



Vedtatt
29.01.2025

Reguleringsplan for

**Årstad, Gnr. 13, Bnr. 1132, Sykkelvei fra Hagerups vei
til Mindemyren, Offentlig reguleringsplan**

Planbeskrivelse

Arealplan-ID: 4601_65150000

Oppdragsnr.: 1350028333/1350053172
Oppdragsnavn: Reguleringsplan fv. 582 Sykkelveg fra Hagerups vei til Mindemyren
Filnavn: Planbeskrivelse datert 29.01.2025.docx

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	14.09 2020	Endret plangrense	BKA	MAAI	
02	15.12 2020	Midlertidig bygge- og anleggsformål	BKA	MAAI	
03	13.06.2024	Endringer etter offentlig ettersyn	BKA/MAMG	MAAI	MAAI
04	29.01.2025	Justeringer jf. Bystyrets vedtak	MNRB	MAAI	MAAI

Rambøll/Henning Larsen
Nygårdsgaten 95,
5008 Bergen

T +47 55 17 58 00
F +47 55 17 58 10
<https://no.ramboll.com>



INNHold

1.	SAMMENDRAG	6
1.1	Sammendrag	6
1.2	Nøkkelopplysninger.....	6
2.	BAKGRUNN.....	7
2.1	Beliggenhet og avgrensning	7
2.2	Planstatus	8
2.2.1	Statlige planer og retningslinjer	8
2.2.2	Kommunale planer	8
2.2.3	Gjeldende og pågående reguleringsplaner.....	9
2.3	Planprosess	12
2.4	Hensikten med reguleringsplanen.....	13
2.5	Krav om konsekvensutredning (KU).....	13
3.	PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON.....	14
3.1	Arealbruk	14
3.2	Stedets karakter og landskap	14
3.3	Kulturminner og kulturmiljø.....	15
3.4	Landbruk	16
3.5	Naturverdier	16
3.6	Rekreasjonsverdi.....	16
3.7	Skole og barnehage	16
3.8	Veg og trafikkforhold.....	17
3.8.1	Kjøremønster biltrafikk	17
3.8.2	Trafikkmengde	19
3.8.3	Kollektivtilbud	20
3.8.4	Gangakser.....	21
3.8.5	Sykkelveger	22
3.9	Universell utforming	23
3.10	Vann og avløp.....	23
3.11	Støyforhold	24
3.12	Luft- og grunnforurensning	24
3.13	Risiko og sårbarhet.....	25
3.13.1	Trafikkulykker.....	25
3.13.2	Flom og skredfare.....	26
4.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....	27
4.1	Innledning.....	27
4.2	Planens hensikt.....	27
4.2.1	Effektmål	27
4.3	Arealformål	28
4.4	Trasévalg overordnet	29
4.5	Problemstillinger sentralt på Wergeland.....	29
4.6	Valg av hovedprinsipp for sykkelanlegg	30
4.7	Beskrivelse av tiltaket	31
4.8	Samferdselsanlegg	32
4.8.1	Delstrekning Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Nyhaugveien.....	32
4.8.2	Delstrekning Wergeland sentrum fra Nyhaugveien til Minde Allé	35
4.8.3	Sykkelløsning over torget på Wergeland	39
4.8.4	Delstrekning Minde Allé og Eikeveien	40
4.8.5	Fravik.....	44
4.9	Bebyggelsens plassering og utforming.....	44

4.9.1	Planlagt bebyggelse som beholdes.....	44
4.9.2	Bebyggelse som forutsettes fjernet.....	45
4.9.3	Planlagt bebyggelse som endres eller får justert plassering.....	45
4.10	Trafikk.....	48
4.11	Miljø.....	48
4.12	Universell utforming.....	49
4.13	Uteoppholdsareal.....	49
4.14	Kulturminner	49
4.14.1	Hensynssone for kulturmiljø Wergelandsåsen - Storetveitåsen	49
4.15	Støyskjermingstiltak	49
4.16	Teknisk infrastruktur.....	50
4.16.1	Overvannshåndtering	50
4.16.2	Flomveger.....	51
4.17	Midlertidig bygge- og anleggsområde.....	51
4.18	Rekkefølgebestemmelser	52
5.	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	53
5.1	Oppstart	53
5.2	Offentlig ettersyn og begrenset høring	53
5.3	Medvirkning.....	53
5.4	Endringer etter offentlig ettersyn	54
6.	KONSEKVENsutREDNING	61
6.1	Innledning.....	61
6.2	Tema som skal utredes.....	61
6.2.1	Begrep og definisjoner	62
6.3	Kunnskapsgrunnlag og metode	62
6.3.1	Kulturminnegrunnlag og dokumentasjon.....	62
6.3.2	Metode for utredning av ikke-prissatte temaer.....	62
6.3.3	Usikkerhet.....	63
6.4	Beskrivelse av tiltaket	63
6.5	Beskrivelse av kulturminnene	64
6.5.1	Kulturmiljøet Wergelandsåsen - Storetveitåsen.....	64
6.5.2	Kulturmiljøet langs Storetveitvegen	65
6.6	Verdi av kulturminnet/kulturmiljøet	68
6.7	Referansealternativ – 0-alternativet.....	70
6.8	Pågående planarbeid.....	70
6.9	Alternativer som er vurdert	70
6.9.1	Alternativ 1	71
6.9.2	Alternativ 2	72
6.9.3	Alternativ 3	73
6.10	Konsekvens kulturminner.....	74
6.10.1	Verdi	74
6.10.2	Samlet vurdering av påvirkning	74
6.10.3	Samlet vurdering av konsekvens.....	74
6.11	Valg av alternativ – 1B	74
6.12	Sammendrag	75
6.13	Kilder	75
7.	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET.....	76
7.1	Overordnede planer	76
7.1.1	Områderegulering	76
7.2	Stedets karakter, byform, estetikk og landskap	76
7.3	Solforhold og lokalklima.....	76
7.4	Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi	76
7.5	Forholdet til naturmangfoldloven.....	77

7.6	Landbruk / Naturressurser	78
7.7	Trafikkforhold	78
7.8	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk/uteområder	78
7.9	Barns interesser	78
7.10	Sosial infrastruktur	78
7.11	Folkehelse.....	78
7.12	Universell tilgjengelighet.....	78
7.13	Teknisk infrastruktur.....	78
7.14	Klima	79
7.15	Økonomiske konsekvenser - gjennomføring av områderegulering ...	79
7.16	Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere	80
7.17	Konsekvenser for næringsinteresser	80
8.	VEDLEGG	81

1. SAMMENDRAG

1.1 Sammenheng

Planforslaget legger til rette for sykkelveg med fortau langs vestsiden av Storetveitvegen fra Hagerups vei til Minde Allé 10. I tillegg foreslås å etablere fortau på østsiden av Storetveitvegen, som i dag mangler tilbud til gående. Som følge av tiltaket må det også gjøres endringer på tilliggende areal. Dette medfører blant annet at boligbebyggelse må rives. Sentrale tema i planarbeidet har vært:

- Fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper
- Bygge opp under kvaliteter og intensjoner i planer for fremtidig utvikling av området – da særlig sentrale deler av Wergeland
- Hensyn til kulturminner
- Begrense arealinngrep i tilliggende eiendommer

Endringer etter offentlig ettersyn er oppsummert i kapittel 5.4.

Planbeskrivelsen hører sammen med plankart og bestemmelser for tiltaket.

1.2 Nøkkelopplysninger

Bydel	Årstad
Gårdsnavn (adresse i sentrum)	Storetveit, Minde
Gårdsnr. / bruksnr.	13/1132 og 15/355 m.fl.
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	Kommuneplan KPA2018. Områderegulering. Detaljregulering.
Forslagsstiller	Vestland fylkeskommune
Grunneiere (sentrale)	Vestland fylkeskommune
Plankonsulent	Rambøll Norge AS/Henning Larsen
Ny plans hovedformål	Sykkelveg med fortau
Planområdets areal i daa	27,8
Grad av utnyttning	Ikke aktuelt*
Ant. nye boenheter/ nytt næringsareal (BRA)	Ikke aktuelt*
Aktuelle problemstillinger	Trafiksikkerhet, arealknapphet, hensyn til kulturmiljø, videreføring av intensjonene i områderegulering for sentrale deler av Wergeland.
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	Ja
Kunngjøring oppstart, dato	01.10.2016/20.10.2016
Varsel om endring av plangrense	03.08.2020
Fullstendig planforslag mottatt, dato	
Informasjonsmøte avholdt (j/n)	Nei **

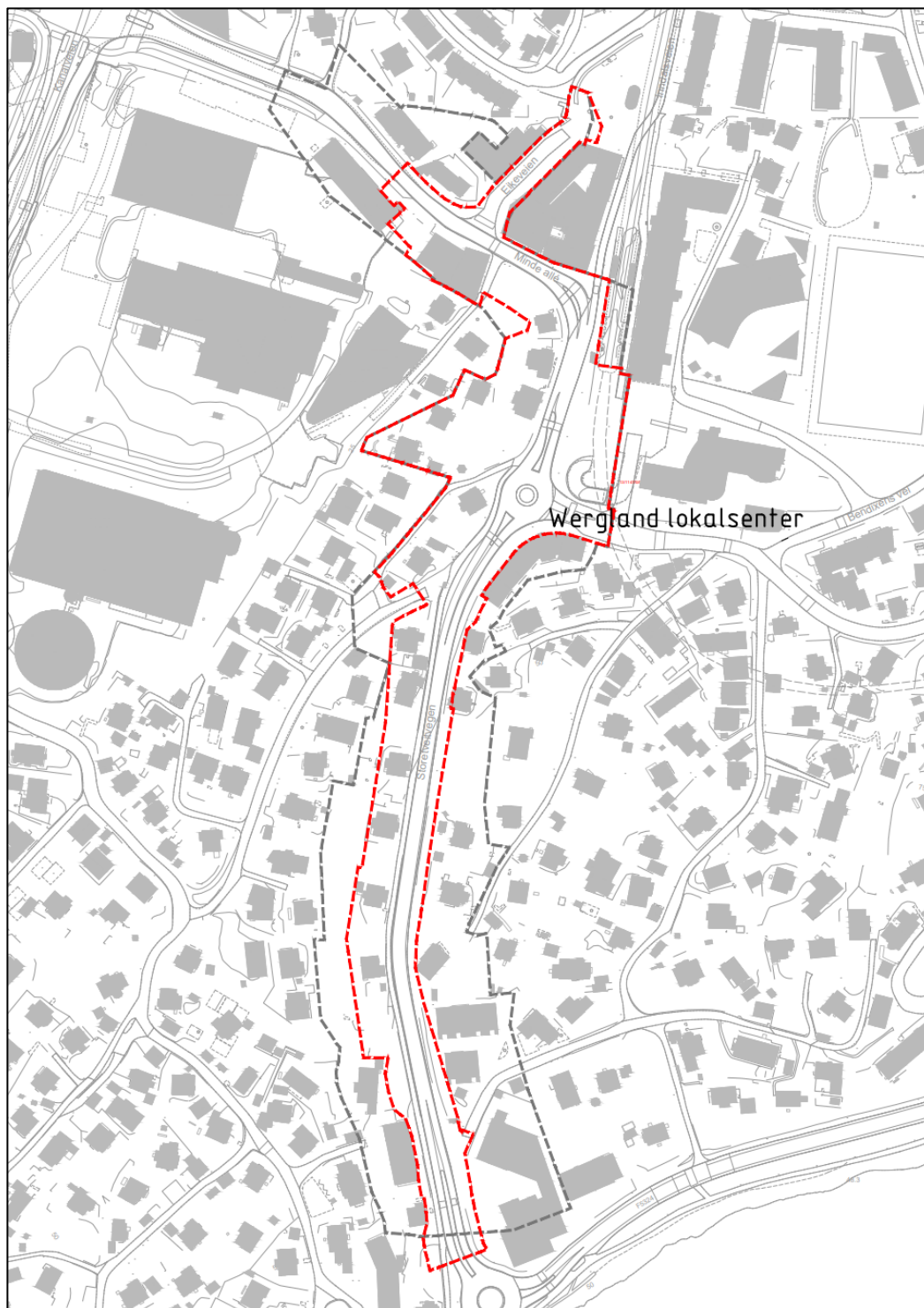
*Reguleringsplanen berører områderegulering for sentrale deler av Wergeland, og omfatter derfor også bebyggelse med sentrumsformål. Dette er bebyggelse som allerede er regulert i områdereguleringen, og ikke ny foreslått bebyggelse.

** Det er avholdt en rekke dialogmøter med flere av de berørte grunneierne, samt åpen kontordag der naboer og andre kunne stille spørsmål til planleggerne, tiltakshaver og saksbehandler.

2. BAKGRUNN

2.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet strekker seg fra krysset mellom Hagerups vei og Storetveitvegen i sør, til Minde Allé via Wergeland sentrum. Wergeland er et knutepunkt i Bergensdalen, der tverrforbindelsen Minde Allé og Fageråsveien krysser en av Bergens hovedinnfartsårer i Storetveitvegen/Inndalsveien. I løpet av planarbeidet er plangrensen endret og tilpasset det arealbehovet som er nødvendig for å kunne gjennomføre tiltakene.



Plangrense vist med rød stiplet strek. Tidligere varslet plangrense vist med grå stiplet strek.

2.2 Planstatus

2.2.1 Statlige planer og retningslinjer

Fra statlig hold gis det en rekke lover, rundskriv, retningslinjer og veiledninger som gir føringer for kommunal planlegging. De statlige føringene innarbeides i regionale og kommunale planer, og alle listes derfor ikke opp her. Vi peker likevel på tema som er særlig relevant i dette arbeidet.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Nullvisjonen

Nullvisjonen skal være grunnlaget for norsk trafikksikkerhetspolitikk. Visjonen er at det ikke skal være noen drepte eller hardt skadde i trafikken. Nullvisjonen er både en etisk vegviser og en retningslinje for det trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dette innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for atferd skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.

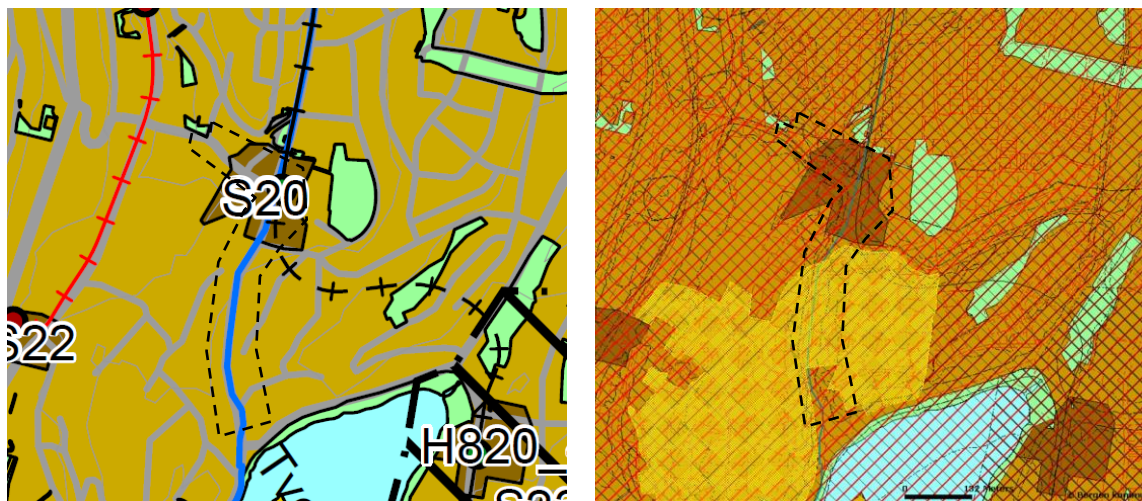
Nullvekstmålet

Regjeringens nullvekstmål for personbiltransport gjelder for de ni største byområdene, herunder Bergensregionen. I storbyområdene er det et nasjonalt mål at transportveksten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

2.2.2 Kommunale planer

Kommuneplanens arealdel

Planområdet ligger innenfor sentrumskerne S20 (Wergeland lokalsenter) og byfortettingssone BY2. Deler av planområdet ligger innenfor område for hensynssone H570_3 Bevaring kulturmiljø.



Utsnitt kommuneplanens arealdel. Hensynssone H570_3 vist med gult i kart til høyre.

Aktuelle bestemmelser til KPA:

§ 8 Arkitektur og byform (pbl § 11-9 nr. 6, jf. § 29-2)

8.2.5 Bergen skal utvikles som en gåby, med gode lokalsentre, offentlige møtesteder, og mest mulig av hverdagens behov innenfor gang-/sykkellavstand fra boligen. Det skal sikres sammenhengende og attraktive gang- og sykkelforbindelser.

§ 16 Mobilitet (pbl §§ 11-9 nr. 3)

16.1 Gående, syklende og kollektivtransport skal prioriteres ved planlegging av transportsystemet.

§ 26.2 Sone 1 Sentrumskjeerne

26.2.1 Felles for *sentrumskjeerner* (S):

a. Områdene skal utvikles etter bymessige prinsipper, med mangfold i funksjoner og sammenhengende byromstruktur.

h. Ferdselsårer skal bygges som gater, og utformes med hovedvekt på tilgjengelighet for myke trafikanter.

§ 35.5 Kulturmiljø (retningslinje)

Kulturmiljø og historisk bebyggelse skal sikres og ivaretas. De karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og kulturlandskap definerer områder og gir det særpreg. Det skal derfor tas spesielle hensyn til dette ved søknad om tiltak og endret arealbruk.

Kommunedelplan Landås

Arealet øst for Storetveitvegen inngår i området for kommunedelplan Landås.

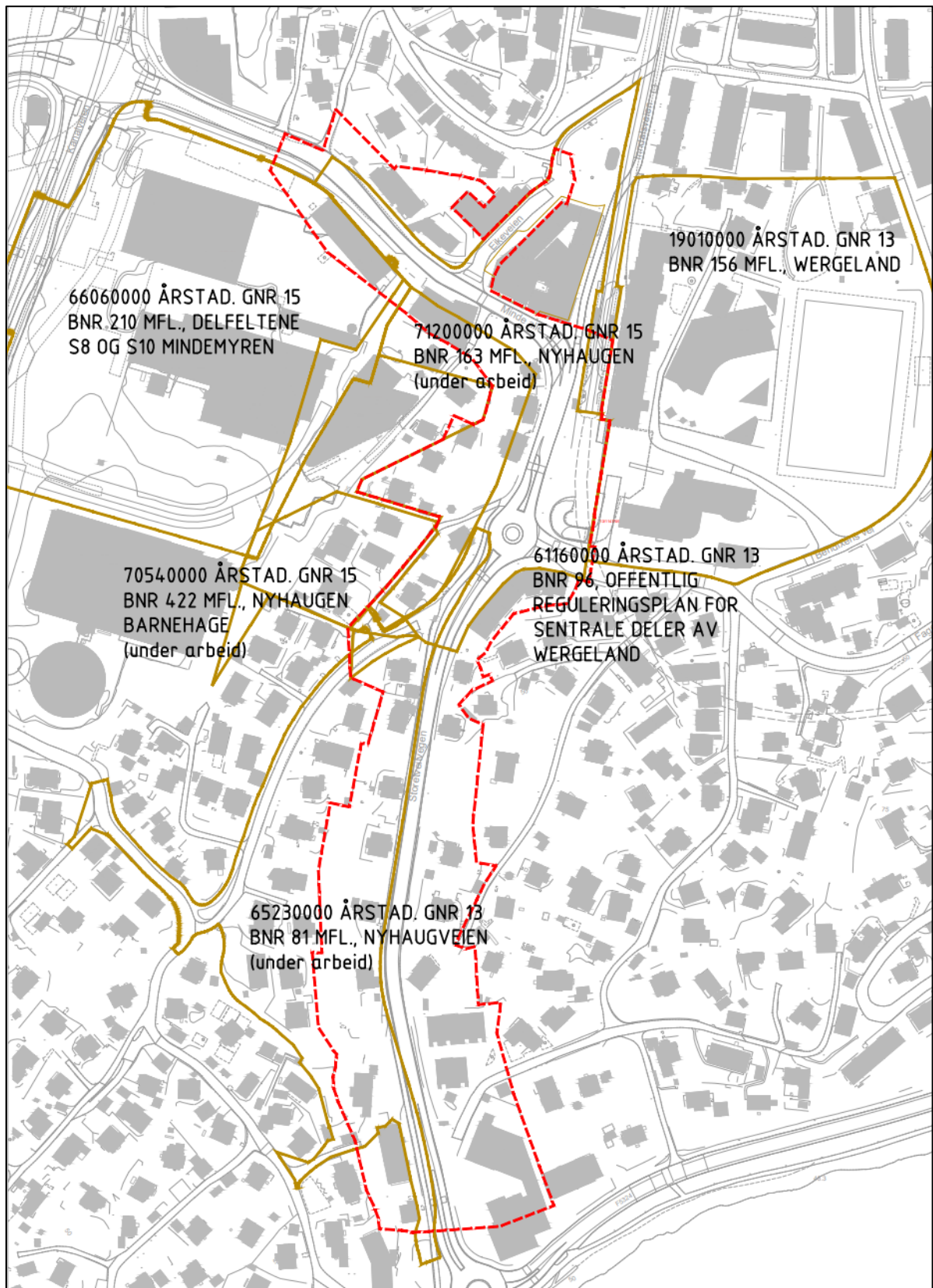


Utsnitt fra kommunedelplan Landås.

2.2.3 Gjeldende og pågående reguleringsplaner

PlanID	Plannavn	Vedtatt
61160000	Årstad. Gnr. 13, bnr. 96. Offentlig reguleringsplan for sentrale deler av Wergeland.	24.04 2013
19010000	Årstad. Gnr. 13, bnr. 156 m. fl. Wergeland	24.04 2013
16980000	Årstad. Bybane i Bergen, delstrekning 3 - Edvard Griegs vei – Wergeland.	08.06 2004
63630000	Årstad gnr. 15, bnr. 169 m. fl. Eikeveien	22.02 2017
60120000	Årstad. Gnr. 13, bnr. 140 m. fl. Fanahallkvartalet	25.01 2010
64860000	Årstad. Bybanen Bergen sentrum – Fyllingsdalen. Delstrekning 2 Mindemyren	21.06 2017
66060000	Årstad. Gnr. 15, bnr. 210 m. fl. Delfeltene S8 og S10 Mindemyren	24.05.2022
65230000	Årstad. Gnr. 13, bnr. 81 m. fl. Nyhaugveien.	Under arbeid
63100000	Årstad. Gnr. 13, bnr. 355, 1132. Storetveitvegen sykkelanlegg.	Under arbeid
71200000	Årstad. Gnr. 15, bnr. 163 m. fl., Nyhaugen	Under arbeid
70230000	Årstad. Gnr. 13, bnr. 69 m.fl., Wergelandsbakken	Under arbeid

Det er særlig områderegulering for sentrale deler av Wergeland (61160000) og pågående arbeid med detaljreguleringsplan for Nyhaugveien (65230000) og Nyhaugen (71200000) som har betydning for, og som vil bli påvirket av, planarbeidet med ny sykkeløsning. Detaljreguleringsplanen for Nyhaugveien var på offentlig ettersyn i august/september 2018 og på begrenset høring mars 2024. Detaljregulering for Nyhaugen er innlevert til 1. gangsbehandling.

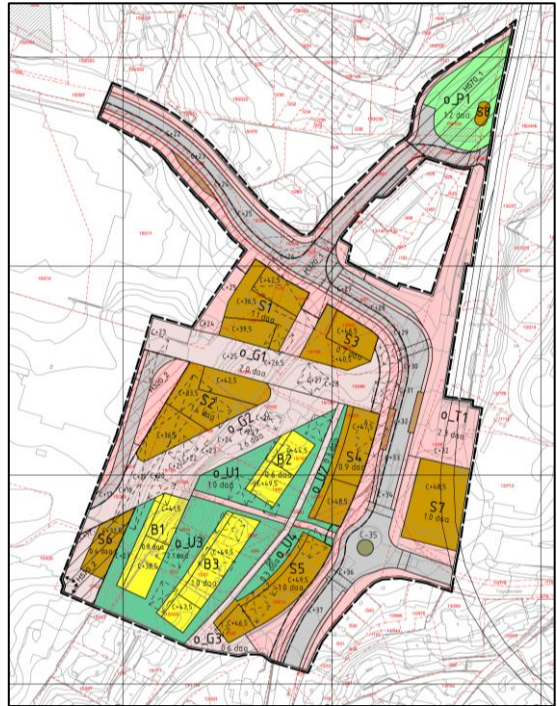


Varslet plangrense vist med rød stiptet strek med omriss av overlappende planer (brun strek)

Områdereguleringsplan for sentrale deler av Wergeland (plan-ID 61160000)

Planen legger opp til fortetting med bolig og sentrumsområder. Bybildet skal bli mer urbant med felles kvaliteter, aktiviteter og bymiljø. Kollektivknutepunkt og byttepunkt skal optimaliseres samtidig som kapasitet for biltrafikk skal opprettholdes. Forhold for syklist og gående skal forbedres. Planen har flere allmenninger som skal knytte Wergeland sentrum sammen med tiliggende områder på Mindemyren. Det er regulert sykkelfelt langs Storetveitvegen og Minde Allé, og trafikken mot Inndalsveien er flyttet via Eikeveien for å fredeliggjøre området rundt bybanestoppet.

Planområdet for sykkelanlegg mellom Hagerups vei og Kanalveien overlapper med denne planen i nord, se figur over. Regulert sykkelløsning og kollektivløsning i Wergelandsplanen skal revurderes som del av dette planarbeidet. Planlagt bebyggelse vil også bli berørt på grunn av behov for mer areal til samferdselsanlegg.



Detaljreguleringsplan Nyhaugveien (plan-ID 65230000) – under arbeid

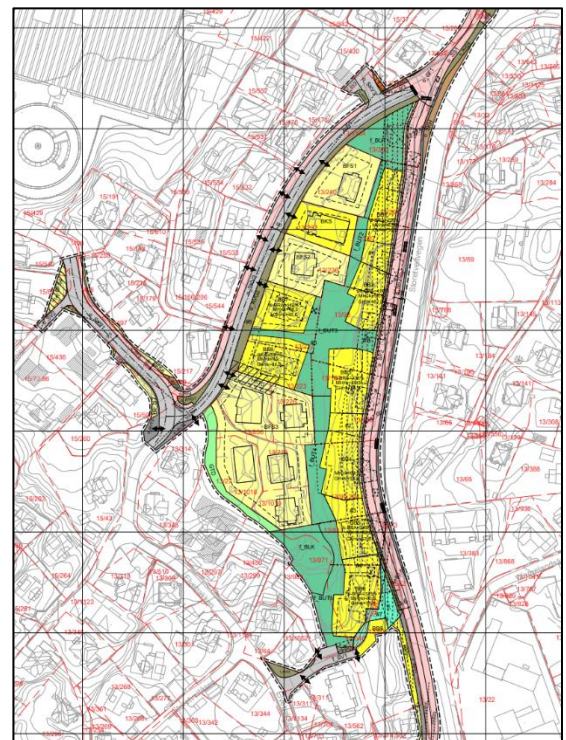
Privat reguleringsplan som legger til rette for trans-formasjon fra villaeiendommer med store hager til urbant boligområde med blokkbebyggelse og videreføring av grønne kvaliteter.

Storetveitvegen kan endres fra landeveg til urban gate. Planen har satt av areal til sykkelveg langs Storetveitvegen. Planen er ikke vedtatt.

Planområdet for sykkelanlegg mellom Hagerups vei og Kanalveien overlapper med denne planen, se figur på forrige side.



Illustrasjon: Arkitektgruppen Cubus

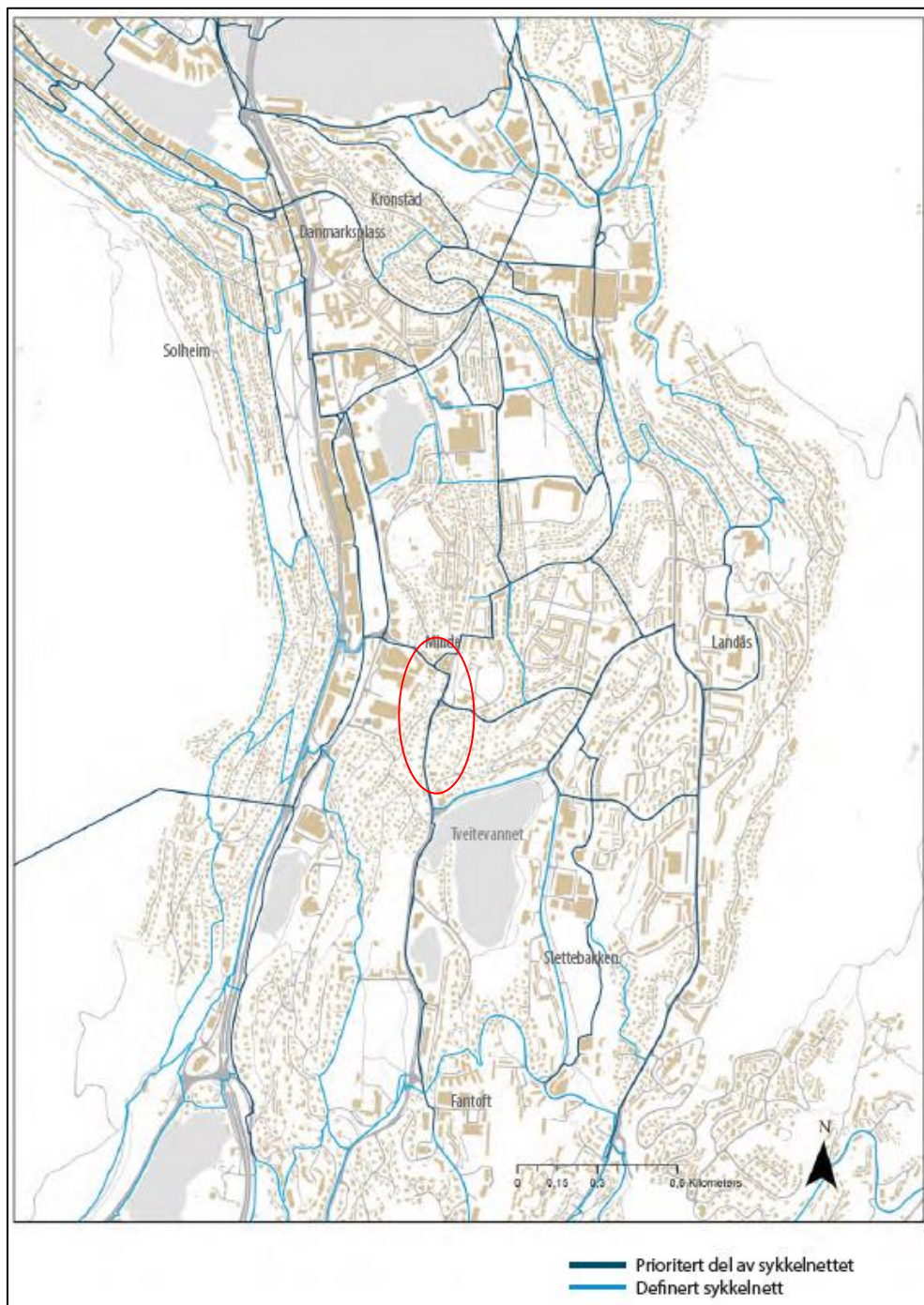


Nyhaugen (plan-ID 71200000) – under arbeid

Privat reguleringsplan som legger til rette for boliger og noe næringsvirksomhet sentralt på Wergeland. Planområdet ligger i sin helhet innenfor områderegulering 61160000. Den overlapper denne planen i stor grad, se figur på forrige side.

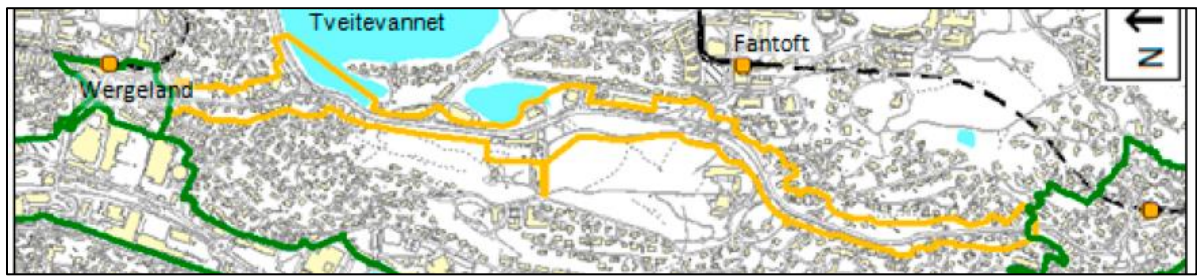
2.3 Planprosess

Strekningen mellom Tveitevannet og Mindemyren er definert som del av «offentlig utbyggingsfase 1» i Bergen kommunes *Sykelstrategi for Bergen 2020 – 2030*.



Sykelstrategi for Bergen 2020 – 2030. Vedtatt av Bergen kommune i november 2020.

Byrådet behandlet sak om oppstart av planarbeid for sykkelanlegg langs Storetveitvegen i mai 2013. Det ble vedtatt oppstart av planarbeid for strekningen mellom områderegulering Wergeland og områderegulering Paradis, se figur under. Begrunnelsen for avgrensingen var at nye sykkelløsninger allerede var ivarettatt i de offentlige områdereguleringene, og at det dermed bare var strekningen mellom som hadde behov for regulering.



