



Notat

OPPDRAG	10252139 Fv. 5300 Salhusvegen Ulsetstemma-Slettestølsvegen, Reguleringsplan	DOKUMENTKODE	10252139-01-TVF-NOT-001
EMNE	Følgenotat Begrenset høring	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Vestland fylkeskommune	OPPDRAGSLEDER	Petter Seim Holten
KONTAKTPERSON	Stine Unneland	UTARBEIDET AV	DB, MHL, JANO, PSH
KOPI		ANSVARLIG ENHET	10233030 Samferdsel og Infrastruktur

1 Innledning

Reguleringsforslag for Fv. 5300 mellom Ulsetstemma og Slettestølsvegen var til offentlig ettersyn i perioden våren 2023. Formålet med dette notatet er å vise endringer i reguleringsplanen etter 1.gangshøring – som grunnlag for en begrenset høringsrunde. Notatet beskriver løsninger som er valgt, hvorfor dette har blitt gjort og hva konsekvensene blir.

Endringene fra første gangs høring er utført med følgende målsettinger:

- Ivareta eller bedre trafikksikkerheten langs strekningen.
- Bedre ivareta levekår for fisk og vannmiljø.
- Begrense areal- og terrenginngrep.
- Redusere Co2-utslipp.

Følgende hovedgrep er lagt til grunn for revidert plan, og beskrives nærmere i dette notatet:

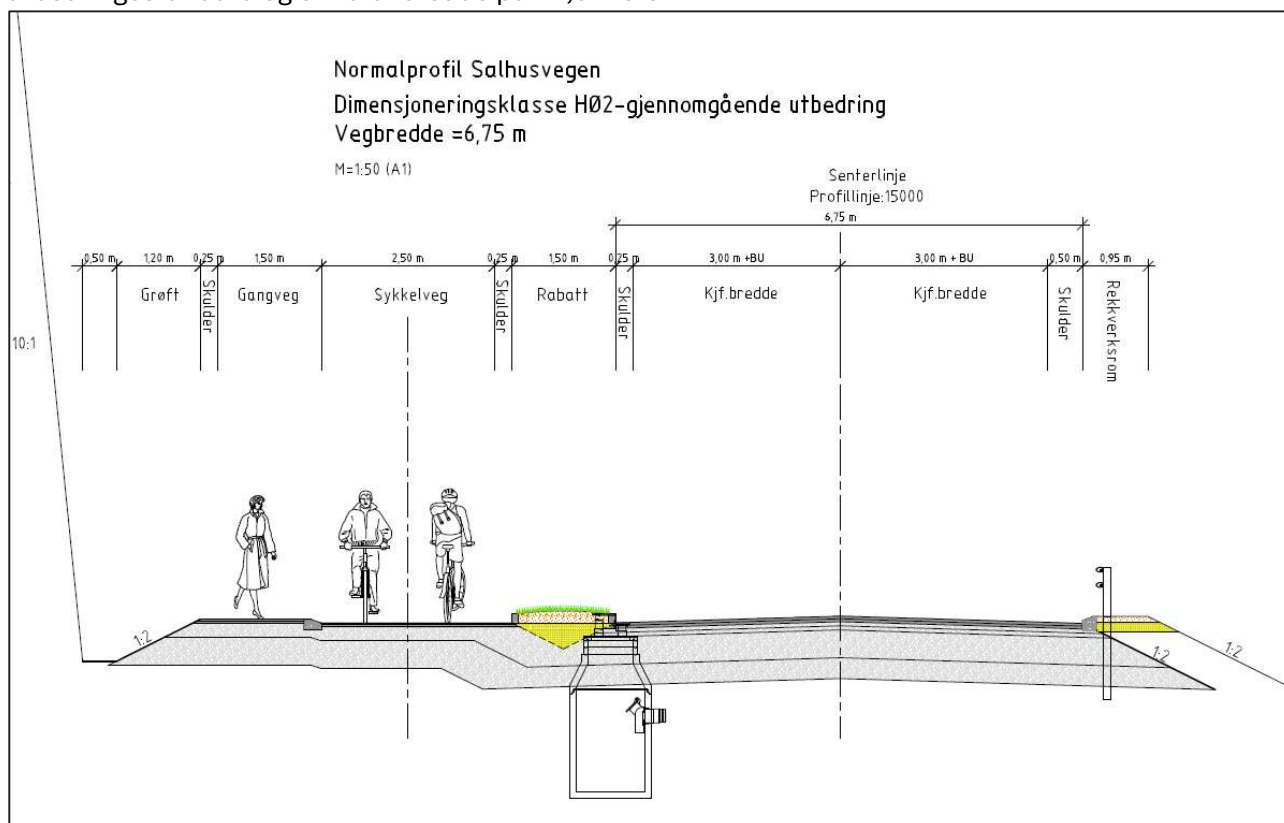
- Redusert normalprofil.
- Justering av linjeføringen (kurvatur) langs strekningen.
- Etablering av 1:1-fylling med plastring i bekkeparti ved Baugtveitveien
- Etablering av mur og sideforskyving av bekkeløp ved krysset Slettestølsvegen–Salhusvegen.

02	21.01.2026	Revidert etter tilbakemelding fra Bergen kommune	PSH	DB	PSH
01	17.10.2025	Revidert etter tilbakemelding fra Bergen kommune	DB	PSH	PSH
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

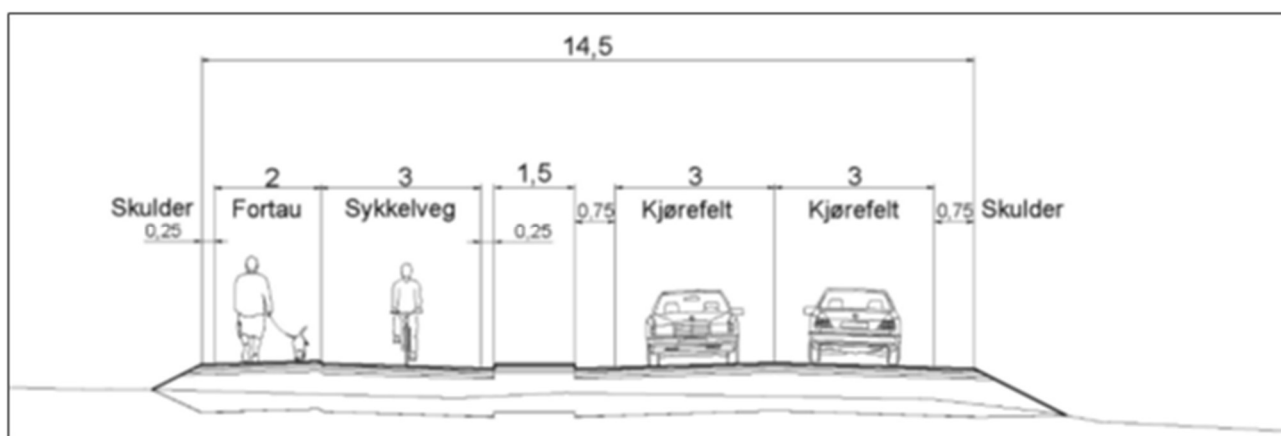
2 Endret Normalprofil

Etter første gangs høring er muligheten for å redusere tverrprofilen blitt vurdert. Figur 2.1 viser det anbefalte tverrprofilen som legges til grunn for revidert plan: et tilpasset tverrprofil for dimensjoneringsklasse Hø2 med utbedringsstandard, som omfatter 3,0 meter brede kjørefelt, 2,5 meter bred sykkelveg og 1,5 meter bred gangveg. Skulder mot kantsteinklarering er satt til 0,25 meter, mens skulder mot vegfylling/grøft er satt til 0,5 meter. Bredden fra ytre skulder på veg til ytre skulder på gang- og sykkelveg er 12,75 meter. Dette innebærer en samlet reduksjon på **1,75 meter** sammenlignet med tverrprofilen som lå til grunn ved første gangs høring.

Figur 2.2 viser tverrprofilen fra første gangs høring til sammenligning, med dimensjoneringsklasse Hø2 utbedringsstandard og en total bredde på 14,5 meter.



Figur 2.1: Revidert normalprofil.



Figur 2.2: Normalprofil fra 1. gangs høring (vår 2023).



Grøft:

I reguleringsplanen som var til 1. gangs høring lå det inne en grøftebredde 4,0 meter mot fjellskjæring.

For å nå målet om reduserte terreng- og arealinngrep i prosjektet er grøftebredden redusert til 1,70 meter, tilsvarende grøftebredden som er brukt i tilstøtende prosjekt i sør. Det er lagt til grunn at skjæringene må sikres med ekstra bergsikring på grunn av denne reduksjonen på grøftebredde.

Trafikk og dimensjoneringskrav:

Dimensjoneringskrav for trafikk er ivaretatt jf. Håndbok N100 Tabell 3.3-2. Dimensjoneringskrav for gående og syklende jf. Håndbok N100 Tabell 4.2.1.1-1 er også ivaretatt.

