

PLANINITIATIV FOR SAMFERDSLEPLANAR

Fv. 585 Nattlandsveien, Birkelundstoppen - Hagerups vei

Gang- og sykkeltrafikk langs fv. 585 Nattlandsveien

Reguleringsplan



13.02.2023

Generelt om planinitiativet

Dette dokumentet skal saman med aktuelle vedlegg utgjera nødvendig grunnlag for å halde oppstartsmøte for nye samferdsleplanar. Innsendt dokument er sjå på som førespurnad om oppstartsmøte. Det vert vist til «*Veileder for oppstart av reguleringsarbeid for samferdselsplaner*». Bergen kommune kan krevje anna nødvendig informasjon før utarbeiding av fagnotat og varsel om oppstart. Dette vert avklart i oppstartsmøtet.

Forslag til plannamn	Fv 585 Nattlandsveien - Birkelundstoppen-Hagerups vei
Bydel, gnr./bnr.	Årstad, gnr. 11/ bnr. 34, 678, 757 og gnr.160/ bnr. 188, 447, 786 m.fl
Vegnamn	Fv 585 Nattlandsveien

1 INNHALD

2	Hovudinnhaldet i planinitiativet	4
2.1	Bakgrunn for planinitiativet	4
2.2	Mål med prosjektet	4
2.3	Foreslått føremål	5
2.4	Medverknad	5
2.5	Enkle ideskisser	5
3	Planområdet – dagens situasjon	6
3.1	Planavgrensing	6
3.2	Kort utgreiing av området	8
3.3	Eksisterande kartleggingar	8
3.4	Veg- og trafikkfageleg forhold	9
3.5	Kva fungerer bra i området i dag, og kva fungera ikkje like bra.	9
4	Forholdet til overordna planar og retningslinjer	10
4.1	Nasjonal transportplan (NTP), regionale og lokale transportplanar og strategiar.....	10
4.2	Kommuneplanens areal- og samfunnsdel	10
4.3	Kommunedelplan.....	13

4.4	Vedtekne reguleringsplanar i området	13
4.5	Reguleringsplanar under arbeid i nærområdet	19
4.6	Andre rammevilkår gjeve av vegeigar/vegforvaltar	19
5	Verknadar av planinitiativet	19
5.1	Landskap, omgjevnad og strøkskarakter	19
5.2	Fjernverknad	20
5.3	Auka trafikk og støy	20
5.4	Naturmangfald	20
5.5	Friluftsliv	20
5.6	Mobilitet	20
5.7	Geologi/geoteknikk	20
5.8	Kulturverdiar	21
5.9	Barn og unges interesser	21
5.10	Forhold for gåande, syklande og kollektivreisande	21
5.11	Konkurransforholdet mellom bil og miljøvenlege reiseformer	21
5.12	Trafikktryggleik	21
5.13	Universell utforming	21
5.14	Samfunnstryggleik og risiko	21
6	Konsekvensutgreiing (KU)	22
7	Framdrift og prioritering	22
7.1	Planlagt framdrift for planarbeidet	22
7.2	Overordna føringar/planar	22
8	Vedlegg:	23

2 HOVUDINNHALDET I PLANINITIATIVET

2.1 BAKGRUNN FOR PLANINITIATIVET

Store delar av Fv. 585 Nattlandsveien inngår i sykkelnettet i Bergen, og det har vore jobba med ulike utgreingar og planarbeid langs strekninga i mange år.

Bergen kommune arbeider med strekninga frå Mannsverk til Hagerups vei, ei strekning som har vore arbeidd med i fleire periodar utan at det har resultert i vedtatt reguleringsplan. Planarbeidet har så langt bygd på ei løysing med sykkelfelt og einvegsregulert sykkelveg (også kalla opphøgde sykkelfelt) i Nattlandsveien.

I Nattlandsveien sør for Mannsverk (til Nattlandsfjellet) har det blitt utført ei TS-vurdering på grunn av auka tal på ulykker med syklist involvert. I TS-vurderinga vart ulike sykkelløysingar vurdert opp mot ulykkesrisiko, og korleis ein kan få redusert ulykkene på strekninga.

På bakgrunn av dette er det sett behov for ei meir overordna vurdering av sykkelnettet i området. For å få mest mogleg samanheng i sykkelnettet i området er det difor vurdert kva strekningsløysing som er rett å velje i Nattlandsveien frå Birkelundstoppen i sør og til Hagerups vei i nord.

Arbeidet er gjennomført av Vestland fylkeskommune, saman med ei arbeidsgruppe med representantar frå Bergen kommune, og delvis også frå Statens vegvesen. I tillegg har Rambøll gjennomført overordna TS-vurderingar som ein del av arbeidet.

2.2 MÅL MED PROSJEKTET

Primærkriterium:

- Tiltaket gir eit nytt tilbod for syklende og eit oppgradert tilbod for gåande og kollektivreisande, slik at tilbodet vert meir attraktivt, trafiksikkert og effektivt for disse trafikantgruppene. Dette vil bidra til overføring av reiser frå bil på grunn av tiltaket sin nærleik til funksjoner og bustader.
- Tiltaket vil gi ein betre samanheng i gang- og sykkeltilbodet i Nattlandsveien frå søre del av Bergensdalen.
- Tiltaket vil gi betre framkome og innkortet køyretid for kollektivtrafikken på strekninga.
- Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av busetnaden i søre del av Nattlandsveien, Mannsverk og Landås. Strekninga ligg innanfor ytre fortettingssone og byfortettingssone i KPA.

Støttekriterium:

- Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søre del av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO₂-utslepp.
- Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbodet i Bergensdalen, Mannsverk og Landås, og vil bidra til at reiseavstand mellom bustad/arbeidsplass og definerte sentra kan reduserast.

Prosjektet sitt forhold til øvrige mål og planverk

- Prosjektet er forankra i Sykkelstrategi for Bergen, der strekninga er del av sykkelnettet og ligg i utbyggingsfase 1. Området ligg innafør senterområde og byfortettingssone i KPA. Prosjektet er i tråd med gjeldande kollektivstrategi.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

- Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt og trafikksikkert tilbod for gåande, syklande og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket betrar trafikktryggleiken for annan køyrettrafikk.

2.3 FORESLÅTT FØREMÅL

Etablering av oppgradert sykkelanlegg og kollektivfelt i nordre del av Nattlandsveien. Strekninga er ulykkesutsett i dag, og det er behov for å endre/oppgradere sykkelløysinga og å betre tilhøva for kollektivtrafikken på strekninga. Det er mykje gangtrafikk på tvers, og prosjektet er et felles prosjekt for å oppgradere tilbodet til gåande, syklande, kollektivreisande og betre trafikktryggleiken i området.

