

Beregnet til

Diskusjons- og beslutningsgrunnlag for senterlinje og normalprofil for veganlegg på Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Fageråsveien

Dokument type

Notat

Dato

Oktober 2019

OPPSUMMERING AV KONSEKVENSER FOR KULTURMINNER OG VEG



OPPSUMMERING AV KONSEKVENSER
FOR KULTURMINNER OG VEG

Oppdragsnavn	Fv. 582 Storetveitsvegen og fv. 253 Minde allé. Anlegg for gående og syklende mellom Hagerups vei og Kanalveien/Mindemyren
Prosjekt nr.	1350028333
Mottaker	Statens vegvesen
Dokument type	Notat
Versjon	01
Dato	09.10.2019
Utført av	Bente Karlsen
Kontrollert av	Maria Instanes Jebran
Godkjent av	Maria Instanes Jebran
Beskrivelse	Oppsummering av konsekvenser for kulturminner og veg langs Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Fageråsveien, for 6 varianter av veglinje og normalprofil

Rambøll
Folke Bernadottes vei 50
PB 3705 Fyllingsdalen
5845 Bergen

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

INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	Bevaringsverdige enkeltbygg og kulturmiljø	2
1.1	Oppsummert	2
1.2	Anbefaling	3
2.	Veg	4
2.1	Oppsummert	5
2.2	Anbefaling senterlinje	5
2.3	Anbefaling normalprofil	5
3.	Illustrasjoner	6

1. BEVARINGSVERDIGE ENKELTBYGG OG KULTURMILJØ

Utvidelse av Storetveitvegen med sykkelanlegg vil berøre bebyggelse langs vegen. Det er utarbeidet 3 hovedalternativer for veganlegget – alle med og uten fortau på østsiden av Storetveitvegen – totalt 6 varianter. De vil berøre kulturminnene langs vegen på ulike måter. Se skisser bakerst i notatet.

Området på begge sider av vegen er i KPA 2018 angitt med hensynssone H570_3 Kulturmiljø. Retningslinjene for hensynssonen sier følgende: *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.*

I kulturminnegrunnlag for Wergeland har Byantikvaren utpekt følgende enkeltobjekt som bevaringsverdige: Storetveitvegen 27, 29, 30, 32 og 35 samt Wergelandsbakken 9, 11 og 13. Byantikvaren fremhever Storetveitvegen 27 og 29 som de to villaene med størst kulturhistorisk verdi. De har også miljøverdi da de forholder seg til vegen med inngang og fasade. På samme måte har Storetveitvegen nr. 30 og 32 på andre siden av vegen har også høy verdi.

I tillegg til dette er angitt verdivurdering basert på Rådgjevande Arkeologar sitt fagnotat *Kulturminner og kulturmiljø. Wergeland. Fv 582 Storetveitvegen og fv. 253 Minde Alle. Anlegg for gående og syklende mellom Hagerupsvei og Kanalveien/Mindemyren* (2017).

	1A	1B	2A	2B	3A	3B
Hus med middels verdi som blir berørt	3	3	3	3	0	(2)
Hus med middels/stor verdi som blir berørt	1	1	1	1	0	(1)
Hus med stor verdi som blir berørt	3	3	1	2	3 (1)	4
Samlet konsekvens	7	7	5	6	3 + (1)	4 + (3)

*(tall) i parentes angir hus som er utsatt, men som kanskje kan bevarer med spesiell tilpasning f.eks. knipe inn på vegbredder.

1.1 Oppsummert

Storetveitvegen 35 med høy verdi vil måtte fjernes i alle alternativene.

Alternativ 1

Alternativ 1A og 1B medfører fjerning av alle de syv husene langs vestsiden av Storetveitvegen, nummer 25 – 35, herunder de to villaene med størst kulturhistorisk verdi (nr. 27 og 29). Villaene langs vestsiden utgjør samlet sett et kulturmiljø. De er oppført i perioden sent 1800-tall til rundt 1925 og med en bebyggelsesstruktur hvor husene står tett inntil vegen.