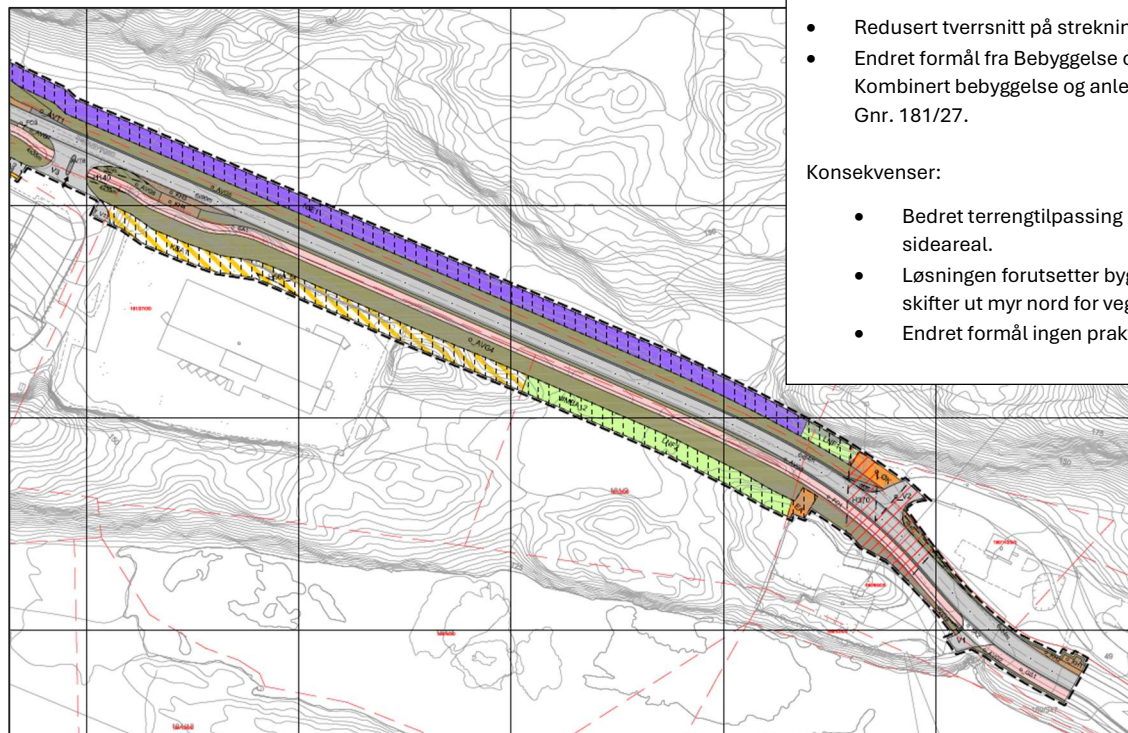
Konsekvenser:

Konsekvensene av endringene er redusert terrenginngrep langs hele strekningen. Dette gir mindre arealbeslag og Co2-utslipp på grunn av redusert behov for transport av masser og inngrep i myr. Redusert tverrprofil gir mulighet for bedre landskapstilpasning av tiltaket. Trafikksikkerhet er ivaretatt ved at profilet skal ha tilstrekkelig kapasitet til å ta unna forventet trafikk, avisende kantstein langs kjørebane, grøntrabatt mellom kjørebane og gang og sykkelfelt.

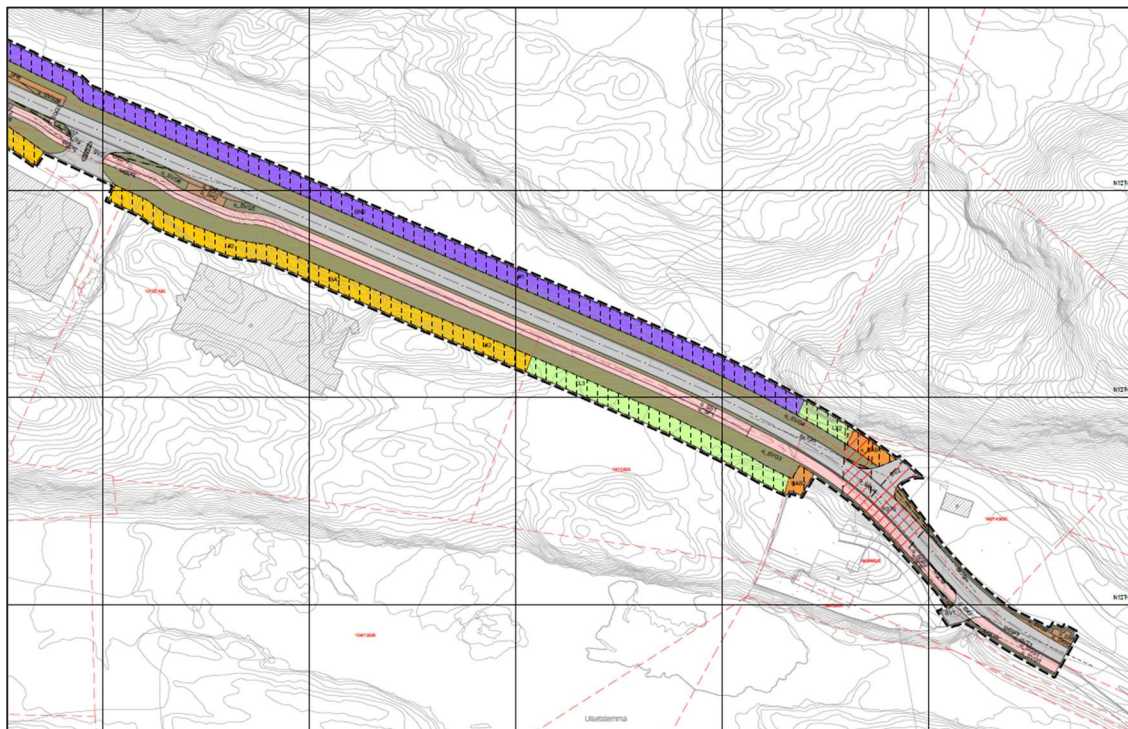
3 Endringer i reguleringsplankart på ulike strekk

Se kapittel 4 for utdypende beskrivelse av endringer fra førstegangs høring til begrenset høring.

3.1 Plankart del 1



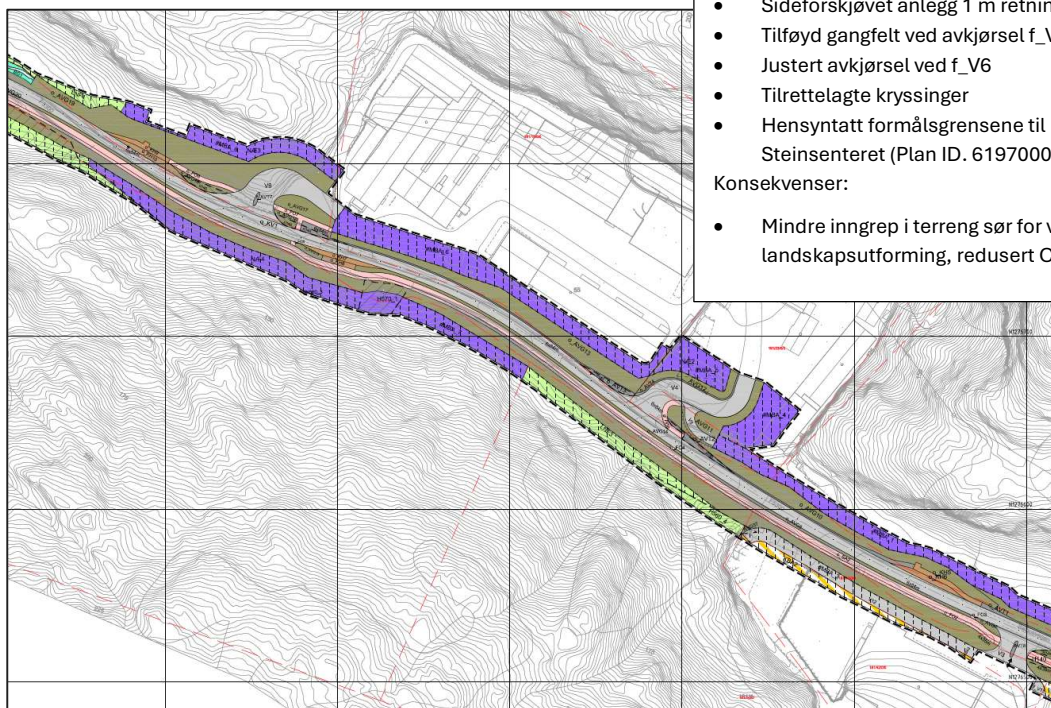
Figur 3.1: Justert plankart pr. 21.01.2026.



Figur 3.2: Reguleringsplankart datert 10.01.2022 som var til 1. gangs høring.



3.2 Plankart del 2



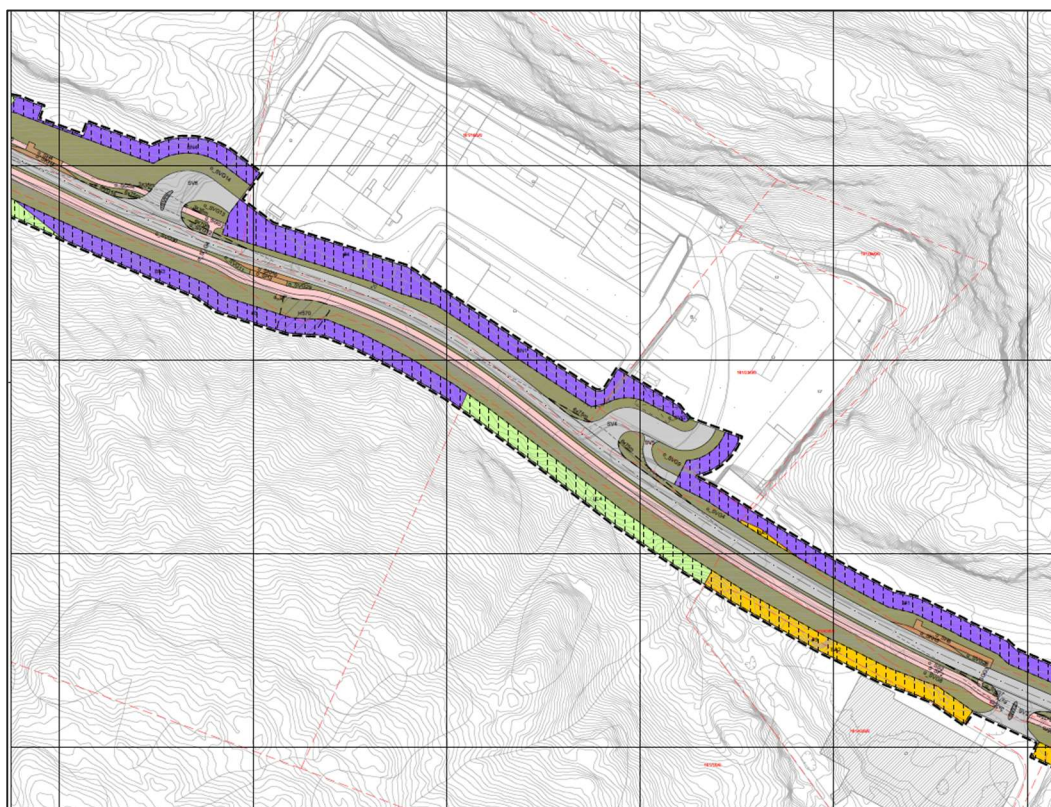
Utførte justeringer:

- Sideforskjøvet anlegg 1 m retning næringsområdet
- Tilføyd gangfelt ved avkjørsel f_V4
- Justert avkjørsel ved f_V6
- Tilrettelagte kryssinger
- Hensyntatt formålsgrensene til reguleringsplanen til Steinsenteret (Plan ID. 61970000)

Konsekvenser:

- Mindre inngrep i terreng sør for vegen, bedre landskapsutforming, redusert Co2-utslipp.