2.4 MEDVERKNAD

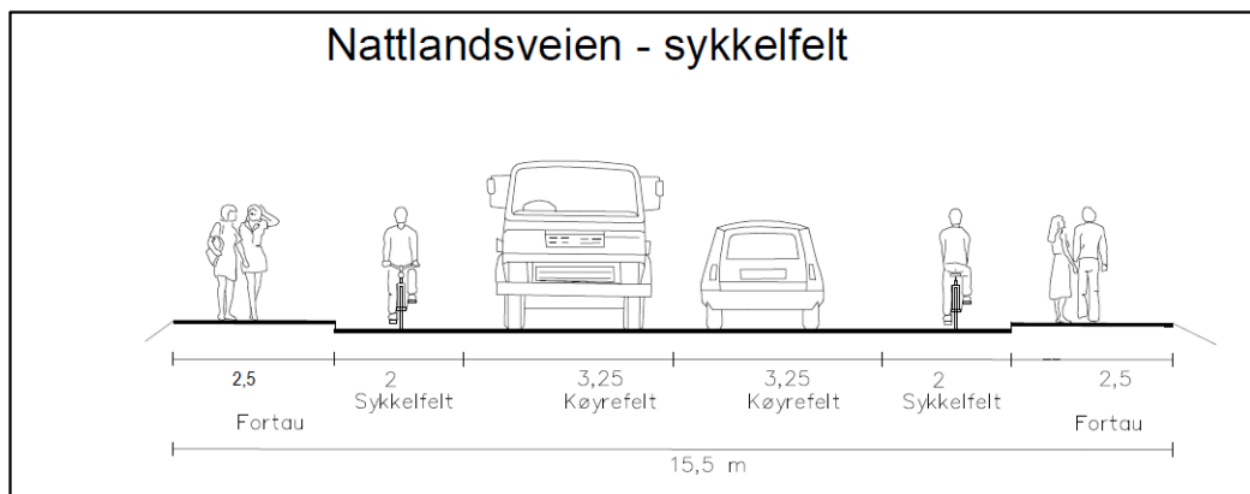
Vestland fylkeskommune har som mål å ha god kommunikasjon og samarbeid med interessentar, råka grunneigarar og naboar, fagmynde, lag og organisasjonar, samt andre fagkunnige ved behov. Det skal i samarbeid med Bergen kommune leggjast plan for medverknad.

2.5 ENKLE IDESKISSER

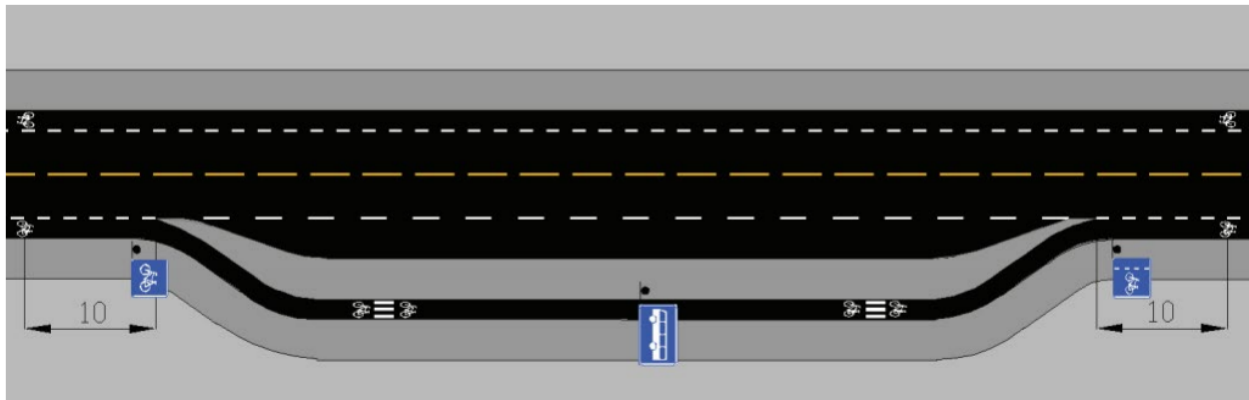
Gjennom denne planen skal fylkeskommunen sjå på ulike løysingar primært for å betre trafikktryggleiken for mjuke trafikantar.

Gater skal ha fartsgrense 60 km/t eller lågare, og kan bestå av ulike element. Kva element som vert valt, er avhengig av kva som er funksjon og mål for gata, og kva som er fysisk mogleg.

Prinsippiskisser



Figur 1: Prinsippskisse sykkelfelt og fortau, HB N100



Figur 2 Skisse som viser sykkelfelt ført bak busslomme. Kjelde: v123 kollektivhandboka

Berekening

Vi har brukt ÅDT-tall frå sykkelstrategien (pkt 1 ovanfor) og dimensjoneringsmetode frå Bybanepplanarbeidet. Dette har gitt oss følgande tal for makstimen:

Tabell 1: Beregnet ÅDT syklende.

