

PLANINITIATIV FOR SAMFERDSLEPLANAR

Fv. 5306 Åsane terminal – Haukedalen skole

Gang- og sykkeltrafikk langs fv. 5306 Hesthaugvegen
Reguleringsplan



1. 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 samferdsleplaner*». Bergen kommune kan krevje anna nødvendig informasjon før utarbeiding av fagnotat og varsel om oppstart. Dette vert avklart i oppstartsmøtet.

Forslag til plannamn	Fv. 5306 Hesthaugvegen, Åsane terminal – Haukedalen skole
Bydel, gnr./bnr.	Åsane, gnr.189/bnr.65, 340, 348 og gnr. 187/bnr.269 m.fl
Vegnamn	Fv. 5306 Hesthaugvegen

2. Hovudinnhaldet i planinitiativet

2.1. Bakgrunn for planinitiativet

Vestland fylkeskommune skal utarbeida reguleringsplan for etablering sykkelanlegg mellom Åsane terminal og Haukedalen skole. Krysset mellom Hesthaugvegen og Midtkleiva, er tidlegare definert som 1 av 20 ulukkespunkt i Bergen. Kryssområdet skal difor utbetrast med tanke på framkomme for kollektiv, sikring av fotgjengarar, samt for trafikktryggleiken i sjølve kryssområdet.

2.2. Mål med prosjektet

Primærkriterium:

- Nytt tilbod for syklende og eit oppgradert tilbod til gåande og kollektivreisande, som vil gi desse eit meir attraktivt, trafikkikkert og effektivt tilbod.
- Betre samanheng i gang- og sykkeltilbodet langs Hesthaugvegen, samt betre samband for sentrale bustadområde og funksjonar langs Hesthaugvegen, til sentrale delar av Åsane.
- Betre framkomme og haldeplassfasilitetar for kollektivtrafikken på strekninga.
- Tiltaket vil gjera det meir attraktivt for gåande, syklende og kollektivreisande, noko som vil kunne bidra til overføring frå bil, til desse transportformene.

Støttekriterium:

- Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i denne delen av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO₂-utslepp.
- Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbodet i sentrale delar av Åsane og vidare nord-vestover langs Hesthaugvegen, og vil bidra til at reiseavstand mellom bustad/arbeidsplass og definerte sentra kan reduserast.

Prosjektet sitt forhold til øvrige mål og planverk

- Strekninga ligg delvis innafor «Byfortettingssone», og delvis innafor «Ytre fortettingssone» i arealdelen til kommuneplanen.
- Inngår som del av definert sykkelnett i «Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030».

Prosjektet sitt forhold til øvrige fag/satsingsområde

- Krev nært samarbeid med gang/sykkel – løysningar må ivareta trafikktryggleik og framkome for sykkeltrafikken.

2.3. Foreslått føremål

Føremålet med prosjektet er å gi eit meir attraktivt, trafikkikkert og effektivt tilbod til gåande, syklende og kollektivreisande, samt å utbetre trafikktryggleiken i krysset ved Midtkleiva.

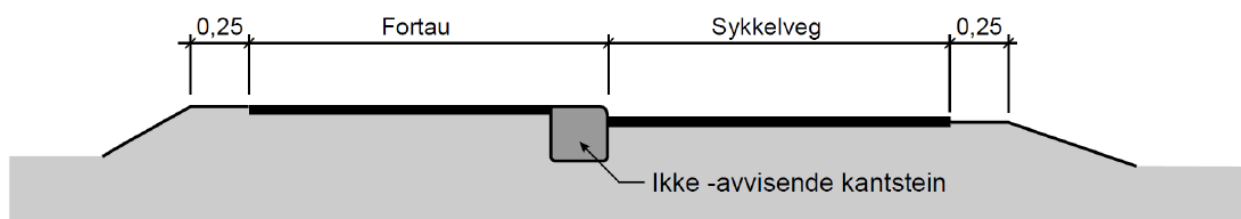
2.4. Medverknad

Vestland fylkeskommune har som mål å ha god kommunikasjon og samarbeid med interessentar, råka grunneigarar og naboar, fagmynde, samt andre fagkunnige ved behov.