- Alternativ 1 berører flest enkeltbygg og et samlet kulturmiljø.

Alternativ 2

Alternativ 2A og 2B medfører fjerning av fem hus på vestsiden. Her er de to villaene, nr. 27 og 29, bevart.

I alternativ 2B, med fortau på østsiden, vil enten 27 og 29 på vestsiden gå ut eller nr. 32 på østsiden. Vi har i dette alternativet valgt å la nr. 32 gå ut.

- Alternativ 2 er noe bedre enn alternativ 1, i og med at villaene i nr. 27 og 29 kan bevarer.

Alternativ 3

Alternativ 3A medfører fjerning av tre hus, alle med høy verneverdi, på vest- og østsiden. Nr. 27, 29 og 30 blir bevart. Alternativ 3B medfører fjerning av fire hus, alle med høy verdi – i tillegg er tre hus med middels verdi utsatt.

- Alternativ 3 er det alternativet som bevarer flest hus. Kun ett hus på vestsiden må fjernes (nr. 35 som må fjernes i alle alternativ). Kulturmiljøet på vestsiden bevarer.

1.2 Anbefaling

Med hensyn til kulturhistoriske verdier anbefales det å gå videre med **alternativ 3**. Denne anbefalingen er basert på vurdering av konsekvenser fra nytt gang- og sykkelanlegg alene.

Dersom reguleringsplan for Nyhaugveien går gjennom slik høringsforslaget viser, vil husene på vestsiden uansett bli fjernet. Da anbefales det at man går for et alternativ som bevarer flest mulig av husene på østsiden av Storetveitvegen, slik at både verdifulle enkeltbygg og kulturmiljø på østsiden kan bevares. Da anbefales **alternativ 1**.

2. VEG

Tre alternativer for senterlinje

- 1. Senterlinje i stor grad i senter av eksisterende kjøreveg
- 2. Senterlinje delvis justert mot øst ift. dagens senterlinje
- 3. Senterlinje flyttet langt mot øst ift. dagens senterlinje

To alternative normalprofil

- A. Fortau, sykkelveg og refuge på vestsiden av kjørevegen
- B. Fortau, sykkelveg og refuge på vestsiden av kjørevegen, samt fortau på østsiden