Oversiktskart. Gul linje viser avgrensning for reguleringsplan langs Storetveitvegen. Grønn linje viser omriss av vedtatte områdereguleringer med tilrettelegging for sykkel.

Planarbeidet har sitt utspring i en trafikk sikkerhetsmessig gjennomgang av gjeldende områderegulering for sentrale deler av Wergeland i 2013/2014. Som del av oppfølgingen av vedtatt Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 var det også behov for å se nærmere på gang- og sykkeltilbudet videre sør-vestover i Bergensdalen. Statens vegvesen ønsket på denne bakgrunn å utarbeide en helhetlig plan for sammenhengende sykkelrute og gangsystem langs Storetveitvegen og Minde Allé fra kryss med Hagerups vei til kryss med Kanalveien.

Da forberedelser til prosjektering av den nye gaten gjennom Wergeland sentrum startet opp, ble det fra Statens vegvesen sin side stilt spørsmål ved den regulerte sykkel løsningen i områdeplanen. På bakgrunn av en trafikk sikkerhetsmessig vurdering, spilte vegvesenet inn at de ønsket å endre utformingen på sykkelanlegget. I oppstartsaken ble det fra kommunaldirektør for byutvikling, klima og miljø bl. a vektlagt følgende.

«For at en gjennom planarbeidet skal utvikle løsninger for gang- og sykkelveger i sentrum- og senterpregede byområder, må det gjøres grundige avveininger av forholdet mellom gjennomgående og lokal gang- og sykkeltrafikk. I senterområder som Wergeland må hensynet til stor lokal gang- og sykkeltrafikk vektlegges, og ikke belastes unødvendig.

Videre legges til grunn at det tilstrebes løsninger der en i størst mulig grad unngår å involvere tilgrensende byggeområder, eller foreta inngrep i bygningsfasader ved gjennomføring av reguleringsplanen.»

2.4 Hensikten med reguleringsplanen

Hovedformålet med planarbeidet er tilrettelegging for et sammenhengende system for syklist mellom Hagerups vei og Kanalveien gjennom Wergeland. Reguleringsplanen skal legge til rette for et attraktivt og trygt trafikk system for myke trafikanter og kollektivtrafikk. Systemet skal samtidig ivareta intensjonene for gangtrafikk og bysentrum i vedtatt plan for sentrale deler av Wergeland.

2.5 Krav om konsekvensutredning (KU)

Tiltaket er vurdert i henhold til §§ 8 og 10 i Forskrift om konsekvensutredninger, og konkludert med at det er krav om konsekvensutredning. Se kap. 6.

3. PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON

Wergeland er et transformasjonsområde. Det er vedtatt en områderegulering for sentrale deler av Wergeland, og det er flere private reguleringsplaner under arbeid i området. Wergeland har allerede gjennomgått store endringer med bybane og ny bebyggelse, og står foran tilsvarende store endringer når de ulike planene blir realisert.

Dette gjør at en beskrivelse av dagens situasjon til dels vil være lite relevant. En del av eksisterende bebyggelse er regulert vekk, og trafikksystemet er under omlegging. Sykkelvegen skal først og fremst forholde seg til en fremtidig situasjon, som vist i vedtatte planer.

3.1 Arealbruk

Planområdet omfatter areal til vegformål med tilliggende eiendommer. Tilliggende eiendommer består i all hovedsak av boligbebyggelse langs Storetveitvegen i sør og en blanding av bolig- og sentrumsbebyggelse på Wergeland og langs Minde Allé. Ned mot Kanalveien ligger det store industri- og næringsbygg. Bybanen har holdeplass på Wergeland.

3.2 Stedets karakter og landskap

Planområdet strekker seg fra Minde Allé via Wergeland i nord og opp til det åpne og flatere landskapet på Storetveit i sør. Wergeland fremstår som et eget landskapsrom mellom Fageråsen og Finnbergåsen. Hele planområdet er omkranset av byfjellene Løvsstakken, Ulriken og Landåsfjellet.

Wergeland er et lokalsenter og et knutepunkt i Bergensdalen som knytter sammen nord-sør og øst-vest. Storetveitvegen går langs Bergensdalen i retning sør-nord, mens Minde Allé og Fageråsveien sørger for øst-vest forbindelse.

Utbyggingen har for en stor del skjedd langs eksisterende og nye traséer. Det er en variert bygningsstruktur langs strekningen – fra eldre villabebyggelse til boligblokker, fra sentrumsbebyggelse med en blanding av handel, kontor og bolig til store industribygg som Tine Meierier. En del av villabebyggelsen vest for vegen er regulert vekk i gjeldende planer eller er foreslått fjernet i pågående planarbeid.



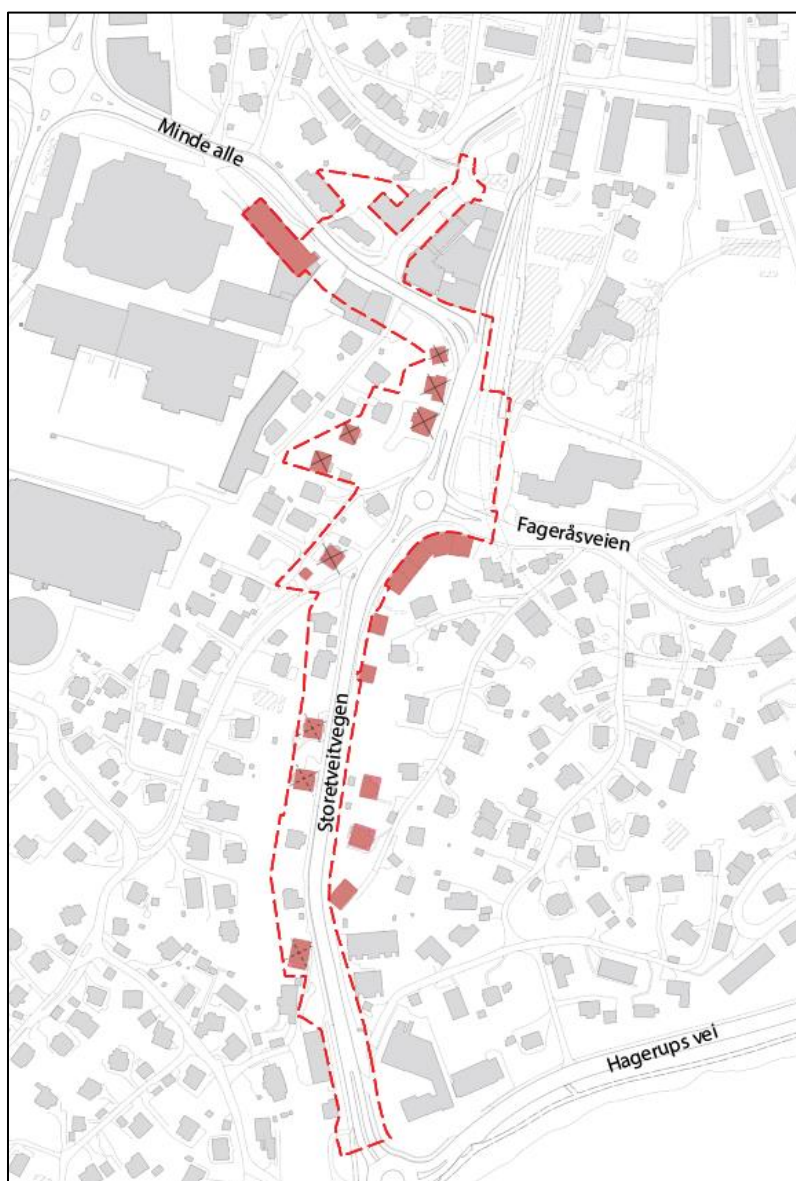
Wergeland sentrum på 1960-tallet (fra Widerøesamlingen –Universitetsbiblioteket i Bergen)

3.3 Kulturminner og kulturmiljø

Wergeland har hatt funksjon som knutepunkt helt siden Vossebanen ble etablert på slutten av 1800-tallet. Inndalsveien ble etablert som hovedinnfartsåre, og trikkestraseen 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 endret trafikkmønsteret i området.

Området har flere identitetsskapende og karakteristiske bygg som Bergensmeieriet, Fanahallen, trikkekiosken, den buede bygningsrekken i krysset mellom Storetveitvegen og Fageråsvegen. Villabebyggelsen langs Storetveitvegen har også kulturhistorisk verdi.

En del av villabebyggelsen er imidlertid regulert vekk gjennom områdereguleringen for sentrale deler av Wergeland (markert med kryss i illustrasjonen under), eller er foreslått fjernet gjennom pågående reguleringsplan for Nyhaugveien (markert med stiplet kryss). Merk også at Storetveitvegen 35, rødmerket hus lengst sør i figuren under, brant ned i 2021.



Bevaringsverdig bebyggelse innenfor varslet plangrense markert med rød farge. (Kilde: Byantikvarens kulturminnegrunnlag for Wergeland).

3.4 Landbruk

Planområdet omfatter ikke landbruksareal.

3.5 Naturverdier

Planområdet omfatter ikke områder med store naturverdier.



Utsnitt av temakart Sammenhengende blågrønne strukturer. Svart stiplet strek angir traseen. Brun skravur angir byfortettingssone fra KPA.

3.6 Rekreasjonsverdi

Planområdet omfatter ikke typiske rekreasjonsområder, som parker og friområder. Planen berører areal som i områderegulering for sentrale deler av Wergeland er regulert til gangareal/torg, som vil kunne få funksjon som fremtidige møteplasser.

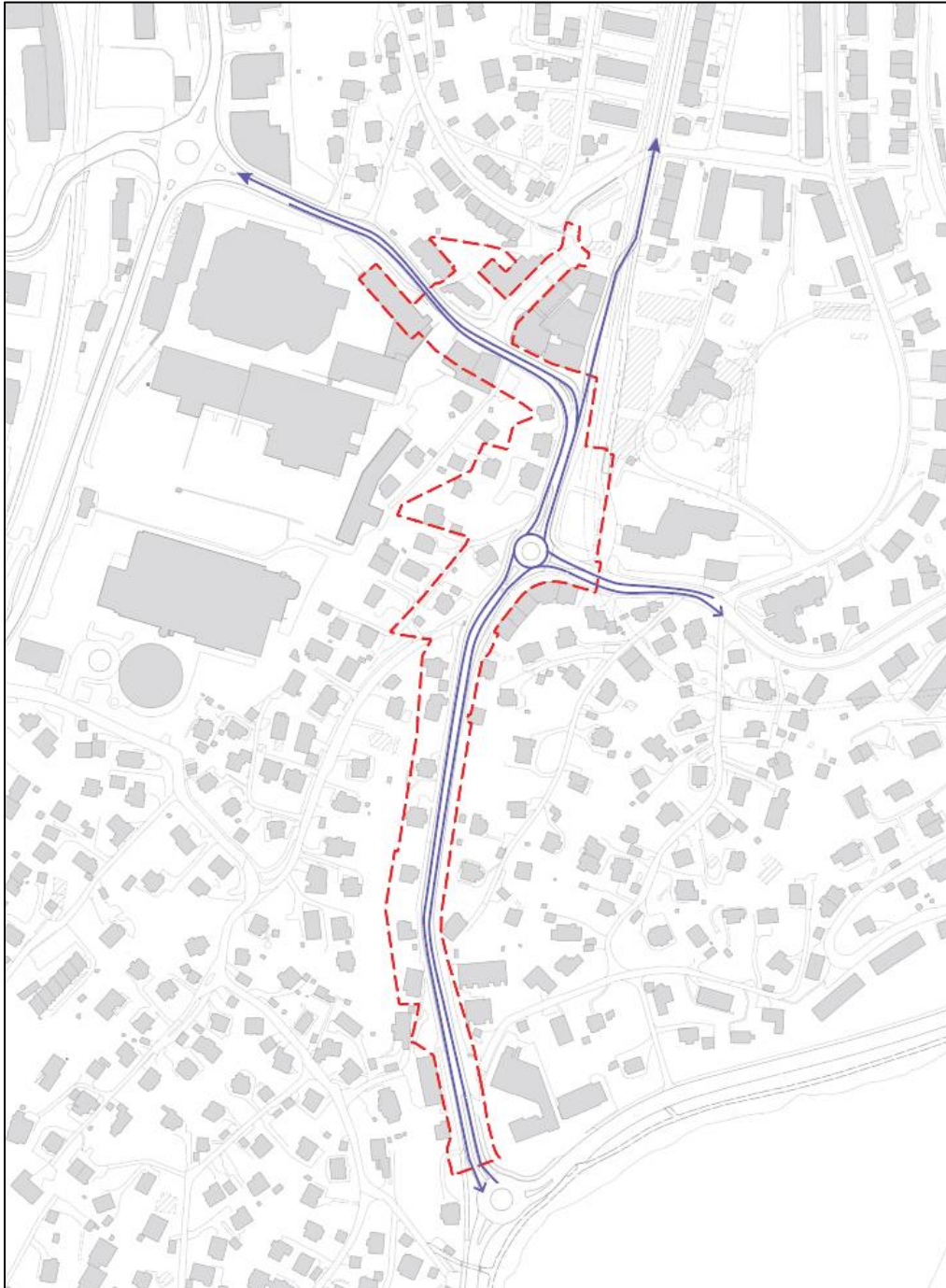
3.7 Skole og barnehage

Det er ikke skole innenfor eller nær planområdet. Minde barnehage ligger like utenfor plangrensen og rommer 145 barn og ca. 25 arbeidsplasser. Skole- og barnehagekapasitet er ikke relevant for tiltaket.

3.8 Veg og trafikkforhold

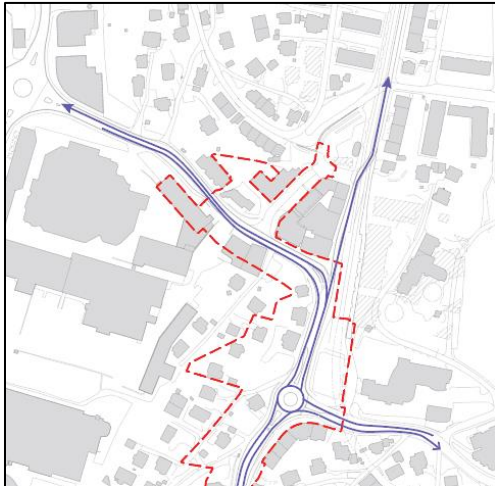
3.8.1 Kjøremønster biltrafikk

Kjøremønsteret i området er også under omlegging. I dagens kjøremønster er Minde Allé, Eikeveien, Fageråsveien og Storetveitvegen tovegskjørt, mens Inndalsveien er envegskjørt mot nord.

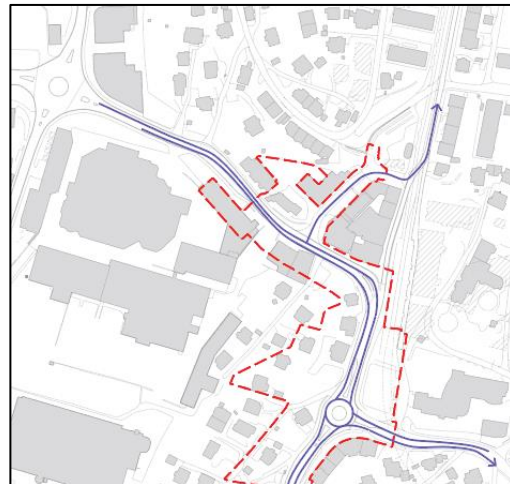


Dagens kjøremønster. Varslet plangrense i rød stiplet linje.

I dag går trafikken fra Storetveitvegen til Inndalsveien øst for Fanahallen. Ifølge områderegulering for sentrale deler av Wergeland (planid: 61160000) skal denne i framtiden ledes via Eikeveien.

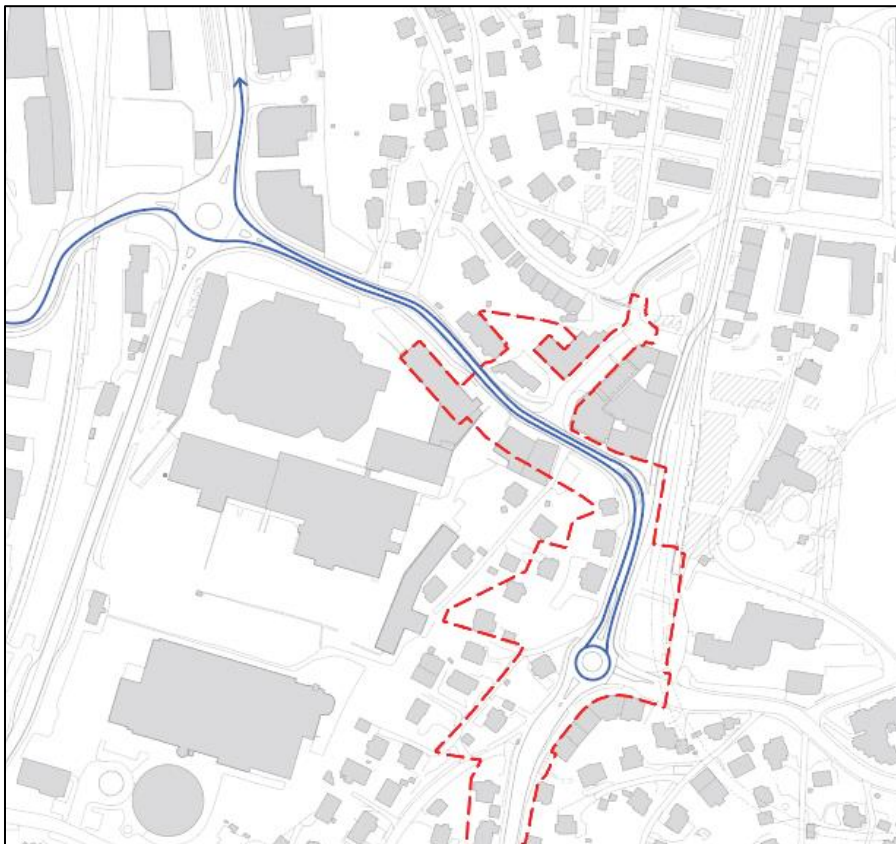


Dagens kjøremønster



Fremtidig kjøremønster iht. gjeldende plan

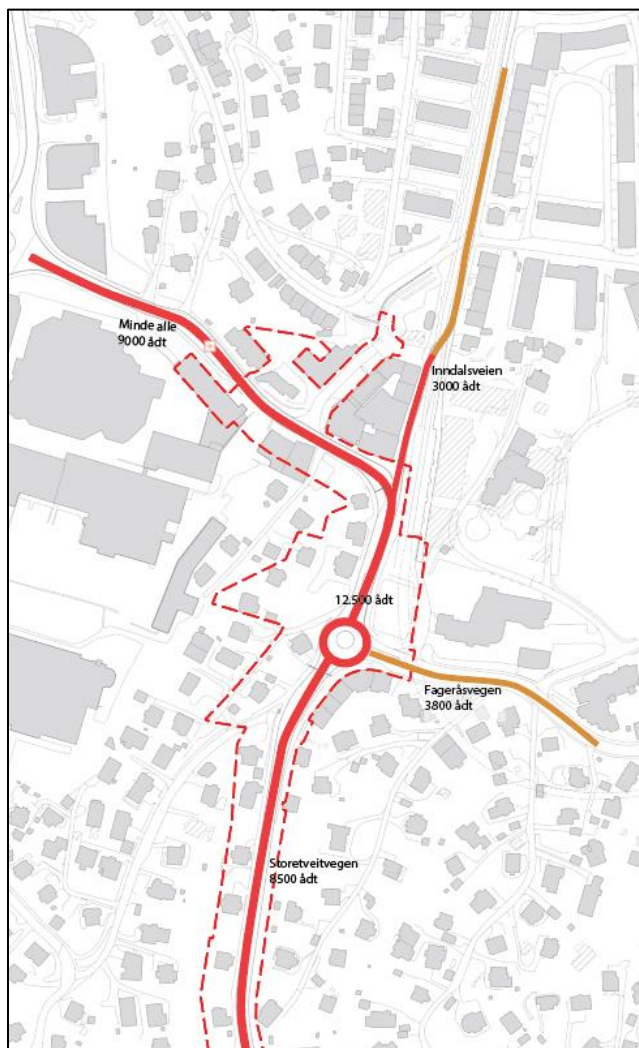
Krysset Kanalveien – Minde Allé ble i forbindelse med bygging av Bybanens linje 2 Fyllingsdalen, bygget om til signalregulert x-kryss. I denne forbindelse, ble noen svingebevegelser ikke lenger mulig i krysset. For de fleste tilfartene, er det ikke mulig å svinge til venstre. Dette kan generere ekstra trafikk i planområdet, da noen trolig velger å kjøre opp i planområdet for å snu og på denne måten kunne svinge i ønsket retning i krysset med Kanalveien.



Kjøremønster som konsekvens av reguleringsplan for bybane til Fyllingsdalen. Varslet plangrense i rød stiptet linje.

3.8.2 Trafikkmengde

Det er stor trafikkbelastning gjennom Wergeland, særlig gjelder dette i det mest sentrale området mellom rundkjøringen og Fanahallkvartalet. Det er også mange kollektivreisende som beveger seg her i dag, og det er lagt opp til tydelige gangakser i områdereguleringen.



Minde Allé
9000 ÅDT

Storetveitvegen mot Inndalsveien
3000 ÅDT

Storetveitvegen mellom
rundkjøring og Fanahallen
12.500 ÅDT

Storetveitvegen fra rundkjøring
til Hagerups vei
8500 ÅDT

Fageråsvegen
3800 ÅDT

Trafikkmengde i dag. Tallene er hentet fra NVDB og gjelder for år 2019. For Fageråsveien er tall for 2016. Varslet plangrense i rød stiplet linje.

3.8.3 Kollektivtilbud

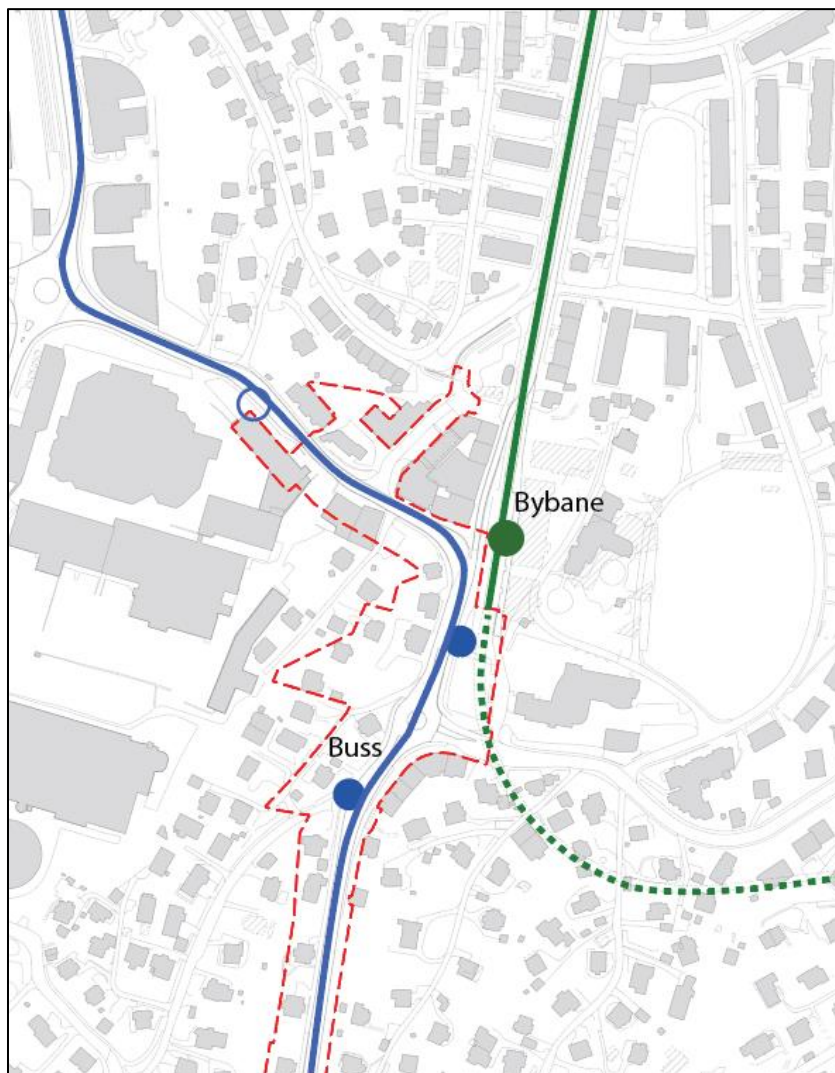
Wergeland har god kollektivdekning med bybane og flere bussruter som passerer. Wergeland har en viktig funksjon som byttepunkt mellom buss og bane. Bybanen kjører med en frekvens på 5 - 10 min.

Bussruter:

Rute 10	Mulen – sentrum – Søndre Skogveien/Wergeland
Rute 82	Grønnestølen – Wergeland
Rute 83	Nesttun – Wergeland – Bergen busstasjon
Rute 740	Osøyro - Eikelandsosen

Wergeland er endeholdeplass for linje 10 og 82. I tillegg går skolerute 49 til/fra Bønstoppen gjennom Wergeland to ganger daglig på skoledager.

Bussholdeplassene ligger i dag nord og sør for rundkjøringen ved Fageråsveien. I reguleringsplan for sentrale deler av Wergeland er begge bussholdeplassene samlet nord for rundkjøringen. Det er også satt av en reguleringslomme i Minde Allé ved Tine Meierier som siden er fjernet i forbindelse med ombygging av kryss med Kanalveien for Bybanens linje 2.

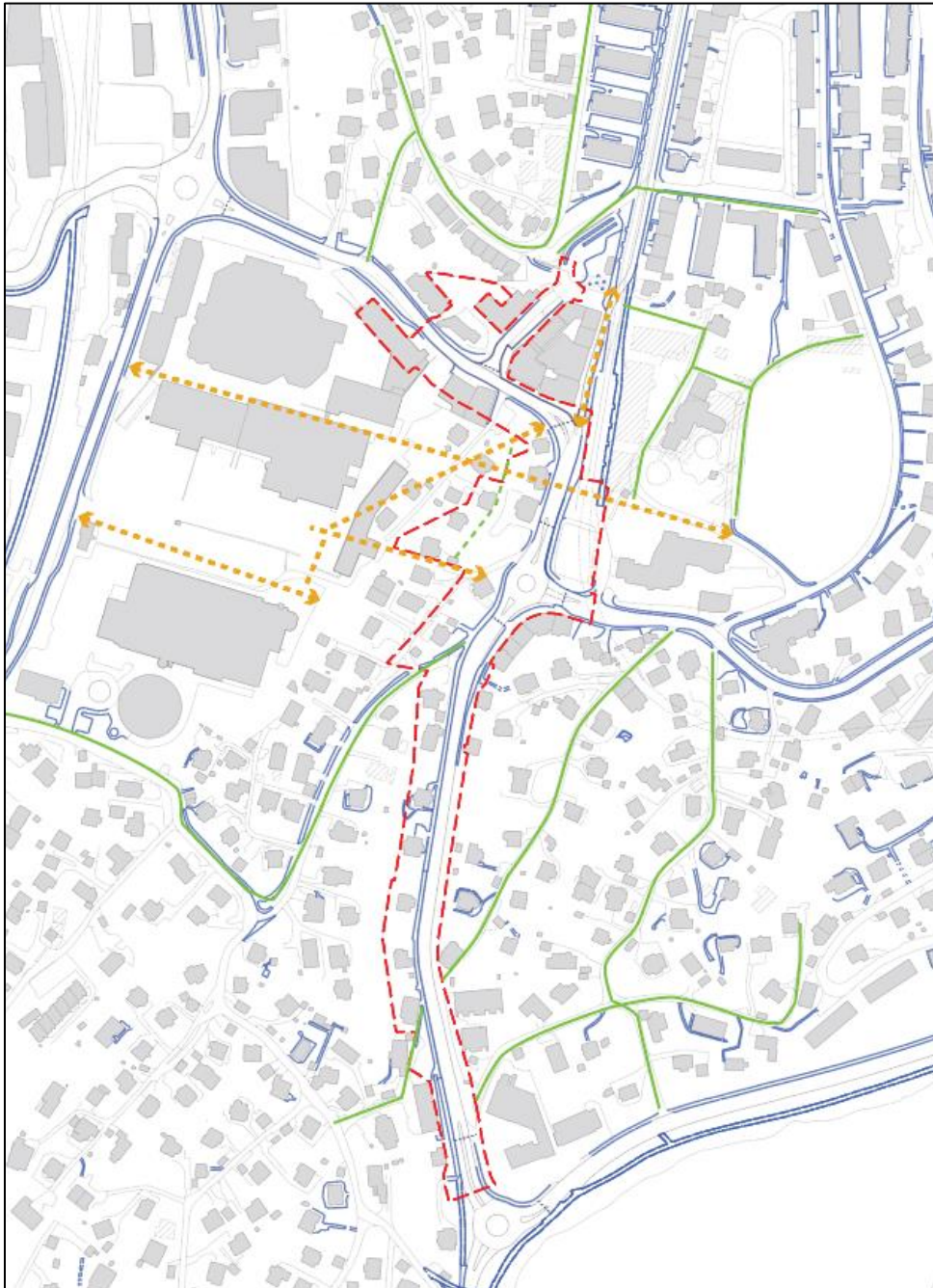


Kollektivtrase og holdeplasser. Varslet plangrense i rød stiptet linje.

3.8.4 Gangakser

Fotgjengertrafikken på Wergeland følger stort sett dagens hovedgatenett; med Storetveitvegen, Minde Allé, Inndalsveien og Fageråsveien. Alle vegene har fortau på begge sider, bortsett fra Storetveitvegen som på deler kun har fortau på vestsiden. Storetveitvegen kan oppleves som en barriere for fotgjengere, både på grunn av trafikkmengde og utforming.

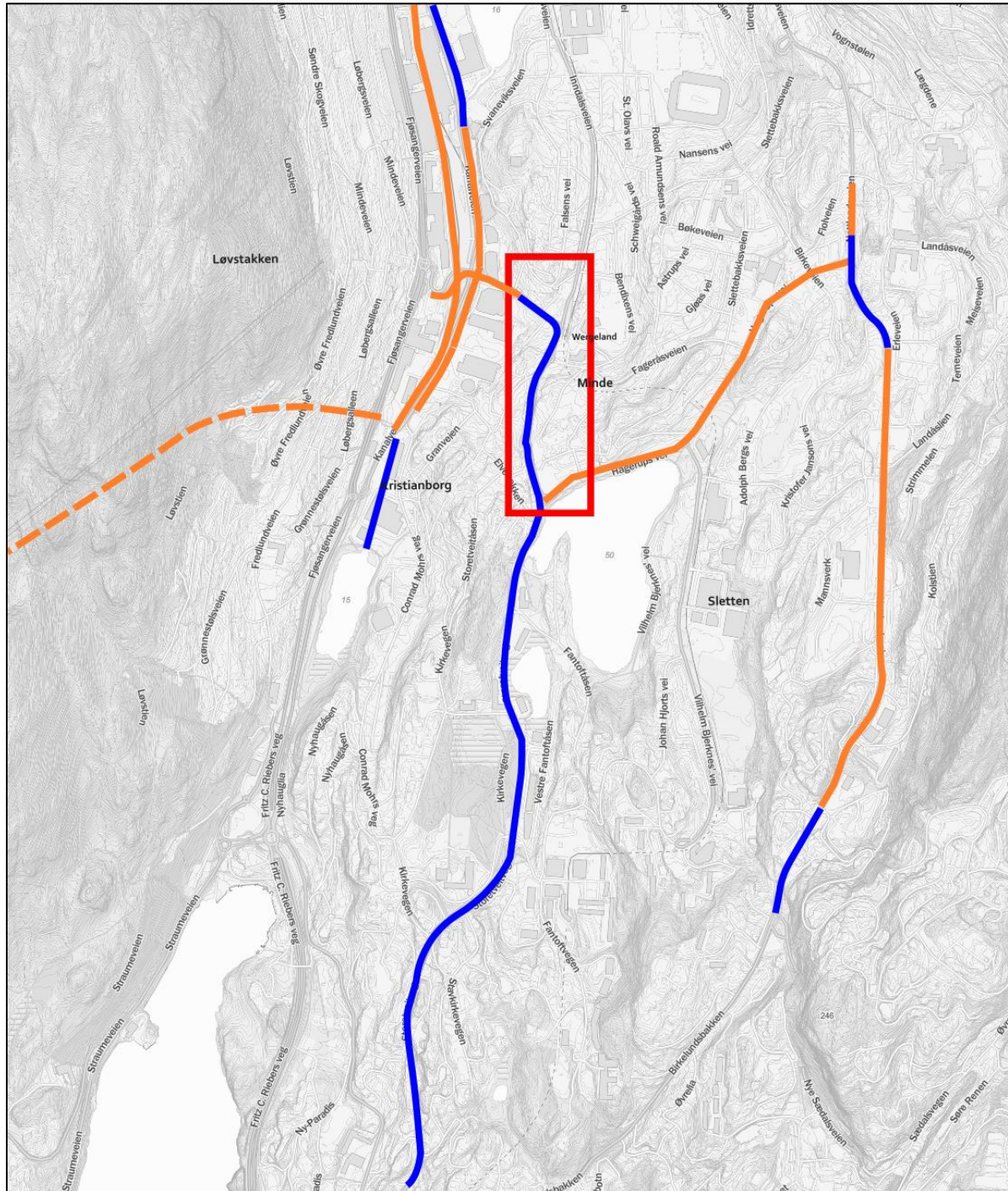
Det finnes også et godt utbygget nettverk av lokale tilkomstveier i randsonen rundt Wergeland senterområde. Dette er det mindre av i vest med sine store næringstomter. De store næringstomtene langs Kanalveien er en barriere i retning vest. Med realisering av områdereguleringene for Mindemyren og Wergeland, vil dette endres. Her er det lagt opp til tydelige gangakser øst - vest. Planlagte gangakser er vist med gul stiplet strek i kartet under. Storetveitvegen mellom Nyhaugveien og Hagerups vei er også en barriere for fotgjengere. Det er ikke lagt til rette for kryssing av vegen mellom bensinstasjonen og rundkjøringen ved Fageråsveien.