2.5. Enkle ideskisser

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

Prinsippsskisser under er henta frå handbok N100:

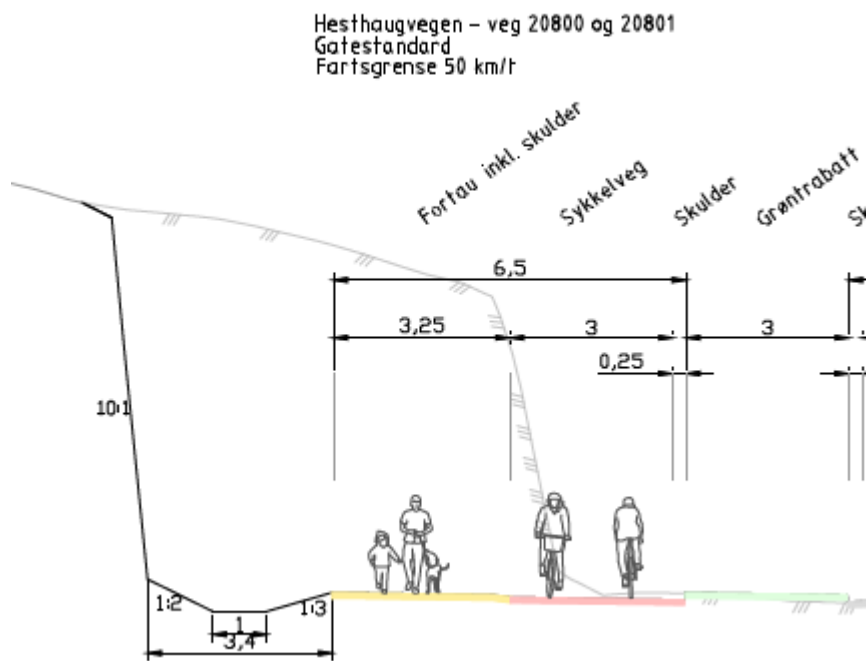


Figur 1: Sykkelveg med fortau

Syklende per time	Gående per time			
	< 15	15 - 100	100 - 200	> 200
< 15	Gang- og sykkelveg=2,5	Gang- og sykkelveg=3,0		
15 - 300	Gang- og sykkelveg=3,0	Sykkelveg=2,5 Fortau=1,5	Sykkelveg=2,5 Fortau=2,0	
300 - 1500	Sykkelveg=3,0 Fortau=1,5	Sykkelveg=3,0 Fortau=2,0		
> 1500	Sykkelveg=4,0 Fortau=1,5	Sykkelveg=4,0 Fortau=2,0	Sykkelveg=4,0 Fortau=2,5	

Tabell 1: Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre.

I reguleringsplan for bybane til Åsane er det lagt opp til gatestandard, med fylgjande profil for sykkel veg med fortau (i Hesthaugvegen):



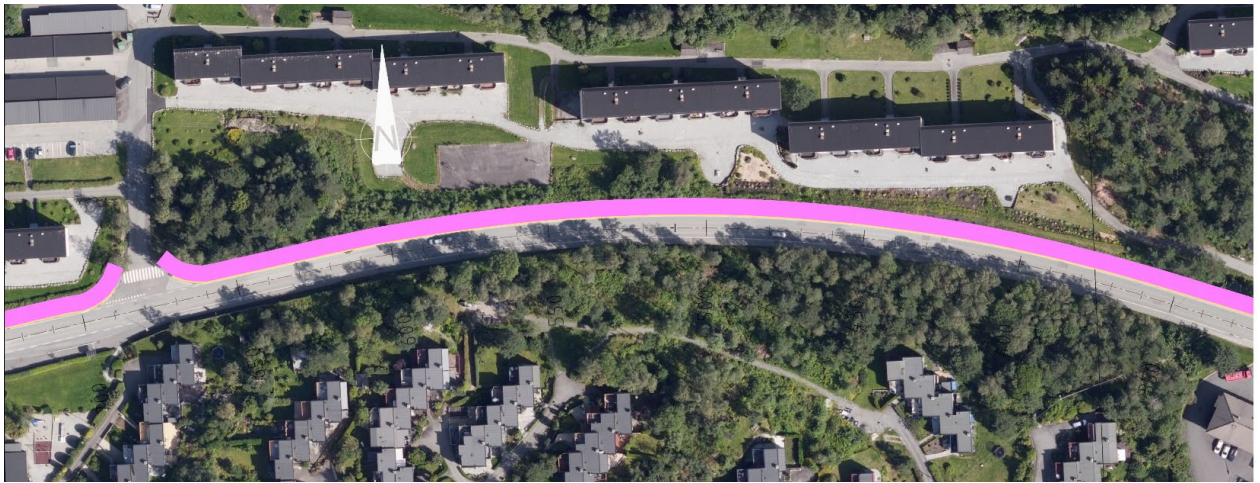
Figur 2: Bybanen, normalprofil sykkelveg med fortau, Hesthaugvegen.