	1A	1B	2A	2B	3A	3B
Linjekurvatur	Dagens kurvatur videreføres med i hovedsak en rettlinjett veg. Oppfyller krav til gate i vegnormal ved 40 km/t. Gatepreget underbygges med rettlinjett og lite kurver.	Dagens kurvatur videreføres med i hovedsak en rettlinjett veg. Trukket vest forbi Wergelandsbakken 13 og Storetveitvegen 32 sammenlignet med 1A, for å få plass til fortau på østsiden. Oppfyller krav til gate i vegnormal ved 40 km/t. Gatepreget underbygges med rettlinjett og lite kurver.	Korte rettstrekk og to kontrakurver. Mer manøvrering og potensielt redusert hastighet. Justert mot øst forbi Storetveitvegen 29 og 27, ellers lik til linje 1A. Oppfyller krav til gate i vegnormal ved 40 km/t. Lite gatepreget veglinje med mye kurvatur.	Korte rettstrekker og to kontrakurver. Mer manøvrering og potensielt redusert hastighet. Justert mot øst forbi Storetveitvegen 29 og 27, ellers lik til linje 1B. Oppfyller krav til gate i vegnormal ved 40 km/t. Lite gatepreget veglinje med mye kurvatur.	I hovedsak rettlinjett, med en krapp kurve ved Wergelandsbakken 13. Lagt mot øst ift. dagens veglinje. Oppfyller krav til gate i vegnormal ved 40 km/t. Gatepreget underbygges med rettlinjett og lite kurver.	I hovedsak rettlinjett, med en krapp kurve ved Wergelandsbakken 13. Lagt mot øst ift. dagens veglinje. Justert mot vest sammenlignet med 3A, for å få plass til fortau på østsiden. Oppfyller krav til gate i vegnormal ved 40 km/t. Gatepreget underbygges med rettlinjett og lite kurver.
Trafikksikkerhet	Ingen avkjørsler. Høy hastighet på syklistert i nedoverbakke.	Ingen avkjørsler. Høy hastighet på syklistert i nedoverbakke.	Avkjørsel til to bolighust over gang- og sykkelanlegget. Lavere hastighet på syklistert grunnet kurvatur.	Avkjørsel til to bolighust over gang- og sykkelanlegget. Lavere hastighet på syklistert grunnet kurvatur.	Avkjørsel til to, potensielt flere, bolighust over gang- og sykkelanlegget. Høy hastighet på syklistert i nedoverbakke	Avkjørsel til to, potensielt flere, bolighust over gang- og sykkelanlegget. Høy hastighet på syklistert i nedoverbakke
Tilbud til gående	Fortau på vestsiden. Ingen fortau på østsiden.	Fortau på vestsiden og på østsiden. Gatepreget underbygges ytterligere med tosidig fortau.	Fortau på vestsiden. Ingen fortau på østsiden.	Fortau på vestsiden og østsiden. Gatepreget underbygges med tosidig fortau.	Fortau på vestsiden. Ingen fortau på østsiden.	Fortau på vestsiden og østsiden. Gatepreget underbygges ytterligere med tosidig fortau.

2.1 Oppsummert

Alternativ 1 og 3 opprettholder i stor grad dagens kurvatur. Alternativ 2 er har flere kontrakurver på en kort strekning som gir mye manøvrering for både kjørende og syklende. Det er heller ikke klotoider, overgangskurver mellom kurve og rettlinje, på strekningen. Dette gir dårlig kjørekomfort.

I alternativene som bevarer husene på vestsiden, må det opprettholdes avkjørsler til eiendommene. Det må også forventes at hus som ikke har kjørbare adkomst fra Storetveitvegen i dag, kan få tillatelse til det i ettersituasjonen. Det er vanskelig for sjåfører å vurdere trafikk i mange felt samtidig, og syklister kan få høy hastighet i nedoverbakken. Dette anses som et svært uheldig punkt i forhold til trafikksikkerheten på strekningen.

For gående er tilbudet på vestsiden sammenfallende for alle alternativene. I B-alternativene er det også vist fortau på østsiden. I dagens situasjon er det ingen målpunkter på østsiden som gjør at et fortau her har begrenset nytte. Det kan likevel være hensiktsmessig å sette av areal til at fortauet kan bygges senere, ved behov.

2.2 Anbefaling senterlinje

Med hensyn til vegfaglige vurderinger, anbefales det å gå videre med **alternativ 1**. Av hensyn til trafikksikkerhet til de myke trafikantene på strekningen, vil det være svært uheldig å opprettholde avkjørsler over sykkelveg og fortau.

2.3 Anbefaling normalprofil

Fra et vegfaglig ståsted er det lite som skiller A og B i dagens situasjon. Det tosidige fortauet vil bidra til å underbygge gatepreget som en ønsker for strekningen. Det vil også gi de gående et helhetlig tilbud, men har begrenset nytte med dagens topografi og bebyggelse på østsiden.

Anbefalte senterlinje (1) vil uansett få store konsekvenser for bebyggelsen på vestsiden. Justeringen mot vest for å sikre areal til fortau på østsiden, uten å måtte rive bebyggelse på denne siden, vil ikke gi konsekvenser av særlig betydning. Det anbefales derfor å regulere veglinje og normalprofil som åpner for å senere kunne bygge fortau langs Storetveitvegens østside, **alternativ 1B**.

3.





