunn for planforslaget er en videreføring av transformasjon av Wergeland sentrum. Planforslaget vil utgjøre en detaljregulering for deler av områdeplan 4601_61160000 vedtatt 24.04.2013, for delfeltene S1, S3, S4, S5 og B2.

Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for boliger og noe næringsvirksomhet i et sammenhengende sentrumsområde på vestsiden av bybanestoppet på Wergeland, i overgangen mellom Wergeland og Mindemyren. Det legges opp til gode byrom og attraktive uteoppholdskvaliteter.

70230000 Årstad, gnr 13 bnr 69 m.fl Wergelandsbakken



Oppstart ble kunngjort i juni 2020.

Planforslaget ligger innenfor byfortettingssone, sone 2, i KPA der det åpnes for en relativt høy utnyttelse.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bolig.

Wergelandsbakken 1 foreslås revet, og det legges opp til fortetting med nye ene- og tomannsboliger. Totalt planlegges det 14 boenheter, inkludert enhetene i eksisterende villaer.

Planprosess og medvirkning

Det ble varslet oppstart for planarbeidet «Sykkelvei fra Hagerups vei til Mindemyren» 01.10.2016. Plangrensen ble utvidet i varslingsbrev 03.08.2020. Høsten 2022 ble planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn (høring).

Det har vært en lang og krevende planprosess, med flere tunge problemstillinger. Kompleksiteten og overordnede målkonflikter har bidratt til at planarbeidet har tatt lang tid.

Sentrale problemstillinger har vært:

- Konsekvenser for boliger og kulturmiljø
- Valg av løsning for gående og syklende
- Trafikkomlegging mot Inndalsveien, med trafikk via Eikeveien.
- Ivaretagelse av kollektivtrafikk (buss).
- Tilpasning til tilgrensende planer

Selv om dette planarbeidet hadde oppstart i 2016, har strekningen delvis vært under planlegging siden cirka 2009. Relevante tidligere planer har blant annet vært områderegulering for Wergeland sentrale deler (plan-ID 61160000), områderegulering for Mindemyren (plan-ID 61140000), bybanen mot Fyllingsdalen (plan-ID 64860000) og sykkelanlegg i Storetveitveien (plan-ID 63100000). Sistnevnte er et pågående planarbeid.

Merknader og uttalelser ved offentlig ettersyn

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn 27.08.2022. Høringsfristen var 11.10.2022. I høringsperioden ble det gjennomført kontordag/informasjonsdag 20.09.22 på Storetveit skole. Ved høringsfristens utløp var det kommet inn 27 private merknader og 14 uttalelser fra høringsinstanser. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i merknadsskjemaene datert juni 2024, ett for private merknader og ett for høringsinstanser. Materialet er gjennomgått og vurderes som dekkende.

I uttalelsene og merknadene blir det i hovedtrekk pekt på følgende:

- Trafikk: Mange protesterer mot at trafikk fra Storetveitveien til Inndalsveien skal legges om, slik at den går via Eikeveien.
- Riving av boliger: De som mister boligene sine ønsker ikke dette.
- Kulturminnevern: Ønsker ikke at boliger med kulturminneverdi skal rives.
- Valg av sykkeløsning: Ulike innspill i favør av både sykkelfelt eller sykkelveg.

Begrensede høringer

Det er foretatt begrenset høring av planforslaget i perioden 02.04.24-24.04.24, for den delen som gjelder Eikeveien, nordre del. Planforslaget har her blitt justert etter offentlig ettersyn. Sykkelvegen på vestsiden ble tatt ut og delvis erstattet med en vareleveringslomme. Bakgrunnen for endringen er tilpasninger til lokalt næringsliv.

Det kom inn 2 merknader fra private, og 3 fra høringsinstanser. De private var begge knyttet til Eikeveien 1, og det ble fremmet sterk misnøye med planforslaget og konsekvensene for næringsvirksomheter og leietakere i Eikeveien 1. Høringsinstansene peker på de negative virkningene ved å ikke få etablert eget tilbud for syklistene i Eikeveien.

Det har i tillegg vært to begrensede høringer i april 2024 for mindre forhold knyttet til to ulike høringsparter:

- Minde Allé 4-6: Utvidelse av planområdet for at det skal dekke hele bygningsmassen som er planlagt revet. Forholdene ble avklart i eget møte i forkant, og det kom ingen merknader til denne høringen.
- NVE: Formell høring da NVE ikke hadde fått planforslaget på høring ved offentlig ettersyn høsten 2020. NVE svarte med en kort merknad.

Alle merknadene knyttet til de begrensede høringerne er oppsummert og kommentert i merknadsskjemaene datert juni 2024 - ett for private merknader og ett for høringsinstanser.