Gangakser i tilknytning til planområdet. Fortau og gangveger vist med blått. Snarveger og kobler på tvers, er vist i grønt. Planlagte gangakser er vist med gul stiplet strek. Varslet plangrense i rød stiplet linje.

3.8.5 Sykkelveger

Det er ikke tilrettelagt for sykkel i området i dag. Syklistene må sykle i blandet trafikk med bilene eller på fortau med fotgjengere. Av tilstøtende sykkelanlegg, kan nevnes sykkelfelt i Hagerups vei og sykkelveg i Kanalveien. Det er også sykkelveg under planlegging i Storetveitvegen videre sørover til Paradis. Det er også startet opp planarbeid for sykkelanlegg i Nattlandsveien.



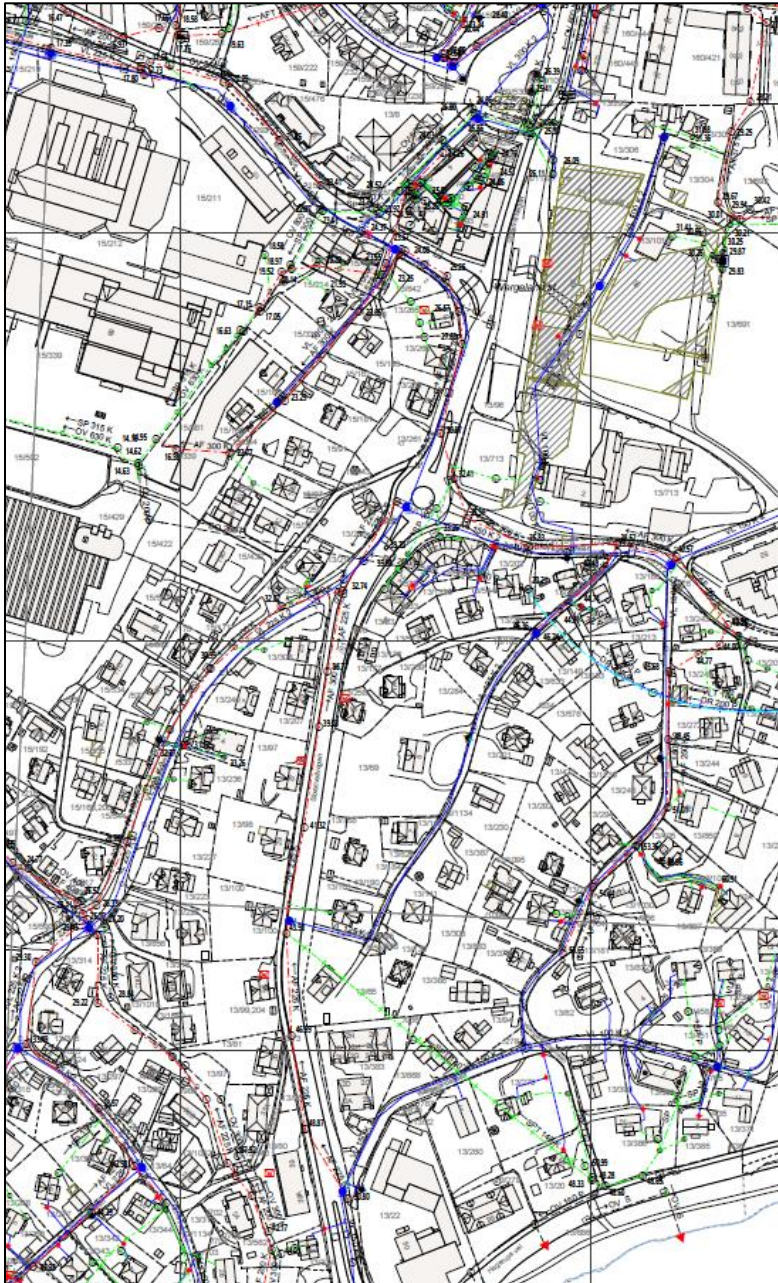
Sykkeltilbud i tilknytning til planområdet. Dagens separate sykkelanlegg vist i oransje. Strekninger med vedtatt plan for sykkelanlegg eller der dette er under planlegging, er vist med blått. Planområdet er indikert med rød firkant.

3.9 Universell utforming

Storetveitvegen har en maks stigning på ca. 5 % (1:20). I svingen ned mot Minde Allé er det et kort strekk på 35 m med stigning på ca. 7 % (1:14) før vegen flater ut og fortsetter med en stigning på ca. 5 %.

3.10 Vann og avløp

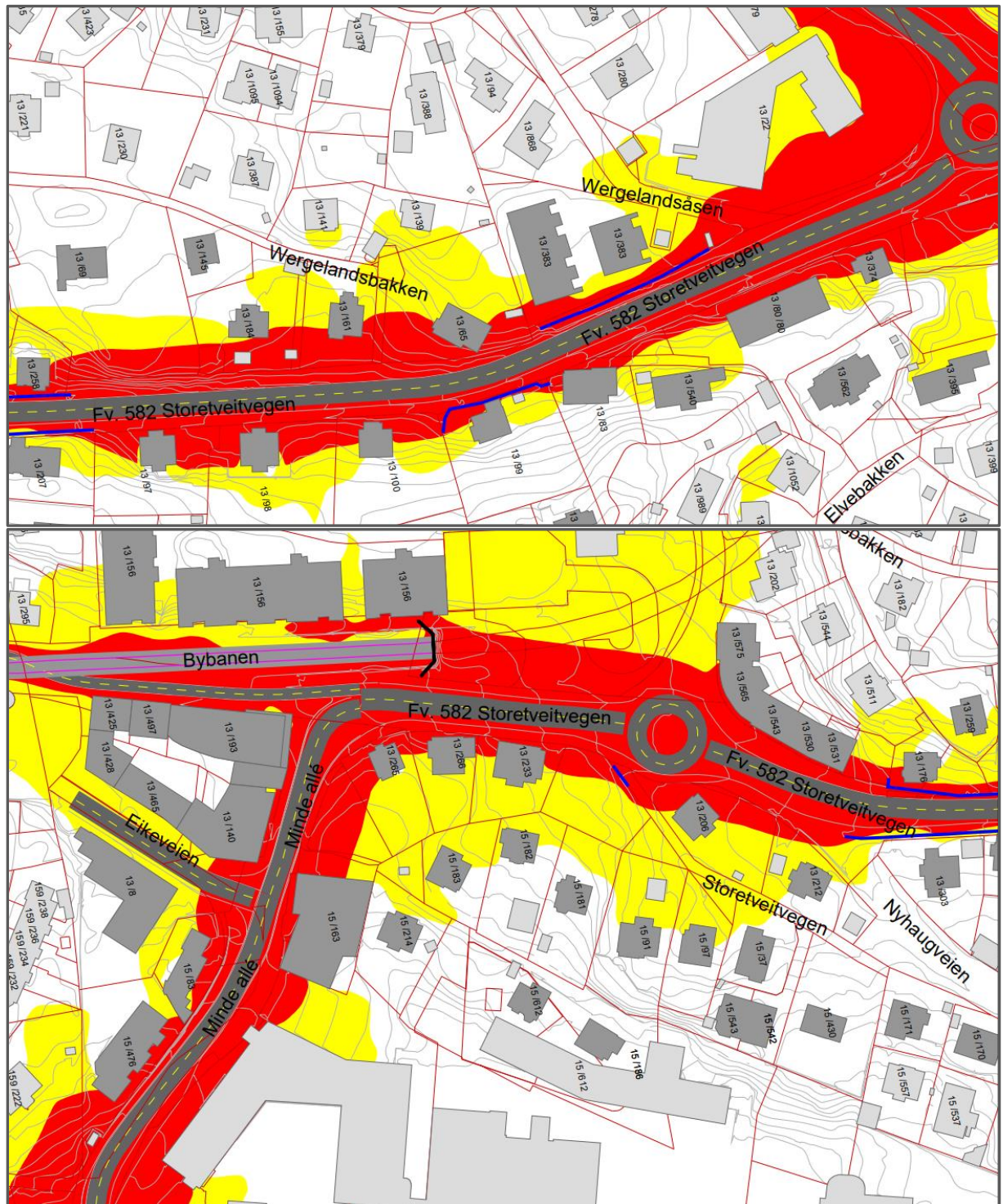
Kart over ledningsnett oversendt fra VA-etaten i Bergen kommune viser at det ligger kommunale vann- og spillvannsledninger langs traséen. Forhold til eksisterende ledningsnett og planer for nytt, er nærmere omtalt i VA-rammeplanen som følger planforslaget.



Kart over dagens VA-anlegg. VA-etaten Bergen kommune

3.11 Støyforhold

Planområdet ligger langs vegene Minde Allé og Storetveitvegen og er utsatt for støy fra vegtrafikk og bybane. Planområdet ligger i rød og gul støysone. Det står i dag flere støyskjermer langs vegene.



Støysonekart for eksisterende situasjon. Eksisterende støyskjermer vist med blå linje.

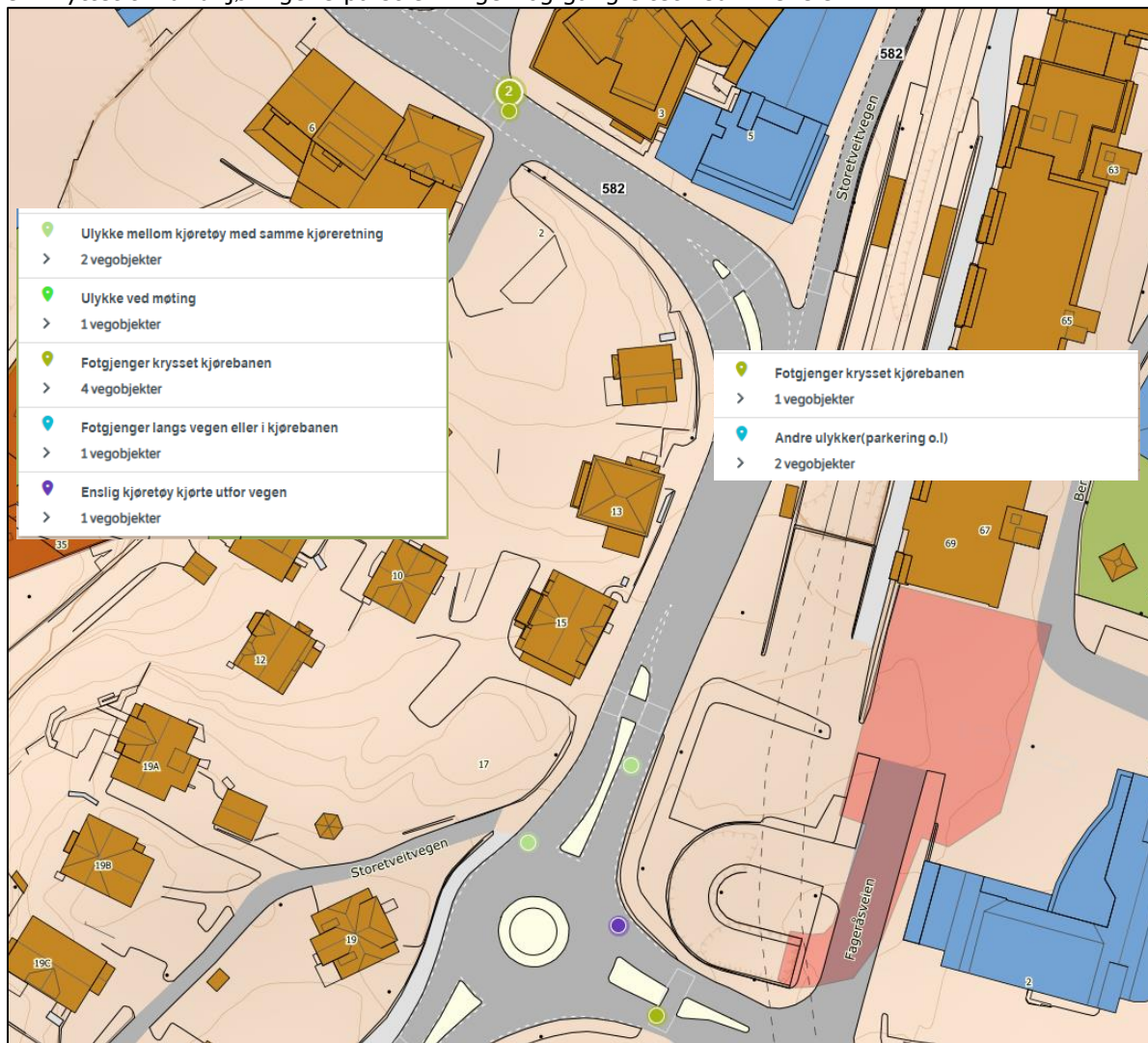
3.12 Luft- og grunnforurensning

Hele planområdet ligger innenfor gul sone med hensyn til luftkvalitet.

3.13 Risiko og sårbarhet

3.13.1 Trafikkulykker

De siste 10 årene, er det registrert ni trafikkulykker langs strekningen (siden 1.1.2014). Ulykkene er knyttet til rundkjøringene på strekningen og gangfeltet ved Eikeveien.

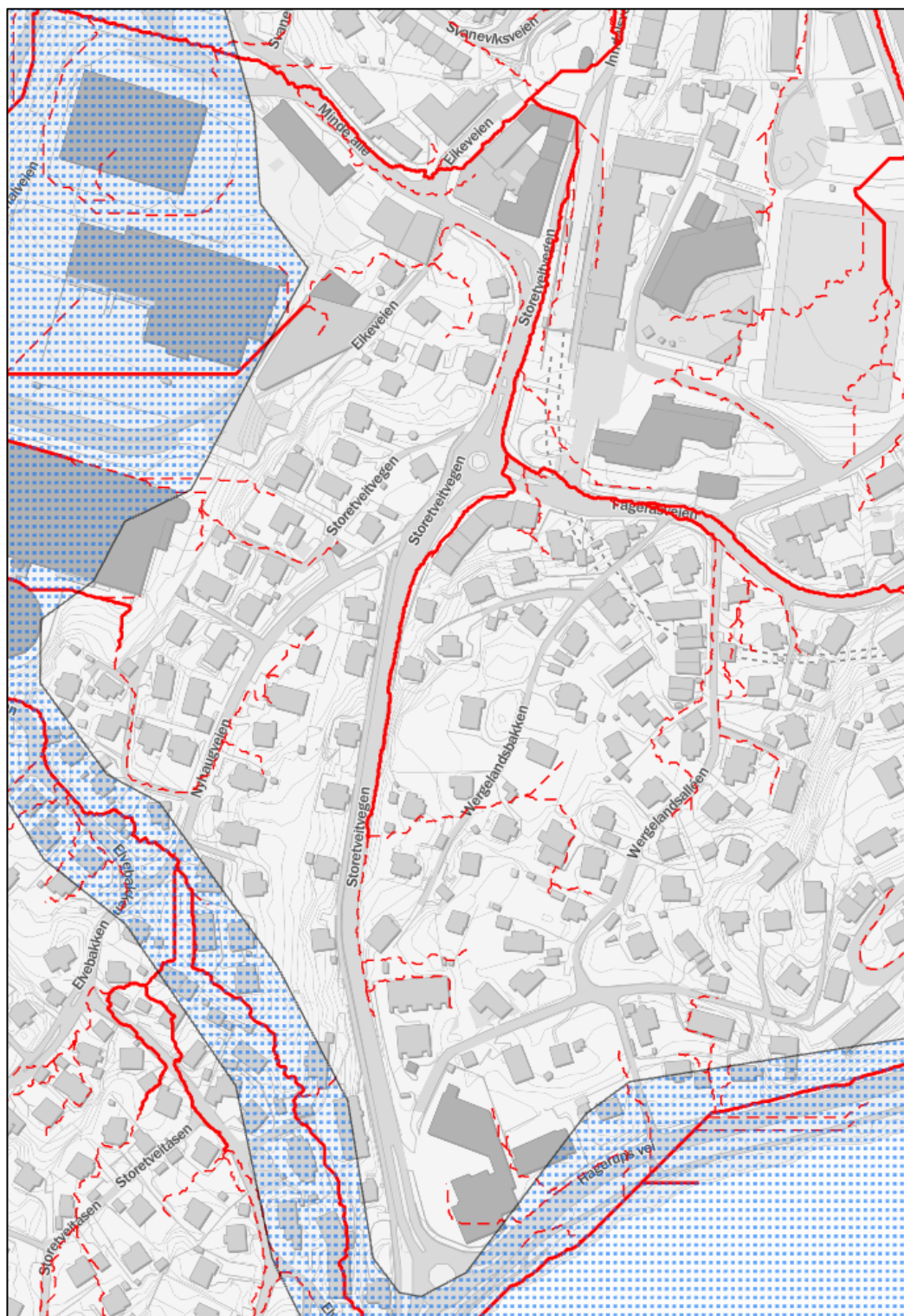


Ulykkestype og plassering, hentet fra vegkart.no

3.13.2 Flom og skredfare

Det er ikke fare for skred eller steinsprang langs traseen. I april 2024, utførte Rambøll en vurdering av områdestabilitet iht. NVEs veileder 1/2019. Områdestabiliteten er vurdert som tilfredsstillende, se vedlegg.

Aktsomhetssone for flom er vist med blå skravur i kartet under og ligger i sin helhet utenfor planområdet. Avrenningslinjer er vist med rød strek. De store avrenningslinjene går i dag i deler av Storetveitvegen, Fageråsveien og Minde allé.



Utsnitt av kart hentet fra Kommunedelplan for overvann.

4. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

4.1 Innledning

Her beskrives planforslaget slik det er fremmet. Undervegs i planarbeidet har en rekke alternative forslag til løsninger vært vurdert, både på overordnet og detaljnivå. Alternativvurderinger som er gjort, omtales kort i planbeskrivelsen. For mange tema henvises det til egne utredninger og vurderinger som følger planen som vedlegg. Flere av disse ble utarbeidet til 1.gangsbehandling og viser løsninger, feltnavn og situasjoner i en eldre variant.

4.2 Planens hensikt

Hovedformålet med planarbeidet er å legge til rette for et sammenhengende system for syklist og gående mellom Hagerups vei og Mindemyren, gjennom Wergeland. Strekningen inngår som del av hovedruten i kommunens sykkelstrategi. Hensikten er å finne en god løsning for fotgjengere og syklist, som både bedrer deres framkommelighet og sikkerhet. Planen skal også styrke Wergeland som sentrumsområde og kollektivknutepunkt. I tillegg har det vært viktig å ivareta andre trafikanter behov, særlig kollektivreisende og varelevering.

4.2.1 Effektmål

Når tiltaket er utbygd og anlegget tatt i bruk, skal det:

- Bidra til å minimere konflikter mellom gående og syklende
- Gjøre området attraktivt og trygt for alle brukergrupper
- Sikre en trygg og framkommelig rute for syklist
- Få flere til å sykle i Bergen
- Bedre folks helse og trivsel både lokalt på Wergeland og ellers i denne delen av Bergensdalen

4.3 Arealformål

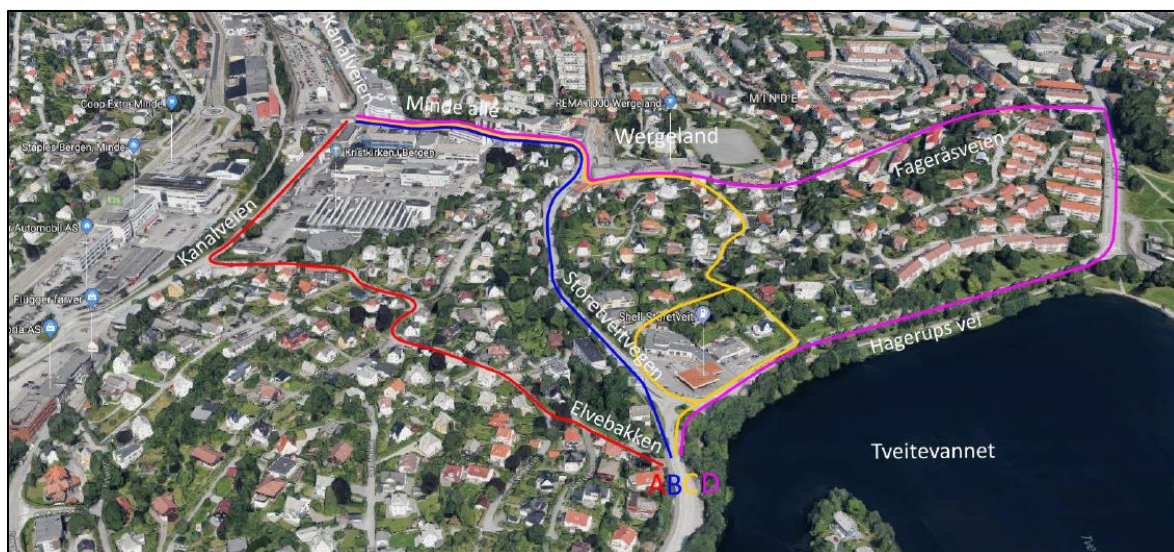
PBL §12-5 Reguleringsformål	BETEGNELSE	STØRRELSE daa
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
1111 - Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	BFS	2,58
1112 - Boligbebyggelse – konsentrert boligbebyggelse	BKS	0,21
1113 - Boligbebyggelse-blokkbebyggelse	BBB	0,67
1130 - Sentrumsformål	BS	3,47
1360 - Bensinstasjon/vegserviceanlegg	BV	0,14
1510 - Energianlegg	BE	0,13
1600 - Uteoppholdsareal	BUT	1,31
Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
2011 - Kjørveg	SKV	6,31
2012 - Fortau	SF	4,65
2013 - Torg	ST	1,48
2014 - Gatetun	SGT	0,97
2015 – Gang-/sykkelveg	SGS	0,09
2016 - Gangveg/gangareal/gågate	SGG	0,24
2017 - Sykkelanlegg	SS	1,99
2018 - Annen veggrunn – tekniske anlegg	SVT	0,72
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	SVG	1,64
2073 - Kollektivholdeplass	SKH	0,44
2082 – Parkeringsplasser	SPP	0,01
2800 - Kombinerte formål fortau og parkering	SKF	0,16
2900 - Kombinert formål annen veggrunn og blokkbebyggelse	SAA	0,45
Nr. 3 Grønnstruktur		
3050 - Park	GF	0,15
PBL §12-6 Hensynssoner		
140 - Frisikt	H140	0,18
190 - Andre sikringssoner, flomveg	H190	9,73
370 - Høyspenningsanlegg	H370	0,15
570 - Bevaring kulturmiljø	H570	0,83
PBL § 12-7 Bestemmelsesområder		
Midlertidig bygge- og anleggsformål	#1 – #11	5,58

4.4 Trasévalg overordnet

Innledningsvis i planarbeidet ble det gjort en vurdering av mulige traséer for sykkelvegen:

- A - Elvebakken
- B - Storetveitvegen og Minde allé
- C - Wergelandsalléen, Fageråsveien og Minde allé
- D - Hagerups vei, Fageråsveien og Minde allé.

For alle traséene er det vurdert lengde, stigningsforhold, trafikkisikkerhet (antall avkjørsler og siktforhold) og konsekvenser for bebyggelse langs traséen. Da det ikke forelå tilstrekkelig grunnlag for kulturminner langs alle traséene, er dette temaet ikke vurdert særskilt. Traséene A, B og C går gjennom hensynssone kulturmiljø, «Wergelandsåsen – Storetveitåsen», i kommuneplanen. For å sikre sammenlignbar rutelengde, starter alle rutene i samme punkt, der Elvebakken møter Storetveitvegen.



Oversiktsbilde med ulike trasealternativ.

Trasé A utpeker seg negativt i vurderingen grunnet høy stigning, mange avkjørsler og dårlige siktforhold langs strekningen. Trasé C ble forkastet av samme årsaker.

Traséene B – Storetveitvegen og D – Hagerups vei, Fageråsveien og Minde Allé utpeker seg positivt i vurderingene. Trasé D gir lite negative konsekvenser, men er så mye lengre enn de alternative rutene, at tilbudet ikke vil være attraktivt for syklister. Sannsynligvis vil syklister velge en av de kortere traséene, som alle er ca. halvparten så lange som trasé D.

Alternativ **B – Storetveitvegen** ble derfor valgt.

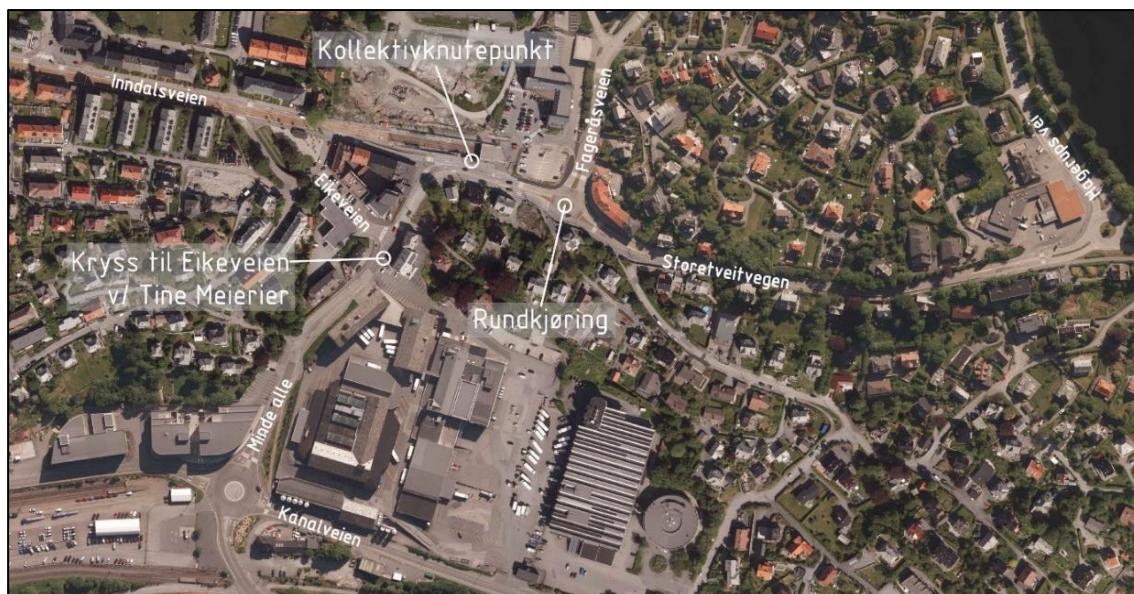
For nærmere beskrivelse av alternativvurderingen vises til vedlegg *Oppsummering av overordnet trasevurdering* datert 06.12 2019.

4.5 Problemstillinger sentralt på Wergeland

Det har vært en forutsetning at en i minst mulig grad skal gå ut over det som i dag er regulert til samferdsarealer i områderegulering for sentrale deler av Wergeland. I tillegg har planprosjektet en forutsetning om å ikke bryte med intensjonene i inngått utbyggingsavtale for Wergeland terrasse. Utbyggingsavtalen omtaler blant annet opparbeidelse av torgarealer øst for Storetveitvegen, nord for rundkjøring til Fageråsveien.

Problemstillingene i området, knyttet til blant annet utforming av det helhetlige transportsystemet på Wergeland, gir særlige utfordringer for planleggingen innenfor gitte rammer. Disse gjelder uavhengig av hvilket sykkelssystem en anlegger på Wergeland.

- Hvilken kollektivløsning som skal legges til grunn
- Rundkjøring ved Fageråsveien
- Kryssløsning og kjøremønster ved og i Eikeveien
- Hvor store arealinngrep som kan innarbeides



Oversiktsbilde av området og omtalte problemstillinger, hentet fra notat «Problemstillinger sentralt på Wergeland»

For nærmere omtale vises til vedlegg Notat – Problemstillinger sentralt på Wergeland, Constrada 09.11 2017.

4.6 Valg av hovedprinsipp for sykkelanlegg

Det ble videre foretatt en risikovurdering og en siling av fem ulike prinsipp-løsninger for trafikksystem gjennom Wergeland fra Hagerups vei til Kanalveien:

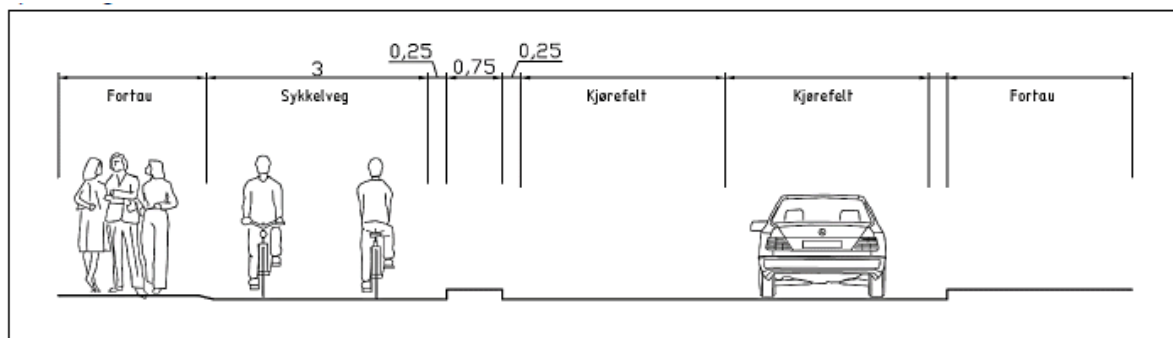
- Alternativ 1, trafikksystem med sykkelfelt
- Alternativ 2, trafikksystem med sykkelveg (tovegs)
- Alternativ 3, trafikksystem med sykkelsti (envegs sykkelveg)
- Alternativ 4, trafikksystem med sykkelveg + «shared space»
- Alternativ 5, trafikksystem med sykkelfelt, basert på gjeldende områderegulering

Alternativene ble sammenlignet med utgangspunkt i følgende overordnede målsettinger:

- 1) Styrke sykkel som transportmiddel nasjonalt og lokalt
- 2) Videreføre intensjonene i områdereguleringen for sentrale deler av Wergeland

Byutvikling er komplekst. Det har vært ulike syn, også innad mellom partene i Miljøløftet, på hvilket system for sykkel som var best egnet på denne strekningen. Faglige vurderinger av trafiksikkerhet måtte veies mot faglige vurderinger omkring byutforming og urbanitet.

Valg av alternativ 2, sykkelveg med fortau, ble avklart mellom Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune i møte 07.06 2019.



Snitt for sykkelveg med fortau, atskilt fra kjørebane med refuge

For nærmere beskrivelse av de ulike alternativene, se vedlegg:

Risikovurdering. HAZID-analyse av fem planalternativer på Wergeland. Fv.582 Storetveitvegen - Fv.253 Minde allé. Statens vegvesen, februar 2018.

Trafikksystem for gående og syklende mellom Hagerups vei og Kanalveien. Silingsnotat datert 15.06 2018.

4.7 Beskrivelse av tiltaket

Planen legger til rette for etablering av sykkelveg med fortau langs vestsiden av Storetveitvegen fra rundkjøringen ved Hagerups vei, gjennom Wergeland sentrum og frem til Minde Allé 10. Herfra kobles anlegget til veg, fortau og sykkelveg etablert i forbindelse med Bybanens linje 2. Langs østsiden av Storetveitvegen, mellom nr. 50 og 32, mangler det i dag fortau. Planen inkluderer også etablering av fortau her.