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. Det er VLFK sitt syn at gatestandard også bør vurderast for strekninga mellom Åsane terminal og Haukedalen skole. Ein ynskjer også å behalda dagens tosidige løysing med fortau.

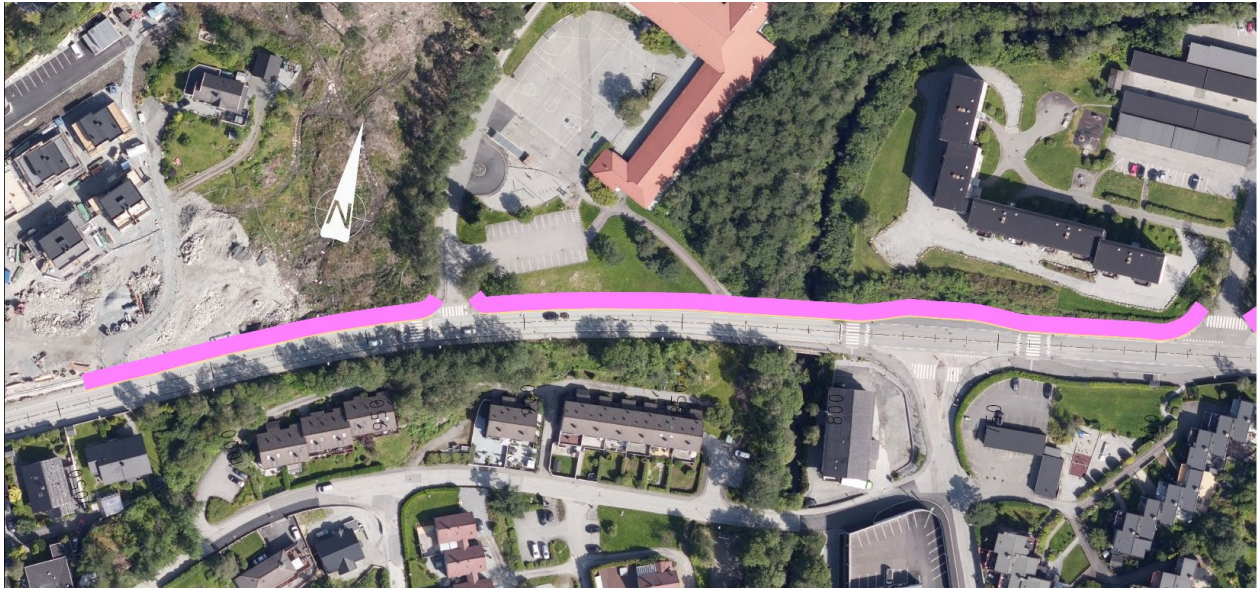
Grovt skisser ser me for oss ei løysing med sykkelveg med fortau som vist på skissene under. Skissene ligg også som vedlegg til planinitiativet.



Figur 3: Frå rundkøyning ved Åsane terminal, grense mot reguleringsplan for Bybanen.



Figur 4: Vestover mot kryss til Flatevad.



Figur 5: Vest i planområde, ved Haukedalen skole.

3. Planområdet – dagens situasjon

3.1. Planavgrensing

Foreslått område for planarbeidet er vist i figur 6. Eigedommane langs vegen som blir råka av tiltaket, består av både offentlege og private eigedommar:

- Skule
- Barnehage
- Handelsbygg
- Brannstasjon
- Burettslag
- Einebustader
- Diverse



Figur 6: Sone for varsel om oppstart av planarbeid.

3.2. Kort utgreiing av området

Planområdet består i hovudsak av bustadområde, skule, barnehage, enkelte butikkar/næringsdrivande, og brannstasjon, og grensar til Åsane Terminal og Åsane Storsenter. Området ligg delvis i byfortettingssone, og delvis i ytre fortettingssone i kommuneplanen, med enkelte innslag av grønnstruktur i tilknytning til Dalelva.