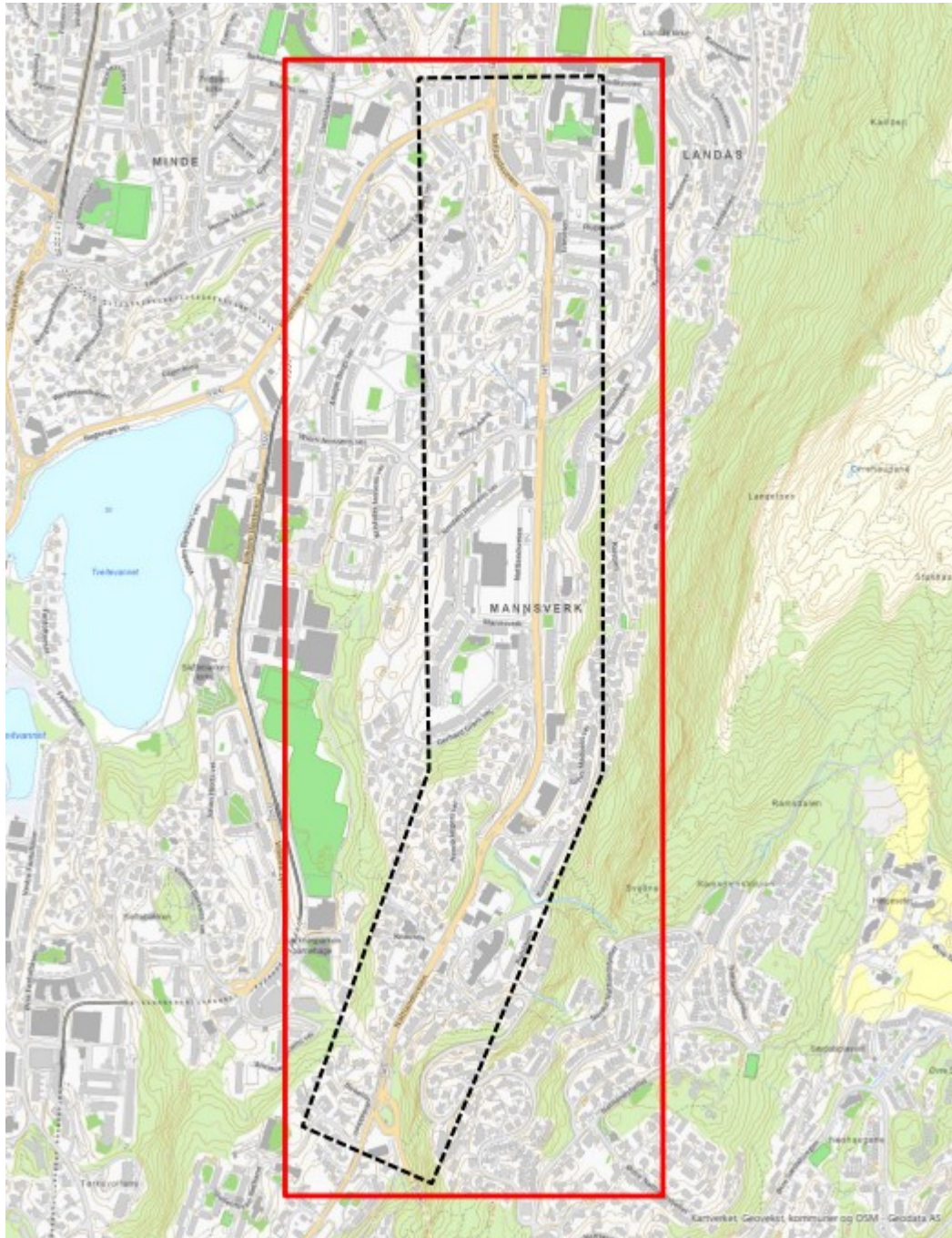
ÅDT syklende	Makstime
ÅDT 1300 nord i planområdet	468 i makstimen ¹
ÅDT 780 ved Mannsverk	281 i makstimen
ÅDT 870 ved Birkelundstoppen	313 i makstimen

3 PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON

3.1 PLANAVGRENSING

Foreslått område for planarbeidet er vist i figur 3. Eigedommane langs vegen som blir råka av tiltaket, består av både offentlege og private eigedommar:

- Bussdepot
- Handelsbygg
- Bensinstasjonar
- Burettslag
- Einebustader
- Diverse



Figur 3: Stipla svart linje er sone for varsel om oppstart av planarbeid.

3.2 KORT UTGREIING AV OMRÅDET

Fv. 585 Nattlandsveien, mellom Hagerups vei og Birkelundstoppen har høg trafikk og er ei viktig kollektivåre. Strekninga er òg ei viktig lenke i vegnettet både for syklande, gåande og køyrande, men tilbodet til mjuke trafikantar er svært variabelt. Strekninga er ulukkesutsett, og framstår ikkje som attraktivt for mjuke trafikantar. Det er naudsynt å utbetre strekninga for å nå målsetjingar om auka tal gåande og syklande i området.

Det pågår planarbeid for strekninga frå Mannsverk til Hagerups vei, der ein til no har sett på løysingar med sykkelfelt eller einvegsregulert sykkelveg. Lenger sør i Nattlandsveien er det sykkelfelt i dag, men fleire løysingar er vurdert i samband med ei TS-vurdering for området utført i 2019. For å få eit samanhengande og godt tilbod vert heile strekninga frå Birkelundstoppen til Hagerups vei no vurdert under eitt.

Strekninga er i utgangspunktet ikkje egna som hovudrute for sykkel, men det syner seg vanskeleg å finne anna egna trasé i området. Alternative løysingar som er vurdert (i forprosjektet) i detalj er:

1. Sykkelfelt
2. Einvegsregulert sykkelveg
3. Sykkelveg med fortau på vestsida

Alternativ 1 og 3 (med vanleg vikepliktsregulering i kryss) kan etablerast i Nattlandsveien utan fråvik. Medan regelverket for utforming av alternativ 2 og alternativ 3 (med forkøyrregulering i kryss) er under utarbeiding hjå Vegdirektoratet.

Sidan det berre er sykkelfelt og sykkelveg med fortau med vikeplikt i kryss som er godkjende som løysingar per no er det desse som til slutt har vorte vurdert opp mot kvarandre. Einvegsregulert sykkelveg og forkøyrregulert sykkelveg blir variantar som kan vurderast i vidare planlegging. Løysingane er vurdert ut frå gatestruktur og områdetype, framkomst, heilskapleg sykkelnett, trafikksikkerheit, arealinngrep og nokre andre tilhøve. Området er komplekst og dei ulike løysingane har kvar sine styrkar og svakheiter.

Etter ei samla vurdering er det sykkelfelt som vert tilrådd som løysing for syklande på strekninga.

Det er tre punkt som har vege tungt i valet av løysing:

- Trafikktryggleik
- Framkome
- Trinnvis utbygging og heilskapleg system

Det er tilrådd å bygge ut med høg standard både på sykkelfelt og fortau, for å oppnå sterk auke i sykkelandelen i eit komplekst gatebilette. Sykkelfelt som løysing vil føre til ein del fortaussykling (særleg blant unge), noko som aukar konfliktnivået mot gåande. Løysinga gjer at ein kan vente med utbygging sør mot Birkelundstoppen, og prioritere strakstiltak her i første omgang.

Det pågår planarbeid for Wiers Jenssensvei, som dette planarbeidet må ta spesielt omsyn til.

3.3 EKSISTERANDE KARTLEGGINGAR

Ingen nye kartleggingar er gjennomført, ut over det som er gjennomført i forprosjektet.

3.4 VEG- OG TRAFIKKFAGELEG FORHOLD

Dagens veg har 50 km/t, med variabel fartsgrense 40 km/t frå bussdepotet på Mannsverk til Hagerups vei. Nattlandsveien er forkøyrsvveg, og har ein ÅDT (2020) på 10 500 frå Hagerups vei fram til Knausen/Kolstibotn/Nattlandsfjellet. Resten av vegstrekninga, fram til Birkelundstoppen har ÅDT (2020) på 9045.

Det er i dag tosidig løysing med fortau. Breidda på fortauet er varierende på strekninga, og på nokre stader brå overgang mellom smale og breie parti. Fortauet ber preg av at det gjevast rom for sykkelfelt og breiare køyrefelt og/eller ventefelt. Ein finn og nokre plasser kor lyktestolpar er plassert på fortauet, noko som kan vere ein barriere for mjuke trafikantar.