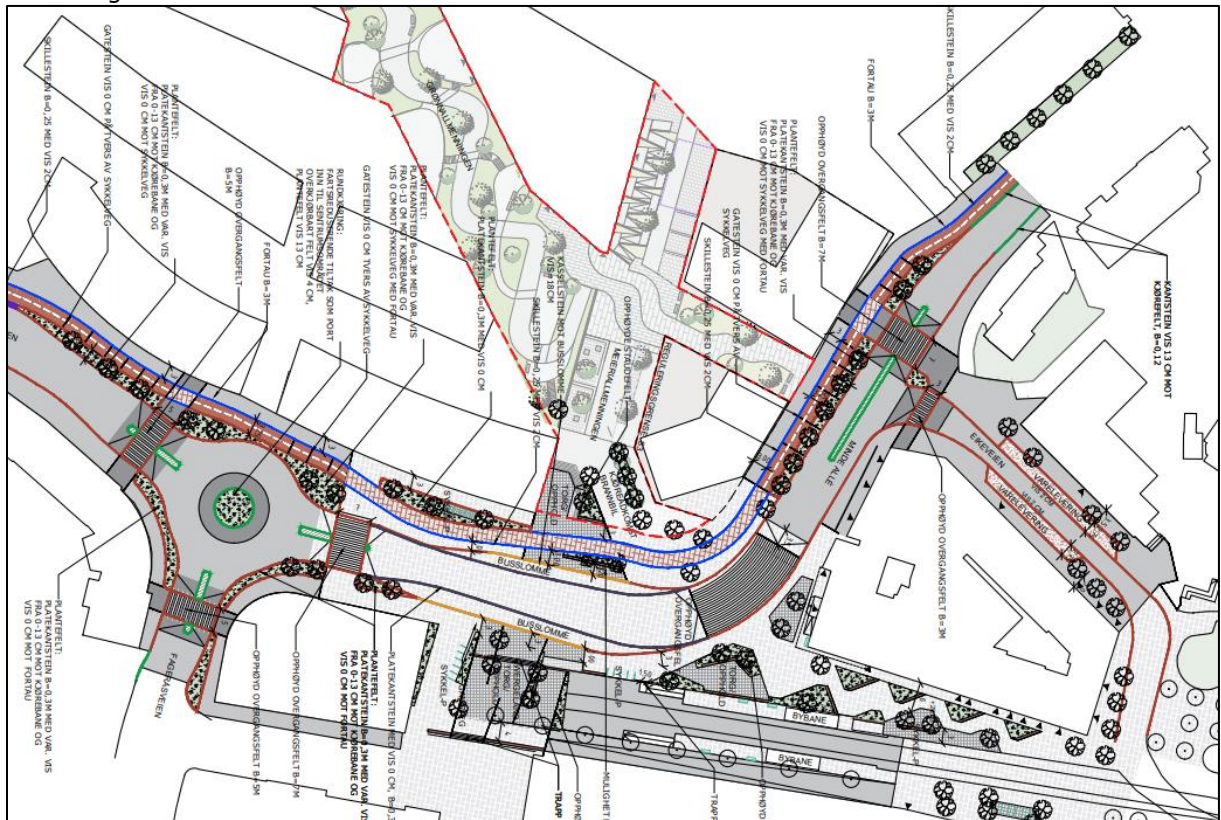


Oversiktskart ny sykkelveg og fortau (nord mot høyre i figuren)

Planforslaget inkluderer også en formingsveileder med illustrasjonsplan, med fokus på de mest sentrale delene av Wergeland. Formingsveilederen gir førende rammer for senere planfaser og planlegging. Veilederen er et referansedokument for utbyggere, formgivere og saksbehandlere ved byggesaksbehandling innenfor, og med grensesnitt inn mot planområdet. Formingsveilederen følger planforslaget som vedlegg og er knyttet til planens bestemmelser. Noen elementer fra formingsveilederen er gjort juridisk bindende i bestemmelsene.

Formingsveilederen er av overordnet karakter og gir langsiktige føringer for utviklingen av sykkelveg med fortau gjennom planområdet. Den skal sikre en helhetlig utforming, hvor hensikten er at tiltakene i planen utvikles i tråd med en grunnleggende forståelse av områdets

arkitektoniske karakter. For at Wergeland skal bli et inkluderende og miljøvennlig lokalsentrum med bymessige kvaliteter, gode tilbud og funksjonelle forbindelser for myke trafikanter, omfatter også veilederen hvordan sykkelvegen forholder seg til tilstøtende byrom og legger føringer for utforming av disse.



Utsnitt fra illustrasjonsplanen O001 som følger planens formingsveileder (nord mot høyre i figuren)

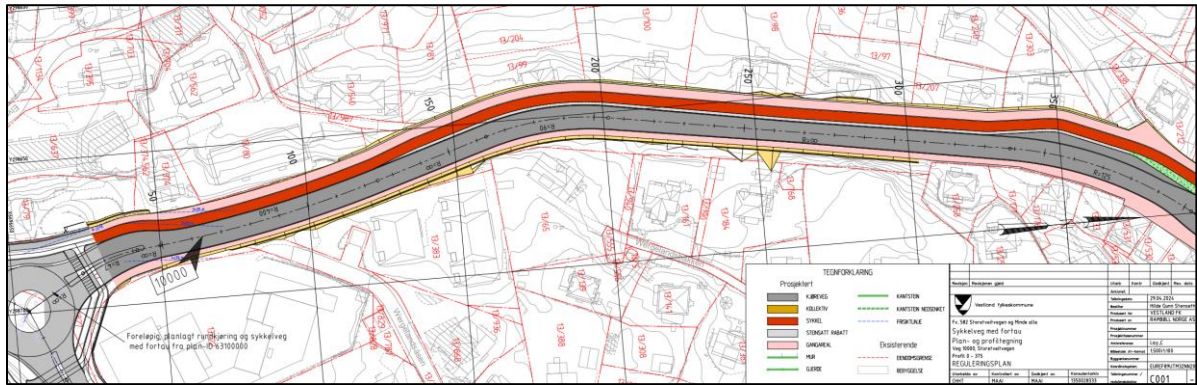
4.8 Samferdselsanlegg

Etablering av sykkelveg med fortau krever en utvidelse av dagens tverrsnitt. Wergeland er et viktig knutepunkt for buss og bybane. Storetveitvegen er i tillegg en viktig tverrforbindelse for all trafikk, og en av få tverrforbindelser i Bergensdalen. Det er ikke realistisk å omdisponere dagens vegareal, i form av envegskjøring eller smalere tverrsnitt. Dette skyldes vegens overordnede rolle, trafikkmengder og forholdet til store kjøretøy, inkludert buss. Etablering av gang- og sykkelanlegget vil derfor berøre bebyggelse langs vegen, da det i dag ligger boliger tett på fylkesvegen flere steder på begge sider.

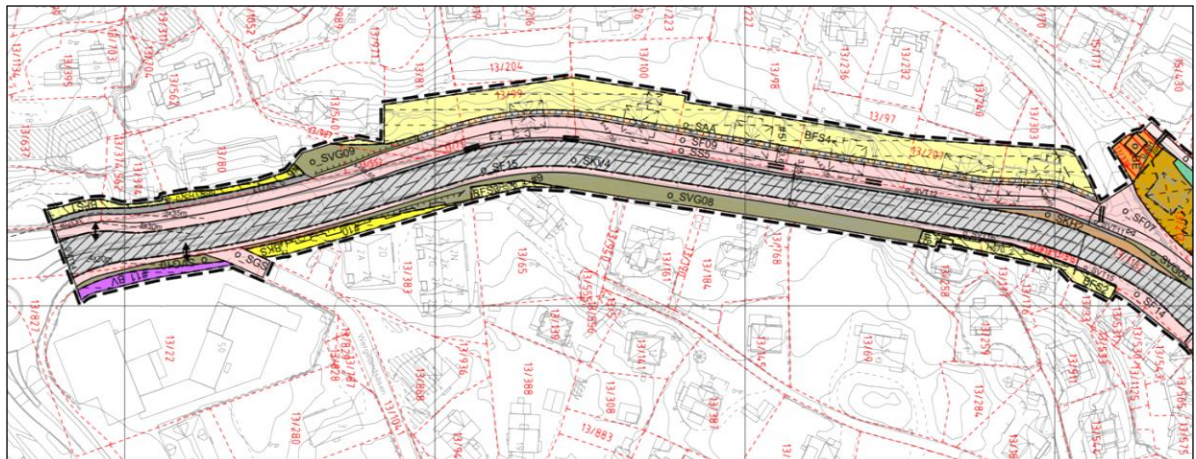
4.8.1 Delstrekning Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Nyhaugveien

Sykkelvegen o_SS5 har en bredde på 3,25. Fortau o_SF09 langs vestsiden har generelt en bredde på 3 m, supplert med bredde for rekkverk der det kan bli behov for mur. Ved rundkjøringen med Hagerups vei, snevres fortau inn til ca. 2,25m. Fortau langs østsiden o_SF15 har en varierende bredde på 1,5 m – 2 m. Det ville ikke være mulig med større bredde her uten å gripe inn i eksisterende bebyggelse på østsiden. Her har en balansert mellom hensynet til verneverdig bebyggelse og hensynet til gående. En har vurdert at et smalt fortau er bedre enn et alternativ uten fortau.

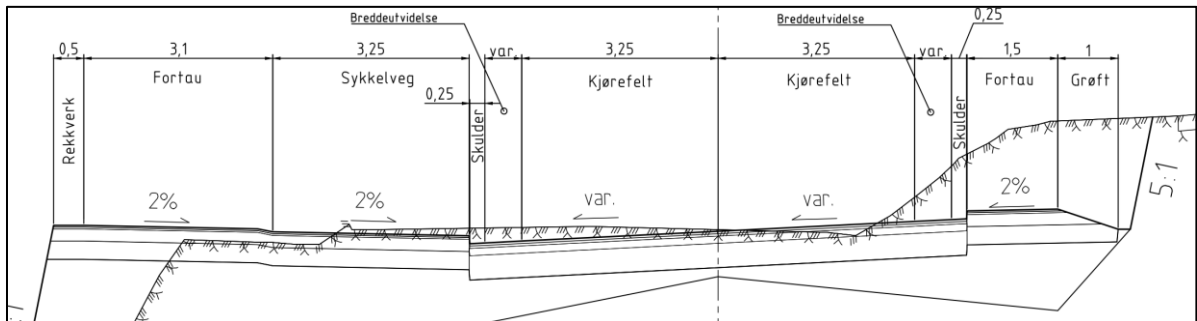
Kjøreveg o_SKV4 har en bredde på 7m, ca. 0,75m smalere enn dagens kjørebane. Dagens linjeføring er i hovedsak fulgt, men er trukket vestover for å få plass til fortau på østsiden av vegen, uten å komme i konflikt med eksisterende bebyggelse på denne siden. Ved Wergelandbakken 13 er linjen trukket ekstra langt vest, for å unngå konflikt med bolighuset.



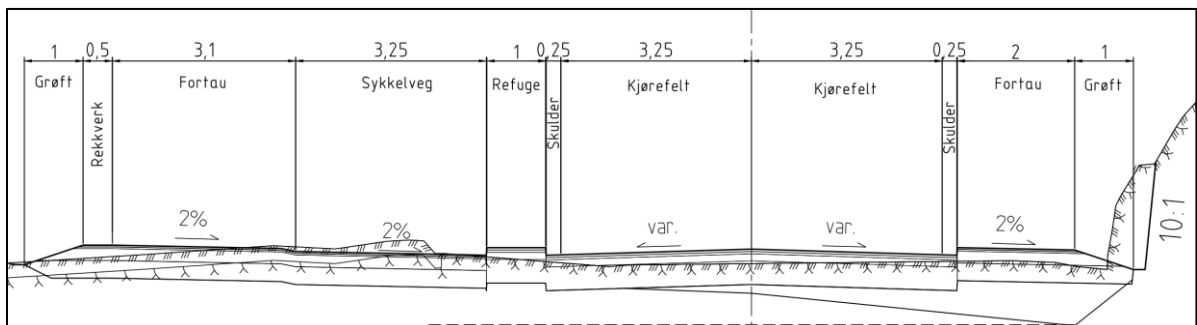
C-tegning delstrekning Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Nyhaugveien



Utsnitt av plankart delstrekning Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Nyhaugveien



Normalprofil delstrekning Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Nyhaugveien (profil 0-160)



Normalprofil delstrekning Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Nyhaugveien (profil 160-330)

I tillegg til veg kommer annen veggrunn – grøntareal og annen veggrunn – tekniske anlegg som skal benyttes til vegens sideområder, vegutstyr, mur, rekkverk og lignende.

I grensesnittet mellom samferdselsanlegget og plan-ID 65230000 Nyhaugveien (under arbeid), er det regulert et kombinert formål med annen veggrunn og boligbebyggelse – blokk. Hensikten med dette er å sikre areal til gjennomføring uavhengig av gjennomføringstidspunkt for utbygging av samferdselsanlegget og eventuell tilstøtende boligutbygging. Dersom samferdselsanlegget gjennomføres først, kan arealet benyttes til vegkonstruksjoner og vegutstyr. Dersom tilstøtende utbygging gjennomføres først, kan arealet benyttes til boligformål under forutsetning om at nødvendig infrastruktur for offentlig veganlegg, kabler og ledninger etableres samtidig og samferdselsanlegget sikres ferdigstilt på et senere tidspunkt. Tilstøtende utbygging skal ikke vanskeliggjøre utbygging av samferdselsanlegget.

Dersom boligprosjektet gjennomføres først eller samtidig som vegprosjektet, kan konstruksjonene for bebyggelsen også benyttes for veglegemet. I så fall må konstruksjonene dimensjoneres i tråd med Statens vegvesens håndbok N400, samt vurderes for kontroll og godkjenning i henhold til samme håndbok.

Areal til midlertidig bygg- og anleggsområde er vist som bestemmelsesområde #1-11.



Perspektivskisse for delstrekning Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Nyhaugveien, fra formingsveilederen

Alternativvurderinger på denne strekningen

Området på begge sider av Storetveitvegen er i KPA 2018 angitt med hensynssone H570_3 Kulturmiljø. Det er utredet tre hovedalternativer for veglinje – alle med og uten fortau på østsiden av Storetveitvegen – totalt seks varianter. Disse berører kulturminnene langs vegen på ulike måter.

For nærmere beskrivelse vises til vedlegg:

Notat. Oppsummering og konsekvenser for kulturminner og veg datert 09.10 2019.

Se også kap. 6 Konsekvensutredning.

Bebyggelse som foreslås fjernet

Som følge av utvidelse av samferdselsanlegget er flere bolighus langs strekningen forutsatt fjernet i planforslaget. Dette gjelder eksisterende boliger innenfor BFS4 og omfatter Storetveitvegen nr. 23, 25, 27, 29, 31 og 33. Dette sammenfaller med bygninger som foreslås fjernet i reguleringsplan for Nyhaugveien (under arbeid). Dagens avkjørsler til nevnte boliger, stenges. Dette resulterer i at gang- og sykkelanlegget ikke krysser avkjørsler eller kryss på strekningen.

4.8.2 Delstrekning Wergeland sentrum fra Nyhaugveien til Minde Allé

Optimalisering av veg- og trafikksystemet gjennom Wergeland sentrum

På denne strekningen overlapper hele planområdet med regulert areal i områdereguleringen for sentrale deler av Wergeland. Innledende risikovurdering av regulert løsning og valg av sykkelveg som hovedprinsipp, har ført til endringer av det regulerte veg- og trafikksystemet i områdereguleringen. Dette åpnet for å foreta en bredere vurdering og en optimalisering av hele vegsystemet gjennom Wergeland sentrum.

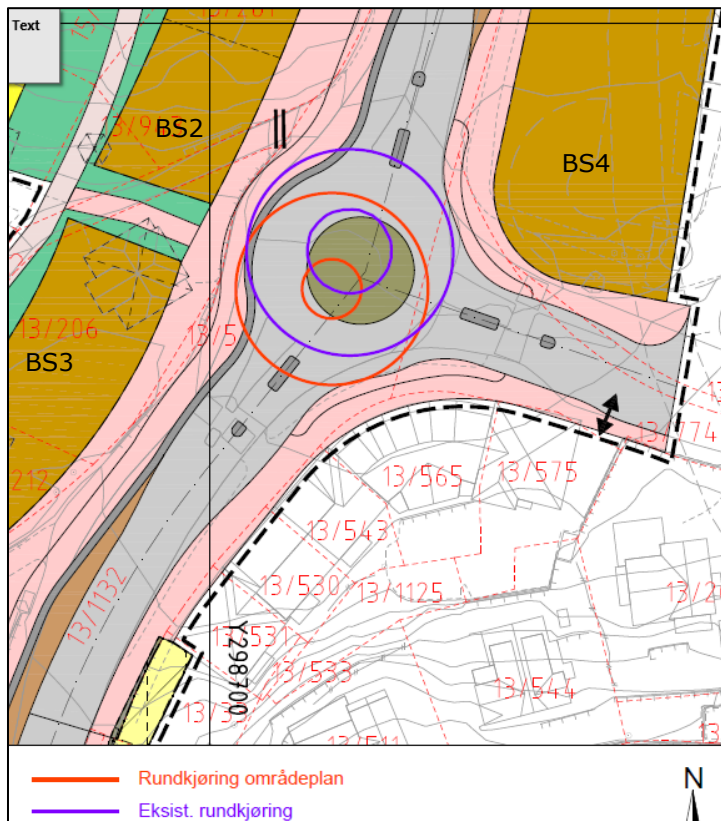
Den valgte løsningen er et resultat av helhetsvurdering med flere enkeltelement:

- Dimensjonering av rundkjøring i kryss med Fageråsveien
- Plassering av rundkjøringen
- Sykkelløsning gjennom rundkjøringen og forbi bussholdeplasser
- Dimensjonering av kollektivholdeplasser
- Hensynet til tilliggende torgareal og planlagt bebyggelse i områdereguleringen

Rundkjøring – dimensjonering og plassering

Dagens rundkjøring har en diameter på 27,5 m og har snumulighet for buss med lengde 12 og 15 meter, dog med knapp margin for sistnevnte. Dimensjonerende buss er i håndboken til Statens vegvesen N100, 15 meter lang. Regulert rundkjøring i områdereguleringen har en diameter på 25 m og har kun snumulighet for buss med lengde 12 meter. For å sikre tilstrekkelig snumulighet for buss på 15 meter er det valgt en rundkjøring med diameter på 28 m.

Utvidelse av rundkjøringen medfører inngrep i regulert gang/torgareal på begge sider av vegen, som igjen får konsekvenser for planlagt bebyggelse. I valgt løsning er rundkjøringen forskjøvet noe mot øst for å redusere inngrep på vestsiden av Storetveitvegen, på bekostning av areal på østsiden. Se også kap. 4.9.



Illustrasjonen viser ny rundkjøring sammenlignet med eksisterende og rundkjøringen regulert i områdeplanen for Wergeland



Perspektivskisse ved rundkjøringen mellom Storetveitvegen og Fageråsveien

Kollektivholdeplasser

Wergeland er et viktig knutepunkt mellom bybane og buss, samt endeholdeplass for linje 10 og 82. I tillegg betjenes Wergeland av busslinjene 25 og 83. Disse har samlet 10 avganger i nordlig retning og 10 avganger i sørlig retning i løpet av den travleste timen av dagen. Wergeland er også et sentralt overgangspunkt ved *buss for bane*. Bybanens linje 1 har stopp sentralt på Wergeland. Linje 2 passerer litt vest for planområdet.

I områderegulering for sentrale deler av Wergeland er busstoppene på hver side av vegen samlet nord for rundkjøringen, tett på bybanestoppet. Dette gir gode muligheter for bytte mellom buss og bybane. Områdereguleringen viser et kantstopp i hver retning med oppstillingslengde 20 m, med plass til én buss. Ved kantstoppene opphører sykkelfeltene. Denne løsningen gir konflikter mellom sykkel og kollektiv og er vurdert uegnet å videreføre i planforslaget for å sikre løsninger egnet for trygghetssøkende syklister.

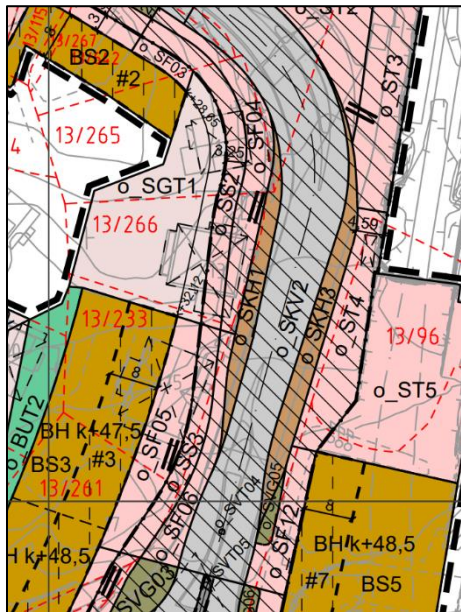
For å redusere bredden på kjørearealet sentralt på Wergeland og redusere kjørevegens barrierevirkning, er det vurdert flere alternative plasseringer for busstoppet i sørgående retning. Holdeplass ved o_SKH2, like sør for rundkjøring til Fageråsveien, ble forkastet fordi holdeplassens plassering i kurve gir stort breddebehov ved oppstillingsplassen for å sikre at bussen kommer inntil kantsteinen. Det er også vurdert en holdeplass vis a vis Eikeveien. Denne plasseringen har størst stigning av alle alternativene. For å sikre universell utforming bør ikke stigning ved holdeplass overstige 4%. Ved Eikeveien er stigningen over 7%. Denne plasseringen ble derfor også forkastet.



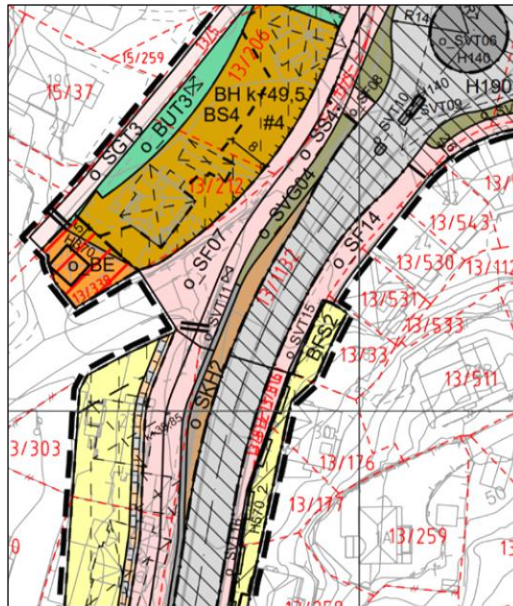
Til venstre: utsnitt av plankart for områderegulering for sentrale deler av Wergeland, med bussholdeplass som kantstopp. Til høyre: Formålsgrenser fra områdereguleringen er vist i rødt, over nytt planforslag (svart). Kjørebanelen, inkludert bussholdeplasser, er 14m bred i begge løsninger.

Skyss og fylkeskommunen har signalisert at det må tilrettelegges for to samtidige leddbusser i hver retning, i tillegg til reguleringsplasser, for å tilfredsstille fremtidige behov på Wergeland. Ut fra prosjektets føringer med hensyn til arealinngrep og forhold til gjeldende utbyggingsavtaler, er det vanskelig å tilfredsstille kollektivtrafikkens fulle behov sentralt på Wergeland.

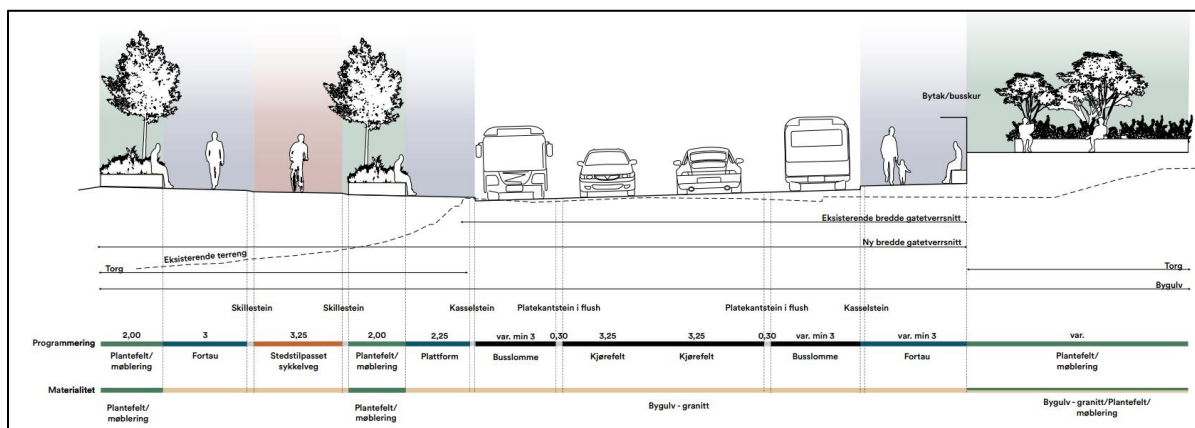
Foreslått løsning er et kompromiss mellom anbefaling fra Skyss/fylkeskommunen og prosjektets føringer. Det legges til rette for busslomme på 40 m med oppstillingsplass for to ordinære busser i nordgående retning (o_SKH3) og busslomme på 20 m i sørgående retning (o_SKH1). Holdeplassene har tilsvarende plassering som i områdereguleringen. Dette sikrer gode byttemuligheter mellom buss og bane. Tverrsnittet på kjørevegen med bussholdeplasser er likt i begge planer. Det totale gatetverrsnittet i planforslaget er bredere enn i områdereguleringen grunnet gjennomgående sykkeltilbud og mer areal til gående og kollektivreisende. I tillegg er det regulert inn en reguleringsplass for buss sør for rundkjøringen (o_SKH2).



Utsnitt av plankart som viser busslommer



Utsnitt av plankart ved reguleringslomme



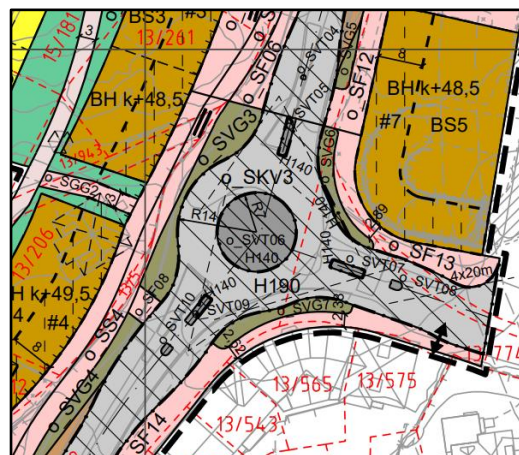
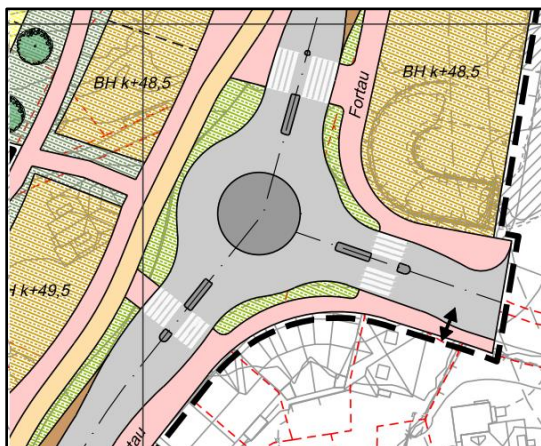
Normalprofil ved bussholdeplass, hentet fra formingsveilederen

Kobling til Fageråsveien

Det er ikke separat løsning for sykkel i Fageråsveien. Syklistene her må bruke kjørevegen eller fortauet. For å koble syklistene til ny sykkelveg på motsatt side av Storetveitvegen, var det til offentlig ettersyn foreslått en løsning med envegsregulert sykkelveg i tilknytning til rundkjøringen.

For nærmere beskrivelse av alternativene som var vurdert for sykkelkobling til Fageråsveien, vises til vedlegg: *Notat. Alternative utforminger av kryssløsning i Fageråsveien, 25.10.2019*

Etter offentlig ettersyn, er løsningen bearbeidet. Den separate sykkelløsningen er tatt ut av planforslaget til fordel for mer grøntareal. Dette skal bidra til å markere overgangen til det mest sentrale området, der det er ønskelig med lavere fart på både bilister og syklistene. Foreslått bruk av plantefelt, opphøyde overgangsfelt, grønn rundkjøring og bygulv danner til sammen en portalvirkning inn mot Wergeland lokalsenter. Syklistene mellom ny sykkelveg i Storetveitvegen og Fageråsveien, kobles sammen i gangfeltene sør og nord for rundkjøringen. Syklistene kan velge å bruke fortau eller kjørebane mellom koblingene.



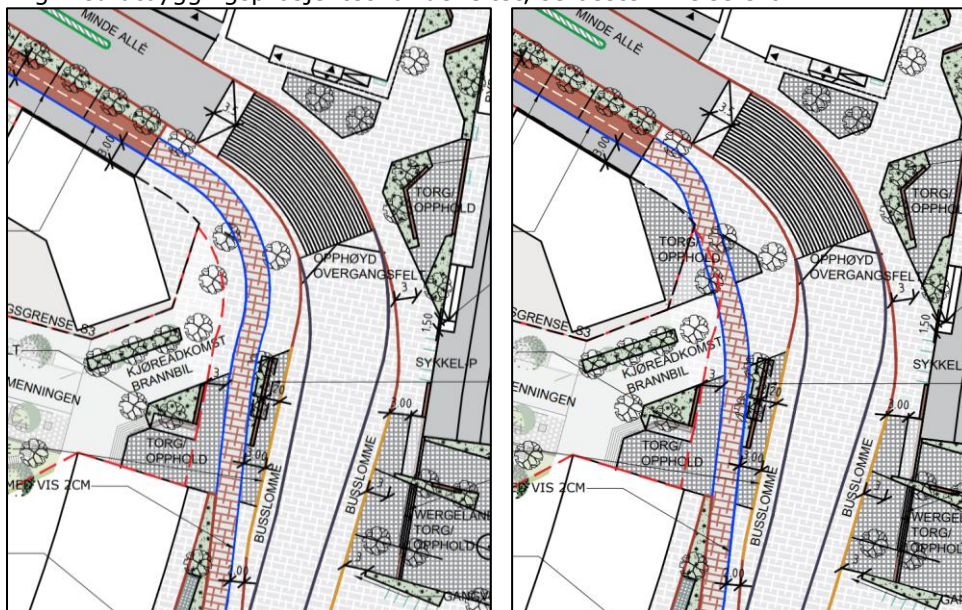
Illustrasjon av planforslaget ved rundkjøring med Fageråsveien

Fortau/gangarealer

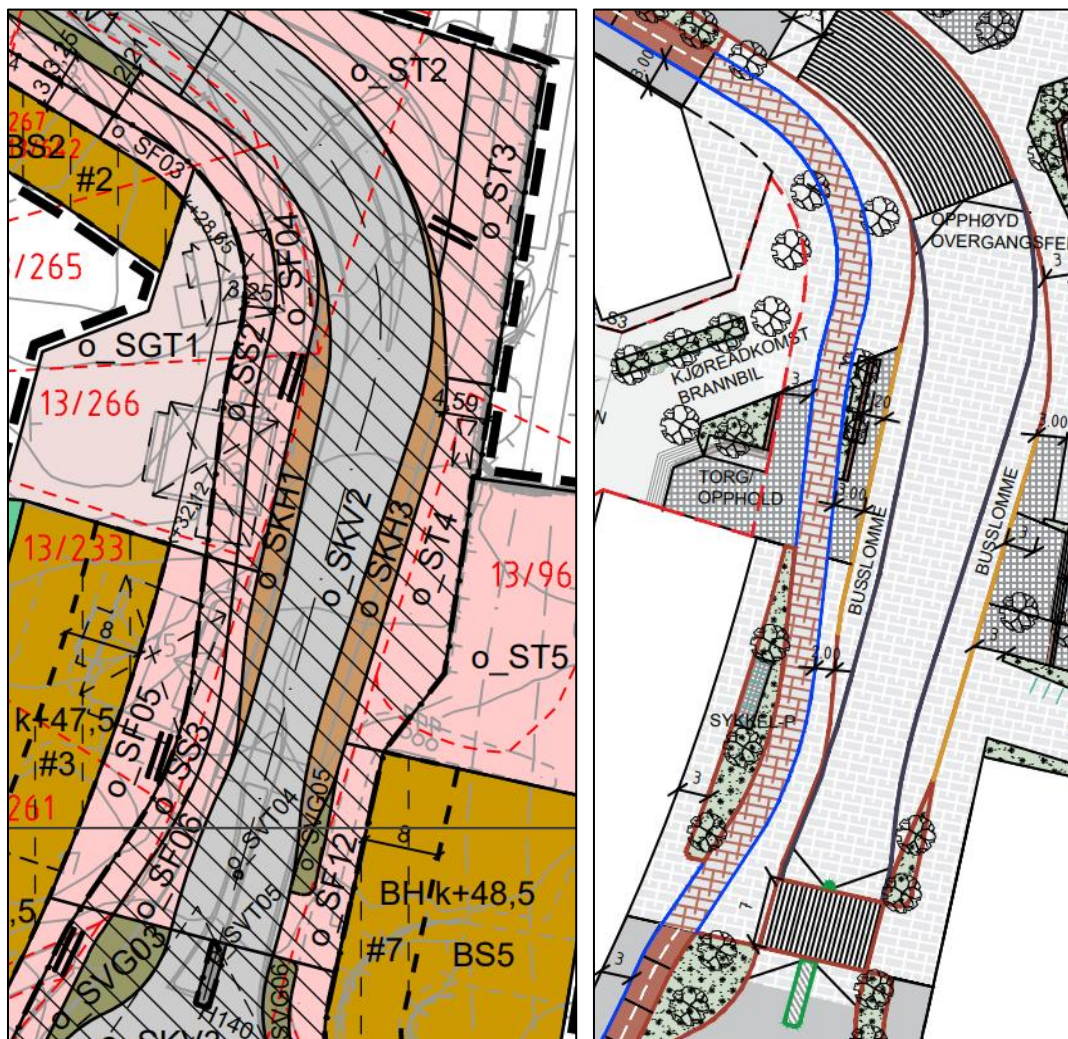
I de mest sentrale delene, har det vært ønske om økt fortausbredde på minst 4m. Etter offentlig ettersyn er den generelle fortausbredden redusert til 3m, for å sikre areal til grønne strukturer og gode koblinger for gående. Fortauene kobles mot torg og gatetun på store deler av strekningen, og tilgjengelig gangareal vil være bredere enn 3m mange steder.