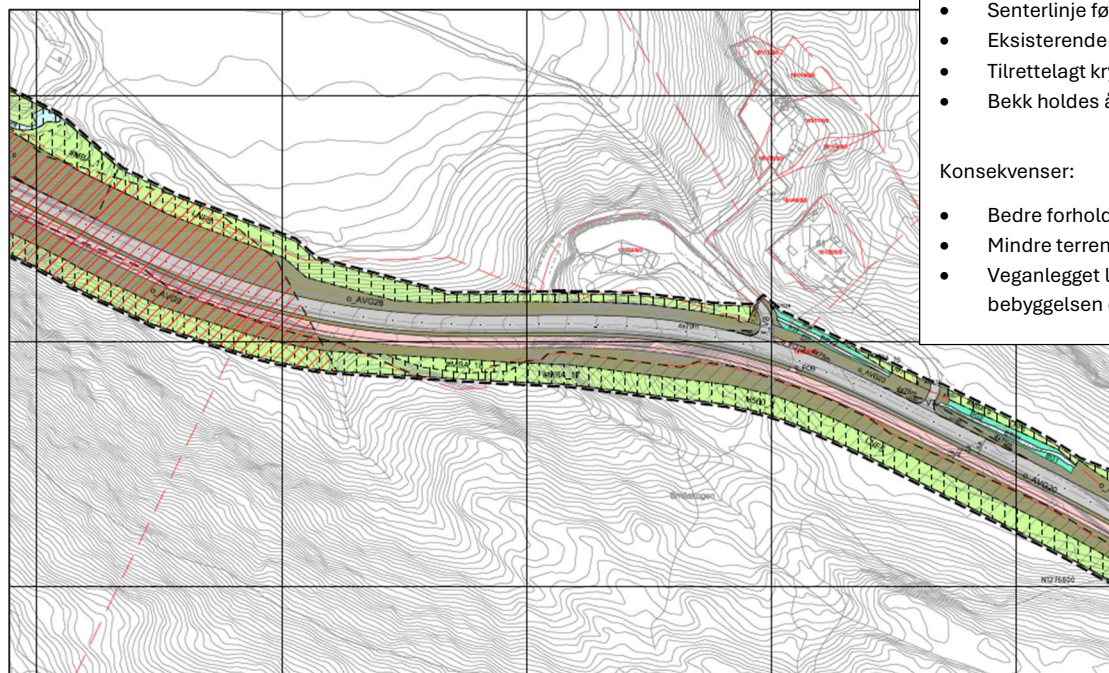
Figur 3.3: Justert reguleringsplankart pr. 21.01.2026.



Figur 3.4: Reguleringsplankart datert 10.01.2022 som var til 1. gangs høring.



3.3 Plankart del 3



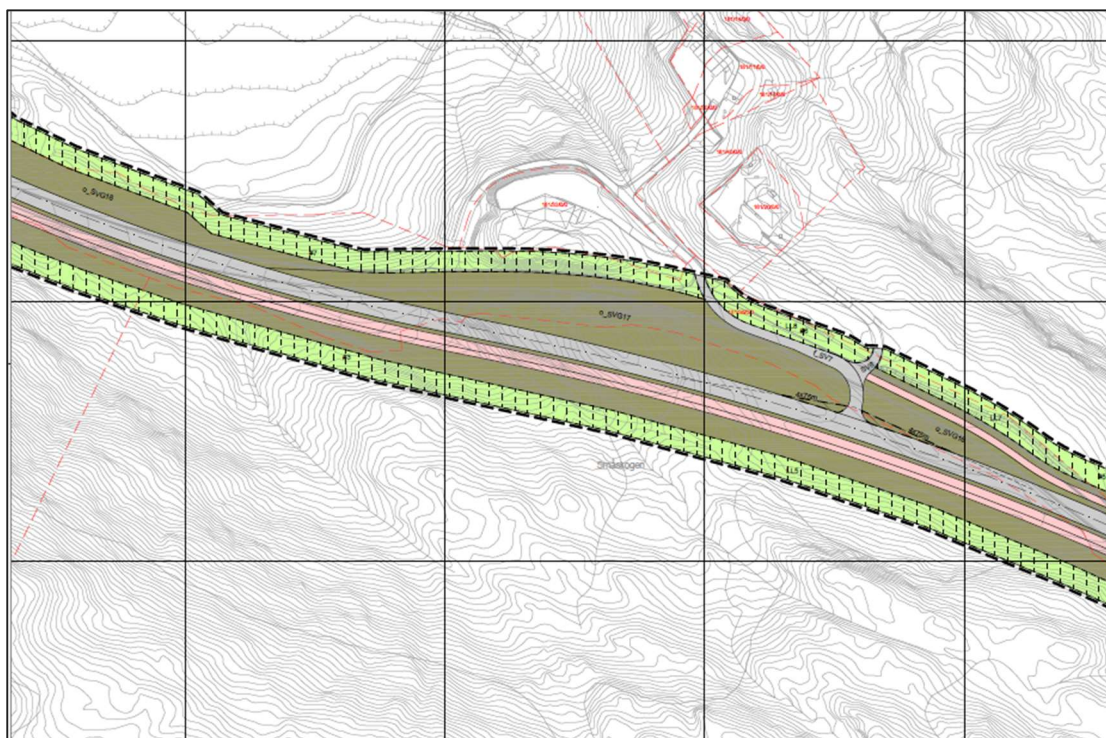
Utførte justeringer:

- Senterlinje følger dagens kurvatur.
- Eksisterende avkjørsler beholdes.
- Tilrettelagt kryssing for myke trafikanter
- Bekk holdes åpen.

Konsekvenser:

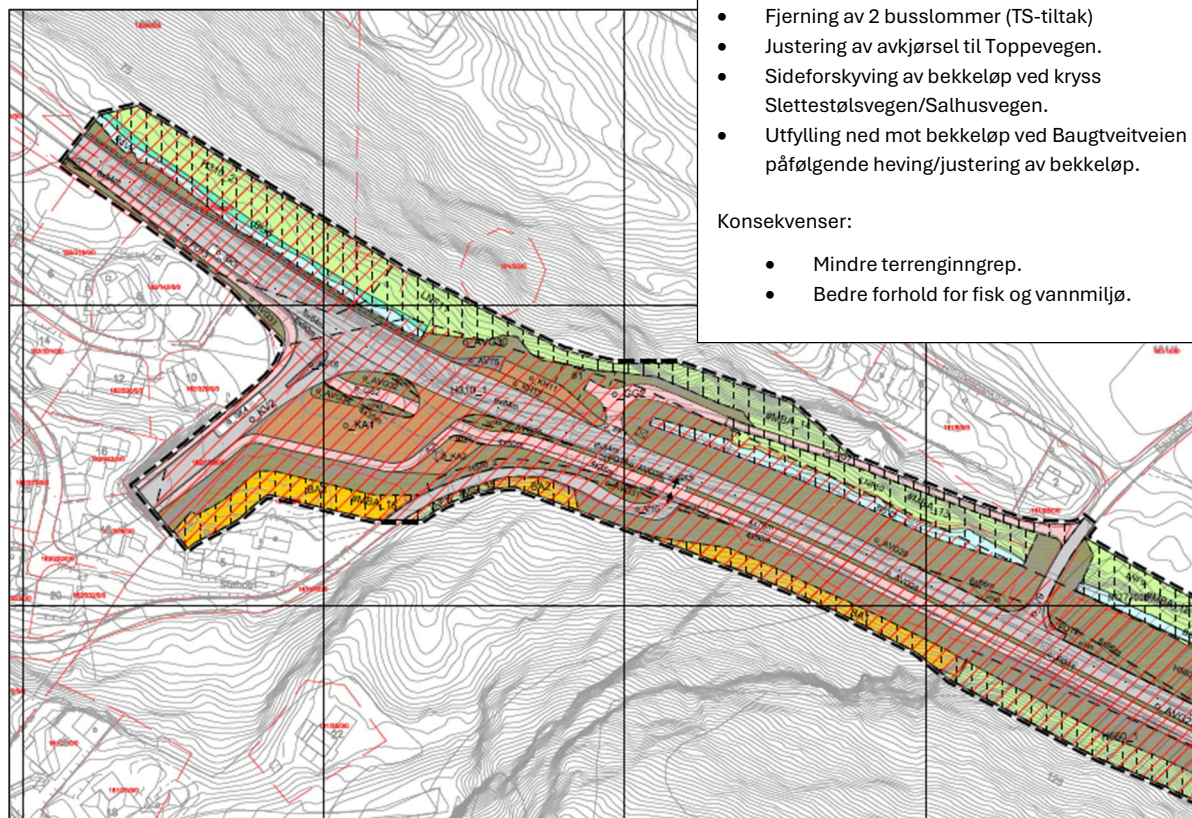
- Bedre forhold vannmiljø og for fisk.
- Mindre terrenginngrep.
- Veganlegget ligger som i dag - nærmere bebyggelsen enn ved høringsutkastet.

Figur 3.5: Justert reguleringsplankart pr. 21.01.2026.