Longs strekninga er det etablert sykkelfelt, nokre parti malt i raudt. Sykkelfeltet vert fleire plassar avbrote av kantstopp for buss. På ei strekning med ÅDT over 10 000 kan ein sjå på kantstopp som lite heldig for framkome og trafikktryggleik. Det vert fort opphoping av trafikk bak bussar som stoppar på kantstoppa, og sykklistert vert nøydd til å vente eller køyre forbi på utsida av bussen.

Heile strekninga frå Birkelundstoppen til Hagerups vei er registrert som ei ulykkesstrekning. Ulykkestrekning er etter handbok V723 *Analyser av ulykkessteder* definert som «*Minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innanfor en strekning på 1 km*». Ved Mannsverk er det registrert eit ulykkespunkt. *Ulykkespunkt er definert som «Minimum 4 politirapporterte personskadeulukker i løpet av 5 år innanfor en strekning på 100 m»*. Strekninga frå krysset til Sofus Madsens vei til like før krysset ved Gerhards Grans vei er registrert som eit ulukkespunkt i NVDB. På denne strekninga har det vore 6 trafikkulukker i perioden mellom 2012 og 2021.

3.5 KVA FUNGERER BRA I OMRÅDET I DAG, OG KVA FUNGERA IKKJE LIKE BRA.

Dagens tosidige løysing er eit prinsipp ein ynskjer å behalde i planforslaget. Likevel må tilbodet gjerast meir attraktivt for gåande, syklande og kollektivreisande. Det varierende tilbodet til mjuke trafikantar gjer at området i dag ikkje fungerer optimalt. Det må sytast for eit betre tilbod for mjuke trafikantar, samstundes som det bidrar til å avgrense talet på ulykker.

4 FORHOLDET TIL OVERORDNA PLANAR OG RETNINGSLINJER

4.1 NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP), REGIONALE OG LOKALE TRANSPORTPLANAR OG STRATEGIAR

I NTP er hovudmålet for trafikktryggleik å redusere transportulukker i tråd med nullvisjonen om ingen drepne eller hardt skadde i transportsektoren. I NTP 2018-29 er det og etappemål med ambisjon om halvering av talet på drepne og hardt skadde i 2030 sett opp mot tal frå 2018.

RTP bygger vidare på måla i NTP. For Vestland er målet i RTP eit trygt, effektivt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling. Vidare er eit delmål for mobilitet og kollektivtransport at fleire skal gå, sykle eller nytte kollektivtransport i staden for bil.

Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030

Sykkelstrategien for Bergen gjeld for perioden 2020-2030 og har blant anna desse måla for ambisjonsnivået i 2030:

- Talet på alvorlege sykkelulykker skal halverast
- Sykkelandelen i Bergen skal auke til 10 %
- Sykkelandelen i Bergens utvida sentrumsområde skal auke til 20%

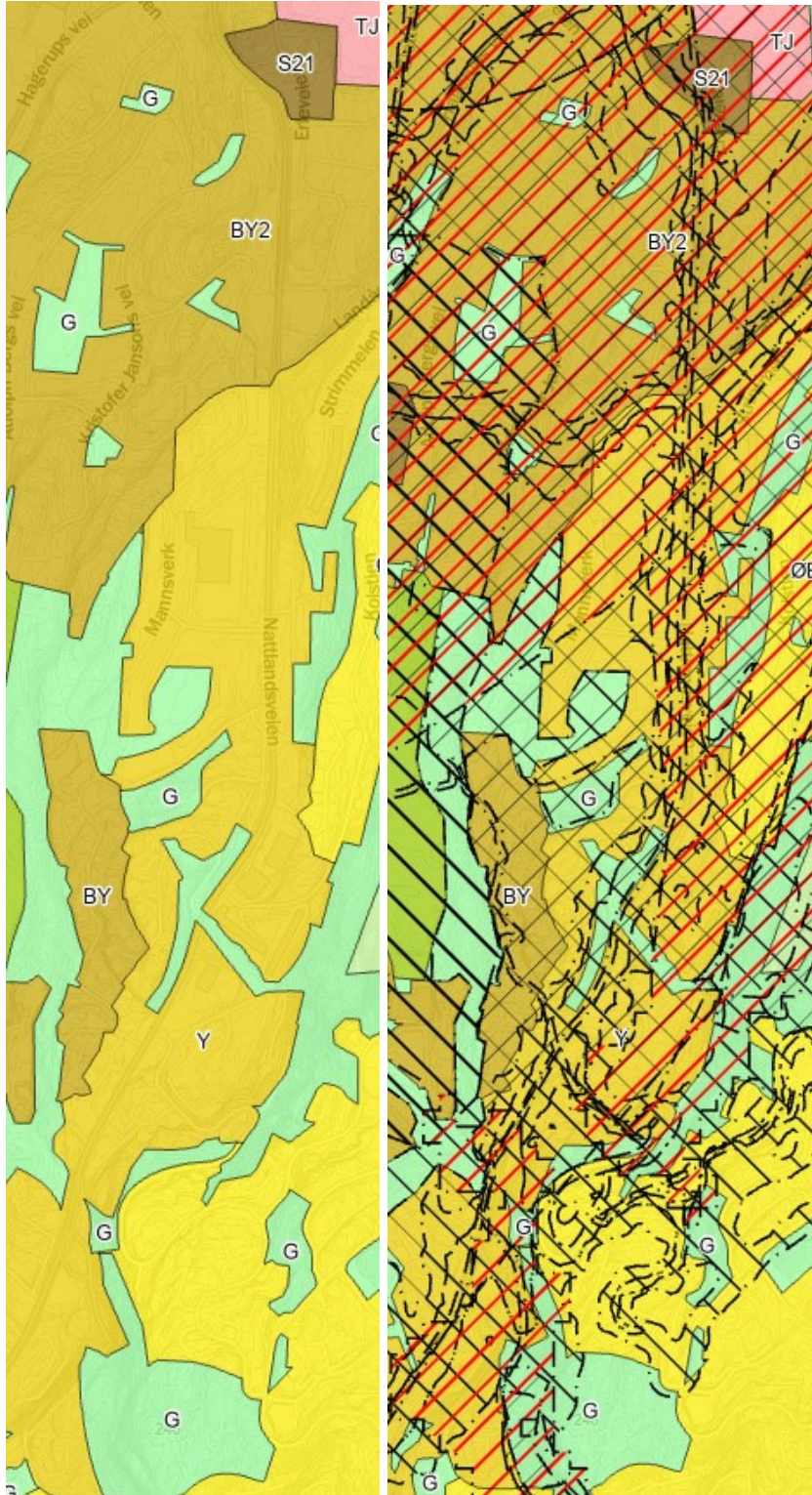
Hovudmålet er at fleire skal sykle meir. Strategien har ei visjon om å gjere det attraktivt og trygt å sykle i Bergen. I Nattlandsveien er det målet om 10 % som er gjeldande. Målsetnad om 10 % syklande er ambisiøst, og er om lag ei tredobling av talet på dagens sykkelutar. For å lukkast med målet er det naudsynt med ei målretta og prioritert satsing. Visjonen er at det skal vere eit godt samspel mellom trafikantgruppene. Det vert og nemnd at korkje dei syklande eller andre ikkje skal oppleve at eit aukande tal syklistar skal føre til konflikt mellom trafikantgrupper.