Det pågår arbeid med reguleringsplan for Bybanen til Åsane, som dette planarbeidet må ta spesielt omsyn til.

For ytterlegare oversikt vert det vist til stadanalysen.

3.3. Eksisterande kartleggingar

Det er tidlegare gjort flaumsonekartlegging for Midtbygdavassdraget, utført av Asplan Viak for Bergen kommune (25.05.2021):

<https://webfileservice.nve.no/API/PublishedFiles/Download/1882da9a-f0bc-4f87-84ed-ba7c3cd8afea/202011815/3428004>

Det er foreløpig ikkje gjort nye kartleggingar i samband med denne planprosessen.

3.4. Veg- og trafikkfageleg forhold

Dagens veg har 50 km/t, med fartsgrense 40 km/t forbi Haukedalen skole. Hesthaugvegen er forkøyrsvog, og har ein ÅDT(2021) på 12 500 mellom rundkøyringa aust i planområdet, og fram til Myrdalskogen. Resten av vegstrekninga, mellom kryss Myrdalsskogen og forbi Haukedalen skole, har ÅDT på 7300.

Det er i dag tosidig løysing med fortau på kvar side av Hesthaugvegen. Mange snarvegar på begge sider av fylkesvegen leiar ned til fortau og kryssingspunkt. Avkøyrslar er stort sett samla i kryss, der Midtkleiva er det mest utfordrande mtp trafikktryggleik og framkomme. Midtkleiva var tidlegare definert som 1 av 20 ulukkespunkt i Bergen kommune.

Ulukkespunkt er etter handbok V723 *Analyser av ulukkessteder* definert som «*Minimum 4 politirapporterte personskadeulukker i løpet av 5 år innanfor en strekning på 100 m*». På strekninga mellom rundkøyring aust i planområdet, og fram til Haukedalen skole, er det vore 6 trafikkulukker i perioden mellom 2012 og 2021, der 5 av dei har skjedd i kryss med Midtkleiva.

3.5. Kva fungerer bra i området i dag, og kva fungerer ikkje like bra.

Det varierende tilbodet til gåande og syklende gjer at området i dag ikkje fungerer optimalt. Dagens tosidige løysing er eit prinsipp ein ynskjer å behalda i planforslaget, men tilbodet må gjerast meir attraktivt for gåande, syklende og kollektivreisande. Krysset til Midtkleiva skapar tidvis problem for kollektivtrafikken, ei utbetring her vil gi betre framkomme, og ha stor betydning for trafikktryggleiken i kryssområdet. Universell utforming er heller ikkje tilfredsstillande.

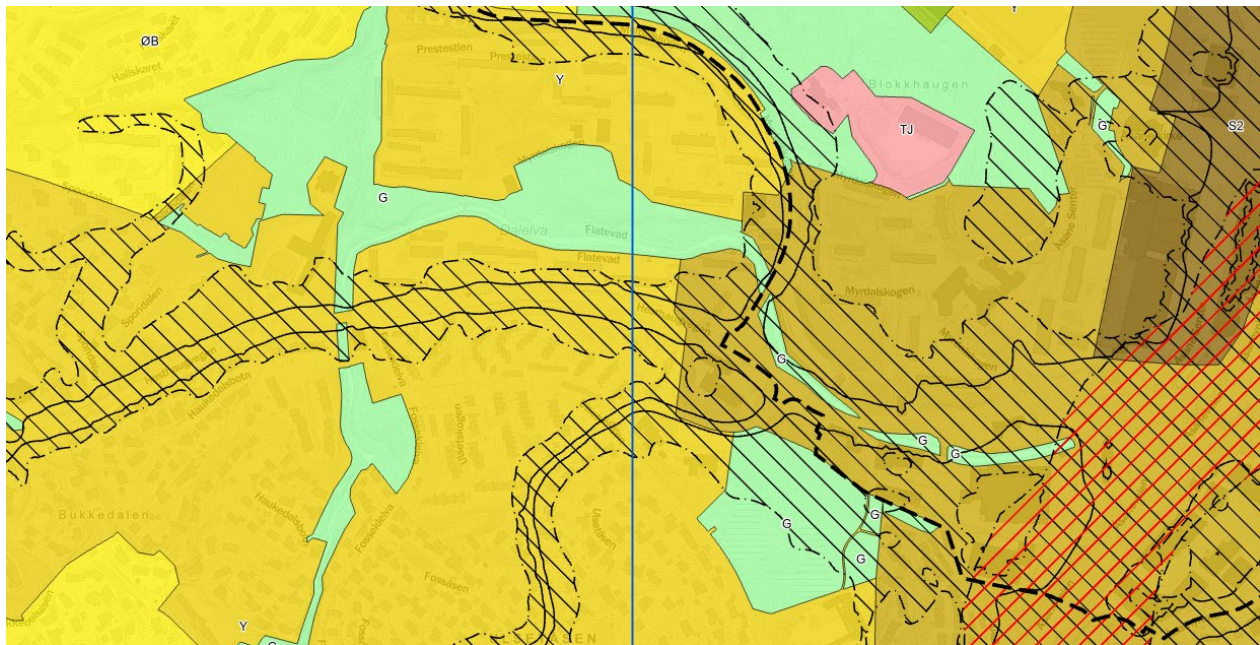
4. Forholdet til overordna planar og retningslinjer