4.8.3 Sykkelløsning over torget på Wergeland

Det er i arbeidet med formingsveilederen utarbeidet to varianter av sykkelvegen gjennom sentrumsområdet av Wergeland. Den ene varianten viser en kurvatur på sykkelvegen som hensyntar vedtatt avgrensning av byggeområdet S3/BS2 i svingen ved Minde allé (Alternativ 1, tegning O001). Den andre varianten viser en kurvatur på sykkelvegen som går inn mot S3/BS2 (Alternativ 2, tegning O002). Det har vært ønskelig å trekke sykkelvegen (o_SS2) lengst mulig inn mot torget for å få bedre oppholdsplass mellom sykkelvegen og gangfeltet mot bybanen (o_SF04). Delfelt BS2 inngår i detaljregulering 71200000 Nyhaugen som for tiden er under arbeid. Plasseringen av o_SS2 er avhengig av hvordan ny sentrumsbebyggelse på BS2 anlegges. Endelig kurvatur og plassering av sykkelvegen bør fastsettes i sammenheng med planer for tilstøtende bygg og uteområder, for å sikre den beste løsningen. I bestemmelsene sikres en fleksibilitet på denne strekningen ved å åpne for at sykkelvegens plassering kan justeres etter koordinering med utbyggingsprosjektet for delfeltet, se bestemmelse 3.6.4.



Alternative løsninger for sykkelvegen over torget sentralt på Wergeland. Alternativ 1, til venstre, ligger til grunn for plankartet. Alternativ 2, til høyre, avhenger av koordinering med tilstøtende utbyggingsprosjekt og er åpnet for i bestemmelsene.



Til venstre: Utsnitt fra plankartet viser hvordan o_SS2 er regulert over o_SGT1. Til høyre: Strekningen med stedstilpasset sykkelveg er vist i grått med røde ruter. Ordinær sykkelveg er vist med rød skravur.

Over den mest sentrale delen av Wergeland, skal sykkelvegen stedstilpasses. Se eksempler på dette på s. 30 og 37 i formingsveilederen.

4.8.4 Delstrekning Minde Allé og Eikeveien

Sykkelveg med fortau følger Minde allé videre nedover på sørsiden. Avkjørsel til sørlig del av Eikeveien stenges. Dette er en videreføring fra områdereguleringen for sentrale deler av Wergeland. Det samme gjelder for avkjørselen mellom Minde Allé nr. 6 og 10.

Hovedutfordringen på denne strekningen har vært utforming av krysset Minde Allé - Eikeveien nordlig del og løsning for Eikeveien mot Inndalsveien. Trafikken fra Storetveitvegen mot Inndalsveien er vedtatt omlagt som følge av områderegulering for sentrale deler Wergeland. I stedet for å gå rett frem fra Storetveitvegen til Inndalsveien, skal biltrafikken gå via Eikeveien. Det medfører økt trafikkbelastning i Eikeveien og en annen situasjon i krysset med Minde allé.

En- eller toveisregulering Eikeveien

Eikeveien er i dag en tovegsregulert blindveg. Åpning for gjennomgangstrafikken til Inndalsveien aktualiserer spørsmål om tovegsregulering skal opprettholdes eller om vegen skal få enveisregulering.

I gjeldende områderegulering for sentrale deler av Wergeland er følgende angitt i bestemmelse 5.2:

«Ved utarbeiding program for situasjonsplan for Eikeveien fra krysset ved Minde Allé til Inndalsveien, skal det vurderes om snuhammer kan utelates ved at kjøreveien reduseres til ett felt med nordgående enveiskjøring. Arealgevinsten skal nyttes til bedre fotgjengermiljø, trerekker og opphold i park og gate. Endringen kan foruten miljøgevinsten gi bedre kryssutforming, et mer oversiktlig kjøremønster og et mer trafikksikkert gatemiljø.»

Planen følger opp dette og foreslår å regulere Eikeveien med envegskjøring mot nord. Dette er begrunnet særlig med tanke på tilrettelegging for myke trafikanter i Eikeveien og kompleksiteten i krysset mot Minde allé. Med tovegsregulering blir areal til sykkel og gange smalt. Envegs kjøreveg gir også mulighet for areal til trær og varelevering i gaten.

Hovedbegrunnelse for envegsregulering:

- Sikre tilstrekkelig areal til sykkel og gange
- Sikre areal til varelevering for virksomhetene i Eikeveien
- Mindre arealbeslag i krysset mot Minde allé
- Enkel kryssløsning ved Minde allé

Kryssløsning Eikeveien - Minde Allé

Med bakgrunn i trafikkanalyse for krysset er det konkludert med at krysset utformes uten mulighet for venstresving fra Minde Allé, dvs. at trafikk fra Kanalveien må kjøre via rundkjøringen på Wergeland og inn i krysset fra øst/sør, tilsvarende som i dagens løsning i Storetveitvegen.

Flere alternativ er vurdert i løpet av prosessen. Følgende premisser er lagt til grunn for alle alternativene:

- Enveisregulering
- Sporing med vogntog (VT) nordgående i Eikeveien
- Vareleveringslomme/parkering på østsiden av Eikeveien

For nærmere beskrivelse av vurderte løsninger vises til vedlegg:

Trafikkanalyse Wergeland. Kryssvurdering Minde Allé/Eikeveien datert 17.11 2017

Notat Kryssløsning Eikeveien. Alternative utforminger av krysset Eikeveien x Minde Allé og for myke trafikanter i Eikeveien datert 10.12 2019

Vedlagt planforslaget er vurdering av alternative utforminger for krysset og gateløpet i Eikeveien samt trafikkanalyse, som nevnt over. Alternativene i vedlagte vurderinger, har alle et separat sykkeltilbud i Eikeveien. Etter offentlig ettersyn, er dette konseptet endret. Siden et sykkelssystem vanskelig lar seg videreføre nordover mot Inndalsveien og Nicolaysens vei, vil syklistene måtte dele areal med fotgjengerne på strekningen. Innspill fra offentlige, private og næringsinteresser i området har resultert i at sykkelveg med fortau i Eikeveien er endret til et bredt fortau som kan deles mellom gående og syklende. Deler av fortausarealet kan også benyttes til varelevering for å sikre videre næringsaktivitet i gaten. Lommen skal oppleves som en utvidelse av fortauet og benyttes av gående og syklende når det ikke foregår vareleveranser. Dette er sikret i planens bestemmelser.

Eikeveien reguleres med fortau på begge sider, envegsregulert kjørebane og kombinert vareleveringslomme og fortau. Fortausbredden varierer mellom ca. 3,5 og 6,25 m, Kjørebane er 3,5 m bred. Det er ikke ideelt at flere trafikantergrupper må dele areal i Eikeveien. Løsningen er et kompromiss mellom behovene i gaten. Syklistene kan kun bruke kjørebane i nordgående retning, og må sykle på fortauet dersom de velger Eikeveien i sørgående retning. Bredden på

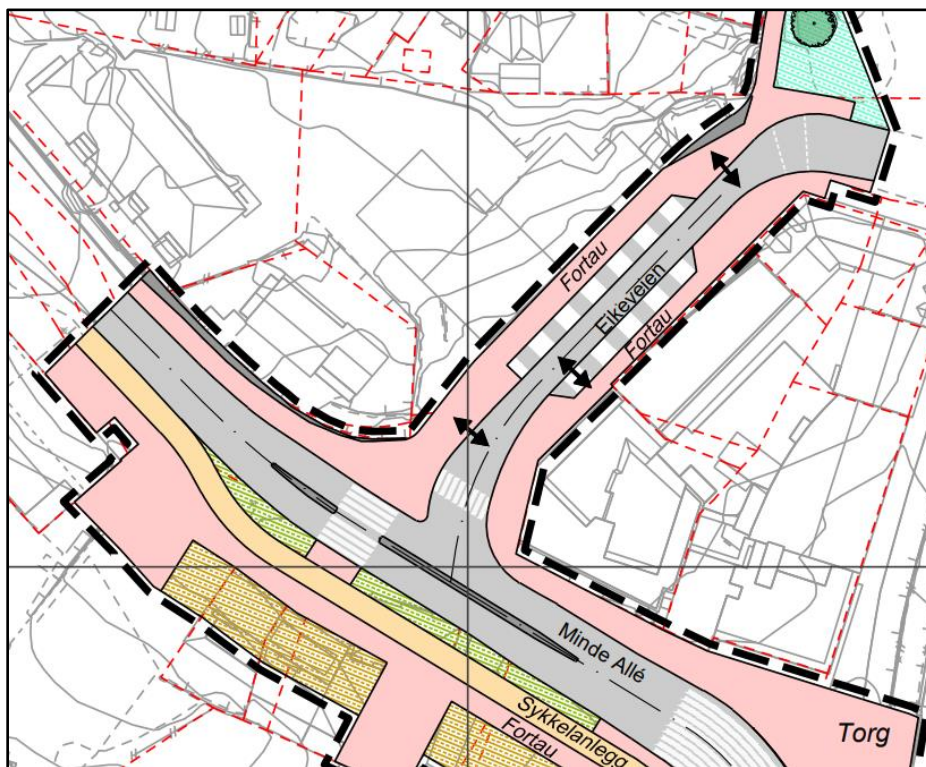
fortauet er derfor avgjørende for å sikre et tilfredsstillende tilbud for både gående og syklende. Næringsdrivende i gaten har signalisert behov for mer enn én oppstillingsplass for varelevering i gaten, slik løsningen var til offentlig ettersyn. For å minimere konsekvensene for arealet til myke trafikanter, er vareleveringsbehovet sikret gjennom et kombinert formål som deler av døgnet kan benyttes til varelevering, og øvrige tider er forbeholdt myke trafikanter. Det anbefales å begrense mulighet for oppstilling med bil til perioder med lite gang- og sykkeltrafikk i gaten. Dette løses i byggeplanfasen.



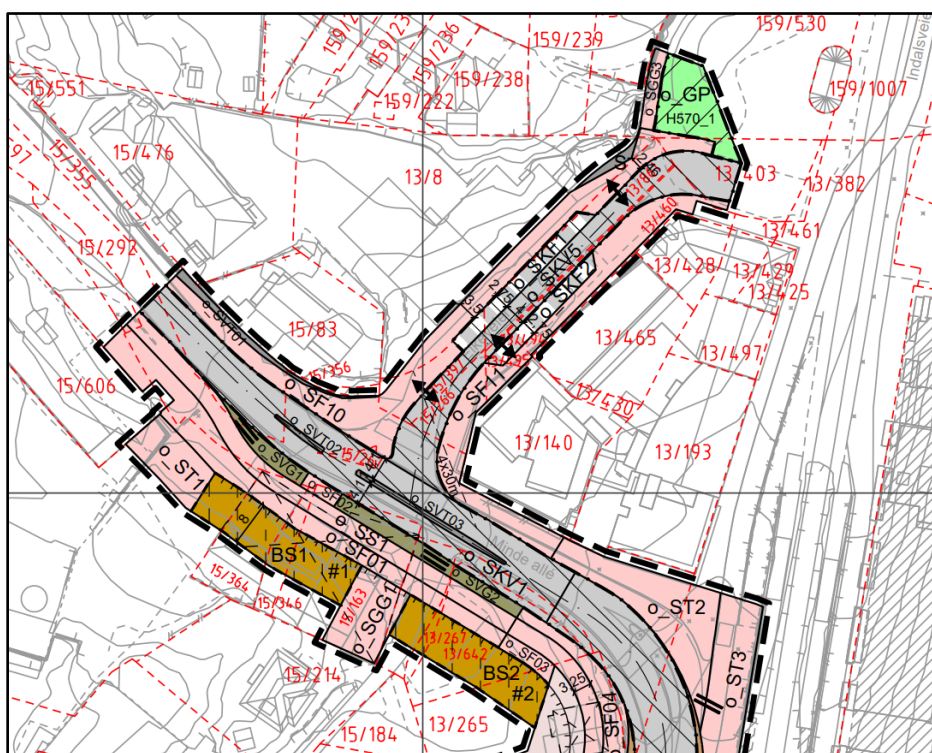
Eksempler på kombinert vareleveringslomme og fortau, med avvikende dekketype og liten eller ingen høydeforskjell, fra Nesttun sentrum (venstre) og Kaigaten (til høyre).

Det har også vært ytre ønske om å tilrettelegge for parkering i lommene langs Eikeveien. Planforslaget åpner for korttidsparkering i o_SKF2, men ikke i o_SKF1. Myke trafikanter behov for fremkommelighet og deres sikkerhet vektlegges. Ved å åpne for parkering i begge lommene er sannsynligheten langt større for at gående og syklende treffer på en eller flere biler som står oppstilt her, og da ikke kan benytte denne delen av arealet. Det kan også vanskeliggjøre vareleveranser og oppstilling for renovasjonsbil og skape uheldige situasjoner.

Det etableres minst to gangfelt i tilknytning til Eikeveien – ett over Minde Allé og ett over Eikeveien. I tillegg forventes det behov for et krysningspunkt i kurven mot Trikkeshøfeparken. Om dette skal være gangfelt eller en tilrettelagt kryssing for gående, avklares i byggeplanfasen. Det må også etableres et gangfelt like utenfor planområdet, der Eikeveien krysser bybanespetet til Inndalsveien.

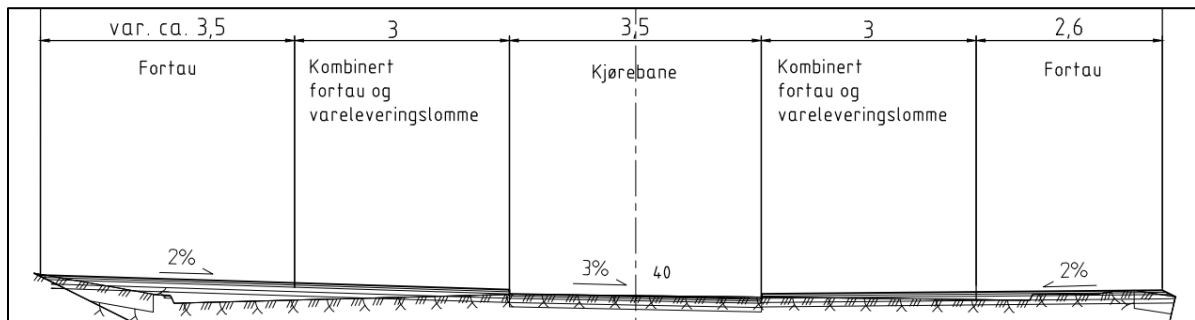


Illustrasjon løsning Eikeveien og kryss Eikeveien – Minde Allé.

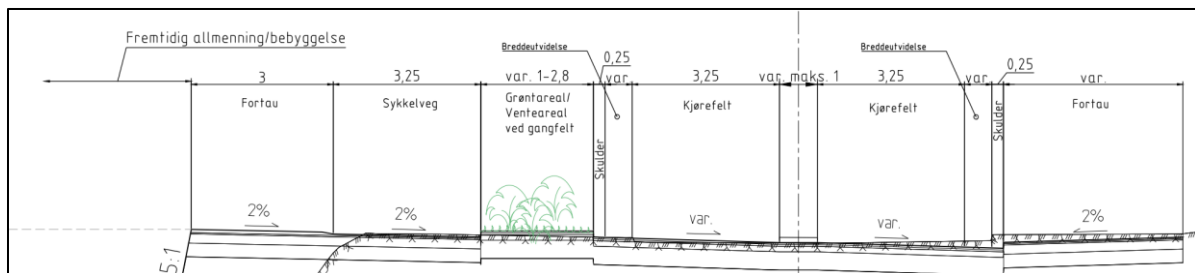


Utsnitt av plankart Eikeveien og kryss Eikeveien – Minde Allé.

Dagens avkjørsler og vareleveringssystem opprettholdes i stor grad som i dag. Ingen avkjørsler stenges, men gatetverrsnittet strammes opp og varelevering og parkering avgrenses til angitte areal.



Normalprofil Eikeveien



Normalprofil Minde Allé ved kryss til Eikeveien

4.8.5 Fravik

Planforslaget innebærer følgende fravik fra vegnormalene:

- Horisontalkurveradius mindre enn 40m for sykkelveg, flere steder
- Trafikkøyl smalere enn 2m ved gangfelt, flere steder
- Sikt til krysningspunkt for gående i Eikeveien
- Diameter mindre enn 30m på rundkjøring, Fageråsveien
- Stigning i rundkjøring over 3%, Fageråsveien
- Stigning på sykkelveg med fortau over 5%, flere steder
- Horisontalkurveradius mindre enn 40m for gate, Storetveitvegen/Minde allé
- Inn- og utkjøringslengde for busslommer
- Bredde på ferdssone på fortau langs Storetveitvegens østside
- Manglende kantsteinssone på fortau langs Storetveitvegens østside

Fravikene ble godkjent av Vestland fylkeskommunes fraviksgruppe i 2024.

Formingsveilederen med tilhørende O-tegning, viser en løsning med bredt gangfelt i kurven mellom Storetveitvegen og Minde allé. Gangfeltbredde over 10m vil kreve fraviksbehandling. Prosjektet har fått tilbakemelding fra fraviksgruppen i Vestland fylkeskommune om at dette bør behandles i forbindelse med byggeplan.

4.9 Bebyggelsens plassering og utforming

Det foreslås ingen ny bebyggelse i denne planen. Bebyggelse som inngår i planområdet, er enten bebyggelse som er planlagt og vedtatt gjennom områderegulering for sentrale deler av Wergeland eller arealer som under regulering.

Utbyggingsfeltene BS1, BS2, BS3, BS4 og BBB1 inngår i detaljregulering 71200000 Nyhaugen, boligområde BFS4 inngår i detaljregulering 65230000 Nyhaugveien. Begge disse planene er under arbeid.

4.9.1 Planlagt bebyggelse som beholdes

Byggeområdene BS1 og BS2 er kun inkludert i det omfang som er nødvendig for å sikre gjennomføring av samferdselsplanen. Kun deler av disse byggeområdene inngår i planområdet. Planlagt bebyggelse som beholdes med det formål og den plassering, form og størrelse den har i vedtatt plan.

4.9.2 Bebyggelse som forutsettes fjernet

Dette gjelder eksisterende boligbebyggelse i BFS4 langs Storetveitvegen sørlig del og omfatter Storetveitvegen nr. 23, 25, 27, 29, 31 og 33. Dette sammenfaller med bygninger som foreslås fjernet i detaljregulering 65230000 Nyhaugveien (under arbeid).

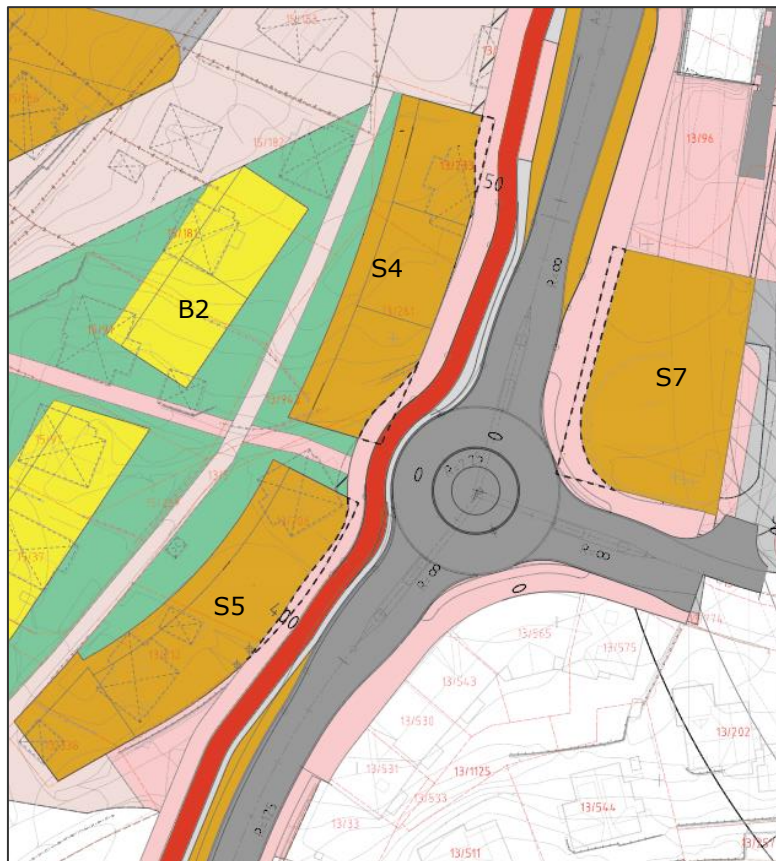
I tillegg inkluderer planforslaget bebyggelse som er vedtatt fjernet gjennom områderegulering for sentrale deler av Wergeland, plan-ID 61160000. Alle bygg som er vedtatt fjernet i områdereguleringen er markert med grønt omriss i kartet under. Bebyggelse som også forutsettes fjernet for å kunne gjennomføre sykkelplanen er markert med kryss i kartet under. Dette gjelder Minde Alle 4 og 6, Storetveitvegen 11, 13, 15 og 19.



Grønt omriss: Bebyggelse som er vedtatt fjernet i områdereguleringen, innenfor plangrensen.
Kryss: Bebyggelse som må fjernes for å gjennomføre sykkelvegen.

4.9.3 Planlagt bebyggelse som endres eller får justert plassering

Nødvendig areal til rundkjøring, sykkelveg, fortau og bussholdeplasser medfører at samferdselsformål griper inn i planlagt bebyggelse som inngår i områderegulering for sentrale deler av Wergeland. Dette gjelder B2, S4, S5 og S7 i områdereguleringen, som tilsvarer BBB1, BS3, BS4 og BS5 i denne planen.



Utsnitt av områdereguleringen med nye samferdselsformål lagt oppå. Stiplet strek angir hvor sykkelplanen griper inn i planlagte byggeområder.

Det har vært en føring at intensjonene og kvalitetene fra områdereguleringen skal videreføres i størst mulig grad. Hvis mulig skal ev. tapt areal erstattes. Flere alternativer er vurdert.

BS3 (S4)

Alternativer som er vurdert:

- Beholde plassering, med inntrukket 1. etasje, og utkraging over fortau.
- Redusere byggets grunnareal og kompensere tapt areal med økt byggehøyde
- Endre byggets form tilpasset gang/og sykkelveg
- Forskyve bygget mot vest og beholde form og høyde som regulert.

Alternativet med å forskyve bygget ble valgt, med følgende begrunnelse:

- Mer rom mellom bebyggelsen i et område med stor trafikk, jf. også anbefalt løsning for BS5 (S7)
- Bedre sammenheng mellom S4 og S5 – både med tanke på plassering og utforming mot gaten
- Bredere fortau i et kryssingsområde og mye fotgjengere
- Beholder byggets areal, form og høyde

BBB1 (B2)

Som følge av at BS3 forskyves mot vest, blir avstanden til BBB1 på det smaleste 7 m. Dette vurderes som for trangt mellom bygg med høyder på 16 m. Det foreslås derfor å justere plassering av BBB1 for å oppnå tilstrekkelig avstand.

BS4 (S5)

Overlapping mellom bygg og fortau er her forholdsvis liten, og kan lett løses med justering av byggets plassering. Andre alternativer ble ikke vurdert.

BS5 (S7)

Alternativer som er vurdert:

- Beholde plassering, med inntrukket 1. etasje, og utkraging over fortau.
- Redusere byggets grunnareal og kompensere tapt areal med økt byggehøyde
- Forskyve bygget mot nordøst og beholde form og høyde som regulert.
- Redusere byggets grunnareal uten kompensasjon

Alternativet med å redusere byggets grunnareal uten kompensasjon ble valgt, med følgende begrunnelse:

- Den buede formen spiller godt opp mot det verneverdige bygget på andre siden av krysset, og dette bygget blir mer synlig når man kommer oppover langs Storetveitvegen.
- Funksjonaliteten beholdes selv om grunnarealet reduseres
- Bredere fortau i et område med kryssingsområde og mye fotgjengere
- Større avstand mellom byggene og mer rom i et område med mye trafikk, jf. også anbefalt løsning for BS3 (S4).

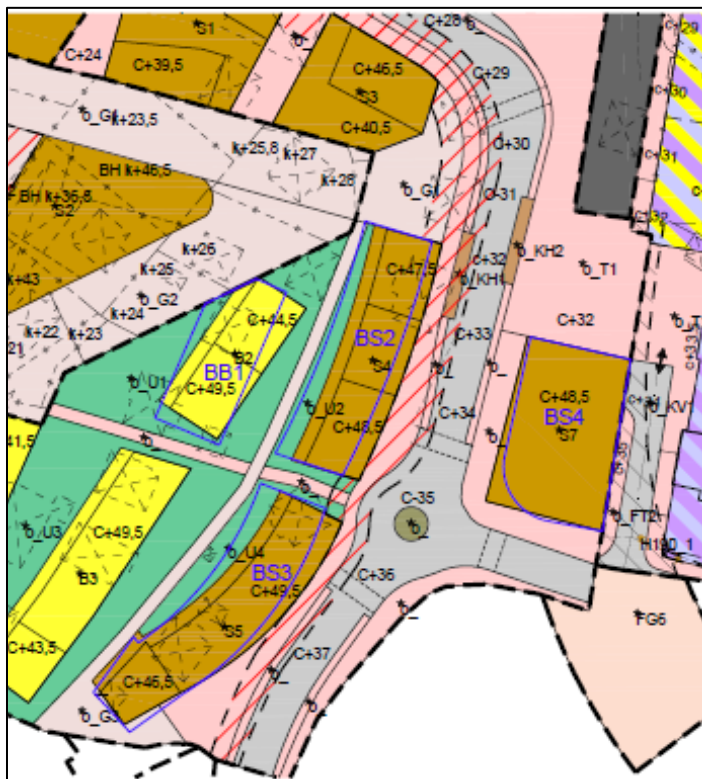
For nærmere omtale og begrunnelse for valgte løsninger vises til vedlegg 9:

Notat. Konsekvenser for S4, S5 og S7 i områderegulering for av Wergeland, datert 20.11 2019.

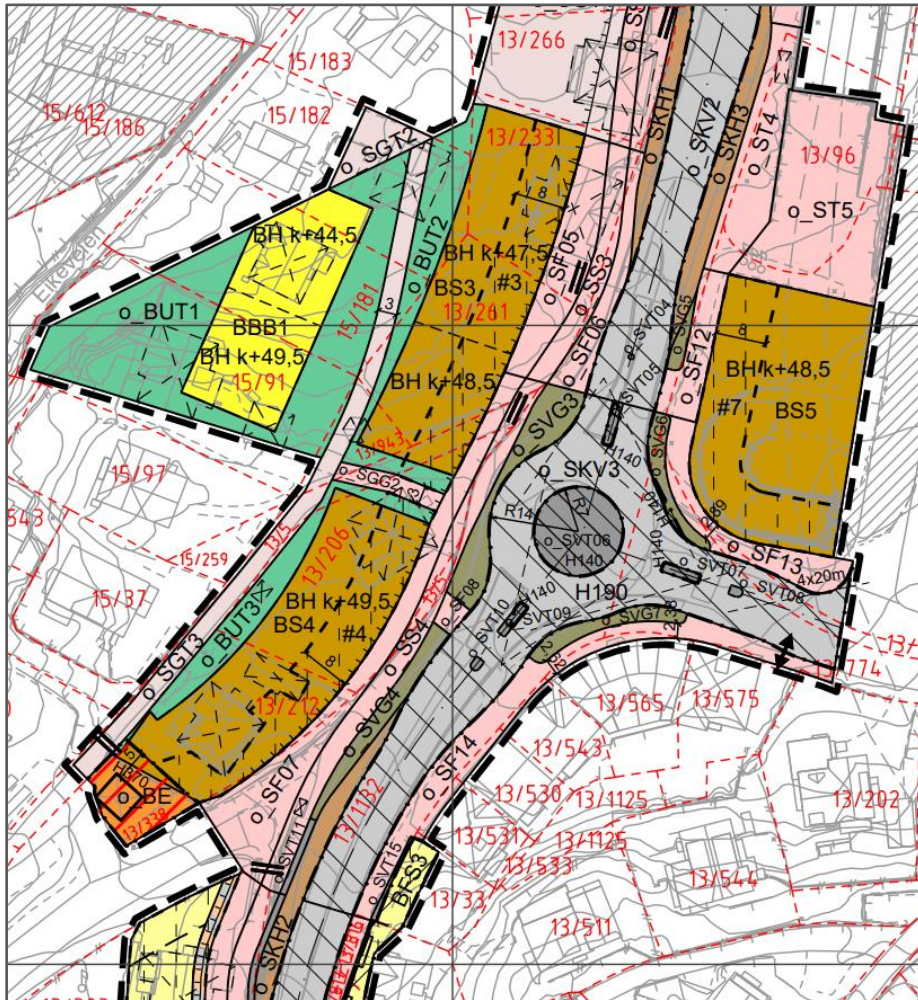
BS3, BS4, BS5 og BBB1 samlet

Som følge av justert plassering av byggeområdene er det gjort mindre justeringer på uteoppholdsareal – o_BUT1-3 og gangveg foran langs byggene o_SGT3.

De justeringene som er foretatt endrer ikke på hovedstrukturen i områdereguleringen eller de på kvaliteter som områdereguleringen ha lagt opp til. Se kart neste side.



Utsnitt av plankart for områderegulering sentrale deler av Wergeland med omriss av ny plassering for byggeområdene.



Utsnitt av plankart for sykkelplanen som viser sammenhengen mellom nye samferdselsformål og de berørte byggeområdene.

4.10 Trafikk

Tiltaket genererer ikke ny trafikk, men kan bidra til en høyere sykkelandel, og dermed redusere veksten i biltrafikken.

Planforslaget tar høyde for de endringer i kjøremønster som er forutsatt i andre reguleringsplaner:

- Bybanen – delstrekning Mindemyren. Kryss i Kanalveien som medfører at trafikk fra Fjøsangervegen ikke kan svinge inn i Kanalveien mot nord, men må kjøre via Wergeland
- Områderegulering Wergeland. Stenging av nordre del av Storetveitvegen, som medfører at trafikk nordover må kjøre via Eikeveien.
- Områderegulering Wergeland. Det er forutsatt at kjøreadkomst til byggeområdet vest for Storetveitvegen-Minde Allé skjer fra Mindemyren-Kanalveien. Alle dagens avkjørsler fra Minde Allé og Storetveitvegen saneres.

Sykkelveg og busslommer istedenfor sykkelfelt og kantstopp reduserer konflikter mellom sykkel- og busstrafikk og unngår tilbakeblokkering av trafikk mot kryss i sør og vest.

4.11 Miljø

Tiltaket er et miljøtiltak som på sikt skal gjøre det mer attraktivt for folk å velge miljøvennlig transportmiddel.

4.12 Universell utforming

Ny sykkelveg med fortau følger stigningsforhold på eksisterende veger. Prinsipp for universell utforming skal legges til grunn for utforming av bebyggelse og samferdselsanlegg.

Ved detaljutforming skal Statens Håndbok V129 *Universell utforming av veger og gater* legges til grunn.

4.13 Uteoppholdsareal

Det er gjort mindre endringer i plassering av bebyggelse slik vedtatt i områderegulering for sentrale deler av Wergeland. Dette medfører ikke vesentlige endringer i størrelse, lokalisering og kvalitet på uteoppholdsareal. Krav til offentlig og privat uteareal med rekkefølgebestemmelser er videreført fra områdereguleringen.