4.2 KOMMUNEPLANENS AREAL- OG SAMFUNNSDEL

Eksisterande busetnad i kommuneplanens arealdel består i all hovudsak av bustadar, forretningar/anna næringsverksemd og grønstruktur. Store deler av området ligg innanfor ein eller fleire omsynssoner.

Tabell 2: Kommuneplanens arealdel, henta frå bergenskart.no

Arealplanid	Plannamn	Dato	Link til planarkiv
4601_65270000	BERGEN. KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2018 - 2030	19.06.2019	833

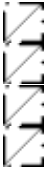




















Figur 4: Kommuneplanens arealdel, med og utan omsynssoner, henta frå bergenskart.no

Arealformalområde (KPA 2018):

-  Sentrumskjerne - S
-  Byfortettingssone - BY
-  Ytre fortettingssone - Y
-  Tjenesteyting
-  Idrettsanlegg
-  Grønnstruktur

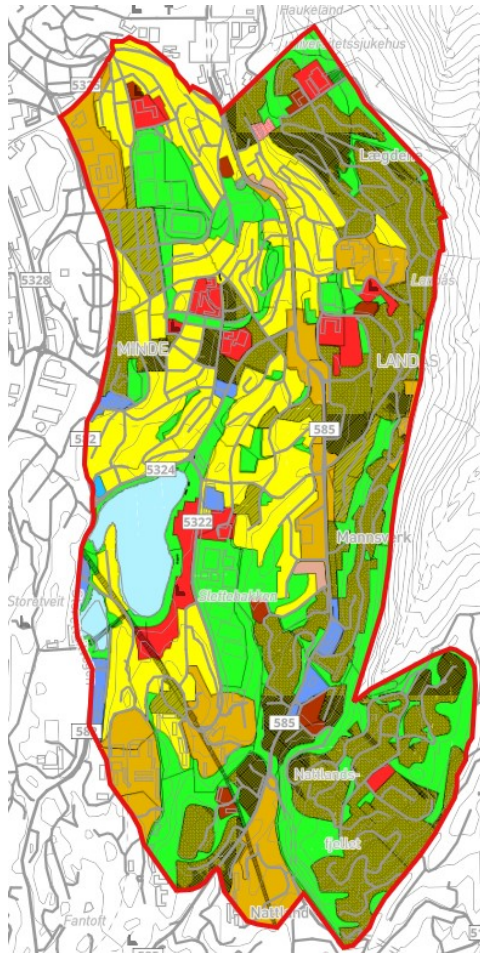
Omsynssoner (KPA 2018)

-  Angitt hensyn friluftsliv
-  Angitt hensyn kulturmiljø
-  Angitt hensyn landbruk
-  Angitt hensyn naturmiljø
- Båndleggingssone**
-  720 - Lov om naturmangfold
-  730 - Lov om kulturminner
-  Kp Båndleggingssone
-  740 - Etter andre lover
-  Infrastruktursone
-  Sikringssone
-  110 - Nedbørsfelt drikkevann
-  190 - Militær sikringssone
- Faresone (KPA 2018)**
-  310 - Ras- og skredfare
-  320 - Flomfare
-  350 - Brann-/eksplosjonsfare
-  390 - Annen fare (Brannsmitte og akutt forurensning)
- Gjennomføringsone (KPA 2018)**
- Støysone (KPA 2018)**
-  Støysone grønn
-  Støysone gul
-  Støysone rød

4.3 KOMMUNEDELPLAN

Det vart i 1996 vedtatt kommunedelplan for Landås.

Arealplanid	Plannamn	Dato	Link til planarkiv
4601_9730000	ÅRSTAD/FANA/BERGENHUS. KDP LANDÅS	15.01.1996	2806



Figur 5: Kommunedelplan vedtatt i 1996. Plannamn: ÅRSTAD/FANA/BERGENHUS. KDP LANDÅS

4.4 VEDTEKNE REGULERINGSPLANAR I OMRÅDET

Under kan ein sjå ei liste over vedtekne reguleringsplanar i området. Reguleringsplanane i området er vedtekne i ulike tidsperiodar og nokre omfattast difor av tidlegare lover. Figur 7 illustrerer reguleringsplanane i kart, fargane viser lovverket dei er vedteke etter.