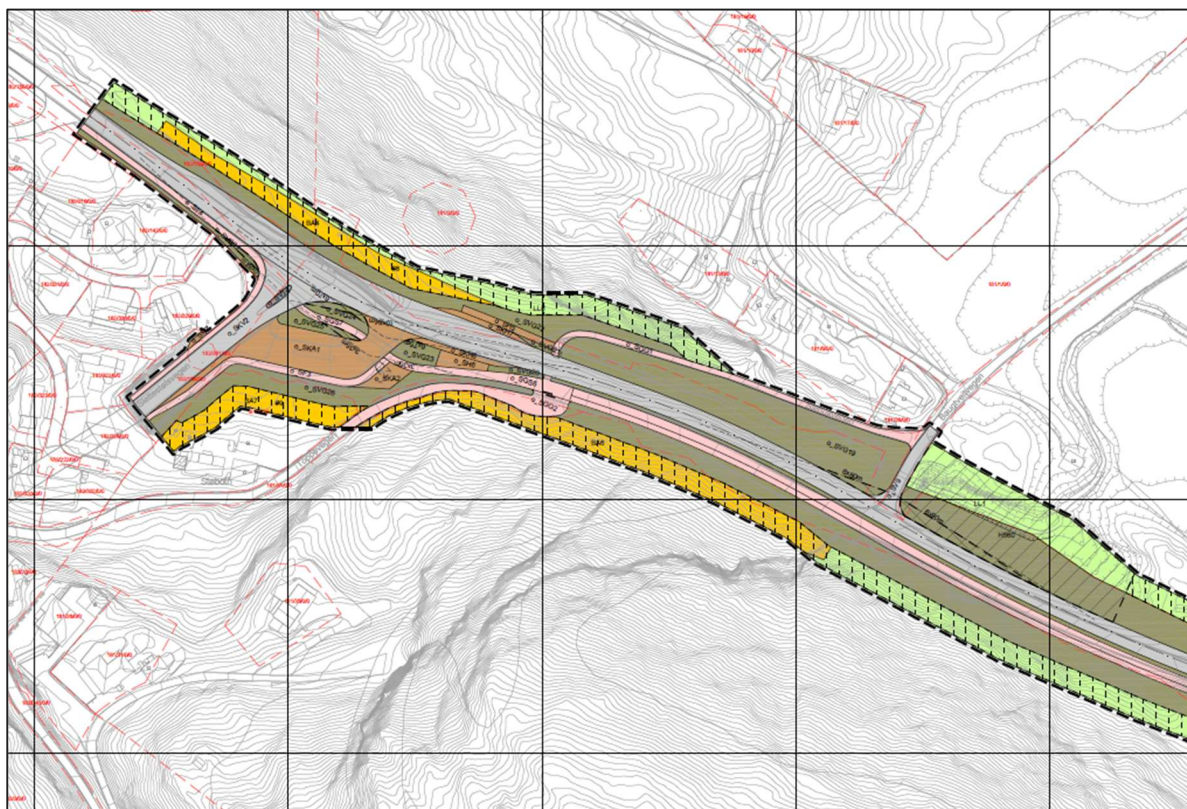


Figur 3.6: Reguleringsplankart datert 10.01.2022 som var til 1. gangs høring.

3.4 Plankart del 4



Figur 3.7: Justert reguleringsplankart pr. 21.01.2026.



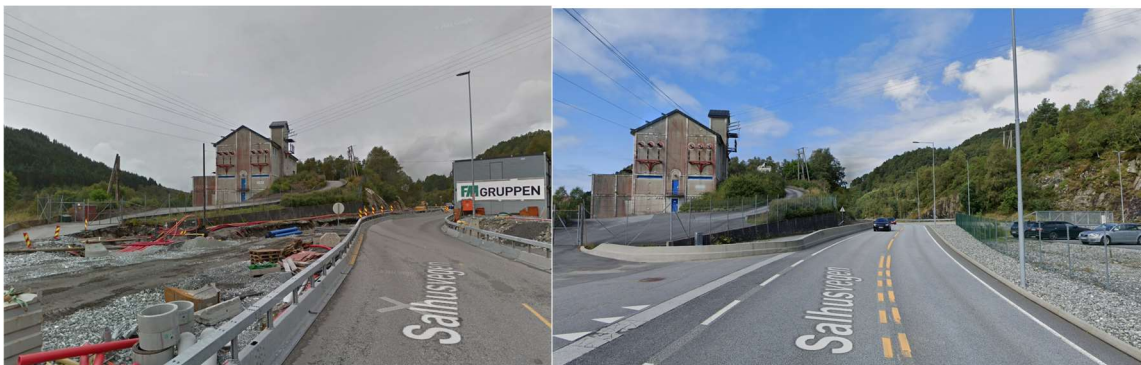
Figur 3.8: Reguleringsplankart datert 10.01.2022 som var til 1. gangs høring.

4 Beskrivelse av endringer fra førstegangshøring til begrenset høring

Kapittelet tar for seg vurderinger og endringer som er utført fra førstegangshøringen til begrenset høring. Viser til vedlegg «C001_Sammenstilling», «C002_Sammenstilling» og «C003_Sammenstilling».

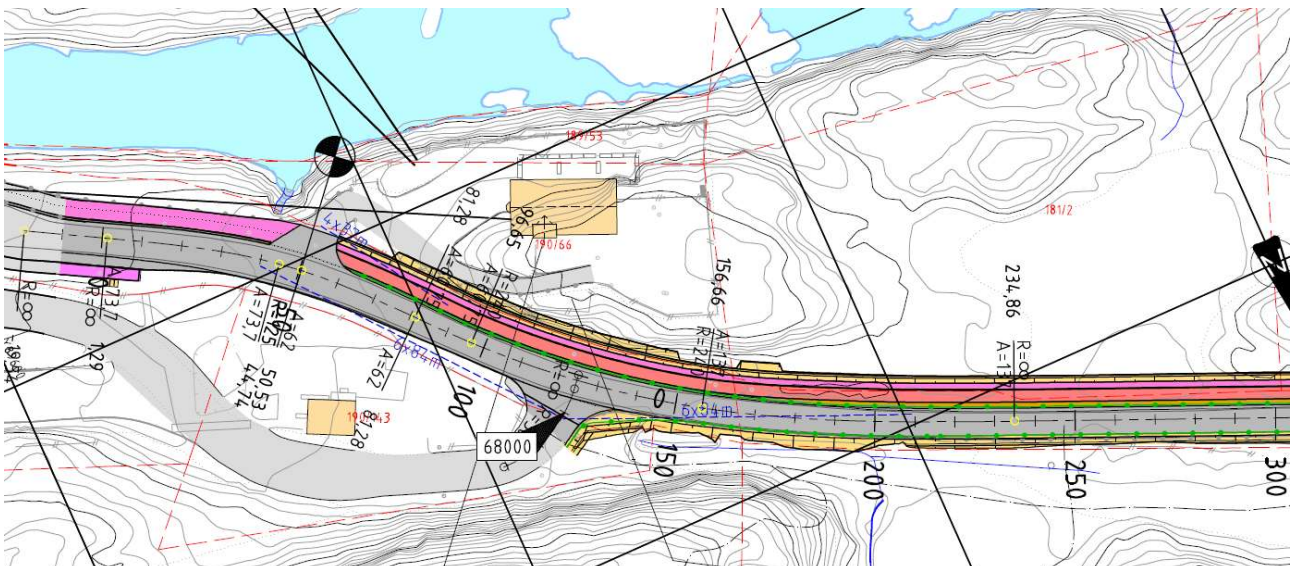
4.1 Profil 0-750:

Det forrige utbyggingsprosjektet avsluttet anleggsarbeidet ved profil 160. I denne forbindelse ble det etablert en gang- og sykkelveg forbi BKKs nettstasjon. På det smaleste punktet har denne vegen en bredde på i overkant av 4 meter. Det foreslås å videreføre eksisterende løsning og bygge videre på denne, med kun mindre justeringer der det er nødvendig.



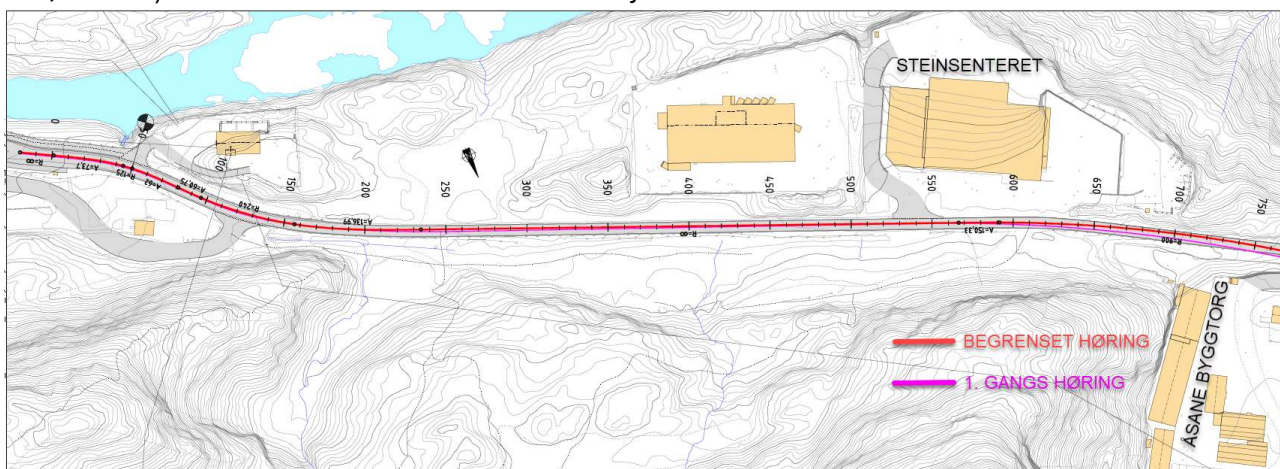
Figur 4.1: Google streetview i år 2017 og 2023

Eksisterende veg i profil 120 beholdes og tilpasses ny planlagt veg. På grunn av nødvendige tilpasninger mellom eksisterende og ny veglinje starter tiltaket ved profil 85. Løsningen medfører dermed inngrep i sideterrenget langs eksisterende gang- og sykkelveg. I byggeplan kan det vurderes å beholde vegen i sin helhet fram til profil 160, før justeringer trer i kraft. Det bør også vurderes i hvilken grad det er behov for justeringer av den eksisterende gang- og sykkelvegen.



Figur 4.2: Utsnitt fra tegning C001. BKK sin nettstasjon vist som gul firkant på sørsiden av vegen.