Endringer etter offentlig ettersyn og begrensede høringer

Endringene som er foretatt etter offentlig ettersyn fremgår av planbeskrivelsens kapittel 5.4. De fleste endringene vil også være omtalt i merknadsskjemaene datert juni 2024, ett for private merknader og ett for høringsinstanser. Planmaterialet er oppdatert i henhold til endringene. De viktigste endringene er:

- Ikke eget sykkeltilbud i Eikeveien.
- Vareleveringslomme lagt til på vestsiden av Eikeveien, og flere avkjørsler opprettholdes.
- Tine sitt gamle administrasjonsbygg er tatt ut, siden det er regulert i plan-ID 66060000 (Delfeltene S8 og S10 Mindemyren).
- Redusert planområdet nordvest for Eikeveien.
- Nærmere detaljering av området ved Wergeland kollektivknutepunkt.
- Bestemmelser: Rekkefølgekrav for trafikkomleggingen mot Inndalsveien.
- Det er utarbeidet en formingsveileder som gjennom bestemmelsene skal være retningsgivende.
- Mer plass til grøntareal.
- Mindre endringer som blant annet justering av feltnavn og andre plantekniske tilpasninger.

Vurdering av planforslaget

Plan- og bygningsetaten kommenterer sakens sentrale problemstillinger. Øvrige tema anses som tilfredsstillende løst og belyst.

Vi slutter oss til hovedformålet (Samferdselsanlegg) og det planfaglige grepet i planforslaget. Forslaget til detaljregulering vurderes å være tilfredsstillende og anbefales vedtatt.

Bedre konkurranseforhold for miljøvennlig transport

Dette planforslaget gir et vesentlig bedre tilbud for både gående og syklende i området, og kollektivtrafikken blir bedre ivaretatt enn i dag. For biltrafikk antas forholdene å bli tilnærmet uendret, med unntak av trafikk til Inndalsveien som vil få en ny situasjon som er litt mer tungvint. Samlet sett gjør oppgraderingen av tilbudet for gange, sykkel og kollektivtrafikk at konkurranseforholdet mellom bil og miljøvennlige transportformer endres i favør av gange, sykkel og kollektivtransport. Plan- og bygningsetaten vurderer at dette planforslaget svarer på bestillingen fra Miljøløftet, og anbefaler at planforslaget vedtas.

Planområdets historikk og rolle innen transport

Wergeland har hatt funksjon som knutepunkt helt siden Vossebanen ble etablert på slutten av 1800-tallet. Inndalsveien ble etablert som hovedinnfartsåre, og trikkestraséen fra Bergen sentrum til Wergeland ga området god kollektivdekning (1928). Fana kommune bygget Storetveitvegen i forlengelse av Inndalsveien. Dette ble raskt en trafikkert innfartsveg til Bergen. I 2010 åpnet Bybanen med holdeplass på Wergeland, og i 2022 åpnet bybane mot Fyllingsdalen med to holdeplasser relativt nær Wergeland.

Plan- og bygningsetaten vurderer at et oppgradert tilbud for gående og syklende i Storetveitveien og på Wergeland er en naturlig utvikling av det historiske transporttilbudet.

Wergeland som kollektivknutepunkt og fortetningsområde

Wergeland er et transformasjonsområde. Bybanen har gitt området god tilgjengelighet, og i samsvar med kommuneplanens arealdel er dette et sted som skal fortettes slik at vi får en mer klimavennlig by (KPA 2010 og KPA 2018).

I tillegg til bybanestopp er Wergeland endeholdeplass for det som i dag er linje 10. Dette er en viktig bussrute til Sandviken via Løvestakksiden, og som etter Skyss sin vurdering vil ha endeholdeplass her i overskuelig fremtid. Endeholdeplasser krever litt annen tilrettelegging enn ordinære holdeplasser (Blant annet snumulighet og areal for buss til å vente på rutetid. Videre er bedre forhold for gående og syklende viktig for å få et velfungerende lokalsenter på Wergeland. Plan- og bygningsetaten mener Wergeland som kollektivknutepunkt og fortetningsområde må vektlegges høyt, og støtter grepene som er gjort i planforslaget.

Viktig plan for utviklingen på Wergeland

Avklaring og gjennomføring av samferdselsarealene sentralt på Wergeland er viktig å få på plass for å få fullført transformasjonen på Wergeland. Både Bymiljøetaten og private aktører jobber med å få gjennomført de nye store allmenningene mellom Wergeland og Mindebyen. Fullføringen av disse forutsetter at det nye gang- og sykkelanlegget er etablert. VA-rammeplanen endrer hovedledninger i området i forhold til gjeldende løsning fra områdeplanen. Dette er viktig grunnlag for private planer og utbyggingsavtaler, og kan ikke legges til grunn før planforslaget er vedtatt.

Plan- og bygningsetaten er opptatt av at kommunen skal være en forutsigbar aktør i byutviklingen. Etter vår vurdering er dette planforslaget viktig for at private og offentlige aktører skal kunne jobbe videre med utviklingsprosjekt på Wergeland.

Konsekvenser for kulturmiljø og boliger (søndre del av planområdet).