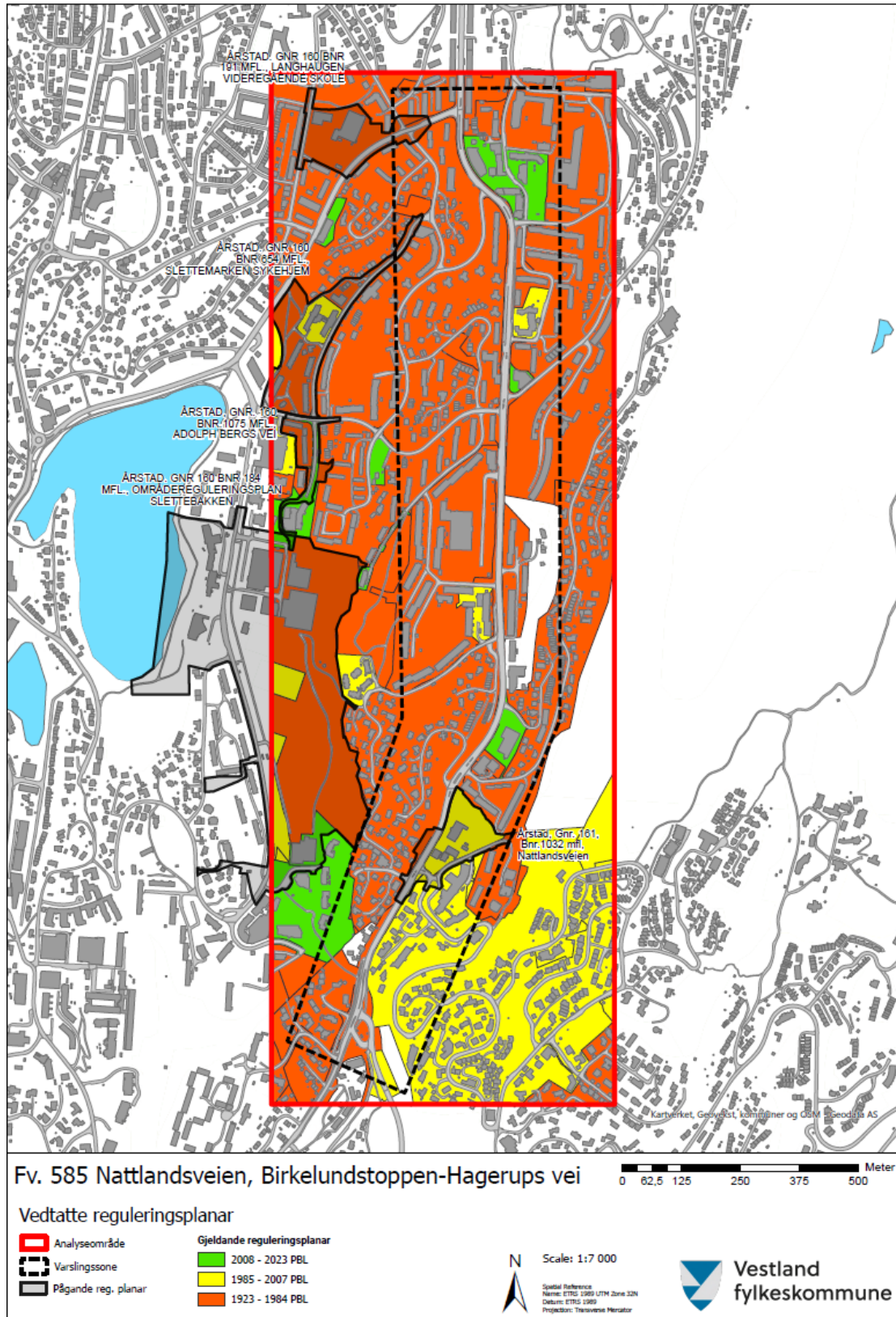
Tabell 3: Vedtekne planar i varslingsområdet for planarbeidet

planidentifikasjon	Plannamn	Ikrafttredelses dato	link
11150000	ÅRSTAD. SLETTEBAKKEN, IDRETTSOMRÅDE	1963-03-01	11150000
11160100	ÅRSTAD. SLETTEBAKKEN, ENDRING	1981-09-21	11160100
4390000	ÅRSTAD. LANDÅSVEIEN 75X OG 83X	1977-06-07	4390000
5040000	ÅRSTAD. LANDÅSVEIEN 17B	1979-02-22	5040000
60840000	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 197, HAGERUPS VEI 32X	2011-05-30	60840000
11890000	ÅRSTAD. LANDÅSVEIEN 24 OG 38X, TOMT FOR SYKE- OG ALDERSHJEM	1971-05-26	11890000
30120000	ÅRSTAD. GNR 11, NATTLANDSFJELLET	1968-07-04	30120000
8390001	ÅRSTAD. GNR 11 BNR 22	2000-11-15	8390001
21100	ÅRSTAD. FIOLVEIEN 11 OG 13, GANGPASSASJE M.M.	1981-12-14	21100
10520100	ÅRSTAD. ADOLPH BERGS VEI 1 P	1981-09-21	10520100
5430000	ÅRSTAD/FANA. RV 14 BIRKELUNDSBAKKEN	1981-05-25	5430000
10520000	ÅRSTAD. BERGENSDALENS SYDLIGE DEL, DIST. SLETTEBAKKEN	1950-05-22	10520000
10770000	ÅRSTAD. PADDEMYREN	1954-03-05	10770000
10615000	ÅRSTAD. GNR 161 BNR 795, ERLEVEIEN, BARNEHAGE OG ELDREBOLIGER	1994-03-08	10615000
3750000	ÅRSTAD. KOLSTIEN 2, FORRETNING- OG KONTORBYGG, REGULERINGSENDRING	1972-01-12	3750000
10610001	ÅRSTAD. GNR 161 BNR 1018 OG 1019, NATTLANDSVEIEN 84	2009-04-21	10610001
9855000	ÅRSTAD. GNR 11 BNR 402 MFL., NATTLANDSFJELLET, BEL AIR	1997-10-13	9855000
10776001	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 798, MANNSVERK TORG, PLAN FOR UTBYGGING	1999-08-25	10776001
11170000	ÅRSTAD. GERHARD GRANS VEI 33X, FRIAREAL	1963-03-30	11170000

10470000	ÅRSTAD. NATTLANDSVEIEN 52 X LANDÅSVEIEN 51 M/TILSTØTENDE EIENDOMMER	1949-11-21	10470000
10520800	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 749 MFL., NORDAHL ROLFSENS VEI 39	2010-01-25	10520800
16990001	ÅRSTAD. BYBANE I BERGEN, STREKNINGEN WERGELAND - HOPSBROEN	2007-11-05	16990001
10900000	ÅRSTAD. SLETTEBAKKEN SØNDRE	1957-01-09	10900000
30670000	ÅRSTAD. GNR 11 BNR 5, ØVRE NATTLAND	1954-05-11	30670000
8390000	ÅRSTAD. GNR 11 BNR 358, NATTLAND SENTER	1989-12-11	8390000
30780000	ÅRSTAD. GNR 11 BNR 182, ØVRE NATTLAND	1965-09-29	30780000
10750101	ÅRSTAD. GNR 161 BNR 1030, NATTLANDSVEIEN 126	2009-10-05	10750101
30740000	ÅRSTAD. GNR 11 BNR 5, ØVRE NATTLAND	1958-07-29	30740000
11170100	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 801, 804, 805, GERHARD GRANS VEI, DE DØVES SYKEHJEM	2005-02-07	11170100
10520600	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 938 OG 967 MFL., SLETTEBAKKEN SØR	2010-10-25	10520600
10560000	ÅRSTAD. SLETTEBAKKEN VED FRIDALEN SKOLE	1951-03-15	10560000
6880000	ÅRSTAD. GNR 11 BNR 366, NATTLANDSFJELLET	1986-09-29	6880000
10750000	ÅRSTAD. KOLSTIEN GÅRD	1954-01-28	10750000
65510000	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 694 MFL., KRISTOFER JANSONS VEI	2021-11-24	65510000
8610000	ÅRSTAD. GNR 10 BNR 182, SANDAL/SÆDAL/NATTLAND, PLANOMRÅDE 12, NATTLANDSNUTEN BALLPlass, FELT F10	1990-11-19	8610000
10525000	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 654, ADOLPH BERGS VEI, BO- OG SERVICESENTER	1994-06-22	10525000
10520400	ÅRSTAD. GNR 161 BNR 1032 OG 1033, NATTLANDSVEIEN 150, OFFENTLIG PLAN	1999-11-29	10520400
8395000	ÅRSTAD. GNR 11 BNR 358 MFL., KOLSTIBOTN BO- OG SERVICESENTER	1994-02-01	8395000
18380000	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 783 MFL., SLETTEBAKKEN, SLETTEN SENTER	2006-06-19	18380000