Figur 4.3 viser den reviderte senterlinjen som er sendt ut til begrenset høring (lilla linje) samt senterlinjen fra første gangs høring (rød linje). Den reviderte senterlinjen er plassert noe lenger sør (ca. 1–1,5 meter) for å etablere en ekstra buffer mot myrområdet.



Figur 4.3: Senterlinje fra profil 0 til profil 750, fa hhv. 1. gangs høring og ved begrenset høring.

Det er ikke utført miljøtekniske undersøkelser i myren, derfor er myrens kvalitet og verdi ukjent. Ny breddeutvidelse og ny gang sykkelveg vil kun utvides på sørsiden av eksisterende veg langs myren.

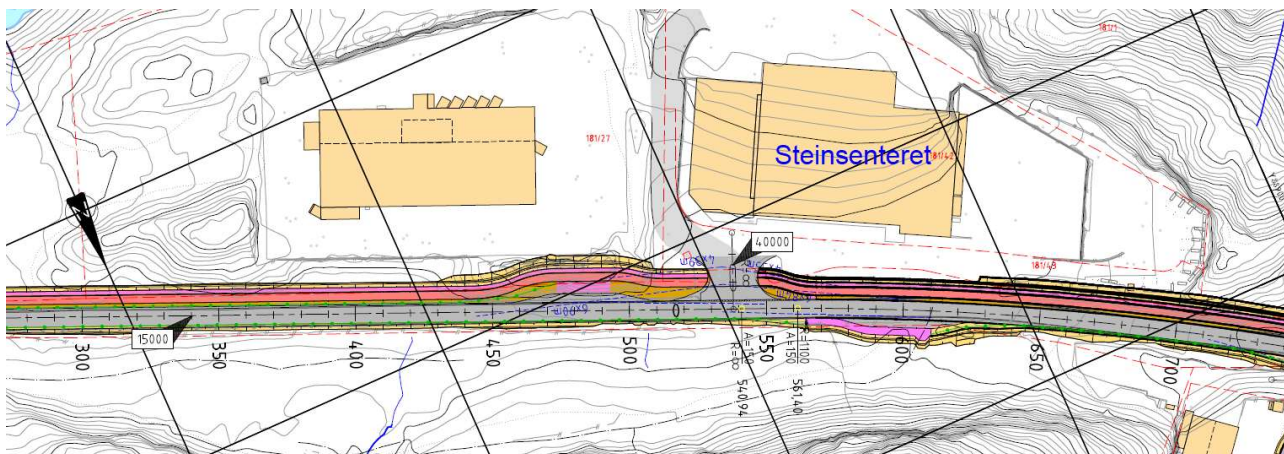


Figur 4.4: Bilde fra google maps i ca. profil 150-160.

Det er lagt til grunn at eksisterende betongrekkverket fra profil 160 videreføres frem til busslommen ved profil 460. En slik løsning vil muliggjøre at rekkverket kan svinges ut og avsluttes på en sikker måte i tilknytning til busslommen.

Busslommen ved profil 460 har en bredde på 3,25 meter (inkludert skulder), og tilhørende venteareal har en bredde på 4,3 meter.

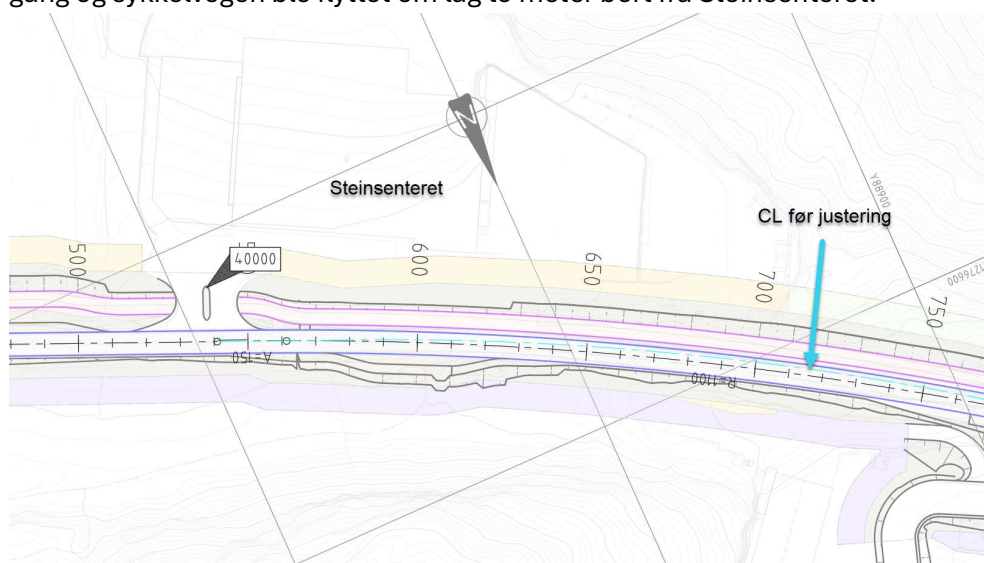
Vegmodell 40000 omfatter en oppdatering av dagens kryss mot Steinsenteret. Dette krysset skal etableres med trafikkøyr og dimensjoneres for vogntog.



Figur 4.5: Utsnitt fra tegning C001. Avkjørsel og busslommer i tilknytning Steinsenteret

Fra profil 560 er det utvidelser på begge sider av dagens veg. I området mellom profil 560 og 700 benytter Steinsenteret arealer til lager og parkering, og reguleringsplanen deres omfatter arealformål som ligger nær Salhusvegen.

Etter første GIS-kontroll på den begrensa høringen i desember 2025 ble det påpekt at reguleringsplanen til Steinsenteret (Plan ID. 61970000) viser vegformål innenfor den planlagte grøften langs ny gnag- og sykkelveg på Salhusvegen. På bakgrunn av dette ble horisontalkurveradiusen på dette strekket økt fra $R_h = 900\text{m}$ til $R_h = 1100\text{m}$. Justeringen medførte at fortauskanten på den nye gang og sykkelvegen ble flyttet om lag to meter bort fra Steinsenteret.



Figur 4.6 Justering av senterlinjen ved Steinsenteret. Turkis senterlinje illustrerer senterlinjen som ble sendt inn til den begrensa høringen i desember 2025



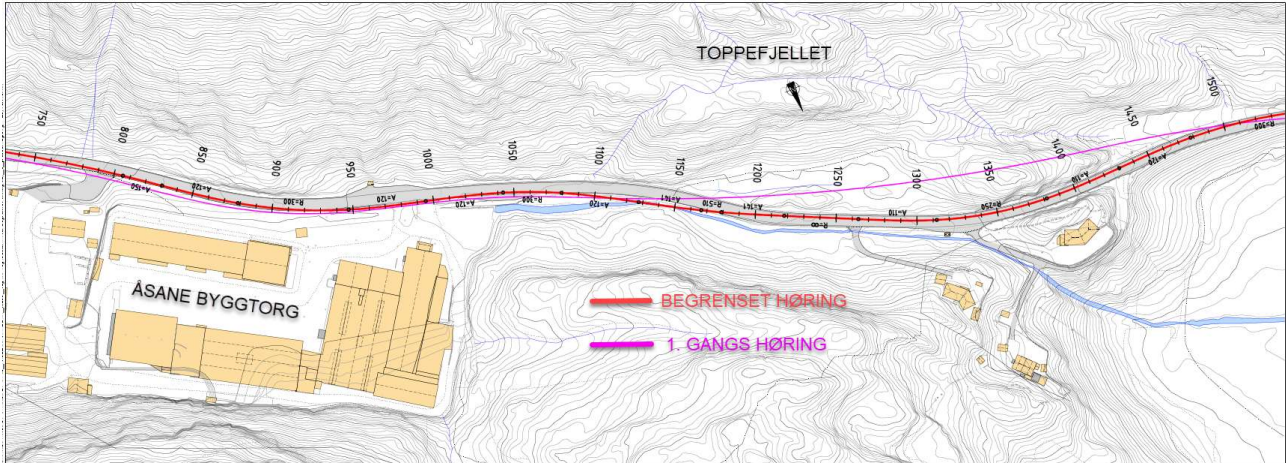
Figur 4.7 Justering av senterlinjen ved Steinsenteret. Turkis senterlinje illustrerer senterlinjen som ble sendt inn til den begrensa høringen i desember 2025

Etter justeringen ligger den regulerede vegen (inkludert rekkverksrom) i PlanID 61970000 nå utenfor grøft og bergskjæring for Salhusvegen. Avhengig av grunnforholdene kan det likevel være behov for sikringstiltak mellom Steinsenterets arealer og den nye gang- og sykkelvegen.

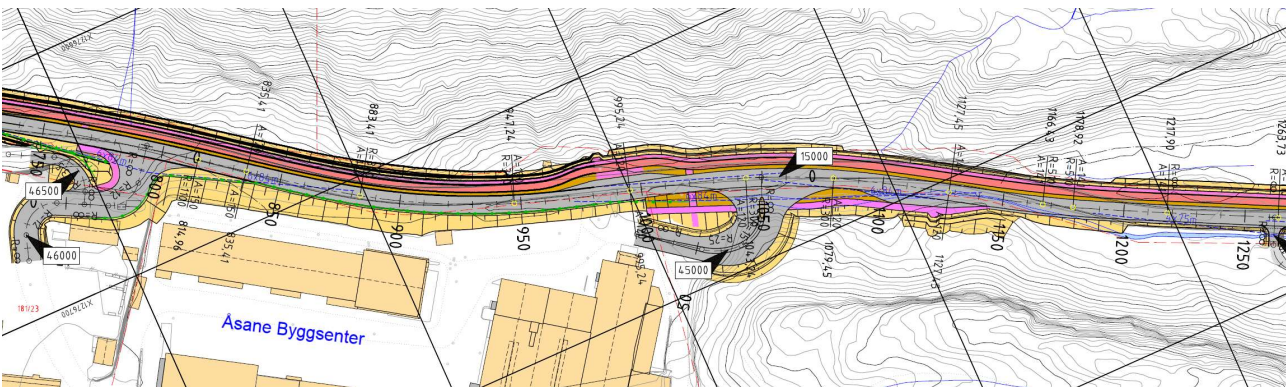
Busslommen i profil 600 har bredde 3,25 meter (inkl. skulder) og ventearealet her bredde 2,7 meter. Areal for busskur settes av utenfor ventearealet. Mellom profil 560 og 700 har steinsenteret områder for lager og parkering. Topp av ny bergskjæring vil komme nærliggende disse områdene.