Etablering av gang- og sykkelanlegg langs Storetveitveien krever utvidelse av dagens samferdselsareal. Det er ikke realistisk å omdisponere dagens vegareal, i form av enveiskjøring eller smalere vegtverrsnitt. Bakgrunnen er vegens overordnede rolle, trafikkmengder og behovet for å ivareta store kjøretøy (inkludert buss). En tunnelløsning for enten vegtrafikk eller sykkeltrafikk oppleves urealistisk, både ut fra arealinngrep ved tunnelmunninger og ut fra kostnadshensyn. Etablering av gang- og sykkelanlegget vil derfor berøre bebyggelse langs vegen. Det ligger boliger tett på fylkesvegen flere steder på begge sider.

Frem mot 1.gangsbehandling ble det sett på forskjellige løsninger for utvidelse som berører kulturminner og boliger på ulike måter. Det ble utarbeidet 3 hovedalternativer for veganlegget som er vurdert i notatet "Oppsummering og konsekvenser for kulturminner og veg", datert 9.oktober 2019. Det ble også gjennomført en konsekvensutredning (KU) for kulturmiljø som inngår i planbeskrivelsen.

Grunnlagsarbeidet knyttet til kulturmiljø og berørte boliger viser at utvidelse mot øst isolert sett vil være det beste alternativet for kulturmiljø og boliger. Samtidig viser konsekvensutredningen at kulturminnene har «middels verdi», og at alternativenes totale påvirkning på kulturmiljøet ikke er vesentlig forskjellig fra hverandre. Alle alternativene vil gi en «noe forringet» påvirkning av kulturmiljøet. Området inngår i kommuneplanens hensynssone H570_3, Wergelandsåsen – Storetveitåsen. Fra konsekvensvurderingen fremgår det at rivning av husrekken vil ha begrenset påvirkning på det totale kulturmiljøet.

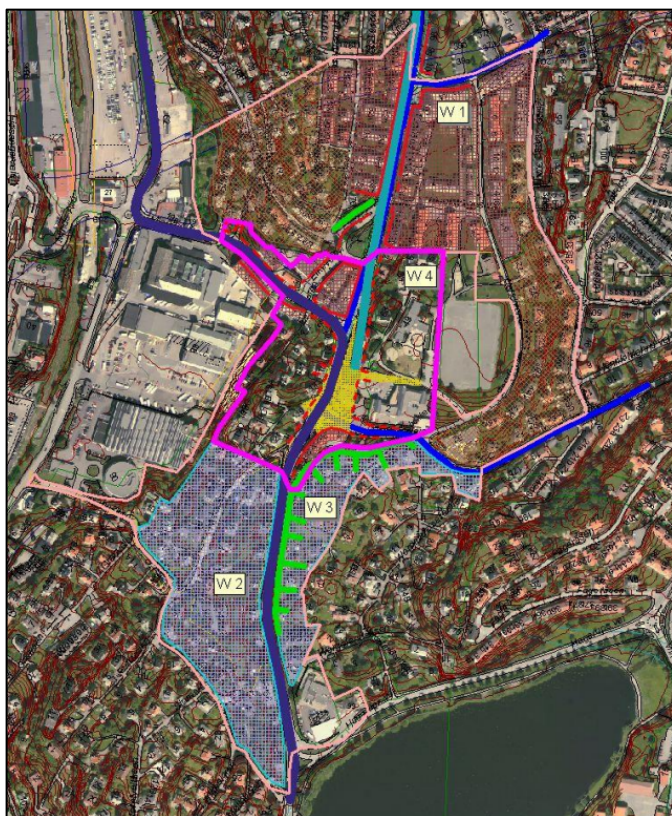
Fra et vegfaglig ståsted var det et generelt ønske å fjerne/ redusere avkjørsler til fylkesvegen av trafiksikkerhetshensyn, forsterket av økt gang- og sykkeltrafikk som følge av prosjektet. Adkomster på tvers over gang- og sykkelanlegg er spesielt uheldig i bakke. Dersom bebyggelsen på vestsiden skulle opprettholdes, var det da naturlig å vurdere om disse boligene kunne få adkomst fra Nyhaugveien/Elvebakken. Dette viste seg svært krevende/urealistisk å få til.

I samme periode som dette planarbeidet har pågått, har det vært jobbet med privat planarbeid for "Nyhaugveien", Plan-ID 65230000. Dette er en boligplan som planlegger ny bebyggelse mot Storetveitveien med felles adkomst via Nyhaugveien og Elvebakken. Planforslaget for Nyhaugveien er i tråd med kommunens føringer for fortetting nær kollektivknutepunkt og bybanestopp, forankret gjennom kommuneplanens samfunnsdel (KPS) og kommuneplanens arealdel (KPA). I planperioden har området fått enda bedre tilgjengelighet, ved etableringen av bybanens linje 2 til Fyllingsdalen, med gangavstand til bybanestoppet på Kristianborg.



Disse to planarbeidene er delvis overlappende, i form av at begge planforslagene tar med eksisterende bebyggelse langs Storetveitveien. Forholdet til kulturmiljø har derfor også vært et sentralt tema for Nyhaugvei-planen. Byantikvaren har for begge planene anbefalt at verneverdig bebyggelse ikke skal rives. Både overlapping og tematikk gjør at det har vært naturlig å se disse to planarbeidene i sammenheng.