4.14 Kulturminner

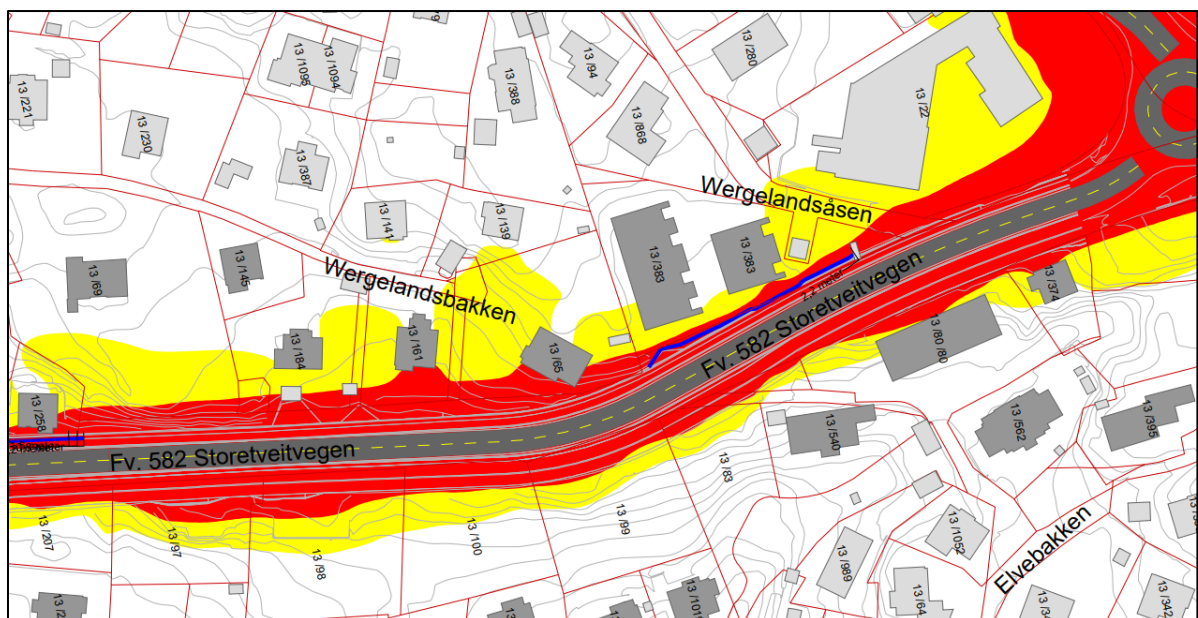
4.14.1 Hensynssone for kulturmiljø Wergelandsåsen - Storetveitåsen

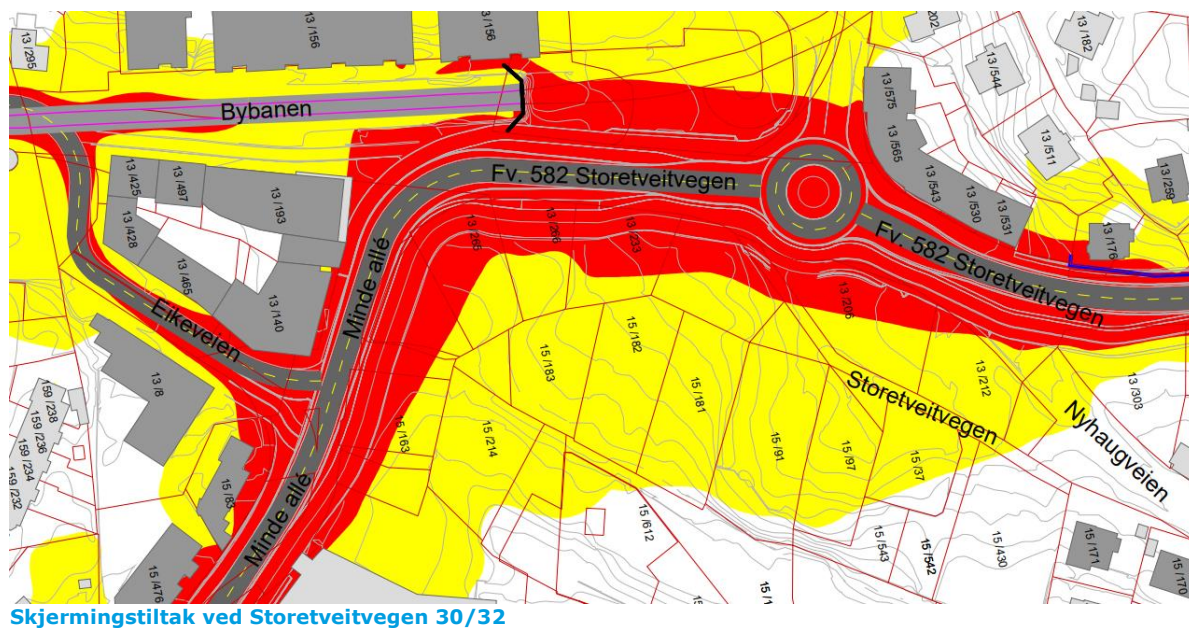
Planen berører bebyggelse som inngår i hensynssone H570_3 for kulturmiljø (KPA 2018). Det er utarbeidet konsekvensutredning for tema kulturminner, se kap. 6. Se også omtale i kap. 7.4.

4.15 Støyskjermingstiltak

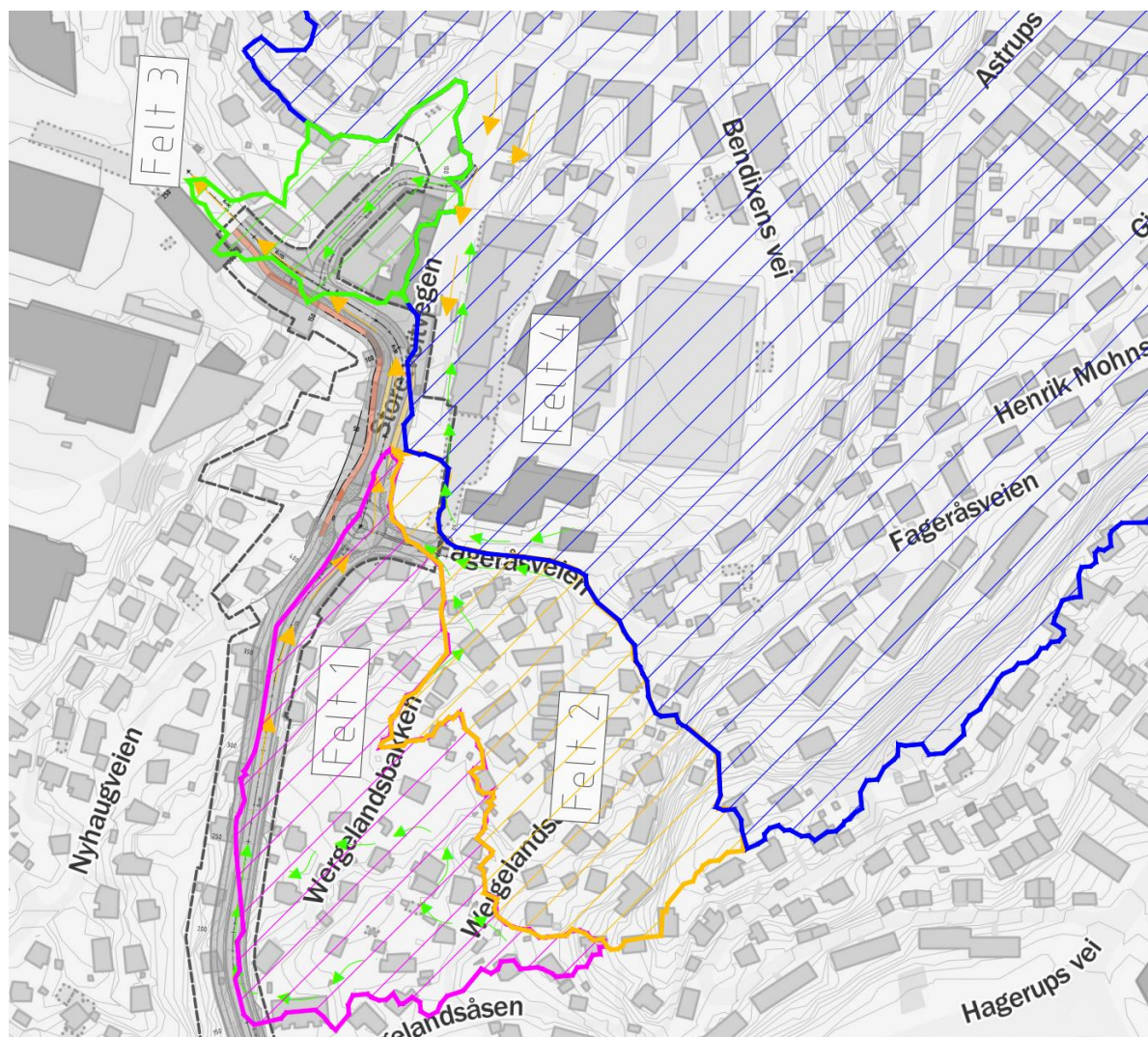
Det er beregnet støy for Storetveitvegen før og etter etablering av ny sykkelveg med fortau fra Hagerups vei til Minde Allé. Ettersom tiltaket defineres som miljø- og sikkerhetstiltak, må boliger ligge i rød eller gul støysone og samtidig ha en merkbar endring på mer enn 3 dB for å ha krav på støytiltak. Ved å etablere to støyskjermer langs vegen vil alle bygninger ha støynivå uten merkbar endring på fasade før og etter tiltak. Foreslåtte skjermingstiltak er:

- Eksisterende mur/skjem ved Storetveitvegen 30/32 beholdes
- Ny skjerm med høyde 2,2 meter og lengde ca. 60 meter erstatter dagens skjerm ved Wergelandsåsen 2A-N.





For nærmere beskrivelse vises til vedlegg *Støyrappport*, datert 28.08.2023.



Nedbørsfelt med avrenning til Storetveitvegen og Minde allé. Hentet fra VA-rammeplan.

4.16.2 Flomveger

Hele Storetveitvegen fra høybrekket ved nr. 33 og nordover er flomveg. Flomvegen er vist i plankartet som med hensynsone H190, Andre sikringssoner, flomveg.

I dagens situasjon, kan flomvann fra Storetveitvegen renne ned til Wergeland bybanestopp via Fv582. Flomvegen vil ligge på vegoverflaten og i veggrofter der dette skal bygges.

Etter utbygging av sykkelvegen, skal vegen utformes slik at flomvann fra sykkelvegen føres ned Minde Allé. Flomvann fra Storetveitvegen skal ikke kunne renne ned til Wergeland Bybanestopp. Planlagt flomveg for sykkelvegens planområde er i samsvar med tilstøtende VA-rammeplaner.

For nærmere beskrivelse vises til vedlegg *Sykkelveg Hagerups vei – Minde Allé. VA-rammeplan*, datert 06.03.2024.

4.17 Midlertidig bygge- og anleggsområde

Det er lagt inn midlertidig bygge- og anleggsområde angitt som bestemmelsessoner. Disse er satt med en generell bredde på 8 m, men tilpasset eksisterende bebyggelse enkelte steder.

Det er ikke avklart når arbeidene med sykkelvegen kan starte opp, og det er viktig at denne usikkerheten ikke er til hinder for gjennomføring av andre byggetiltak i denne planen og i

tilliggende reguleringsplaner. Det er derfor gjennom bestemmelsene åpnet for at man kan starte utbygging i byggeområdene forutsatt at det ikke er til hinder for eller vanskeliggjør senere gjennomføring av vegtiltakene.

4.18 Rekkefølgebestemmelser

Det er stilt rekkefølgebestemmelser til gjennomføring av tiltak innenfor byggeområdene BBB1, BS1, BS2, BS3 og BS4. Dette er byggeområder som inngår i områderegulering for sentrale deler av Wergeland, og rekkefølgebestemmelsene er videreført herfra. Følgende arealformål i områderegulering for sentrale deler av Wergeland, med tilhørende reguleringsendring i plan 63630000 Årstad. Gnr. 15, bnr. 169 mfl. Eikeveien erstattes av nye formålsbenevnelse i denne planen:

Områderegulering 61160000	Detaljregulering 65150000
Samferdselsformål	
Del av o_G1	o_SGT1
Del av o_G2	o_SGT2
Del av o_G3	o_BE og o_SGT3
Del av o_T1	o_ST2, o_ST3, o_ST4, o_ST5, o_SF11
Sykkelfelt (uten benevnelse på plankartet)	o_SS1, o_SS2, o_SS3, o_SS4
Gangareal (mellom S4 og S5, uten benevnelse på plankartet)	o_SGG2
Gangareal langs Storetveitvegen, Fageråsvegen og Eikevegen (uten benevnelse på plankartet)	o_SF04, o_SF05, o_SF06, o_SF07, o_SF08, o_SF10, o_SF11, o_SF12, o_SF13, o_SF14
Del av gangareal langs Minde alle (uten benevnelse på plankartet)	o_SF01, o_SF03, o_SF04, o_SF10, o_SF11
Kollektivholdeplasser (ved o_T1 og S4, uten benevnelse på plankartet)	o_SKH1, o_SKH3
Kjøreveg med unntak av vestlige del av Minde allé (uten benevnelse på plankartet)	o_SKV1, o_SKV2, o_SKV3, o_SKV5, o_SVT, o_GP
Annen veggrunn – grøntareal (i rundkjøring, uten benevnelse på plankartet)	o_SVT06
Bebyggelse og anlegg	
S4	BS3
S5	BS4
S7	BS5
S1	BS1
S3	BS2
B2	BBB1
o_U1	o_BUT1
o_U2	o_BUT2
o_U4	o_BUT3

Bystyret har forutsatt at utbyggingen av senterområdet på Wergeland skal skje i privat regi, og at infrastrukturen skal finansieres gjennom utbyggingsavtaler. Formålet med utbyggingsavtalene vil være å sikre bidrag til finansiering av ny offentlig infrastruktur på det sentrale Wergeland, herunder bl.a. ny offentlig plass, offentlige friområder og oppgradering av vegnett.

For å få med aktuelle krav i rekkefølgebestemmelsene fra områdereguleringen er det i bestemmelser til denne planen skilt mellom tiltak utenfor planområdet og tiltak innenfor planområdet.

5. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

5.1 Oppstart

Kommunaldirektør for byutvikling, klima og miljø fattet følgende vedtak den 19.11 2015:

«I medhold av plan- og bygningslovens § 12-8 jamfør delegert fullmakt, startes opp arbeid med reguleringsplan for gang- og sykkelveg fv. 582 Storetveitvegen/fv. 253 Minde Allé på strekningen fra kryss med Hagerups vei til Kanalveien.»

Varsel om oppstart av reguleringsarbeid ble kunngjort 01.10.2016.

Det ble sendt ut varsel til berørte grunneiere og regionale myndigheter med brev datert 30.09.2016.

På grunn av en feil i adresseutvalget ved første utsendelse, ble det sendt ut nytt varsel i brev datert 20.10.2016. Frist for å komme med merknader ble satt til 06.12.2016. Utvidelse av planområdet ble annonsert 03.08.2020 med merknadsfrist 04.09.2020.

Det kom inn tolv skriftlige innspill/merknader fra private naboer og grunneiere, to fra organisasjoner og lag og tolv fra offentlige høringsinstanser.

Høringsinnspillene er sammen med forslagstillers kommentar oppsummert i eget dokument; Merknadsskjema – planoppstart.

5.2 Offentlig ettersyn og begrenset høring

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn 27.08.2022 med merknadsfrist 11.10.2022.

Området ved Eikeveien ble sendt på begrenset høring 02.04.2024 med merknadsfrist 24.04.2024. Totalt kom det inn 17 merknader fra offentlige høringsinstanser, lag og organisasjoner og 30 merknader fra private.

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 planområdet 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 planen på høring ved offentlig ettersyn høsten 2020. NVE svarte med en kort merknad.

Høringsinnspillene er sammen med forslagstillers kommentar oppsummert i eget dokument; Merknadsskjema – offentlig ettersyn, delt opp i offentlig og private.

5.3 Medvirkning

Det har vært avholdt følgende møter med offentlige etater og berørte grunneiere:

Dato	Møte
28.09.18	Dialogmøte med Bonava og Boetablering, utbyggere innenfor områderegulering for sentrale deler av Wergeland
05.10.18	VA-etaten, Bergen kommune
16.10.18	Bymiljøetaten, Bergen kommune
05.09.19	Dialogmøte med Skyss og Hordaland fylkeskommune
26.08.19	VA-etaten, Bergen kommune
03.09.19	Dialogmøte med Nyhaugen AS – utbygger innenfor område med pågående planarbeid for Nyhaugveien

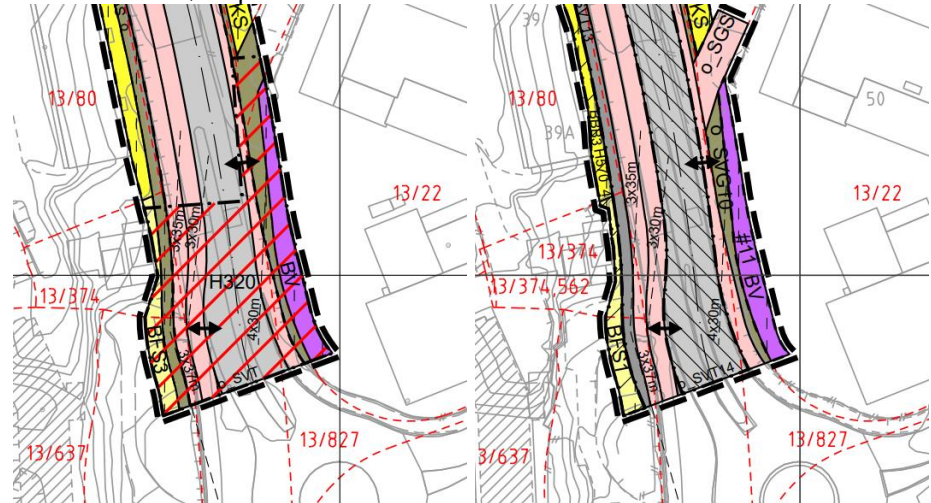
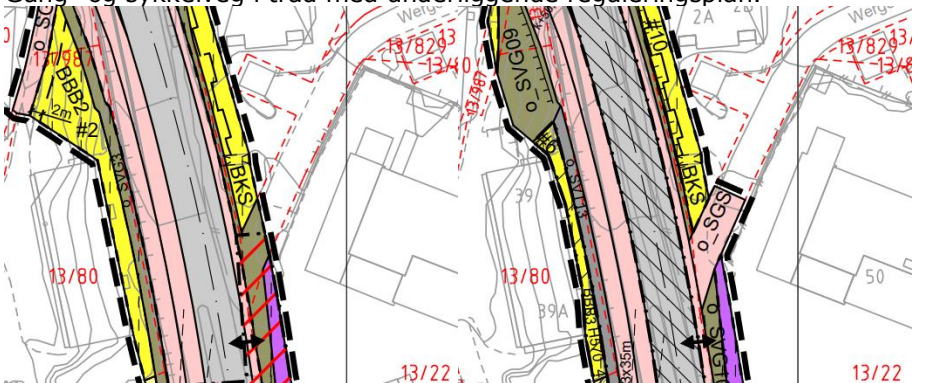
12.09.19	Dialogmøte med Byantikvaren, Bergen kommune og fylkeskonservator, HFK
13.09.19	Dialogmøte med Bymiljøetaten, Bergen kommune
23.09.18	Dialogmøte med Bybanen Utbygging
22.10.19	Dialogmøte med utbyggere innenfor områderegulering for sentrale deler av Wergeland (Boetablering og Ole Jan Strønen)

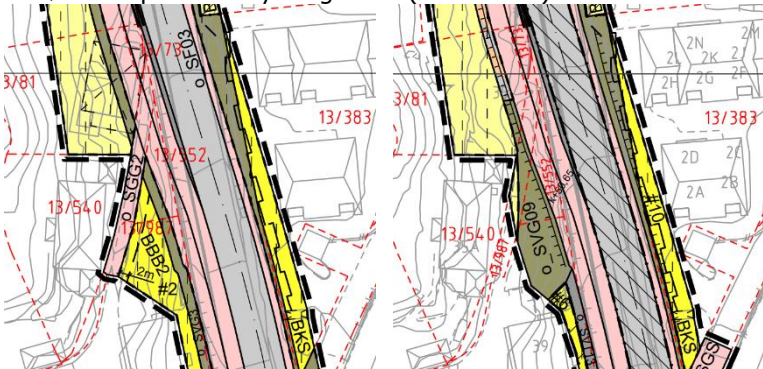
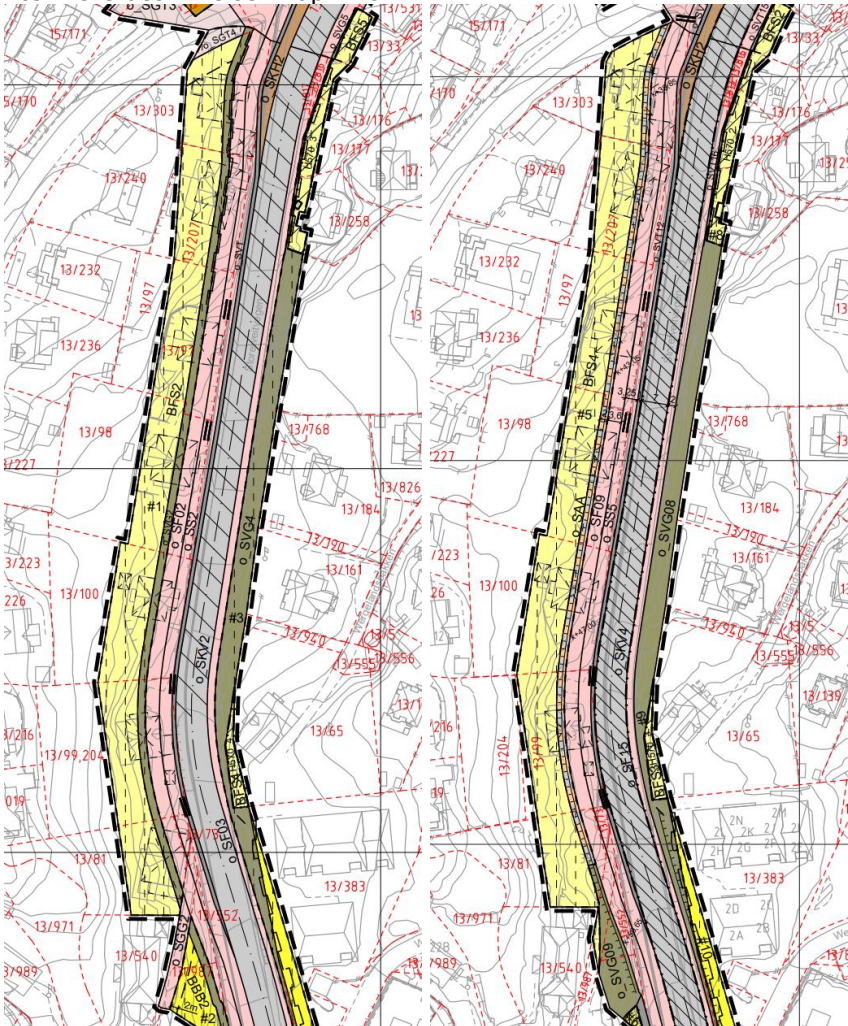
I forbindelse med og i etterkant av offentlig ettersyn:

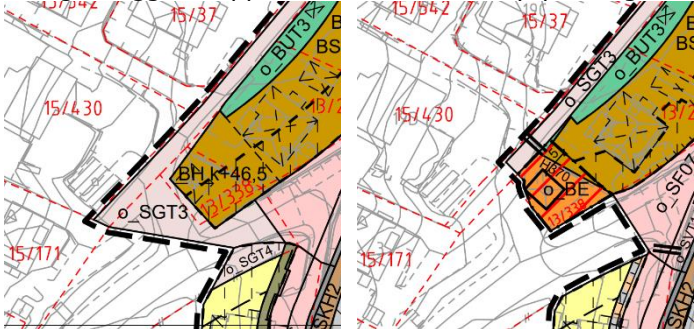
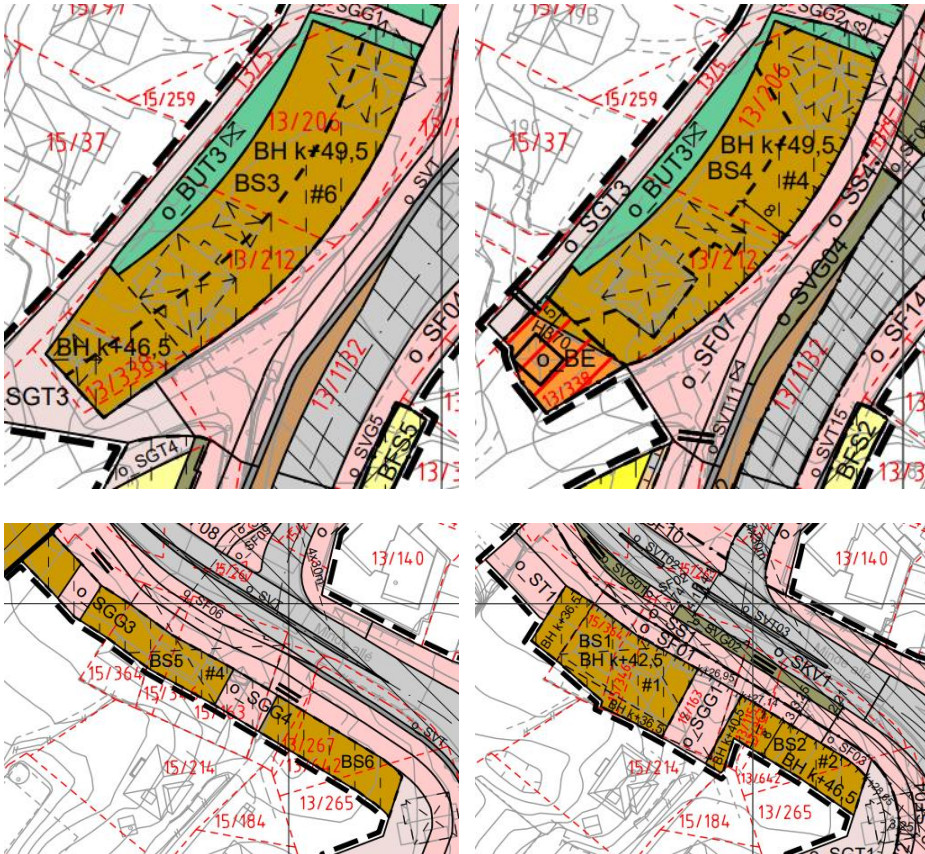
20.09.22	Åpen kontordag
25.04.23	Dialogmøte Eikeveien 1 – grunneiere og næringsdrivende
04.05.23	Dialogmøte med Nyhaugen AS og plankonsulent – utbygger innenfor område med pågående planarbeid for Nyhaugveien
05.05.23	Dialogmøte Skyss og Bymiljøetaten
16.05.23	Dialogmøte kulturminner (Byantikvaren og Vestland fylkeskommune)
24.10.23	Koordineringsmøte i regi av Bymiljøetaten – deltakere fra planarbeid i sentrale deler av Wergeland, samt Bymiljøetaten og Byarkitekten.
07.12.23	Bergen Vann (tidligere VA-etaten), Bergen kommune
06.02.24	Koordineringsmøte med planarbeidet 71200000 Nyhaugen

5.4 Endringer etter offentlig ettersyn

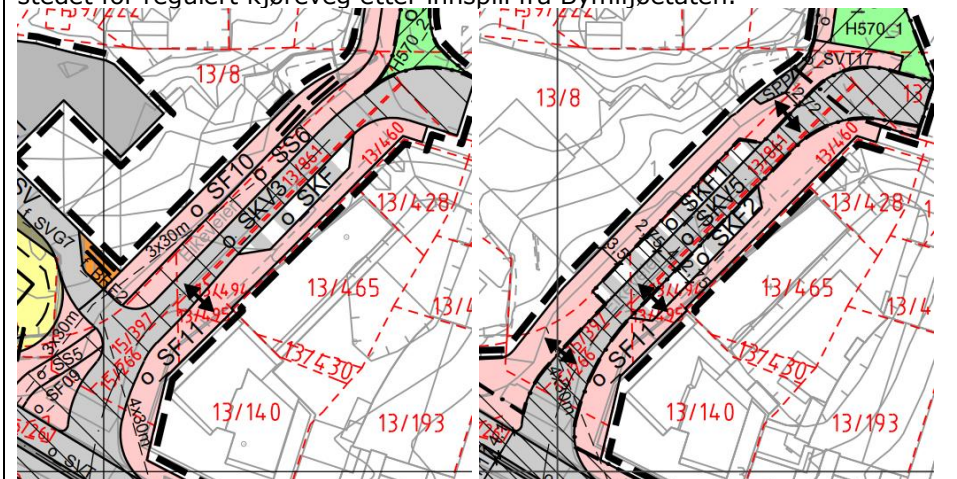
Det er gjort en del endringer etter planforslaget var til offentlig ettersyn. Disse oppsummeres i tabellen under. I tillegg til endringene nevnt her, har svært mange formål fått nye feltnavn. Kartutsnittene til venstre i tabellen viser planen slik den var til offentlig ettersyn, mens kartutsnittene til høyre viser revidert kart til 2. gangs behandling.

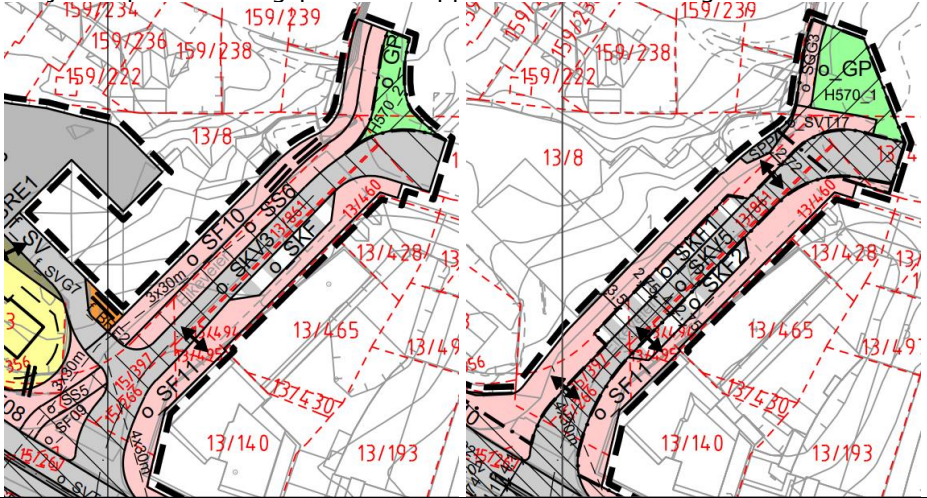
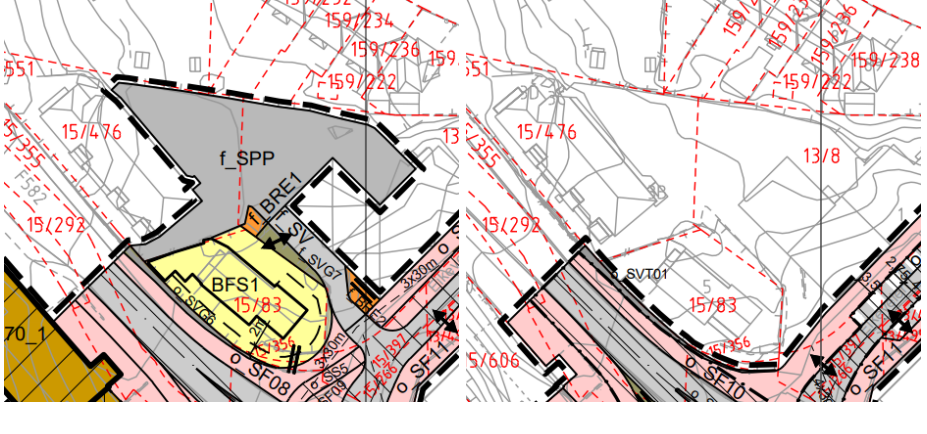
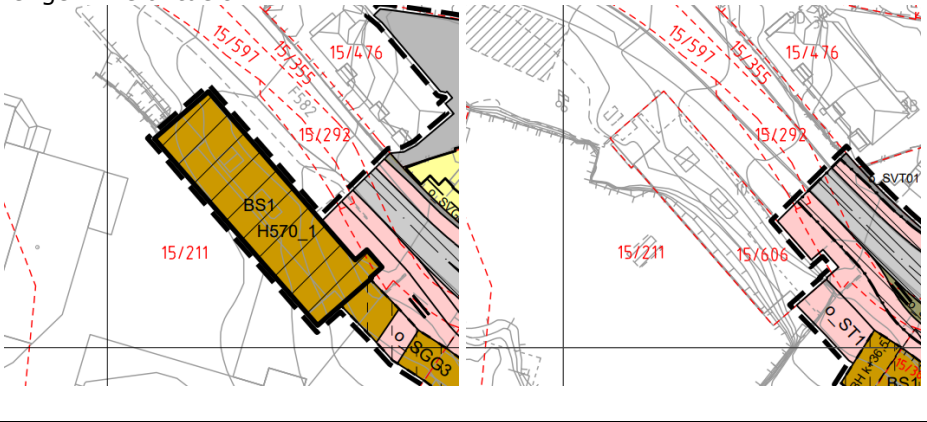
Endring i:	Beskrivelse av endring
Plankart og bestemmelser	Faresone helt sør i planområdet er tatt ut. 
Plankart	Enden av Wergelandsåsen er endret fra Annen veggrunn grøntareal til Gang- og sykkelveg i tråd med underliggende reguleringsplan. 

Plankart og bestemmelser (3.5.6)	Regulering av eksisterende gangveg erstattes med Annen veggrunn. Koblingen skal opprettholdes, men endelig plasseringen avklares i tilstøtende plan for Nyhaugveien (65230000) 
Plankart og bestemmelser (3.2 og 3.6)	Langs søndre del av Storetveitvegen er formålet på vestsiden av fortauet endret fra Annen veggrunn grøntareal til kombinert formål for Annen veggrunn og Blokkbebyggelse. Planforslaget forutsetter fjerning av den frittliggende småhusbebyggelsen innenfor planområdet på strekningen. Hensikten med det kombinerte formålet er å sikre areal til gjennomføring uavhengig av gjennomføringstidspunkt for utbygging av samferdselsanlegget og eventuell tilstøtende boligutbygging. Se også nærmere beskrivelse i kap. 4.8.1. 

Plankart og bestemmelser (3.4 og 4.1.3)	Ved enden av Nyhaugveien er planforslaget tilpasset tilstøtende planarbeid for Nyhaugveien (plan-ID 65230000) og merknad fra BKK nett. Eksisterende trafo opprettholdes med dagens plassering. Arealformål Energianlegg er supplert med faresone Høyspenningsanlegg. 
Plankart	Midlertidig anleggsområde er tilpasset eksisterende bebyggelse flere steder. I noen punkt er anleggsområdet utvidet for å omfatte hele bygninger som er forutsatt revet, andre steder er det justert til å ekskludere eksisterende bebyggelse. Endringer i midlertidig anleggsområde er listet opp under: - BS4 (tidl. BS3) - o 13/212: Redusert til å ekskludere eks. bebyggelse - o 13/206: Utvidet til å inkludere eks. bebyggelse - BS2 (tidl. BS6): Utvidet til å inkludere eks. bebyggelse - BS1 (tidl. BS5): Utvidet til å inkludere eks. bebyggelse 
Plankart og bestemmelser	I tilknytning til rundkjøringen er det satt av mer areal til grønne arealer. Tidligere envegsregulerte sykkelveger o_SS3 og o_SS4 er tatt ut og erstattet med areal til annen veggrunn grønt. Krysningpunkt for gående og skilt tydeligere fra øvrig areal.