4.2 Profil 750-1500

Mellom profil 750 og 950 er ny senterlinje plassert lenger sør i forhold til senterlinjen i førstegangshøringen. Den største justeringen er fra profil 1150-1500 der revidert senterlinje i stor grad følger eksisterende veg sin linjeføring. Justering medfører betydelig besparelse i terrenginngrep.



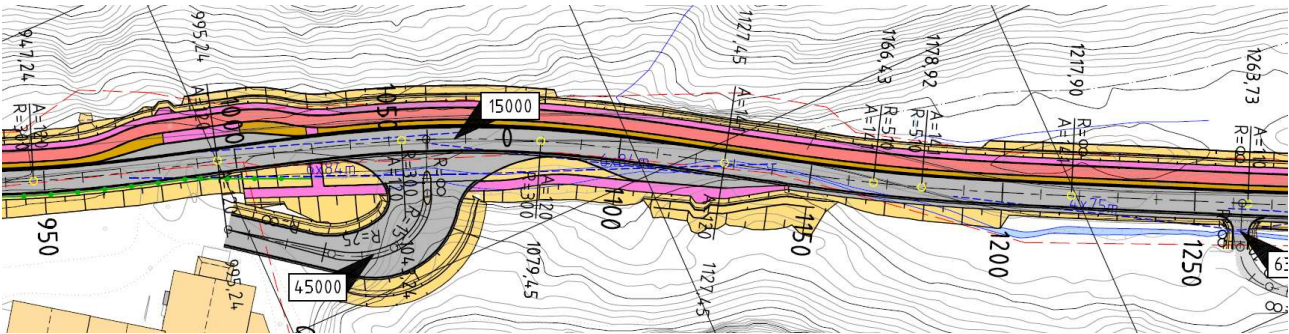
Figur 4.8: Senterlinje fra profil 750 til profil 1500, fra hhv. 1. gangs høring i 2022 og ved begrenset høring.



Figur 4.9: Utsnitt fra tegning C002. Kryss og avkjørsler ved Åsane byggsenter.

Veg 46000 - Eksisterende kryss inn til næringsområdet tilpasses ny veg, og det er dimensjonert for vogntog. Veg 46500 tilpasses eksisterende avkjørsel opp til parkeringen til Ådnekvam Auto. Det anlegges et fortau fra krysningspunktet i profil 765 til avkjørselen til veg 46100. I fyllingen ned mot Åsane byggsenter må det etableres en mur, slik at det forblir kjørbart adkomst rundt Åsane byggsenter.

I dag er det en delvis åpen bekk fra profil 1040 og videre. Med foreslått plassering av nytt kryss inn til næringsareal, og ny plassering av vestgående busslomme, vil bekken måtte legges i rør i ca 100 meter. For å redusere inngrepene sør for veg skjer de største utvidelse nord for vegen mellom profil 1070 til 1170. Vegen er hevet på dette strekket, slik at masseoverskuddet reduseres.



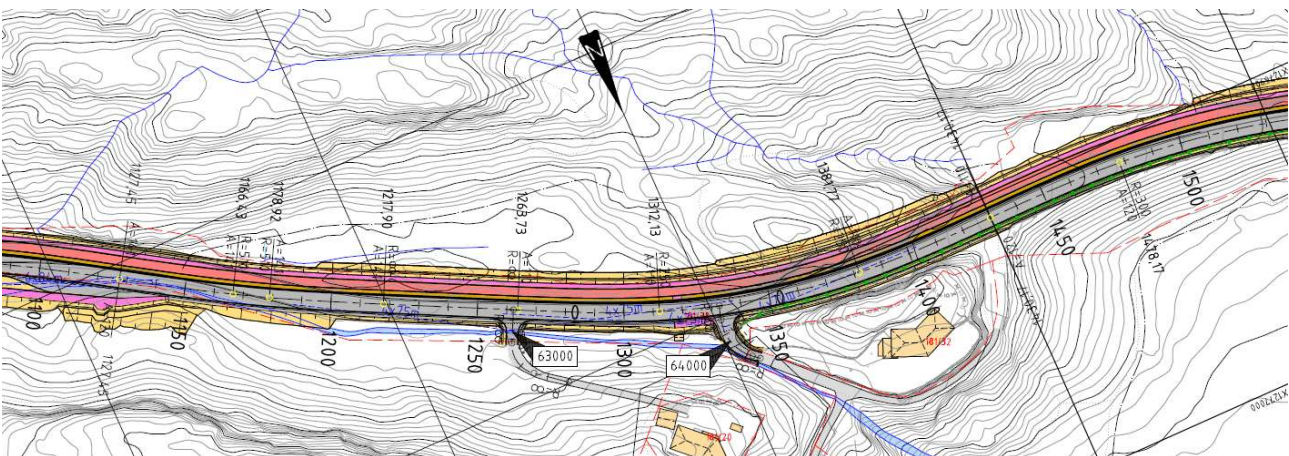
Figur 4.10: Utsnitt fra tegning C002. Kryss og busslomme.

Det etableres 2 busslommer i profil 990 og 1120. Disse har bredde på 3,25 meter (inkl skulder). Busslommen i retning Salhus er vinklet, slik at kravet til baksikt er fulgt. Ventearealene er 2,7 meter, og det lages plass til busskur på 1,6 meter utenfor ventearealet.

Det er foreslått et tilrettelagt krysningspunkt i profil 1020, og etablering av et gangsystem inn mot næringsarealet og til det nordgående busstoppet i profil 1120.

Veg 45000 er nytt kryss til næringsområdet, og er dimensjonert for vogntog. Gangvegssystemet mellom busslommene vil også krysse veg 45000, og det skal anlegges trafikkøy i dette krysset.

I profil 1200 kobles ny veg på eksisterende veg. I profil 1200 - 1600 ligger ny veglinje så å si på dagens veg, og utvidelse med ny gang og sykkelveg skjer kun på sørsiden av eksisterende veg.



Figur 4.11: Utsnitt fra tegning C002. Avkjørsler og bekkeløp langs fylkesvegen.

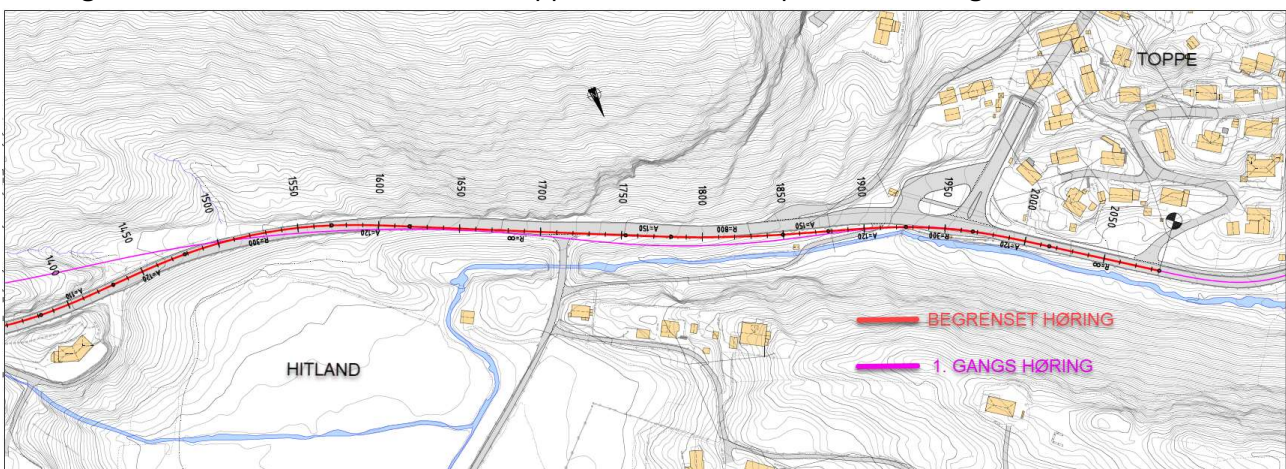
Avkjørsel 63000 betjener én bolig, mens avkjørsel 64000 betjener to boliger. Ideelt sett burde disse vært samordnet til én felles avkjørsel. Det er imidlertid foreslått å opprettholde dagens løsning med separate avkjørsler. Begrunnelsen for dette er at det ikke er registrert noen ulykker i tilknytning til avkjørslene, at siktforholdene vil bli forbedret som følge av de planlagte tiltakene, at bekken kan opprettholdes som åpen fra profil 1200 og videre, samt at løsningen gir økonomiske besparelser sammenlignet med en sammenslåing.

Det planlegges en utvidet vegskulder med bredde på 1,5 meter fra busstoppet ved profil 1120 til avkjørsel 64000. I profil 1320 foreslås et tilrettelagt krysningspunkt for gående og syklende.

Det er ønske å kun gjøre inngrep i en av de to eksisterende skjæringene i profil 1350 til 1420. Det har blitt vurdert å kun gjøre inngrep i nordlig skjæring, da denne er noe lavere enn den sørlige skjæringen. Men et slikt inngrep ville gitt dårlig linjeføring, og resultert flere inngrep nord for vejen både før og etter skjæringen. Blant annet måtte det ha blitt etablert en fylling ned mot jordene på Hitland i profil 1450. Inngrep i nordlig skjæring ville også hatt negative konsekvenser for bolighuset (Salhusvegen 65).

4.3 Profil 1500-2060

På denne strekningen følger den reviderte senterlinjen ytterkanten av eksisterende veg på nordsiden av Salhusvegen. Ved fastsettelsen av senterlinjen er det lagt vekt på å oppnå en hensiktsmessig balanse mellom fylling og fjellskjæring. Mellom profil 1600 og 1800 er det planlagt en plastring med helning 1:1 ned mot elven, slik at bekken opprettholdes som åpen bekkeføring.