Plan- og bygningsetaten er bekymret for scenariet hvor sykkelvegplanen river boliger og verneverdig bebyggelse på østsiden, mens Nyhaugveien/fremtidig fortetting river bebyggelsen på vestsiden. Dette vil totalt sett være mest negativt for kulturmiljøet, og riving på én av sidene anses å være den beste helhetsløsningen med minst negative konsekvenser.



Fortetting av området vest for Storetveitveien er forankret tilbake til KPA2010 og grunnlagsdokumentene til «Offentlig reguleringsplan for sentrale deler av Wergeland» (Plan-ID 61160000). I dokumentene «Strategiprogram for lokalsenter S11 Wergeland (Byrådssak 1073/08)» og «Kulturminnegrunnlag for S11 Wergeland» er området kalt «W2», og det åpnes her for fortetting. Storetveitveien utgjør et tydelig skille. Plan- og bygningsetaten vurderer at disse føringene fortsatt er riktige å legge til grunn for Wergeland.

Wergeland er under transformasjon. Området utvikles med utgangspunkt i at all ny vekst i persontrafikken skal gjøres med gange, sykkel og kollektivtransport. Gjeldende KPA legger opp til fortetting i områder som

har god tilgjengelighet for miljøvennlige reiseformer. Kortere hverdagsreiser gir grunnlag for enklere og mer klimavennlige liv. Området som Nyhaugvei-planen dekker, vurderes å ha svært god tilgjengelighet for miljøvennlige transportformer.

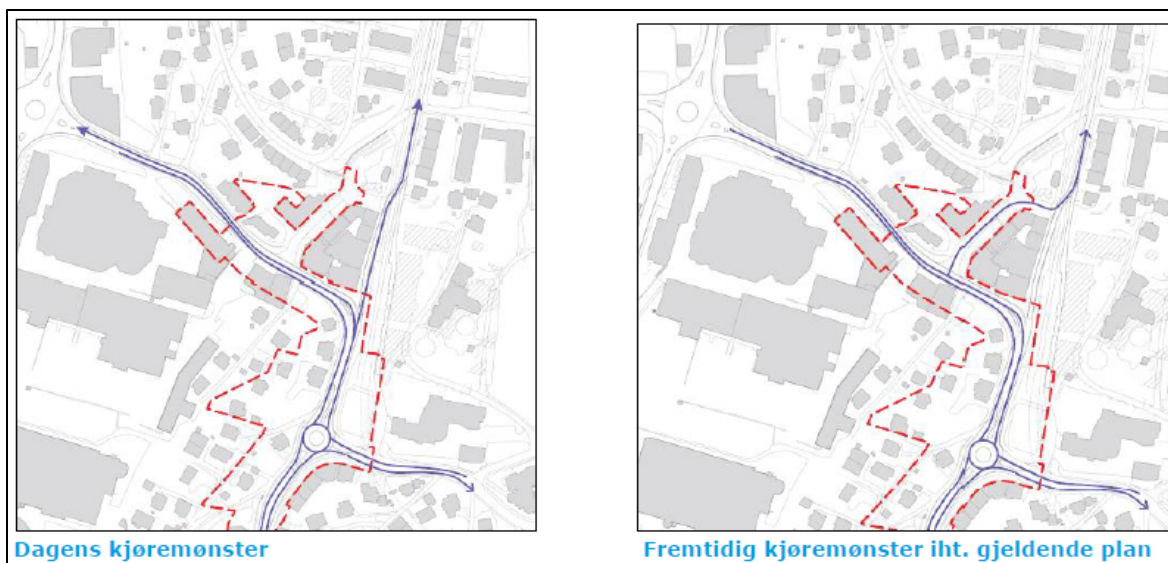
Ut fra en samlet vurderingen viser planforslaget en løsning der utvidelse av Storetveitvegen skjer på vestsiden. Kombinasjonen av det sterke behovet for bedre tilrettelegging for sykling på strekningen, sammen med områdets tilgjengelighet med klimavennlige transportformer, gjør at plan- og bygningsetaten vurderer gevinsten tilstrekkelig til å forsvare riving av de aktuelle boligene.

Plan- og bygningsetaten har forståelse for at dette oppleves som store inngrep, men etter en samlet vurdering mener plan- og bygningsetaten at planforslagene er nødvendig for fremtidig utvikling i området.

Gjennomføring av vedtatt kjøremønster mot Inndalsveien

Gjennom områdeplanen for Wergeland, plan-ID 61160000, er det vedtatt endret kjøremønster for trafikk til Inndalsveien, i form av at trafikken skal gå via Eikeveien. Planen ble vedtatt i 2013. Mandatet for gang- og sykkelplanen har vært å detaljere dette, og planarbeidet har vurdert om det skal være enveiskjøring eller toveiskjøring, bruken av gatetverrsnittet i Eikeveien, og kryss-løsning mellom Eikeveien og Minde Allé.