30550000	ÅRSTAD. NATTLAND, KRYSET SÆDALSVEGEN - BIRKELUNDSBAKKEN	1966-03-10	30550000
10720000	ÅRSTAD. NATTLANDSVEIEN 52X, LANDÅSVEIEN 51X MFL.	1953-10-29	10720000
30080000	ÅRSTAD/FANA. FANTOFT STUDENTBY	1967-03-17	30080000
62400000	ÅRSTAD. GNR 161 BNR 974 MFL., ERLEVEIEN 20	2016-04-20	62400000
63690000	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 180 MFL., SLETTEN	2017-03-22	63690000
64390000	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 674 MFL., ADOLPH BERGS VEI	2018-01-31	64390000
9480000	FANA/ÅRSTAD. SANDAL/SÆDAL/NATTLAND, VEG 1, SÆDAL - BIRKELUNDSTOPPEN	1998-08-31	9480000
60510000	ÅRSTAD. GNR 161 BNR 971 MFL., ERLEVEIEN	2013-10-30	60510000
10950000	ÅRSTAD. GNR 15 BNR 2, DEL AV LANDÅSVEIEN 101X, 111X, 121X OG 131H SAMT ØVRE SLETTEBAKKEN	1958-03-12	10950000
10890000	ÅRSTAD. NATTLANDSVEIEN, TRAFFIKKREGULERING TROLLEYBUSLINJE 2, VENDESLØYFE	1956-11-20	10890000
30510000	ÅRSTAD/FANA. GNR 10 BNR 111, 230, NEDRE NATTLAND	1964-05-11	30510000
16990007	ÅRSTAD. BYBANE I BERGEN, STREKNINGEN BJØRNSONS GATE - WERGELAND	2007-11-24	16990007
10610000	ÅRSTAD. BERGENSDALENS ØSTLIGE DEL, KOLSTIEN/STRIMMELEN	1952-06-23	10610000
16990002	ÅRSTAD. BYBANE I BERGEN, STREKNINGEN WERGELAND - HOPSBROEN	2007-11-07	16990002
16990000	ÅRSTAD/FANA. BYBANE I BERGEN, DELSTREKNING 4 - WERGELAND - HOPSBROEN	2003-09-29	16990000
10520602	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 977 MFL., VILHELM BJERKNES VEI	2015-11-19	10520602
10520601	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 897 MFL., SLETTEBAKKEN SØR	2014-11-06	10520601
10520603	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 938, 976 MFL., SLETTEBAKKEN SØR	2016-02-18	10520603

20000	ÅRSTAD. BERGENSDALENS MIDTRE DEL	1923-07-03	20000
9850000	ÅRSTAD. GNR 11 BNR 94 MFL., NATTLANDSFJELLET	1997-03-17	9850000
8950000	ÅRSTAD/FANA. SANDAL/SÆDAL/NATTLAND, NATTLANDSFJELLET ØST, FRILUFTSOMRÅDE	1992-09-14	8950000



Figur 6: Vedtekne reguleringsplanar illustrert i kart, utarbeidd ut frå bergenskart.no

4.5 REGULERINGSPLANAR UNDER ARBEID I NÆROMRÅDET

Tabell 4: Reguleringsplanar under arbeid i nærområdet.

Arealplaid	Plannamn	Dato	Link til Planarkivet
4601_70830000	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 191 MFL., LANGHAUGEN VIDEREGÅENDE SKOLE	Planlegging igangsett	5428
4601_70700000	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 1075 MFL., ADOLPH BERGS VEI	Planlegging igangsett	5415
4601_66420000	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 654 MFL., SLETTEMARKEN SYKEHJEM	Planlegging igangsett	1042
4601_70680000	ÅRSTAD. GNR 161 BNR 1032 MFL., NATTLANDSVEIEN	Planlegging igangsett	5413
4601_66340000	ÅRSTAD. GNR 160 BNR 184 MFL., OMRÅDEREGULERINGSPLAN SLETTEBAKKEN	Planlegging igangsett	1033

4.6 ANDRE RAMMEVILKÅR GJEVE AV VEGEIGAR/VEGFORVALTAR

Planarbeidet vil primært omhandle tilrettelegging for mjuke trafikantar, og representerer i liten grad endring av arealbruk i området. Det vert noko endra arealbruk der me ser oss nøydd til å erverva grunn for utvida vegareal til kollektivhaldeplassar og framføring av sykkelveg og fortau. Miljøløftet har som mål at det skal vera enklare og tryggare å vere sykklist og gåande, og trafikktryggleiken for alle trafikantar skal verta betre. Prosjektet for fv. 585 Natlandsveien er ein del av Miljøløftet i Bergen.

5 VERKNADAR AV PLANINITIATIVET

5.1 LANDSKAP, OMGJEVNAD OG STRØSKARAKTER

Natlandsveien strekkjer seg i nord-sør retning, med kurvar og rettstrekningar. Vegen ligg i eit landskap som er dominert av Landåsfjellet 428 moh. Fjellet utgjer den største landskapsforma og strekker seg i nord-sør retning med sterkt fallande terreng langs austsida av planområdet. Mot nord dominera Ulriken med sine over 600 moh og Søre Midtfjellet på vell 400 moh. Mot vest opnar det seg mot Bergensdalen, med Løvstakken 477 moh på den andre sida. På strekninga er det særleg to utsiktspunkt som kan framhevast. Frå Birkelundstoppen er det god utsikt både mot sør, vest og nord. Siktlinjer mot sentrum i nord, samt mot fjell og fjord i nord og vest. Ved Landåstorget har vi god utsikt mot Landåsfjellet, Natlandsfjellet og mot Kråkenes. I tillegg er der fleire punkt på strekningen kor det er siktlinjer mot Løvstakken i vest. Og mest frå området ved Mannsverk.