Plankart og bestemmelser (3.5.4 og 3.5.5)	Løsningen for myke trafikanter over torget sentralt på Wergeland er endret. Sykkelvegen er trukket vestover for å frigjøre plass til gående knyttet til holdeplass og gangfelt. Det er også planlagt grøntstruktur i torgarealene.

Plankart	Sikringszone for flomveg er utvidet til å også omfatte deler av fortau, torg og sykkelareal, i tillegg til kjørevegen, i tråd med revidert VA-rammeplan 
Plankart og bestemmelser (3.5.10 og 3.5.11)	For å ivareta varelevering til næringsinteresser i Eikeveien, er det lagt til lomme på vestsiden av veien. Lommen på østsiden er utvidet for å sikre at renovasjonsbil får tilgang til dokkingpunkt for mobilt avfallssug. Her åpnes det også for korttidsparkering. Adkomst til privat parkeringsplass sikres med avkjørselspil over fortau i stedet for regulert kjøreveg etter innspill fra Bymiljøetaten. 

Plankart og bestemmelser	Sykkelvegen i Eikeveien er tatt ut av planforslaget, og syklistene henvises til fortauet eller kjørebanelen. Dette samsvarer med gjeldende regulering. Fortauet kobler seg til dagens gangareal langs Eikeveien i parkområdet. Sperrestreker ved avkjørsel til parkering i nord er fjernet og ivaretatt med avkjørselspål. Parkeringsplass SPP opprettholdes som i dag. 
Plankart og bestemmelser	Tatt ut f_SPP, BFS1, f_BRE1 og 2, f_SV, BFS1 og f_SVG7. Dette ble inkludert i planen for å ivareta adkomstforholdene etter endringer i Eikeveien, men er ikke lenger aktuelt. 
Plankart og bestemmelser	BS1 er tatt ut av plankartet. Arealet ble medtatt for å sikre hensynssone kulturmiljø. Dette er siden blitt inkludert i tilstøtende plan, og er derfor ikke lenger ikke aktuelt. 
Plankart og bestemmelser	Det er angitt maks kotehøyder i enkelte punkt langs samferdselsanlegget. Hensikten med makshøydene er å sikre gode, universelle koblinger til tilstøtende arealer og planer.

Bestemmelser	Formingsveileder med O-tegning skal være retningsgivende for detaljutforming av samferdselsanlegget. Føringer fra formingsveilederens temasider skal tilstrebes. Enkelte elementer fra ny formingsveileder og tilhørende O-tegning er innarbeidet som krav i bestemmelsene, og skal legges til grunn for utforming av veganlegget.
Bestemmelser	Bestemmelsene som angår parkering, er endret. Det henvises til plan-ID 66060000 og felles parkeringsanlegg SPH.
Bestemmelser	Sykkelveg over torget sentralt på Wergeland, o_SS2, kan justeres i henhold til alternativ linjeføring vist i tegning O002. Eventuell justering må koordineres med utbyggingsprosjekter på tilstøtende arealer

Planbeskrivelsen er rettet opp slik at den samsvarer med endringer gjort i plankart og bestemmelser. Det er også gjort noen oppdatering i kapittel 3 Dagens situasjon, knyttet til endringer etter at Bybanens linje 2 sentrum – Fyllingsdalen åpnet i november 2022.

6. KONSEKVENsutREDNING

6.1 Innledning

Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger (KU) etter plan- og bygningsloven er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsene av planen, når det tas stilling til om planen kan gjennomføres, og hvilke vilkår som eventuelt skal ligge til grunn, jf. *Håndbok V712* (2018). Konsekvensutredningen skal også redegjøre for mulige løsninger for å avbøte eventuelle negative konsekvenser for omgivelsene.

Forskriften skiller mellom planer som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram, jf. forskriften § 6, og planer etter § 8 som skal vurderes nærmere og konsekvensutredes dersom de har vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. For reguleringsplaner etter § 8 er det ikke krav om planprogram, jf. *Veiledningsnotat – Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven* (2017).

Det presiseres i ovennevnte veiledningsnotat at reguleringsplaner for utbedringstiltak langs eksisterende vei og etablering av gang- og sykkelveier langs eksisterende vei, omfattes av § 8 og ikke av § 6. Slike reguleringsplaner skal behandles etter forskriften dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. § 10. Ved oppstart av planarbeidet ble det vurdert at planen ikke ville få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Dersom det for en plan etter § 8 fremkommer nye opplysninger eller skjer endringer i faktiske forhold mellom oppstart av planarbeidet og utleggelse av planforslag til offentlig ettersyn, og dette medfører at planen likevel kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det i planforslaget gis en særskilt redegjørelse for planens virkninger, jf. *Veiledningsnotat – Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven* (2017).

Vedtak av kommuneplanens arealdel 2018-2030 (KPA 2018) den 19.06 2019 medførte en endring som berører planområdet. Wergelandsåsen og Storetveitåsen ble omfattet av hensynssone for kulturmiljø, jf. H570_3:

«Wergelandsåsen og Storetveitåsen karakteriseres av frittliggende villaer og småhusbebyggelse. Områdene er helhetlige med hovedtyngde fra ny- klassisistisk og jugendstil, til funkisinspirert arkitektur. Variert og kvalitetsmessig god villabebyggelse, der størrelsesforholdet mellom hus og hage oppleves som homogent og godt bevart.»

Som følge av hensynssonen utløses det krav om utarbeidelse av konsekvensutredning etter *Forskrift om konsekvensutredninger* - § 8 bokstav a) – *reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II*, og § 10 bokstav b), da planområdet berører kulturminner og kulturmiljøer. Planen omfattes av vedlegg II, pkt. 13 – Utvidelse eller endringer som kan få vesentlige virkninger. Det er ikke krav om planprogram.

På bakgrunn av at kravet om konsekvensutredning ble utløst først ved vedtakelse av ny KPA, og dermed etter at dette planarbeidet ble igangsatt, ble KU-kravet ikke omtalt ved oppstart av planarbeidet.

6.2 Tema som skal utredes

Konsekvensutredningen er tilpasset planen mht. innhold og omfang og tar utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon, iht. KU-forskriftens § 17.

Temaet som skal utredes her er kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap.

6.2.1 Begrep og definisjoner

Byantikvaren skiller mellom begrepene kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap, jf. Skriftserienr: 2014-11, s. 5:

«Et kulturminne er spor etter menneskelig aktivitet, ofte referert til som enkeltobjekt (eller grupper av enkeltobjekt). Kulturminner inngår ofte i et kulturmiljø som kan bestå av flere objekter, grupper av objekter og andre kulturhistoriske elementer. Den videre sammenhengen der en også ser den naturgitte forutsetningen sammen med kulturmiljøet er kulturlandskapet. Landskapet kan være lite eller mye omformet (rurale og urbane kontekster), men danner uansett rammen for kulturminnene og kulturmiljøet.»

Av skriftserienr: 2014-11 fremgår det videre at «verneverdig/bevaringsverdig har samme betydning og er en fellesbetegnelse for alt som har bevaringsverdi, mens «vernet» er fellesbetegnelse for alt som har et formelt vern knyttet til lovbestemmelser. Det være seg vern etter kulturminneloven eller plan- og bygningsloven.»

6.3 Kunnskapsgrunnlag og metode

6.3.1 Kulturminnegrunnlag og dokumentasjon

Det er utarbeidet et bredt kulturminnegrunnlag. Det har derfor ikke vært behov for innhenting av ytterligere dokumentasjon.

Følgende kulturminnegrunnlag er lagt til grunn for konsekvensutredningen:

- Byantikvarens skriftserie nr. 2014-11. *Storetveitvegen fra Brennhaugen til Wergeland* – Plan-ID: 63100000. Kulturminnegrunnlaget er utarbeidet som del av reguleringsplan for sykkelvei fra Brennhaugen til Wergeland.
- Byantikvarens kulturminnegrunnlag som innspill til strategiprogram for lokalsenter S11 – Wergeland, datert juni 2008.
- Kulturminnegrunnlag utarbeidet av SWECO i forbindelse med plan 65230000 – *Årstad, Gnr. 13, Bnr. 81, 223 m. fl., Nyhaugveien*, datert 30.06.2017.
- *Kulturminner og kulturmiljø, Verdivurdering. Wergeland. Fv. 582 Storetveitvegen og fv. 253 Minde Allè. Anlegg for gående og syklende mellom Hagerups vei og Kanalveien/ Mindemyren. Rådgjevande Arkeologar*, datert 07.08.2017.

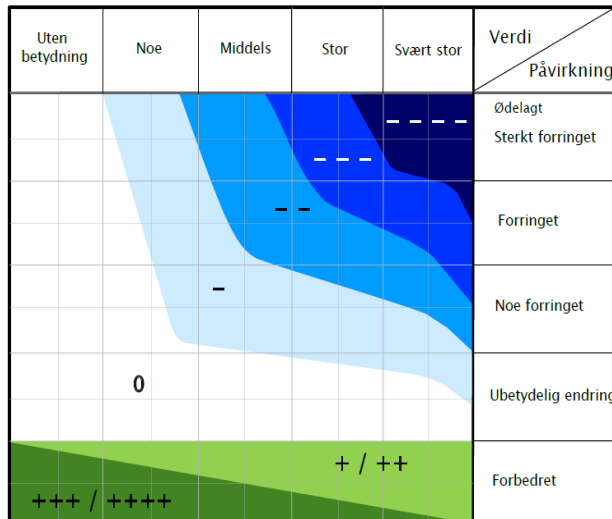
Utredningen bygger for øvrig på befaringer og fotodokumentasjon.

6.3.2 Metode for utredning av ikke-prissatte temaer

Vi har i konsekvensutredningen lagt til grunn Statens vegvesens håndbok for konsekvensanalyser, V712, av februar 2018. Verdi, påvirkning og konsekvens er sentrale begreper ved vurdering og analyse av konsekvenser. Håndbok V712 legger opp til følgende faser:

- Datagrunnlag - registreringer/informasjon. Sentrale mål og retningslinjer, kartgrunnlag, databaser, rapporter etc. brukes som grunnlag, samt fotomateriale, befaringer og egenvurderinger av lokal situasjon.
- Med verdi menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er i forhold til et gitt tema. Det vurderes på en femdelt skala: uten betydning, noe, middels, stor, svært stor. Det skal gjøres verdivurderinger av de avgrensede miljøene eller områdene som berøres av tiltaket.

- Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen.
- Med konsekvens menes en sammenstilling av verdien av et område og påvirkning av planlagt tiltak i det angitte området, sett i forhold til temaet som utredes, jf. konsekvensvifte.
- Konsekvensvurderingen angis på en skala fra kritisk negativ til stor positiv konsekvens.
- Sammenstilling av konsekvensene gjøres til slutt, i tabell/tekst og med fokus på hvor konfliktene ligger, og negative og positive virkninger



Konsekvensvifte fra Håndbok V712 (2018)

6.3.3 Usikkerhet

Det foreligger flere kulturminnegrunnlag med noe ulik verdivurdering og vekting av enkeltobjekter. Der det er ulik vekting, har vi valgt å legge Byantikvarens vurderinger av 2008 og 2014 til grunn.

6.4 Beskrivelse av tiltaket

Hovedformålet med planarbeidet er tilrettelegging av et sammenhengende system for gående og syklende mellom Hagerups vei og Kanalveien, gjennom Wergeland. Dette krever utvidelse av samferdselsformål langs Storetveitvegen.

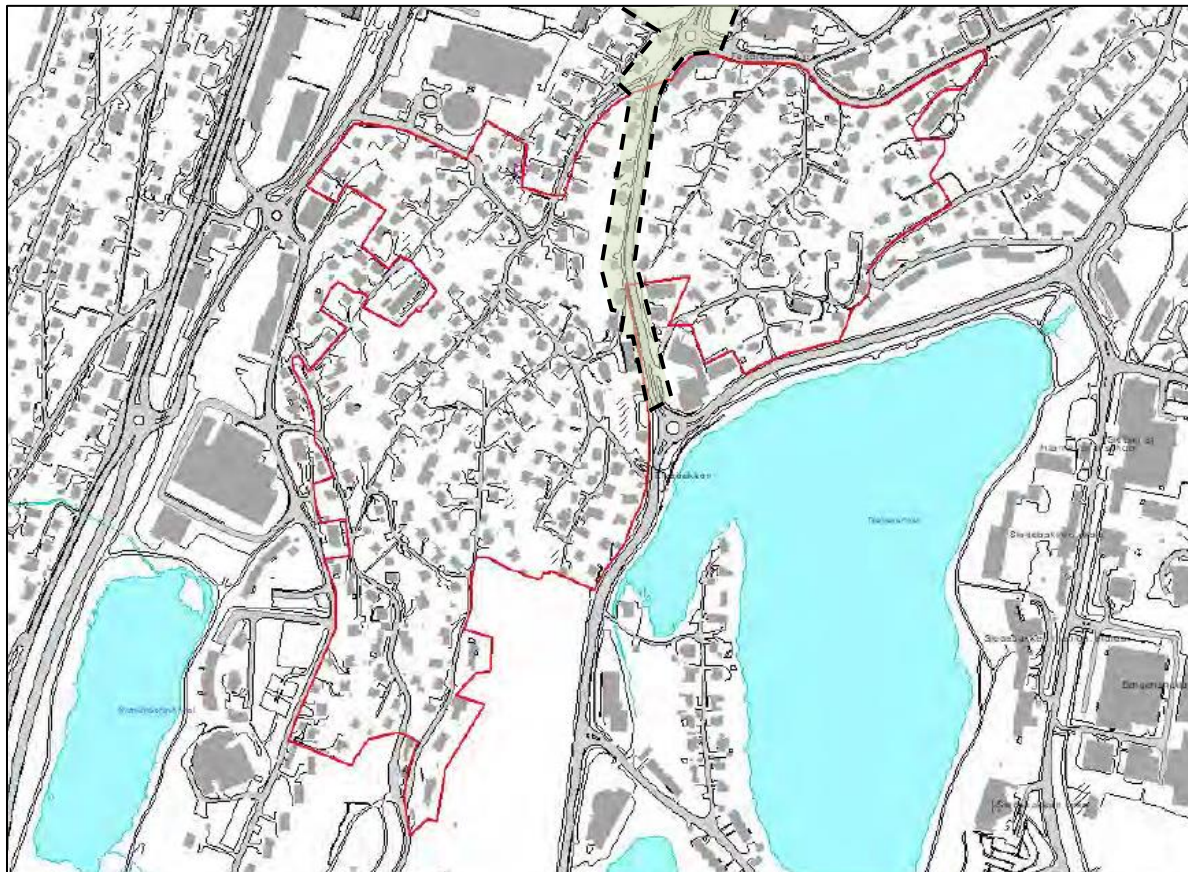
Planen legger til rette for ny sykkelveg med fortau på vestsiden av Storetveitvegen og nytt fortau langs østsiden av vegen. Dette griper inn i boligeiendommene langs vegen.

Se kapittel 4.7 for nærmere beskrivelse av tiltaket.

6.5 Beskrivelse av kulturminnene

6.5.1 Kulturmiljøet Wergelandsåsen - Storetveitåsen

I kommuneplanens arealdel er Wergelandsåsen – Storetveitåsen omfattet av hensynssone for kulturmiljø, H570_3. Storetveitvegen går tvers gjennom denne hensynssonen.



Hensynssone bevaring kulturmiljø - 23 Wergelandsåsen – Storetveitåsen markert med rød strek. Planområdet vist med svart stiplet strek.

I kommuneplanens bestemmelser er det angitt retningslinjer for tiltak som omfattes av hensynssone Kulturmiljø, H570:

«Kulturmiljø og historisk bebyggelse skal sikres og ivaretas. De karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og kulturlandskap definerer områder og gir det særpreg. Det skal derfor tas spesielle hensyn til dette ved søknad om tiltak og endret arealbruk.

Om og hvordan et tiltak berører kulturminner eller kulturmiljø skal vurderes i samråd med Byantikvaren. [...]. Utfyllende retningslinjer til de enkelte hensynssonene fremgår av «Utfyllende informasjon til hensynssoner for bevaring av kulturmiljø».

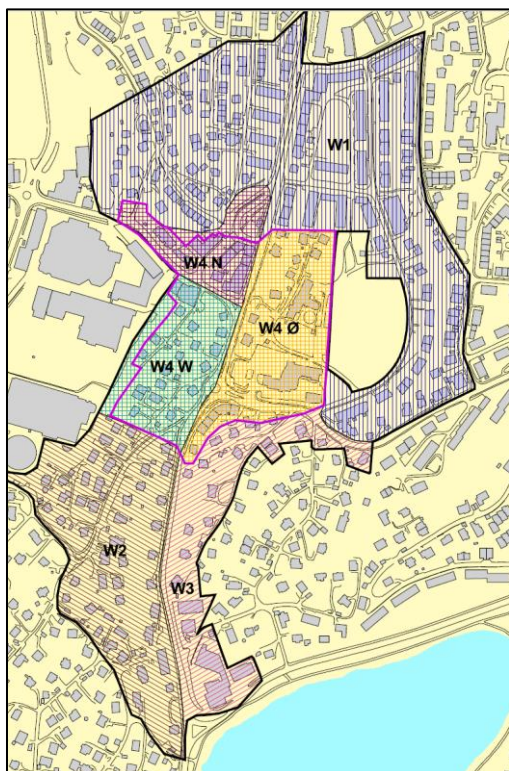
I utfyllende informasjon til hensynssoner for bevaring kulturmiljø står det følgende for Wergelandsåsen – Storetveitåsen:

«Wergelandsåsen og Storetveitåsen karakteriseres av frittliggende villaer og småhusbebyggelse. Områdene er helhetlige med hovedtyngde fra ny-klassisistisk og jugendstil, til funkisinspirert arkitektur. Variert og kvalitetsmessig god villabebyggelse, der størrelsesforholdet mellom hus og hage oppleves som homogent og godt bevart.

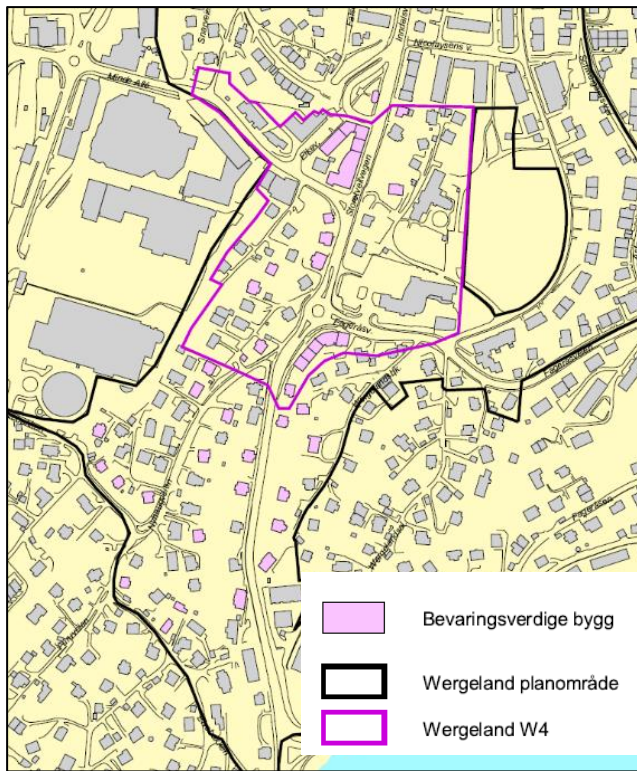
- Bebyggelsesstruktur med arkitektonisk god villa- og småhusbebyggelse i grønne hager, godt tilpasset et kupert terreng. Opprinnelig arkitektur og bebyggelsesstruktur skal bevares.
- Eventuelle nye bygninger skal opprettholde områdets gate- eiendoms- og bebyggelsesstruktur, samt videreføre volum, skala og høyder på eksisterende bebyggelse.
- I plan- og byggesaker som berører kulturminner eller kulturmiljøer skal Byantikvaren gi en vurdering av tiltakets konsekvens med hensyn til kulturminneverdi.»

6.5.2 Kulturmiljøet langs Storetveitvegen

Planområdet for sykkelanlegget inngår i et større kulturmiljø hvor den historiske bruken av området i stor grad kan leses gjennom den eksisterende bebyggelsen. Byggene som blir berørt i foreliggende plan ligger langs Storetveitvegen, innenfor område W2 og W3 i Byantikvarens kulturminnegrunnlag til strategiprogram for lokalsenter S11 – Wergeland, jf. figur under.



Områdeinndeling



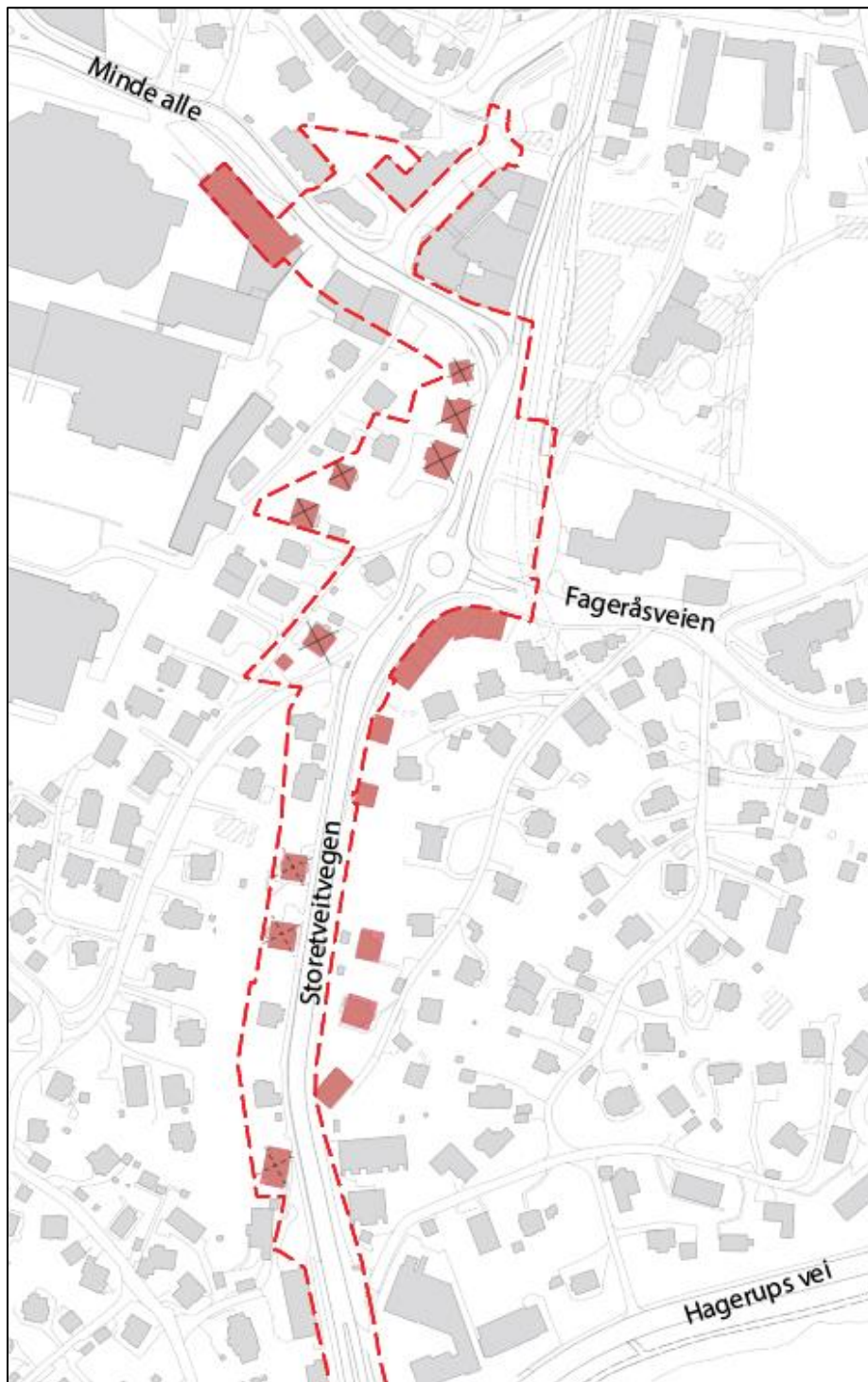
Oversikt over bevaringsverdige bygg

Begge illustrasjonene er hentet fra Kulturminnegrunnlag for Wergeland Knutepunktutvikling (S11) – Byantikvaren

Av bebyggelsen som blir berørt innenfor W2, mener Byantikvaren det vanskelig å trekke frem noen objekter som har større verdi enn andre. De omtaler likevel Storetveitvegen 27 og 29 som spesielt interessante ut ifra stil og framtoning. Byantikvaren vurderer at eiendommene rundt byggene kan tåle fortetting, men at villakarakteren i hovedsak bør beholdes som en overgangssone mellom Wergeland senter og den omliggende villastrukturen, jf. *Byantikvarens innspill til strategiprogram for lokalsenter S11* (2008).

Reguleringsplanen omfattes av det som betegnes som delområde 3 i Byantikvarens Kulturminnegrunnlag, Skriftserienr:2014-11. Delområdet strekker seg fra rundkjøringen ved Hagerups vei til Nyhaugveien.

Flere av villaene som inngår i planområdet er vurdert som bevaringsverdige, jf. kart hentet fra Kulturminnegrunnlag for Wergeland knutepunktsutvikling (forrige side).



Bevaringsverdige bygg innenfor varslet planområdet. Bygg merket med kryss er vedtatt fjernet. Bygg merket stiplet kryss, de tre sørligste i figuren, er foreslått fjernet i reguleringsplan for Nyhaugveien.

Villaene som ligger på vestsiden av Storetveitvegen inngår i et større kulturmiljø, og er oppført i perioden sent 1800-tall til rundt 1925. Området preges av en bebyggelsesstruktur hvor husene står tett inntil vegen, med hagen mot vest, jf. *Skriftserienr: 2014-11 s. 20*. På vestsiden av vegen ligger boligene i flukt med, eller lavere enn veglegemet. På østsiden (W3) ligger boligene generelt høyere i terrenget.

Et vesentlig element i verdien av bebyggelsen er sammenhengen mellom topografi, enkeltbygg/objekt og hageanlegget rundt. Denne helheten reflekteres i mye av bebyggelsen uavhengig av tid og arkitektur (Byantikvaren, 2014).

Innenfor planområdet er det Storetveitvegen 27 og Storetveitvegen 29 på vestsiden av vegen som har antatt størst kulturminneverdi. Det er ikke kjent hvem som har tegnet disse byggene. Begge bygningene har flere autentiske detaljer og har beholdt mye av sitt opprinnelige preg, blant annet kombinasjonen av liggende og stående kledning. Det er imidlertid foretatt ominnredning i nr. 27 og bygget tilbygg på nr. 29 (Byantikvaren, 2008).



Storetveitvegen 27 - tatt i bruk i 1915. Kilde: Byantikvarens skriftserienr:2014-11, s 33.



Storetveitvegen 29 - tatt i bruk i 1908. Kilde: Byantikvarens skriftserienr:2014-11, s 33.

Av verneverdig bebyggelse på østsiden av vegen trekkes Storetveitvegen 32 frem. Byantikvaren betegner bygget som godt bevart, i nybarokk stil med innslag av jugendstil. Det er ukjent hvem som har tegnet bygget.



Storetveitvegen 32 - tatt i bruk i 1914. Kilde: Byantikvarens skriftserienr: 2014-11, s. 34.

6.6 Verdi av kulturminnet/kulturmiljøet

Med verdi menes i denne sammenheng hvor stor betydning området har i et nasjonalt perspektiv. I tabellen under er det angitt verdikriterier for kulturarv som legges til grunn for vurderingen.

I Håndbok V712 (2018), tabell 6-26 gjengitt under, er det angitt verdikriterier for kulturarv. Kriteriene vektes på en skala fra ubetydelig verdi, noe verdi, middels verdi, stor verdi og svært stor verdi, og avgjøres av betydning for kulturarven på alminnelig/lokalt nivå, lokalt/regionalt nivå, stor regional/nasjonal betydning, og stor nasjonal/internasjonalt betydning.

Verdikriterier for kulturarv - fra håndbok V712 (2018).

Tabell 6-26 Verdikriterier for kulturarv: kulturmiljø og kulturhistoriske landskap.

		Ubetydelig verdi	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Kulturmiljønivå						
Kulturhistorisk betydning	Uten betydning	er alminnelig/lokalt vanlig	har lokal/regional betydning	har stor regional/nasjonal betydning	har stor nasjonal/internasjonal betydning	
Arkitekturhistorisk betydning		bygningsmiljø som inneholder bygninger av begrenset arkitekturhistorisk betydning	bygningsmiljø som inneholder bygninger med arkitekturhistorisk betydning	helhetlig bygningsmiljø som inneholder bygninger med stor arkitekturhistorisk betydning	helhetlig bygningsmiljø som inneholder bygninger med særlig stor arkitekturhistorisk betydning	
Betydning for kulturell eller etnisk gruppe		inneholder få elementer som kan knyttes til en kulturell/etnisk gruppe	inneholder flere elementer som er karakteristisk for en kulturell /etnisk gruppe	miljø som er karakteristisk for en kulturell/etnisk gruppe	helhetlig miljø som er karakteristisk for kulturell /etnisk gruppe og som er sjeldent/unikt	
Historisk hendelse eller personer		er svakt knyttet til en lokal historisk hendelse/ person	er knyttet til en lokal historisk hendelse/ person	er knyttet til en regional historisk hendelse/ person	er knyttet til en nasjonal historisk hendelse/ person	
Landskapsnivå						
Kulturhistoriske sammenhenger		ligger i en kontekst/sammenheng som er noe fragmentert	inngår i en kontekst/sammenheng	inngår i en helhetlig kontekst /sammenheng	inngår i en særlig helhetlig kontekst	
Kulturhistorisk landskap		delvis ødelagt	som har lokal/regional betydning	som har stor regional/nasjonal betydning	sammenheng som har meget stor nasjonal/internasjonal betydning (er unikt)	

Basert på disse verdikriteriene har området middels verdi; bygningene har lokal/regional betydning, og bygningsmiljøet inneholder bygninger med arkitekturhistorisk betydning.

Verdi				
Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
▲				

6.7 Referansealternativ – 0-alternativet

Referansealternativet er eksisterende situasjon langs Storetveitvegen sør, samt vedtatt områderegulering for sentrale deler av Wergeland. I områderegulering for Wergeland er flere eldre bygg vedtatt fjernet. Disse blir ikke omtalt videre i denne sammenheng. Referansealternativet benyttes som sammenligningsgrunnlag, som de andre alternativene vurderes opp mot.

Det er i dag varierende vegstandard på strekningen, med langsgående fortau, konflikt mellom gående og syklende og flere kryss/avkjørsler som er uheldig sett ut fra trafiksikkerhet og fremkommelighet. Det er satt opp støyskjermer langs deler av strekningen. Støyskjermen svekker den opprinnelige sammenhengen mellom bebyggelse og veg.

Alternativ	Beskrivelse av referansealternativet
0-alternativet	Regulert situasjon i sentrale deler av Wergeland og eksisterende situasjon for Storetveitvegen sør



Dagens situasjon inkludert områderegulering for sentrale deler av Wergeland

6.8 Pågående planarbeid

Det pågår også reguleringsplanarbeid på vestsiden av Storetveitvegen - reguleringsplan plan 65230000 Nyhaugveien. Planen er ikke vedtatt, og kan derfor ikke legges til grunn for 0-alternativet. Den vil likevel ha betydning for hvordan konsekvensene for kulturmiljøet i de ulike alternativene i sykkelplanen blir vurdert. Inntil ti av villaene vest for Storetveitvegen kan bli revet dersom plan for Nyhaugveien blir vedtatt. Dette er de samme verneverdige byggene som vil måtte rives i noen av alternativene for sykkelplanen.

6.9 Alternativer som er vurdert

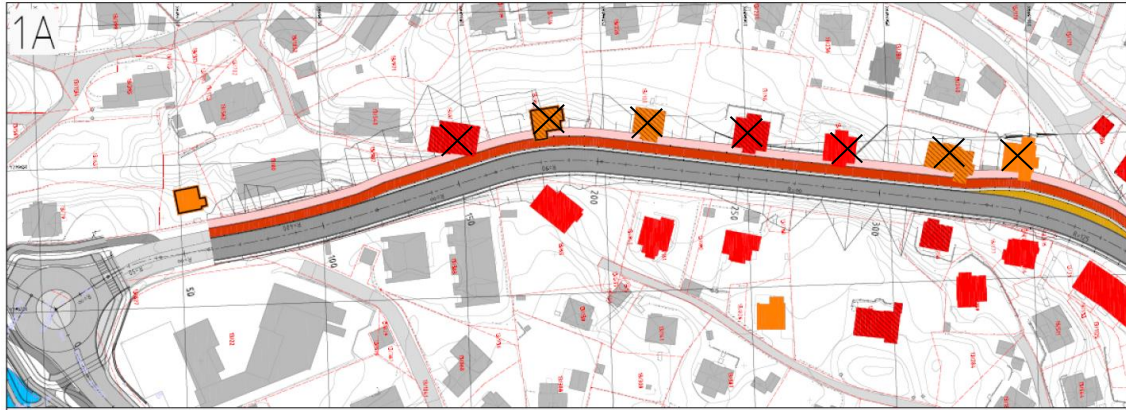
Det er utredet tre alternativer for som har ulik konsekvens for kulturmiljøet. Hvert av de tre alternativene har to varianter – A, der det kun er fortau på vestsiden av Storetveitvegen, og B, der det er fortau på begge sidene av Storetveitvegen. Merk at siden vurderingen ble laget, har Storetveitvegen 35, angitt med stor verdi, brent ned.