Planarbeidet anbefaler enveiskjøring mot nord, mot Inndalsveien. Begrunnelsen for dette er at envegsregulering gir mindre kompleks kryssløsning med Minde alle, mer areal til myke trafikanter og grønne strukturer i Eikeveien og i Minde Allé (reduisert feltbehov), samt bedre kapasitet for trafikk i Minde alle. Envegsregulert løsning i Eikeveien er også vurdert som mer trafiksikkert enn tovegsregulering.



I høringsfasen kom det mange merknader knyttet til selve trafikkomleggingen og konsekvensene av denne, selv om omleggingen allerede er vedtatt. Trafikkomleggingen har fått en egen omtale i starten av merknadsskjemaet for private merknader. Trafikksikkerhet, støy og konsekvenser for næringsliv og park er gjennomgående tema. Plan- og bygningsetaten vurderer at disse forholdene er tilfredsstillende løst i planforslaget, og at konsekvensene ikke er større enn det som må kunne forventes i transformasjonsområder.

Etter offentlig ettersyn er det gjort supplerende vurderinger av trafiksikkerhet og støyforhold, med egne rapporter vedlagt planforslaget. Støyvurderingene viser at tilfredsstillende nivå for støy kan oppnås i ny situasjon. Både dagens løsning og regulert trafikk-løsning har fordeler

og ulemper med tanke på trafiksikkerhet. I trafiksikkerhetsanalysen vurderes løsningene ganske likt.

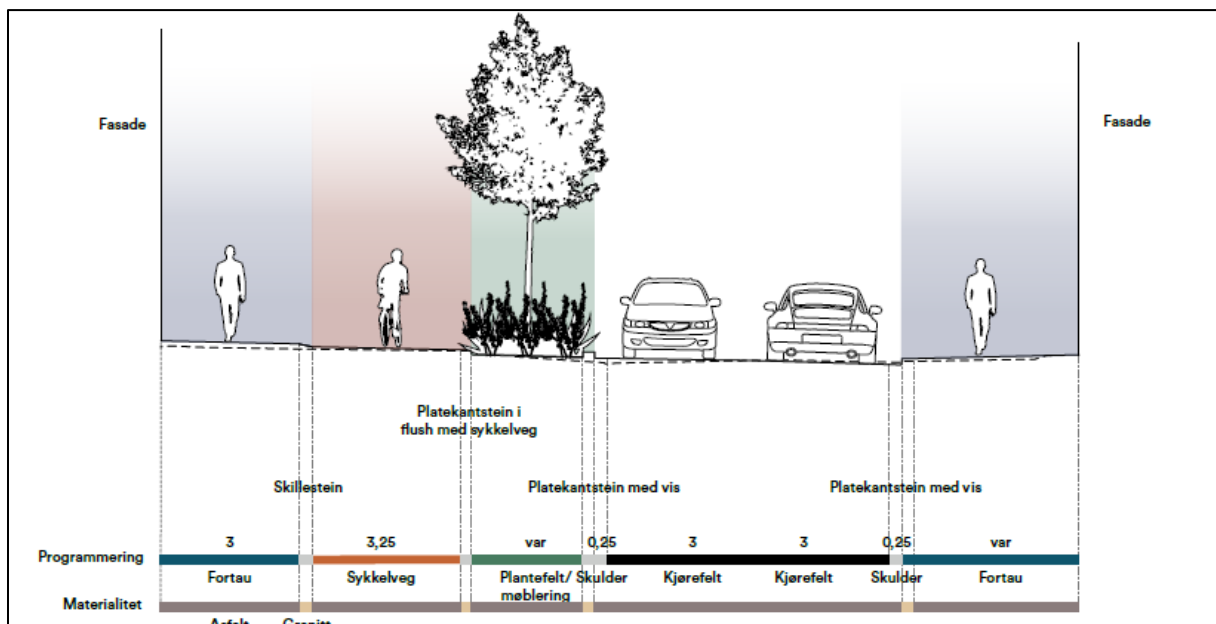
Det blir ingen inngrep i dagens parkareal i Trikkesløyfen. En negativ konsekvens av trafikkomleggingen er mer biltrafikk tett på Trikkesløyfe-parken. Selv om trafikkomleggingen oppleves negativt, vil parken fortsatt være et positivt bidrag til nærområdet på Wergeland.

Grepet med trafikkomleggingen ble gjort for å sikre best mulig tilkomst til bybanestoppet. Dagens løsning med trafikk til Inndalsveien rett ved adkomsten til bybanestoppet oppleves ikke som tilstrekkelig oversiktlig, gitt den utviklingen Wergeland står ovenfor. Bybanen er selve motoren i transformasjonen på Wergeland, og en oversiktlig og attraktiv adkomst til holdeplassen er vurdert som en viktig suksessfaktor for god byutvikling.