Vegstrekninga startar i sør på bakketoppen ved nye Sædalsvei (Birkelundstoppen). Den føl deretter ei slakk sving ned mot avkøyrsla til Nattlandsfjellet. Vidare føl vegen vestsida i eit lite dalsøkk nedover i ein lang s-kurve i retning Landås og føl ei relativt lang og flat strekning mot Landåstorg. Frå torget går vegen vidare ned i ein sving til lyskrysset ved Hagerups vei. Siste strekninga i Hagerups vei går svakt nedover. Vegen strekker seg frå ca 135 moh ved Birkelundstoppen til ca 77 moh i kryss Hagerups vei.

Landskapsrommet veg-korridoren ligg i vert avgrensa av nærliggande bygningar og vegetasjon. Noko av denne vegetasjonen består av frittstående større trær og trekker som bidreg til å definere gatekorridoren. På delar av strekninga grensar fortauet til skjeringar eller mur. I kryssområda finn vi meir opne landskapsrom, det gjeld krysset til nye Sædalsveg, Nattlandsfjellet, Kolstien, Sofus Madsens Vej, Gerhard Grans vei, Mannsverk, Erleveien, Landåstorget og Birkeveien.

Tverrsnittet på vegen vil i liten grad bli utvida som følgje av vegtiltaket, og vil for det meste vere avgrensa av eksisterande bygningar, skjeringar og vegetasjon.

5.2 FJERNVERKNAD

Planlagt tiltak vil ikkje påverke fjernverknaden i større grad, då sykkelfelt, vil følgje dagens veg.

5.3 AUKA TRAFIKK OG STØY

Målet med tiltaket er å auke overgang frå bilbruk til sykling, gåing og kollektivreiser. Tiltaket vil bidra til å redusere/minke auken i motortrafikk og støy med bakgrunn i tiltaket som vert planlagt. Støy vert handtert i tråd med gjeldande regelverk.

5.4 NATURMANGFALD

På strekninga er de innslag av blågrøne strukturar. Desse vil vere tema i planprosessen med omsyn på å ta vare på verdiane.

5.5 FRILUFTSLIV

Det er relativt lite parkar i området, men det går fire turtrasear på tvers av vegen frå busetnaden og opp mot Nattlands- og Landåsfjellet. Som del av tilrettelegginga for mjuke trafikantar, vert det teke omsyn til desse turtraseane i planprosessen.

5.6 MOBILITET

Tiltaket vil auke mobiliteten til mjuke trafikantar, og gjere vegarealet meir universelt utforma.

5.7 GEOLOGI/GEOTEKNIKK

Delar av området ligg innafor faresone for steinsprang, jord, flaum- og snøskred. Dette vert vurdert i det vidare planarbeidet.

5.8 KULTURVERDIAR

Det er fleire kjente kulturminne i analyseområdet. Det går ferdsleveggar i planområdet, som vert lite råka av planarbeidet. Det er fleire bygg i området som har vern etter plan og bygningsloven. Det er Erleveien 11A , Nattlandsveien 76A-D, 150 og 152. Nattlandsveien 85 har ikkje formell bevarings/vernestatus, men krev truleg også merksemd i det vidare i planarbeidet. I tillegg ligg det områdevern i reguleringsplan på delar av Landåstorget og i kommunedelplan for Landås er det to «Boligområde med vernebestemmelser vedr bygningers størrelse og form». Bustadområdet Nattlandsveien 73 ,75 og 77 ligg inntil fylkesvegen, mens område langs Strimmelen ligg på eit naturleg høgdedrag over Nattlandsvegen. I KPA 2018 er det angitt omsynssone for store delar av planområdet. Avklaringar av kulturminneinteresser vil vere viktig i planarbeidet.

5.9 BARN OG UNGES INTERESSER

Barn og unge sine interesser er eit viktig tema i all planlegging. Nattlandsveien er skuleveg for både barne- og ungdomskuletrinnet, og det ligg fleire skular og barnehagar i nærområdet.

5.10 FORHOLD FOR GÅANDE, SYKLANDE OG KOLLEKTIVREISANDE

Gjennom planarbeidet for Nattlandsveien vert det lagt til rette for samanhengande tilbod for gåande og syklende. Tilhøva for kollektivtrafikken, kryssingspunkt for mjuke trafikantar, og eventuell omlegging/sanering av avkryrsler vert vurdert spesielt. Tiltaket vil leggje til rette for universell utforming.

5.11 KONKURRANSEFORHOLDET MELLOM BIL OG MILJØVENLEGE REISEFORMER

Tiltaka i planen vil betre reisevegen for mjuke trafikantar, og betre forholda for kollektivtrafikken. Tiltaka vil og gjere det mogleg å overføra reiser frå bil til sykkel og gonge.

5.12 TRAFIKKTRYGGLEIK

Planarbeidet vil ha positiv verknad på trafikktryggleiken. Målet med planarbeidet er å betre forholda for dei mjuke trafikantane og kollektivtrafikken, noko som fører til mindre konflikt mellom bilistar og mjuke trafikantar.

5.13 UNIVERSELL UTFORMING

Tiltaket vil gi eit betre universelt utforma anlegg for mjuke trafikantar og kollektivreisande.

5.14 SAMFUNNSTRYGGLEIK OG RISIKO

Det vert utarbeidd eigen ROS-analyse i tråd med plan- og bygningslova. Me ser ikkje trong for klimagassberekning i dette prosjektet.

6 KONSEKVENSGREIING (KU)

Planen er ikkje omfatta av forskrifta om konsekvensutgreiing. Sjå vedlegg.

7 FRAMDRIFT OG PRIORITERING

7.1 PLANLAGT FRAMDRIFT FOR PLANARBEIDET

<i>Dato for oppstartsmøte</i>	<i>Mai 2023</i>
<i>Varsel om oppstart av planarbeid/planprogram</i>	<i>Haust 2023</i>
<i>Oversending av planprogram</i>	<i>Ikkje behov</i>
<i>Fastsett planprogram</i>	<i>Ikkje behov</i>
<i>Høyring og offentleg ettersyn av planutkast</i>	<i>Haust 2024</i>
<i>Oversending til kommunal handsaming</i>	<i>Vår 2025</i>
<i>Vedtak</i>	<i>2025</i>

7.2 OVERORDNA FØRINGAR/PLANAR

Dette tiltaket er prioritert i Miljøløftet som eige tiltak for trafikktryggleik, med oppstart av planarbeid i 2022 og vedteken plan i 2024. Truleg vil planvedtak skje tidlegast 2025.

8 VEDLEGG:

1. *Fv585_Nattlandsveien_Stadanalyse*
2. *Fv585_Nattlandsveien_Vurdering_KU*
3. *Fv585_Nattlandsveien_Varslingszone_og_analyseområde*
4. *Forprosjekt- Fv 585 Nattlandsveien - Vurdering av nett for gåande og syklende*
5. *Forslag til planavgrensning for varsel om oppstart, sosi-format (vert ettersendt)*