Figur 4.12: Senterlinje fra profil 1500 til profil 2060, fra hhv. 1. gangs høring i 2022 og ved begrenset høring.



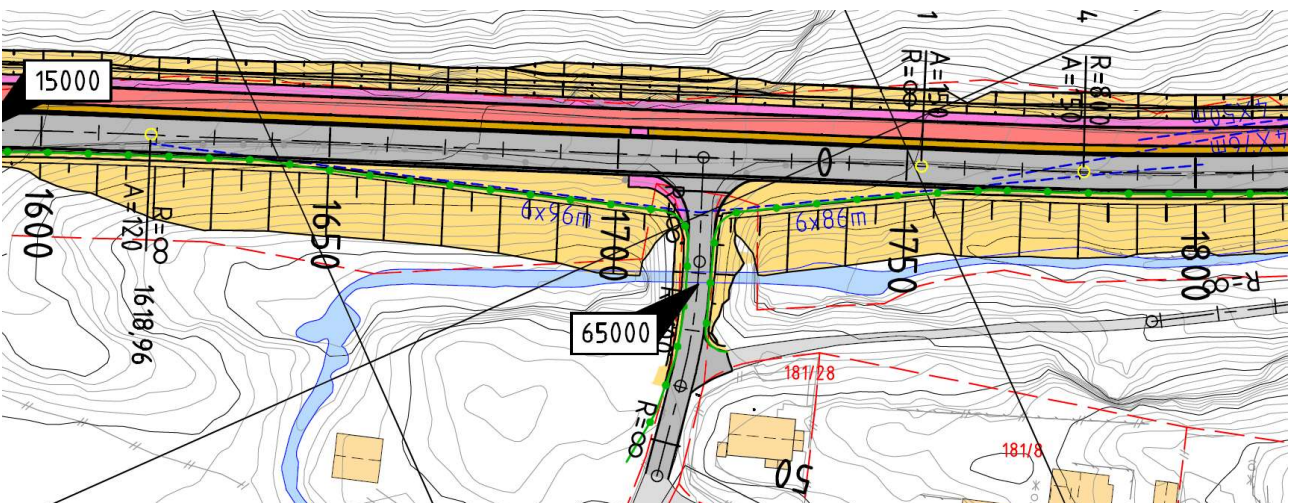
Figur 4.13: Utsnitt fra google maps. Ca i profil 1620-1720 på tegning C003.

Mellom profil 1620 og 1720 ligger det mest sidebratte partiet i hele prosjektområdet, og enhver utvidelse av vegen medfører betydelige kostnader. Ved fastsettelse av senterlinjen har hovedfokus vært å holde fjellskjæringene så lave som mulig, samtidig som fyllingen ikke kommer i konflikt med bekken.



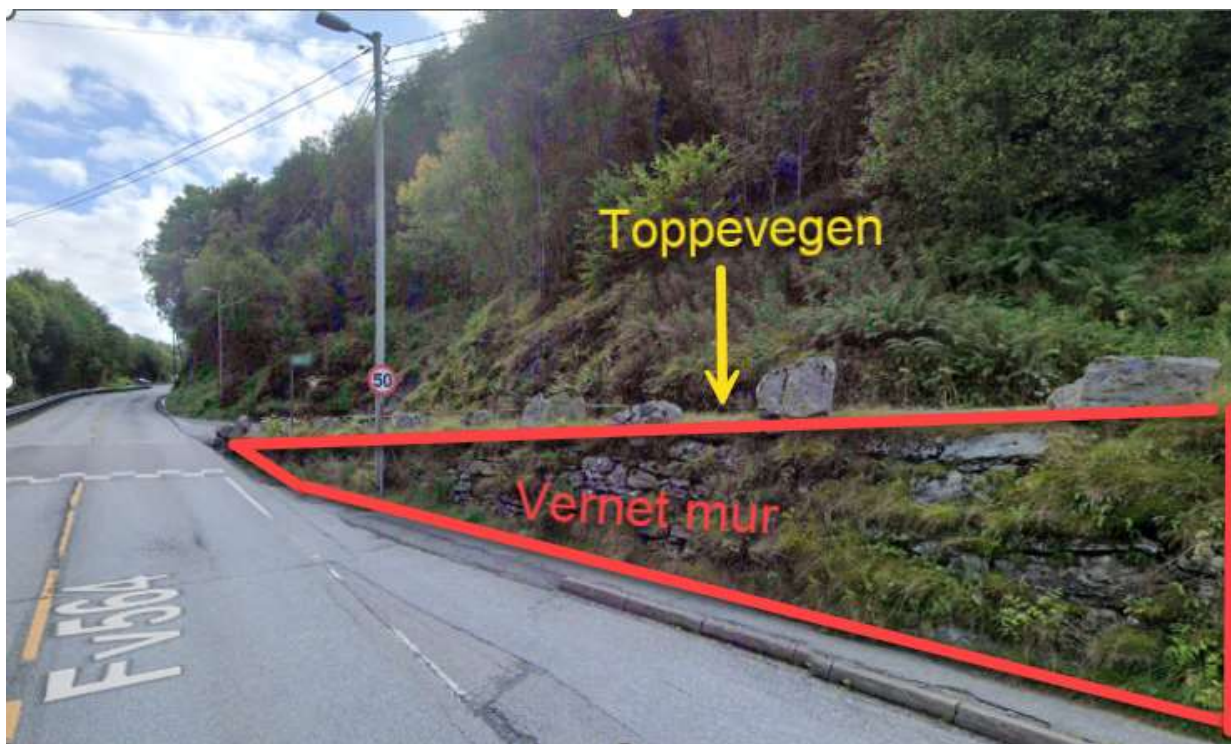
Figur 4.14: Utsnitt fra tegning C003. Baugtveitvegen og plastring mot bekk

Veg 65000 omfatter en tilpasning av krysset mot Baugtveitvegen, som justeres i tråd med ny veglinje. Det etableres rekkverk på begge sider av vegen, ettersom terrenget er bratt og det er stor høydeforskjell ned mot bekken på begge sider. For å opprettholde tilfredsstillende siktforhold fra Baugtveitvegen er det lagt inn et siktutvidelsesområde, slik at rekkverket langs Salhusvegen ikke kommer i konflikt med siktlinjene. I tilknytning til Baugtveitvegen, ved profil 1705, foreslås det et tilrettelagt krysningspunkt.



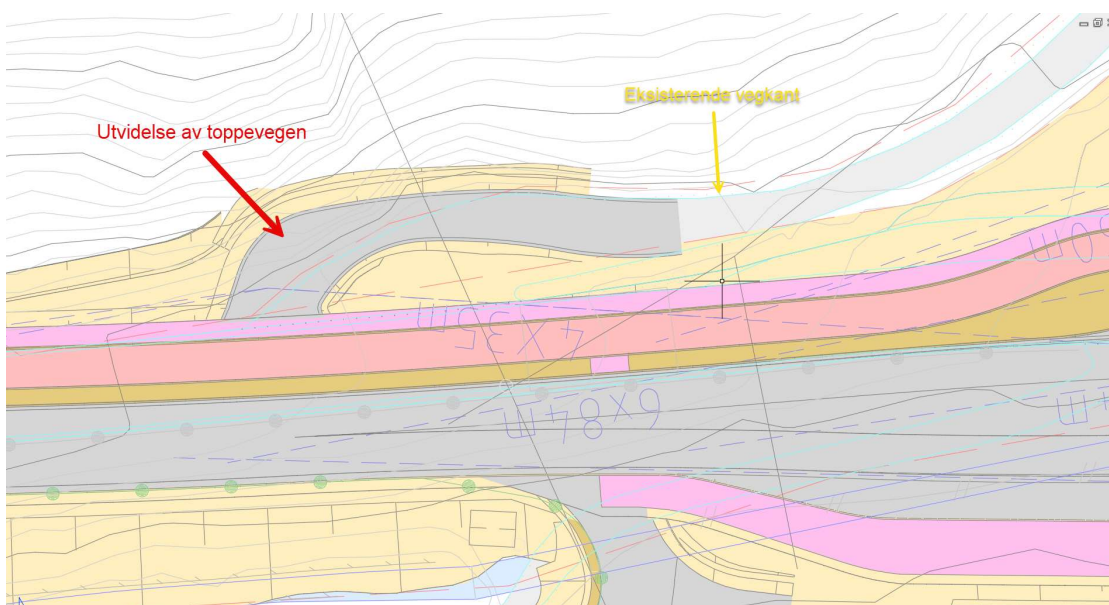
Figur 4.15: Utsnitt fra tegning C003. Utvidelse av rekkverksrom for sikt fra Baugtveitvegen.

Muren mellom Toppevegen og Salhusvegen er vernet, og det har vært fokus på å ikke berøre denne.