En re-vurdering av trafikkomleggingen har det ikke vært rom for innenfor rammene av dette planarbeidet, og plan- og bygningsetaten har heller ikke sett behov for dette. Områdeplaner legger rammer for byen i et langt perspektiv, og plan- og bygningsetaten kan ikke se at det er kommet frem vesentlige forhold som endrer de vurderingene som ble gjort i områdeplanen for Wergeland. Plan- og bygningsetaten legger til grunn tidligere overordnede vurderinger, og anbefaler fortsatt at trafikk til Inndalsveien legges om via Eikeveien slik det er vedtatt.

Fremtidsrettet løsning for gående og syklende

Økt satsing på sykkel og gange er godt dokumentert som viktige satsingsområdet for mer klimavennlig transport. Når vi planlegger må vi se minst 20-30 år frem i tid, og løsningene for gående og syklende må gjenspeile dette. Veksten i persontransporten skal skje med gange, sykkel og kollektivtransport. Da må vi etablere gang- og sykkelanlegg hvor dette ivaretas og der sammenhenger skapes.



Strekningen mellom Hagerups vei og Mindemyren har lenge vært pekt ut som en viktig lenke i sykkelnettet, som i dag ikke har et tilfredsstillende tilbud. I dagens situasjon må gående og syklende dele et smalt fortau, eller syklende kan sykle i vegbanen sammen med bilene. Eget

areal for gående og syklende har lenge vært pekt ut som et viktig virkemiddel for å øke sykkelandelen og redusere konfliktnivået mellom gående og syklende. Plan- og bygningsetaten støtter separering av gående og syklende, og etter vår vurdering er valgt sykkeltrasé den mest realistiske for å bedre tilbudet på strekningen.

Valg av sykkelløsning har tidligere vært tema i plansaken, og har delvis bidratt til en lang planprosess. Valget har stått mellom sykkelveg og sykkelfelt. Høringen har gitt innspill i favør av begge løsningene, som igjen understreker at begge løsningene har fordeler og ulemper, uten at det har vært mulig å si at en av løsningene totalt sett er mest fordelaktig.

Gjennom planarbeidet har veimyndighetene og Bergen kommune blitt enige om at sykkelveg legges til grunn. Dette samsvarer med det Bybanen Utbygging har bygget i krysset mellom Minde Allé og Kanalveien, og opp til det gamle administrasjonsbygget til Tine. Samme løsning planlegges også langs Storetveitveien sørover fra Hagerups vei, i plan-ID 63100000. En vil dermed få en sammenhengende ensartet løsning på strekningen mellom Fantoft og Kanalveien, og herfra videre både mot sør, vest og nord.

Bredden på sykkelvegen er gjennomgående 3,25 meter, og fortausbredden er minimum 2,5 meter. Planområdet har stor høydeforskjell, noe som øker fartsforskjellen mellom gående og syklende, og mellom syklende i ulike retninger. Dette gir behov for bredder som gir oversikt og trygghet. I tillegg planlegges det for vesentlig flere syklist og gående på strekningen enn i dag. Planarbeidet har sett på muligheten for å hente areal fra dagens vegbredder for bil, men detaljerte vurderinger viser at dette ikke er mulig. Plan- og bygningsetaten støtter vegbreddene som er lagt til grunn i planforslaget.

Wergeland er transformasjonsområde, og fremtidens Wergeland vil få vesentlig flere boliger vest og sør for Storetveitveien/Minde Allé. Det er planlagt to store allmenninger som strekker seg mot bybanestoppet på Wergeland, og det er forventet vesentlig økt gangtrafikk herfra og til/fra bybanestoppet. Dette er gangstrømmer som også skal krysse den nye sykkelvegen. Det er utarbeidet en formingsveileder som skal bidra til at dette krysningspunktet skal bli sikrest mulig for gående. Den skal videre gi grunnlag for å sikre urbane kvaliteter i området, i tråd med gjeldende områderegulering for Wergeland.

Naturmangfold

Planområdet er i dag bebygd med sentrums- og småhusbebyggelse, og planforslaget innebærer ingen vesentlige naturinngrep. Kunnskapsgrunnlaget for naturmangfoldet er i hovedsak basert på eksisterende kartfestet informasjon i Naturbase, Artskart og Bergen kommune sitt kartsystem (VISGI). I tillegg er det gjennomført befaringsundersøkelser. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig til å vurdere planforslagets virkning på naturmangfoldet.

Plan- og bygningsetaten vurderer virkningene av planforslaget for naturmangfoldet til å ikke være vesentlige.

Nmfl, § 8 kunnskapsgrunnlaget

Planområdene er sjekket i naturbasen til Miljødirektoratet og artsbanken.no. Området er registrert som bebyggelse og samferdsel i naturbasen. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som godt og tilstrekkelig for å vurdere virkningen av foreslåtte tiltak.