6.9.1 Alternativ 1

1A

I alternativ 1A legges det opp til at det skal etableres sykkelvei og fortau på vestsiden av Storetveitvegen.

Senterlinje følger i stor grad eksisterende kjørevei. Dagens kurvatur videreføres med delvis rettlinjet veg som underbygger gatepreget. Det er ingen avkjørsler som krysser sykkelveg/fortau.



Alternativ 1A

1B

I alternativ 1B skal det i tillegg etableres fortau på østsiden av vegen.



Alternativ 1B

Påvirkning

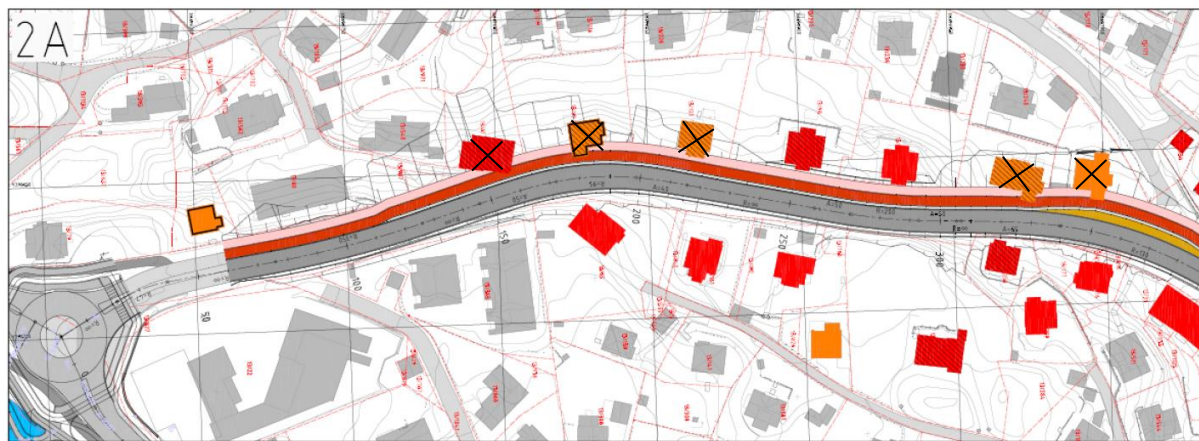
Alternativ 1A og 1B medfører fjerning av syv hus langs vestsiden av Storetveitvegen, nummer 23 – 35, herunder de to villaene med antatt størst kulturhistorisk verdi (nr. 27 og 29).

Alternativ 1B vil kunne medføre at adkomsten til Storetveitvegen 32 må legges om. Begge variantene av alternativet vil gi sammenhengende sykkel- og gangsystem mellom Hagerups vei og Kanalveien, gjennom Wergeland sentrum. 1B vil ha en noe mer positiv påvirkning på trafiksikkerhet i området enn 1A ved at det etableres fortau på begge sidene av vegen. På samme tid kan 1B medføre noe større negativ påvirkning på kulturminne, ved at denne varianten medfører at vegsystemet kommer nærmere Storetveitvegen 32 enn ved dagens situasjon. Trolig vil det kun bli behov for å legge om adkomsten til boligen.

6.9.2 Alternativ 2

2A

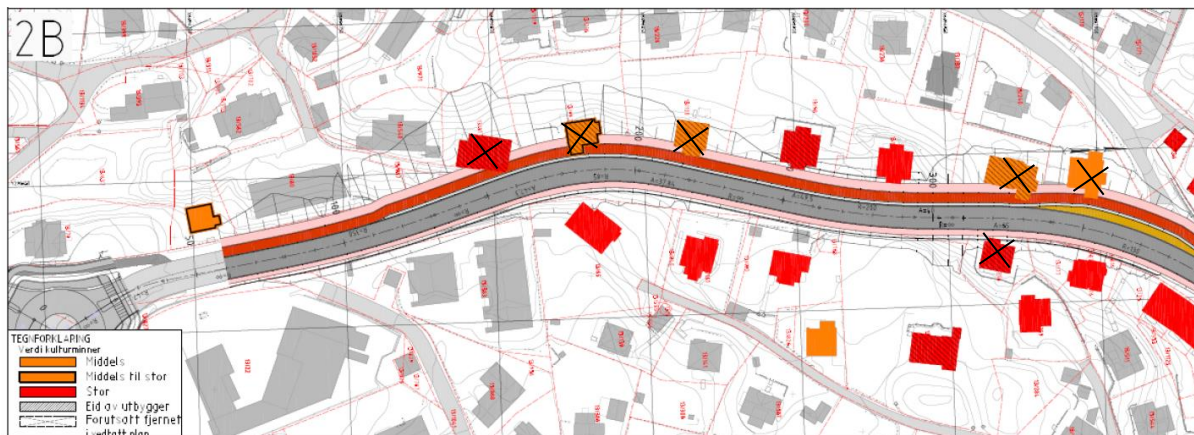
I alternativ 2A legges det opp til at det skal etableres sykkelvei og fortau på vestsiden av Storetveitvegen. Senterlinje er flyttet mot øst forbi Storetveitvegen nr. 27 og 29, slik at disse kan bevares. Dette gir mer kurvatur på veien og mindre gatepreg. Avkjørsler til nr. 27 og 29 beholdes og vil krysse sykkelveg/fortau.



Alternativ 2A

2B

I alternativ 2B blir det i tillegg etablert fortau på østsiden av veien.



Alternativ 2B

Påvirkning

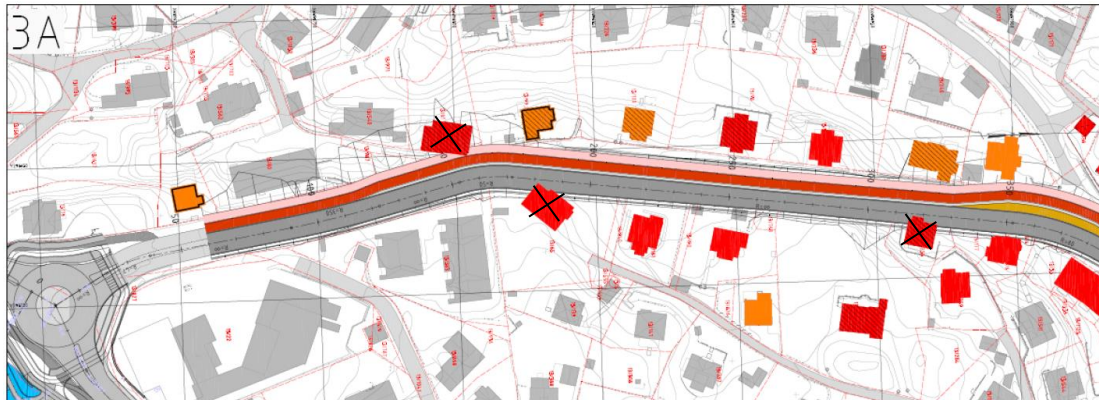
Alternativ 2A og 2B medfører rivning av fem hus på vestsiden av veien. Her er de to villaene, Storetveitvegen 27 og 29, bevart. Alternativ 2B medfører i tillegg at Storetveitvegen 32, på østsiden av veien, må rives.

Begge alternativene vil gi sammenhengende sykkelrute og gangsystem mellom Hagerups vei og Kanalveien, gjennom Wergeland. Begge alternativene vil ha en noe negativ påvirkning på kulturminne ved at verneverdige bygninger må rives. 2B vil ha en noe mer positiv påvirkning på trafiksikkerhet i området enn 2A, ved at det i dette alternativet etableres fortau på begge sidene av veien. 2B vil imidlertid ha en noe mer negativ påvirkning på kulturminne enn 2A ettersom Storetveitvegen 32 må rives.

6.9.3 Alternativ 3

3A

I alternativ 3A legges det opp til at det skal etableres sykkelvei og fortau på vestsiden av Storetveitvegen. Senterlinjen er flyttet mot øst. Gatepreget underbygges med rett linje og få kurver. Flere avkjørsler må kysse sykkelveg/fortau.



Alternativ 3A

3B

I alternativ 3B vil det i tillegg bli etablert fortau på østsiden av vegen.



Alternativ 3B

Påvirkning

Alternativ 3 er det alternativet som bevarer flest av de verneverdige bygningene. Kun ett bygg på vestsiden må rives (nr. 35). Kulturmiljøet på vestsiden av Storetveitvegen bevares i stor grad. Verneverdig bebyggelse på østsiden av vegen må rives.

Begge variantene av alternativet vil gi sammenhengende sykkelrute og gangsystem mellom Hagerups vei og Kanalveien, gjennom Wergeland sentrum. Alternativ 3B vil ha en noe mer positiv påvirkning på trafiksikkerhet i området enn 3A ved at det etableres fortau også på østsiden av vegen. Alternativ 3B medfører rivning av fire hus, alle med høy verdi. I tillegg er kan tre hus på vestsiden, alle med middels verdi, blir berørt.

6.10 Konsekvens kulturminner

6.10.1 Verdi

Verdi				
Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
▲				

6.10.2 Samlet vurdering av påvirkning

	Påvirkning				
	Ødelagt/Sterkt forringet	Forringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
Alternativ 1A		▲			
Alternativ 1B		▲			
Alternativ 2A				▲	
Alternativ 2B				▲	
Alternativ 3A			▲		
Alternativ 3B			▲		

Samtlige alternativer er vurdert å gi «noe forringet» påvirkning på området sammenlignet med referansealternativet. Påvirkning er vurdert i forhold til hele området som inngår i hensynssonen. Wergelandsåsen – Storetveitåsen er et stort område som omfatter mange boligbygg. Rivning av 4-7 villaer vil ha begrenset påvirkning på det totale kulturmiljøet.

Legger man derimot til grunn kommunens premisser for planforslag for Nyhaugveien, kan man forutsette at bebyggelse på vestsiden av vegen uansett vil bli revet i forbindelse med fremtidig utbygging. Alternativ 1 og 2 kan i den sammenheng bli vurdert til å gi «ubetydelig endring» av kulturminner i området. Alternativ 3 vil fortsatt gi «noe forringet» påvirkning på området grunnet behov for rivning av verneverdige bygg på østsiden av vegen.

6.10.3 Samlet vurdering av konsekvens

Konsekvensen er vurdert som «noe negativ» sammenlignet med referansealternativet – for samtlige alternativer. Av de tre alternativene berører alternativ 1 flest enkeltbygg og et samlet kulturmiljø. Om alternativet sees i sammenheng med sannsynlig fremtidig utvikling, er det dette alternativet som vil få minst negativ påvirkning på området. Ser man den verneverdige bebyggelsen som del av et større kulturmiljø, vil betydningen og konsekvensen av at et fåtalls bygg rives, være liten.

6.11 Valg av alternativ – 1B

Med hensyn til å minimere den samlede negative konsekvensen for kulturminne på Wergeland, er det valgt et alternativ som kun berører kulturminner på vestsiden av Storetveitvegen, mens verneverdig bebyggelse på østsiden av vegen i størst mulig grad skånes for inngrep. Når konsekvensene av de tre alternativene vurderes, sammenlignes de med referansealternativet, men sees også i lys av signaler fra kommunen om forventet utvikling av området.

Sammenholdes kommunens premisser for området med fordelene i alternativ 1B har for trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende, vurderes dette alternativet som den beste løsningen.

Ettersom området på vestsiden av Storetveitvegen er avsatt som byfortettingsområde i gjeldende KPA og det pågår detaljreguleringlegging av dette området, er det grunn til å tro at verneverdige bygninger i området uansett vil gå tapt ved fremtidig fortetting. Kommunens interne planforum behandlet den 26.11.2019, ulike alternativer for foreliggende plan. Planforumet kom til at alternativ 1 «*gir den beste helhetlige løsningen for området, sett i forhold til fortetting, samferdsel og kulturminner*». Planforumet konkluderte også med at dette alternativet samsvarer med de premissene som er gitt i behandlingen av planforslaget for Nyhaugveien, jf. referat fra planforum av 26.11.2019.

6.12 Sammendrag

Det er vurdert tre alternativer, alle med variant A og B – henholdsvis med og uten fortau på østsiden av vegen. Alternativene er blitt vurdert opp mot referansealternativet, som er dagens situasjon for Storetveitvegen sør, samt regulert situasjon for sentrale deler av Wergeland. På bakgrunn av signaler fra kommunen om forventet utvikling av området, er alternativ 1B funnet å være det beste med tanke på at det sikrer god fremkommelighet for gående og syklende, samt at det er det alternativet som trolig vil få minst negativ påvirkning på området og minst konsekvens for kulturminne og kulturmiljø.

6.13 Kilder

- Byantikvarens skriftserie nr. 2014-11. *Storetveitvegen fra Brennhagen til Wergeland* – Plan-ID: 63100000.
- Byantikvarens kulturminnegrunnlag som innspill til strategiprogram for lokalsenter S11 – Wergeland, datert juni 2008.
- Kulturminnegrunnlag utarbeidet av SWECO i forbindelse med plan 65230000 – *Årstad, Gnr. 13, Bnr. 81, 223 m. fl., Nyhaugveien*, datert 30.06.2017.
- *Kulturminner og kulturmiljø, Verdivurdering. Wergeland. Fv. 582 Storetveitvegen og fv. 253 Minde Allè. Anlegg for gående og syklende mellom Hagerups vei og Kanalveien/ Mindemyren. Rådgjevande Arkeologar, Constrada AS, datert 07.08.2017.*
- *Håndbok V712 – Konsekvensanalyser*, Vegdirektoratet 2018.
- *Veiledningsnotat – Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet, juli 2017.
- Referat fra kommunens interne planforum, datert 26.11.2019.

7. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

7.1 Overordnede planer

Fra Kommuneplanens samfunnsdel:

«Bergen skal være fremtidsrettet ved å legge til rette for et klimasmart samfunn. Det skal være lett å leve miljøvennlig. Den aktive byen skal ha et velfungerende transportsystem som gjør regionen til et samlet arbeids-, bolig- og utdanningsmarked.»

«Bergen skal etablere gode sykkelanlegg.»

Planen følger opp disse føringene fra kommuneplanen. Planen er også i tråd med *Sykelstrategi for Bergen 2019-2030*.

7.1.1 Områderegulering

Planen overlapper delvis med områderegulering for sentrale deler av Wergeland. Sykkelplanen medfører endringer i planlagte løsninger i områdereguleringen, men det er lagt vekt på å videreføre hovedintensjonene for gangtrafikk og bysentrum fra områdereguleringen.

7.2 Stedets karakter, byform, estetikk og landskap

Hele området er under transformasjon. Det gjelder for Mindemyren, for Wergeland sentrum og for området videre sørover langs Storetveitvegen. Vedtatte og pågående planer vil endre stedets karakter og byform. I en slik kontekst medfører sykkelplanen kun små endringer. Sykkelvegen følger eksisterende veger i området og påvirker i liten grad stedets karakter, estetikk eller landskap.

Tiltaket griper inn i regulert byform, slik den er planlagt i områderegulering for sentrale deler av Wergeland. De justeringene som er foretatt endrer ikke på bebyggelsesstrukturen i områdeplanen eller de på kvaliteter som områdereguleringen har lagt opp til.

Tiltaket griper også inn i boligeiendommer langs Storetveitvegen, og foreslår bebyggelse regulert vekk. Det påvirker forholdet mellom veg og bebyggelse. Disse boligene inngår i byfortetningssonen (KPA2018) og er også foreslått fjernet i pågående reguleringsplan for Nyhaugveien. Her planlegges for ny bebyggelse som forsterker Storetveitvegen som gate.

7.3 Solforhold og lokalklima

Tiltaket påvirker ikke solforhold og lokalklima.

7.4 Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Se også konsekvensutredning i kapittel 6.

I kommuneplanens arealdel 2018 er området Wergelandsåsen – Storetveitåsen omfattet av hensynssone for kulturmiljø, H570_3. Storetveitvegen går tvers gjennom denne hensynssonen. Bebyggelse både på øst- og vestsiden av vegen, omfattes av hensynssonen.

I §35.5 Hensynssone bevaring kulturmiljø står det: «Kulturmiljø og historisk bebyggelse skal sikres og ivaretas. De karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og kulturlandskap definerer områder og gir det særpreg. Det skal derfor tas spesielle hensyn til dette ved søknad om tiltak og endret arealbruk.»

Planforslaget forutsetter å fjerne seks bolighus innenfor hensynssonen. Disse bygningene ligger tett på Storetveitvegen i dag, og det er ikke funnet løsninger for veganlegget som gjør det mulig

å bevare bygningene. Forslagstiller erkjenner at det er et alvorlig inngrep å fjerne boliger, som også har kulturminneverdi, for å føre frem sykkelveg og fortau. Konsekvenser for kulturmiljøet er vurdert og omtalt i konsekvensutredningen i kapittel 6. Fra konsekvensvurderingen fremgår det at rivning av husrekken vil ha begrenset påvirkning på det totale kulturmiljøet Wergelandsåsen – Storetveitåsen.

Forslagstiller har sett inngrepet i sammenheng med planarbeidet Nyhaugveien (plan-ID 65230000). Scenarioet med størst konsekvens vil være dersom sykkelplanen griper inn i bebyggelsen på østsiden av Storetveitvegen, og at bebyggelsen på vestsiden likevel fjernes i forbindelse med realisering av Nyhaugveien-planen eller andre fortettingsplaner i fremtiden. Planforslaget legger derfor opp til fjerning av bebyggelse på vestsiden av Storetveitvegen.

7.5 Forholdet til naturmangfoldloven

Tiltaket griper i liten til ingen grad inn i naturområder, men berører private hager langs Storetveitvegen, særlig på vestsiden av dagens veg. Etablering av sykkelveg med fortau, samt areal til midlertidig anleggsbelte, vil komme i konflikt med disse arealene. Disse består hovedsakelig av typiske hagevekster, men det er også enkelte store trær på strekningen. For vegtiltaket isolert sett, er inngrepet vurdert til å ikke gi vesentlige konsekvenser for naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon eller andre økologiske funksjoner. Dersom grøntarealene tilstøtende planområdet også bygges ned, vil dette ha negativ innvirkning på naturmangfoldet i området.



Grøntområder som bygges ned, hovedsakelig private hageareal, som følge av tiltaket, er vist med grønn skravur.

7.6 Landbruk / Naturressurser

Tiltaket får ikke konsekvenser for landbruk eller naturressurser

7.7 Trafikkforhold

Tiltaket skaper ikke ny trafikk, men kan gi en annen fordeling mellom transportmidlene ved at flere velger sykkel.

Eikeveien omgjøres fra tovegs- til envegskjøring. En envegsregulering vil gi konsekvenser for beboere og næring i Eikeveien, som ikke lenger kan kjøre ut i Minde allé, men må fortsette nordover. Ved ensrettet trafikk nordover vil større kjøretøy fra Eikeveien måtte kjøre til Edvard Griegs vei, like sør for Danmarks plass, for å komme inn på Fjøsangervegen sørover. Personbiler og tilsvarende kjøretøy vil kunne benytte Fridalsveien og Bendixens vei eller Schweigårds vei sørover mot Fageråsveien.

En annen konsekvens er at renovasjonsbil som skal til parkeringsplassen bak Eikeveien 1, må kjøre inn Eikeveien for så å rygge opp til parkeringsplassen og renovasjonspunktet.

7.8 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk/uteområder

Tiltaket berører areal regulert til uteoppholdsareal og gangareal/torg i områderegulering for Wergeland. Endringene er små og anses ikke å ha vesentlige konsekvenser for Wergeland som møteplass eller å bryte med intensjonen i områdereguleringen. Det handler i all hovedsak om omfordeling av areal.

7.9 Barns interesser

Tiltaket griper ikke inn områder som nyttes av barn og unge til lek og opphold. Tiltaket gir bedre og tryggere forhold for gange og sykkel.

7.10 Sosial infrastruktur

Tiltaket berører ikke sosial infrastruktur.

7.11 Folkehelse

Tilrettelegging for sykkel og gange forventes å gi positiv konsekvens for folkehelsen.

7.12 Universell tilgjengelighet

Universell tilgjengelighet endres i liten grad av plantiltaket. Tiltaket medfører en oppgradering av fortau til dagens standard med tilrettelegging for universell tilgjengelighet.

I dag er det flere avkjørsler til Storetveitvegen som krysser over fortau. Kortere strekninger av fortauet nyttes også som kjørbare gangveier. Plantiltaket fjerner avkjørsler og kjørbare gangveier – dette bidrar til tryggere forhold for de som nytter fortauet.

7.13 Teknisk infrastruktur

Eksisterende fellesledninger for avløp i planområdet skal separeres, dvs. at det skal legges nye spillvann- og overvannsledninger. Det legges ikke opp til fordrøyning av overvann i denne VA-rammeplanen. Overvannsledninger i «åpne områder» dimensjoneres for 20-års flom pluss klimafaktor på 1,4. Flomveier på terreng dimensjoneres for 100-års flom pluss klimafaktor på 1,5. Flomvannet ledes til Kanalveien, se også avsnitt 4.16. For byggeområdene er det forutsatt at gjeldende VA-rammeplan, fra områdereguleringen, videreføres. Bergen vann ønsker å skifte ut vannledning i vegen. Dette må tas med i detaljprosjekteringen. Sluk og sandfang koblet til felles avløpsledninger skal fjernes/erstattes av nye sandfang som knyttes til ny overvannsledning.

7.14 Klima

Det er ikke gjennomført klimagassberegninger for etablering av anlegget, men her beskrives typiske utslipp knyttet til denne typen tiltak. Dette er basert på generell kunnskap om klimagassutslipp knyttet til samferdselsprosjekter, og de faktiske utslippskildene kan variere avhengig av det spesifikke prosjektet, lokale forhold, anvendte teknikker og materialer, samt miljøhensyn som tas i planlegging og gjennomføring av prosjektet.

Analyser gjort av Statens vegvesen anslår at 70-80 prosent av totale klimagassutslipp fra utbygging av veger vanligvis er indirekte utslipp, ekskludert arealbruksendring. De resterende 20-30 prosentene er direkte klimagassutslipp. Indirekte klimagassutslipp omfatter hovedsakelig utslipp fra produksjon og transport av materialer, som asfalt, betong og stål, og det vil også gjelde for ny sykkelveg med fortau mellom Hagerups vei og Mindemyren. Disse materialene krever mye energi i produksjonsfasen, vanligvis fra fossile kilder, til å utvinne råstoff, produsere og transportere materialer, noe som fører til klimagassutslipp. Andre indirekte klimagassutslipp kan knyttes til energiforbruk til belysning, og produksjon av tilhørende skilting og infrastruktur. Direkte klimagassutslipp er utslipp som fysisk finner sted innenfor samme geografiske område som sykkelveien og inkluderer utslipp fra drivstofforbruket fra anleggsmaskiner og transport på anleggsområdet.

Videre kan nedbygging av karbonrike arealer som myr, skog og jordbruksarealer føre til betydelige klimagassutslipp. Med utgangspunkt i klassifikasjonssystemet av arealressurser (AR5), fører ikke bygging av sykkelveg og fortau til arealbruksendring som gir klimagassutslipp, da arealer langs vegstrekningen er registrert som bebygd, samferdsel og åpen fastmark. I realiteten består deler av arealene som endres av hager med vegetasjon og noe utslipp vil knyttes til arealbruksendring.

Ved utvidelse av dagens veg skal flere bolighus rives. Rivning kan føre til miljøpåvirkning som støv, støy, kjemisk forurensning, avfall og klimagassutslipp. Klimautslippene fra rivning knyttes hovedsakelig til maskiner og utsyr som krever fossilt brensel, og ved håndtering og transport av rivningsavfall.

Samtidig som det knyttes klimagassutslipp til etablering av ny sykkelveg og rivning av bolighus, kan sykkelvegen også føre til reduserte klimagassutslipp over tid ved å fremme sykling fremfor bruk av motoriserte kjøretøy.

Typiske klimatiltak som kan gjennomføres for å redusere prosjektets klimapåvirkning, er gjennom bruk av materialer med lav klimabelastning, sammenligne materialers miljødeklarasjon (EPD), redusere materialmengder gjennom optimalisert design, sikre materialer med lang levetid og ombruk av materialer eller masser hvor mulig. Videre kan fossilfri eller utslippsfri bygge- og anleggsplass, samt effektivisering av transport og logistikk bidra til å redusere utslipp. Byggherren vil vekte klima- og miljøhensyn som del av anbudskonkurransen, med minimum 30%.

Avslutningsvis vil et klimagassbudsjett og/eller et klimagassregnskap kunne brukes til å identifisere prosjektets største utslippskilder og brukes som styringsverktøy for å redusere klimagassutslipp.

7.15 Økonomiske konsekvenser - gjennomføring av områderegulering

Sykkelplanen overlapper med områderegulering for sentrale deler av Wergeland. Dette kan få konsekvenser for beregnede anleggsbidrag.

Tabellen under viser en oversikt over størrelse på arealformålene i hhv. områderegulering for sentrale deler av Wergeland og reguleringsplan for sykkelanlegg, der de to planene overlapper hverandre.

Tall med rødt markerer endring i arealstørrelse.

Formål	Områderegulering	Areal m ²	Sykkelplass	Areal m ²
Boligbebyggelse blokk	B2	566	BBB1	566
Sentrumsformål	S4	912	BS3	912
	S5	1.034	BS4	1.034
	S7	1.011	BS5	943
Uteoppholdsareal	o_U1, U2, U4	1.577	o_BUT1, 2, 3	1.300
Park	GP	0	GP	90
Samferdselsformål		10.962		11.183

Endring av arealformål/størrelser skyldes i hovedsak:

- sykkelveg i stedet for sykkelfelt
- busslommer i stedet for kantstopp, med plass til 2 busser i nordgående retning
- utvidelse av rundkjøring for å ivareta snumulighet for buss

7.16 Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere

Tiltaket medfører fjerning av seks eksisterende boliger. Det gjelder Storetveitvegen 23, 25, 27, 29, 31 og 33.

De samme bolighusene er også foreslått fjernet i forslag til reguleringsplan for Nyhaugveien, plan-ID 65230000. Forslagstiller for planen er Wergeland Boligutvikling AS. Forslagstiller disponerer/har inngått avtale om overtakelse Storetveitvegen 25, 29, 31 og 33.

Tiltaket forutsetter også fjerning av bolighus i Wergeland sentrum. Dette er boliger som er vedtatt fjernet i områderegulering for sentrale deler av Wergeland.

Tiltaket forutsetter videre endret plassering av byggefeltene B2, S4 og S5 i områderegulering for Wergeland sentrum (BBB1, BS3 og BS4 i denne planen).

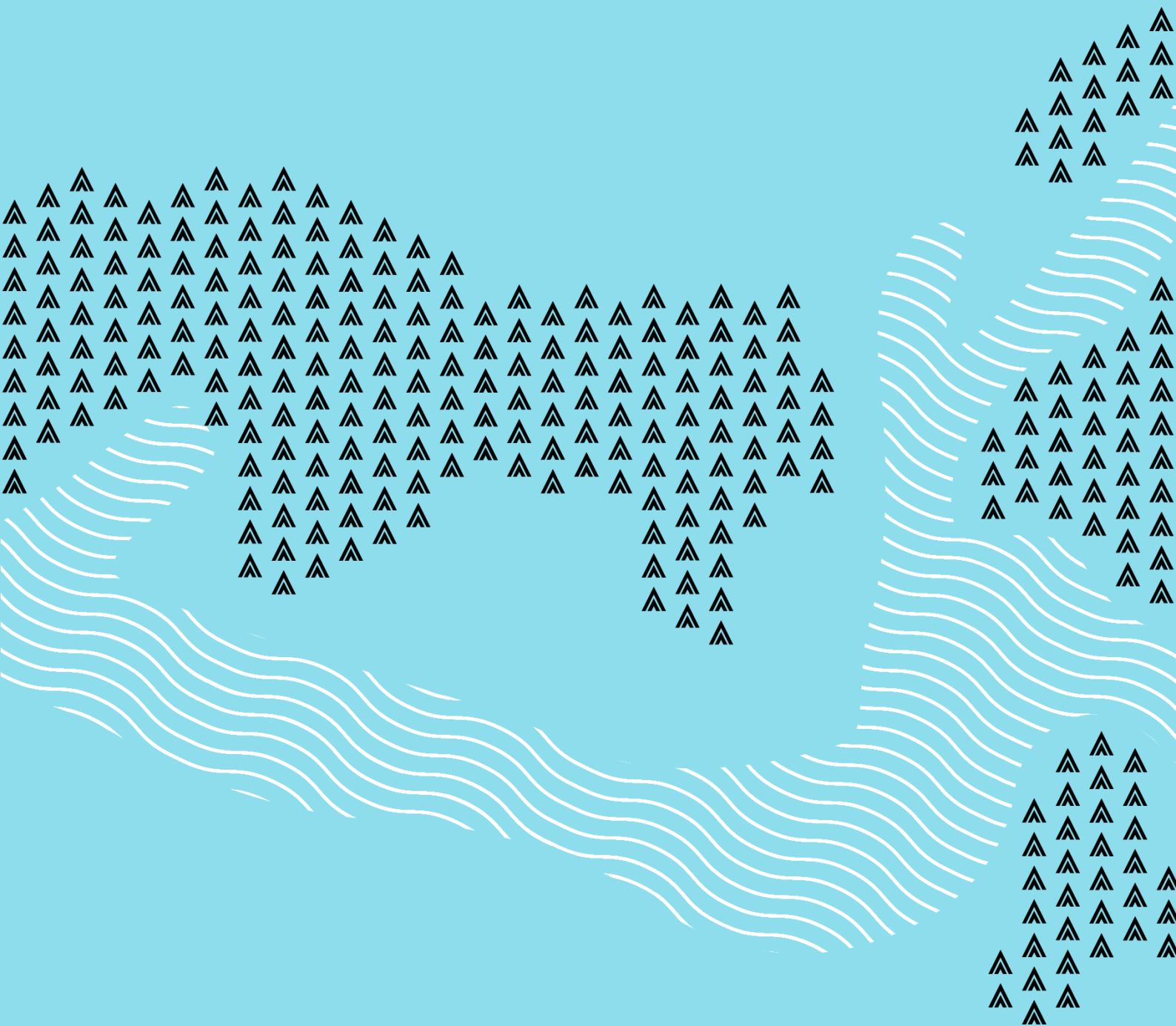
S7 i områdereguleringen (BS5 i denne planen) har fått redusert grunnareal som følge av sykkelplanen.

7.17 Konsekvenser for næringsinteresser

Oppgradering av samferdselsarealene og bedre tilrettelegging for gang og sykkel bidrar til en generell standardheving i området. For næringsdrivende tilknyttet til Eikeveien, er det tilrettelagt for varelevering i lommer langs gaten. Envegsregulering av Eikeveien gir konsekvenser for logistikken i gaten og omveg for kjørende som skal videre mot sør.

8. VEDLEGG

- 1 Oppsummering av overordnet trasevurdering, datert 06.12.2019
- 2 Notat – Problemstillinger sentralt på Wergeland, datert 09.11.2017
- 3 Trafikkanalyse Wergeland. Kryssvurdering Minde Allé/Eikeveien, datert 17.11.2017
- 4 Risikovurdering. HAZID-analyse av fem planalternativer på Wergeland. Fv.582 Storetveitvegen - Fv.253 Minde allé. Statens vegvesen, datert februar 2018
- 5 Trafikksystem for gående og syklende mellom Hagerups vei og Kanalveien. Silingsnotat, datert 15.06.2018
- 6 Notat. Oppsummering og konsekvenser for kulturminner og veg, datert 09.10.2019
- 7 Notat. Alternative utforminger av kryssløsning i Fageråsveien, datert 25.10.2019
- 8 Notat. Kryssløsning Eikeveien. Alternative utforminger av krysset Eikeveien x Minde Allé og for myke trafikanter i Eikeveien, datert 10.12.2019
- 9 Notat. Konsekvenser for S4, S5 og S7 i områderegulering for Wergeland, datert 20.11.2019
- 10 Støyrapport, datert 28.08.2023
- 11 VA-rammeplan. Sykkelveg Hagerups vei – Minde Allé, datert 12.03.2024
- 12 ROS-analyse. Sykkelanlegg Hagerups vei – Minde Allé, 30.05.2024
- 13 Kulturminner og kulturmiljø. Verdivurdering, 07.08.2017
- 14 Tegningshefte. Tekniske tegninger datert 29.04.2024
- 15 Risikovurdering. HAZID-analyse av trafikkomlegging Eikeveien, datert mai 2023
- 16 Områdestabilitet, datert 19.04.2024
- 17 Formingsveileder med O-tegninger, datert 30.05.2024



vestlandfylke.no