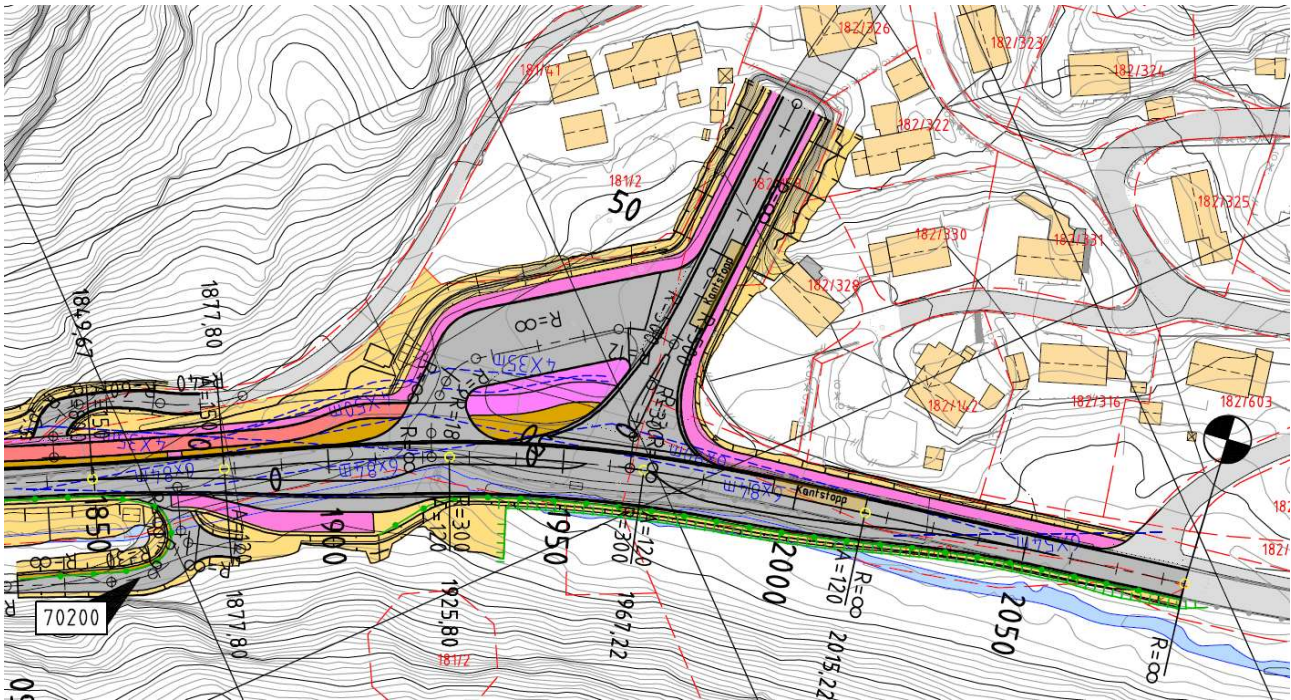
Figur 4.16: Utsnitt fra google maps. Mur langs Toppevegen.

Tilkoblingen mellom Toppevegen og Salhusvegen er forskjøvet noe østover (mot Åsane Byggtorg) for å oppnå tilstrekkelig sikt mot den planlagte sykkelvegen vestover. Det er også etablert en grøft for å sikre tilfredsstillende sikt østover langs Salhusvegen. For å gi plass til disse justeringene er fylkesvegen utvidet mot nord i dette området. Dagens avkjørsel til Toppevegen vil krysse den nye gang- og sykkelvegen, og det er vurdert som akseptabelt å tillate utkjøring fra denne avkjørselen. Innkjøring til Toppevegen vil derimot skje via Slettestølvegen og Sollsmittet. I planen til 1.gangs høring var Toppevegen opprinnelig regulert til gangveg/gågate. I revidert plan vert denne regulert vegareal. Vurderingane for dette valet ligg i vedlegg «Beslutningsnotat_Toppevegen».



Figur 4.17: Utsnitt fra AutoCAD. Utvidelse av toppvegen i forhold til eksisterende veg.

I krysset ved Støbotn terminal planlegges det etablert et T-kryss med venstresvingefelt. Langs Salhusvegen etableres det kun én busslomme på nordsiden av veien. Opprinnelig var det planlagt to busslommer, hvorav den ene var plassert i tilknytning til utkjøringsområdet for kollektivterminalen. Denne busslommen ble imidlertid tatt ut av planen på grunn av hensynet til den vernede muren i Toppevegen samt siktforholdene fra T-krysset i Slettestølsvegen. Som kompensasjon er det planlagt et kantstopp for buss ved profil 2000. Kantstoppet langs Slettestølsvegen opprettholdes som i dag



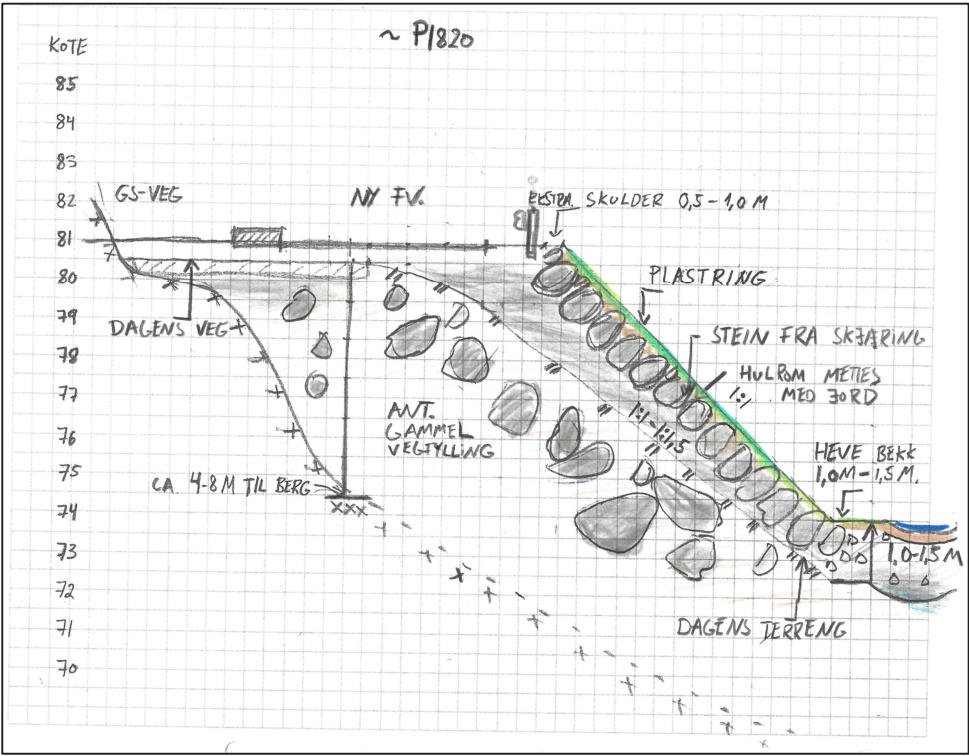
Figur 4.18: Utsnitt fra C003. Kollektivområde og tilkobling til Slettestølsvegen.

Terminalområdet er utformet i samsvar med løsningen som tidligere er avtalt mellom Skyss og Statens vegvesen i planprosessen.

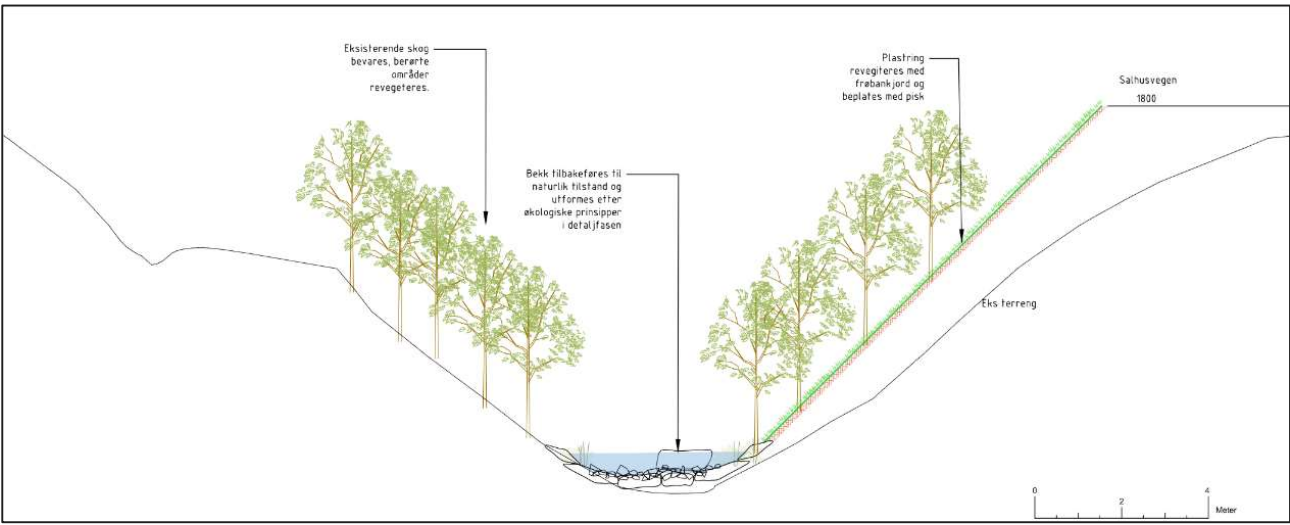
Ny gang- og sykkelveg er planlagt med full bredde og med tydelig separering mellom gående og syklende helt frem til krysset med Slettestølsvegen. Veg 70200 utgjør en ny gang- og sykkelveg som tilpasses eksisterende gangveg nord for bekken. Denne gangvegen vil også fungere som adkomst for driftskjøretøy til et nytt pumpehus. Det etableres en snuhammer i tilknytning til pumpehuset for manøvrering av driftsbiler.

5 Geoteknisk løsning langs Hitland og bekk

Til tross for smalere tverrprofil er løsningen ved Baugtveitkrysset og nedstrøms utfordrende. Løsning der en unngår utfylling ned mot bekkeløpet vil fremdeles gi høye skjæringer på opp mot 30 meter sør for Salhusvegen. Anbefalt løsning for strekningen er derfor å etablere en bratt fylling/plastring mellom profil 1600-1800. Fyllingen kommer i konflikt med dagens bekk, men det er vurdert at denne kan justeres/heves og derved holdes åpen. Det er kontrollert for fall og plass til bekken. Løsningen for bekken anbefales videre detaljprosjekttert på byggeplannivå.



Figur 5.1: Prinsippskisse for fylling mot bekk.



Figur 5.2: Det legges opp til en åpen bekkeløsning med bratt fylling/plastring.



6 Sammendrag konsekvenser

Hovedgrepene som er utført på tiltaket etter 1.gangshøring er:

- Redusert normalprofil.
- Justeringer av linjens kurvatur langs strekningen.
- 1:1 fylling m/plastring bekkeparti v/Baugtveitveien.
- Mur og sideforskyving av bekkeløp ved kryssområdet Slettestølsvegen-Salhusvegen.

Konsekvensene vurdert opp mot planforslag til 1. gangs høring:

- Trafikksikkerhet ivaretas langs strekningen.
- Redusert tverrprofil for gående og syklende, men likefullt et godt tilbud for gående og syklende langs strekningen i tråd med dimensjoneringskrav.
- Bedret levekår for fisk og vannmiljø.
- Redusert terrenginngrep.
- Bedret landskapstilpasning.
- Redusert Co2-utslipp.