Det er ikke registrert noen naturtyper innenfor eller i nærområdet til planavgrensningen. Innenfor tiltaksområdet er det et eksemplar av Alm (Ulmus glabra, sterkt truet) registrert i juni 2024. Treet er befart av landskapsarkitekt og vurdert til å ha begrenset verdi med bakgrunn i

størrelse, tidligere beskjæring og alder, og kan vurderes flyttet evt erstattet av nye trær (vaksinert mot almesyke) innenfor planavgrensningen i senere faser.

Det er registrert flere truede eller nær truede fuglearter i eller nær planområdet basert på observasjoner i Artskart:

- Tårnseiler (2 observasjoner 2015 og 2024) nær trua art
- Gråspurv (36 observasjoner 2018-2024) nær trua art
- Stær (23 observasjoner 2017-2024) nær trua art
- Tyrkerdue (422 observasjoner 2015-2024) nær trua art
- Dvergspett (1 observasjon 2024) særlig stor forvaltningsinteresse
- Fiskemåke (15 observasjoner 2020-2024) trua art
- Grønnefink (12 observasjoner 2016-2024) trua art

Det er også gjort tre registreringer av Piggsvin i Artskart.no, henholdsvis i august 2018 og 2019. Arten er vurdert til nær truet (NT) i Norsk rødliste for arter 2021.

Det er registrert flere fremmede arter i eller nær planområdet. Det gjort en enkelt observasjon av fremmedarten parkslirekne (svært høy risiko, SE) i området. Fremmedartene skogskjegg (SE), syrinslirekne (lav risiko, LO) og kurvpil (SE) er observert i nærområdet (Naturmangfoldrapport Nyhaugveien, Rådgivende biologer 2024 saksnummer PLAN-2022/20458, dokument nr 56)

Det ble på befaring registrert en stor bøk i grensen mellom 13/265 og 13/642 men denne må dessverre fjernes som en følge av etableringen av sykkelveien.

Nmfl. § 9 føre var-prinsippet

Kunnskapen om naturverdier i området og hvordan tiltaket vil kunne påvirke disse vurderes som tilstrekkelig for tiltakene, slik at føre-var-prinsippet ikke vil komme til anvendelse.

Nmfl. § 10 økosystemtilnærming og samlet belastning

Tiltakene i dette planforslaget er begrenset i omfang og omfatter i stor grad eksisterende vegareal, men Wergeland som område er i transformasjon noe som vil føre til endringer i økosystemet. Den planlagte transformasjonen i nærområdene vil føre til arealbeslag av grøntområder og redusert habitat for arter som hører til og ferdes i området. Villahager kan fungere som økologiske korridorer og når disse fjernes vil sammenbindingseffekten i området reduseres. Denne transformasjonen er en ønsket effekt av nullvekstmålet og byutviklingen i Bergen, men det bør gjøres avbøtende tiltak slik at belastningen for økosystemet gjøres minst mulig.

Etter plan- og bygningsetaten sin vurdering vil fordelene av planforslaget overstige de negative konsekvensene for naturmangfoldet.

Forslag til avbøtende tiltak kan være:

Tilpasning av anleggsarbeidet til tider på året der arter vil lide minst mulig skade.

Unngå bruk av plantevernmidler og plante mest mulig variert vegetasjon

Sikre muligheter for rømning fra veganlegget for piggsvin.

Unngå lysforurensning og redusere lysstyrke.

Bekjempe fremmede arter.

Nmfl. § 11 Kostnadene med miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Tiltakshaveren vil dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Nmfl. § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Tiltakshaver skal sørge for at fremmede planter ikke spres videre under anleggsarbeidet. Dette er tatt inn i reguleringsbestemmelsene i form av at det skal utarbeides en Rigg og mark sikringsplan (RM-plan) som grunnlag for videre prosjektering og anleggsarbeid (§ 2.6.5).

Samlet sett vurderer plan- og bygningsetaten kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig, og at dette planforslaget ikke har vesentlige virkninger for naturmangfoldet.

Barn og unges interesser

Planforslaget griper ikke inn områder som nyttes av barn og unge til lek og opphold. Forslaget gir vesentlig bedre forhold for myke trafikanter, og gjør at også barn og unge kan oppleve det som attraktivt å ferdes på Wergeland. Økt bredde på gang- og sykkelanleggene gir bedre oversikt for alle trafikanter, og skille mellom gående og syklende reduserer konfliktnivået. Valg av sykkelveg fremfor sykkelfelt gjør sykkel til et reelt alternativ for barn og unge, siden de da ikke trenger å sykle sammen med biltrafikken.

Bedre forhold for syklister vil også øke antall syklister, og siden planforslaget ligger i bakke vil dette øke farten på syklistene. Dette kan gi utfordringer for barn og unge som skal krysse sykkelvegen, på lik linje med andre myke trafikanter. Bredder og oversikt er viktige kompenserende tiltak, sammen med god belysning og fartsreducerende tiltak for syklister.

Plan og bygningsetaten vurderer at planforslaget totalt sett vil gjøre det bedre for barn og unge å ferdes i og gjennom planområdet enn i dag.

Klima

Planforslaget innebærer ingen vesentlige naturinngrep, og området er i dag bebygd med sentrums- og småhusbebyggelse. Opparbeidelse av gang- og sykkelanlegget vil utvide dagens samferdselsareal, og innebærer riving av flere boliger og noe mindre næringsbygg.

Samtidig som det knyttes klimagassutslipp til etablering av ny sykkelveg og rivning av bebyggelse, kan sykkelvegen også føre til reduserte klimagassutslipp over tid ved å fremme sykling fremfor bruk av motoriserte kjøretøy. Fortetting og bedre forhold for gående og syklende er viktige tiltak for å nå nullutslippsmålet for biltrafikk.

Planforslaget inneholder nybygg større enn 1000 m² BRA, men disse vil ikke bli realisert som del av gang- og sykkelanlegget. Nybyggene er en konsekvens av at en har tatt inn deler av vedtatt områderegulering for sentrale deler av Wergeland, plan-ID 61160000. Flesteparten av disse inngår også i pågående reguleringsplan for Nyhaugen, plan-ID 71200000, og vil inngå i klimagassberegninger der.

Det er ikke utarbeidet klimagassberegninger for dette planforslaget. Begrunnelsen for dette er flere, men er i hovedsak knyttet til at planforslaget har en lang historie og at dette ble et krav først når planforslaget var kommet langt ut i prosessen. Samtidig er gjeldende maler for klimagassberegninger i stor grad beregnet på utbyggingsplaner for bebyggelse, og samferdselsplaner med gang- og sykkelformål vil ikke være tilpasset disse beregningene. I tillegg innebærer ikke planforslaget vesentlige naturinngrep. Samlet sett vurderer plan- og bygningsetaten at det ikke har vært hensiktsmessig å utarbeide klimagassberegninger.

Vestland Fylkeskommune vil som byggherre følge opp med klimatilpasninger i byggefasen. Ut fra planbeskrivelsen vil Vestland fylkeskommune vekte klima- og miljøhensyn som del av anbudskonkurransen med minimum 30%.

Plan og bygningsetaten vurderer at planforslaget på sikt vil ha en positiv virkning på byens klimagassutslipp.

Politiske føringer

Planforslaget tilrettelegger for økt sykkelbruk og har høy prioritering hos både plan- og bygningsetaten og i Miljøløftet. Planforslaget har hatt kontordag og møter ut over minstekravet til involvering og medvirkning. Planområdet ligger tett på Mindebyen, og har påvirkning på tiltak som Grønnallmenningen og Meieriallmenningen, samt påkobling av gang- og sykkelanlegg og VA-anlegg.

Plan- og bygningsetaten vurderer planforslaget å være i tråd med politiske føringer gitt gjennom årsoppdraget for plan- og bygningsetaten for 2024, for de tema som er relevante for planarbeidet.

Anbefalt vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:
 - a. Årstad, Gnr. 13, Bnr. 1132, Sykkelvei fra Hagerupsvei til Mindemyren, arealplan-ID 65150000, vist på plankart, sist datert 10.06.2024
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 13.06.2024

Plan- og bygningsetaten

Hege Løtveit

Avdelingsleder

Tarje Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart datert 10.06.2024
Reguleringsbestemmelser datert 13.06.2024
Planbeskrivelse datert 13.06.2024
Merknadsskjema private datert juni 2024
Merknadsskjema høringsinstanser datert juni 2024
Illustrasjonsplan datert 10.06.2024
Formingsveileder med O-tegninger datert 30.05.2024
Tegningshefte tekniske tegninger datert 29.04.2024
ROS-analyse datert 30.05.2024
VA-rammeplan datert 06.03.2024
VA-rammeplan Vedlegg datert 06.03.2024
Uttalelse fra Bergen Vann datert 12.03.2024
Kulturminner og kulturmiljø. Verdivurdering datert 07.08.2017
Oppsummering av konsekvenser for kulturminner og veg datert 09.10.2019
Kulturminnegrunnlag Storetveitveien datert oktober 2014
Kulturminnegrunnlag for lokalsenter S11 Wergeland datert juni 2008
Strategiprogram for lokalsenter S11 Wergeland datert 30.01.2008
Uttalelse fra Byantikvaren datert 11.10.2022
Støyrapport datert 28.08.2023
Områdestabilitet datert 19.04.2024
Risikovurdering av alternativ for sykkelssystem (HAZID-analyse) datert februar 2018
Risikovurdering av trafikkomlegging Eikeveien (HAZID-analyse) datert mai 2023
Trafikkanalyse Wergeland datert 17.11.2017
Silingsnotat for trafikksystem for gående og syklende datert 15.06.2018
Oppsummering overordnet trasévurdering datert desember 2019
Notat. Problemstillinger sentralt på Wergeland datert 09.11.2017
Notat. Kryssløsning Eikeveien datert 13.05.2020
Notat. Kryssløsning Fageråsveien datert 25.10.2019
Notat. Konsekvenser for S4, S5 og S7 i områdeplanen for Wergeland datert 20.11.2019

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr PLAN-2022/20461