4.1. Nasjonal transportplan (NTP), regionale og lokale transportplanar og strategiar

I NTP er hovedmålet 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.

4.2. Kommuneplanens areal- og samfunnsdel

Eksisterande busetnad i kommuneplanens arealdel består i all hovudsak av bustadar, forretningar/anna næringsverksemd og skule.



Figur 7: Arealdelen til kommuneplanen, henta frå Bergenskart.no.

Arealformalområde (KPA 2018):

	Sentrumskjerne
	Byfortettingssone
	Ytre fortettingssone
	Øvrig byggesone
	Tjenesteyting
	Idrettsanlegg
	Grønnstruktur

Støysone gul (KPA 2018)



Støysone rød (KPA 2018)



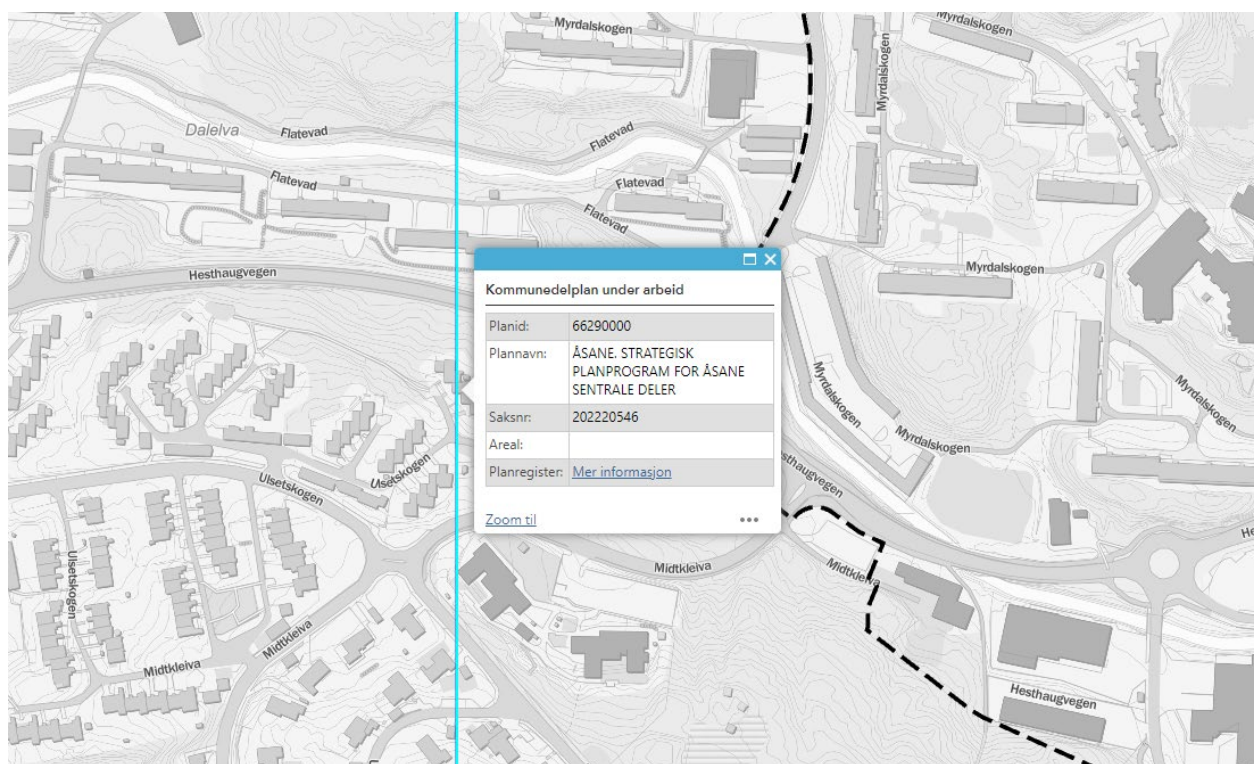
Kommunedelplanar under arbeid



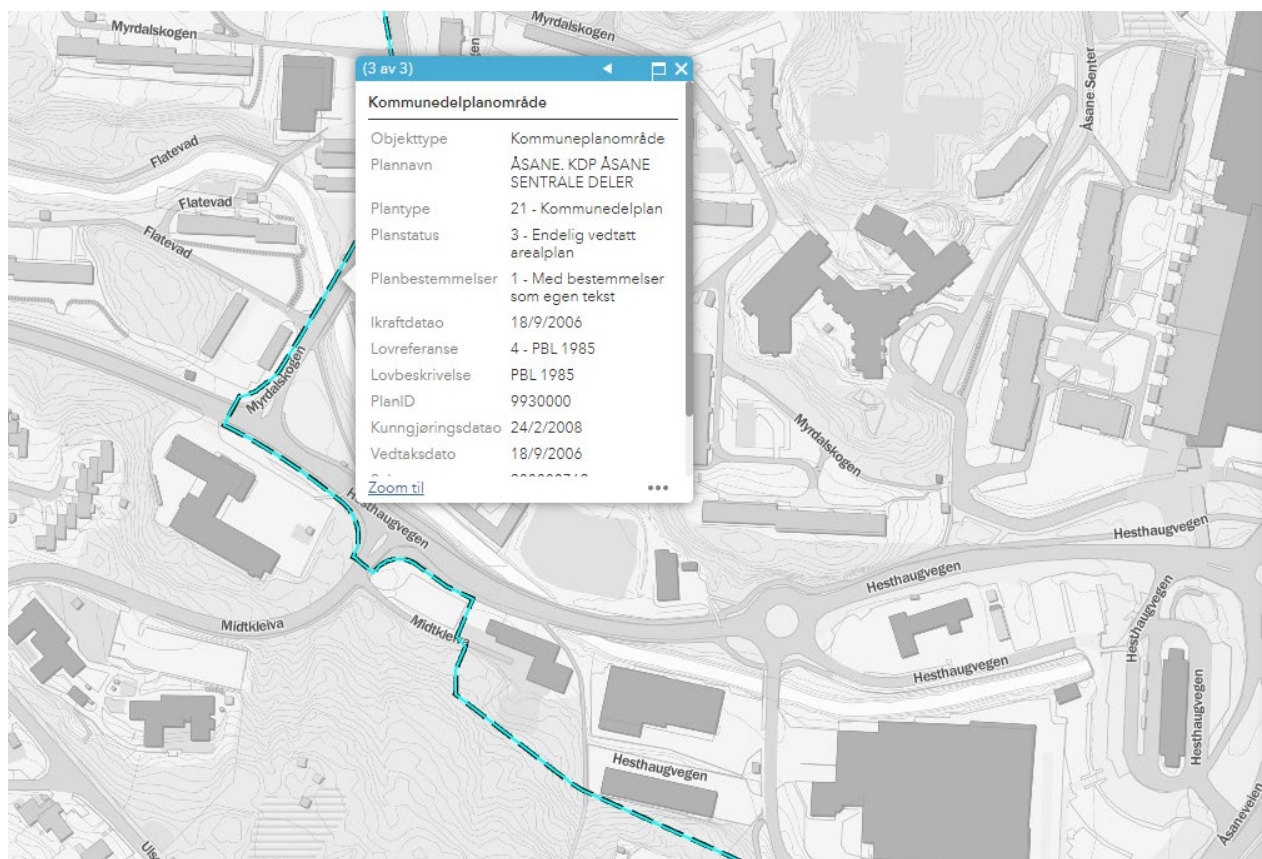
Arealplanid	Plannamn	Dato	Link til planarkiv
4601_65270000	BERGEN. KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2018 - 2030	19.06.2019	833

Tabell 2: Kommuneplanens arealdel, henta frå bergenskart.no

4.3. Kommunedelplan

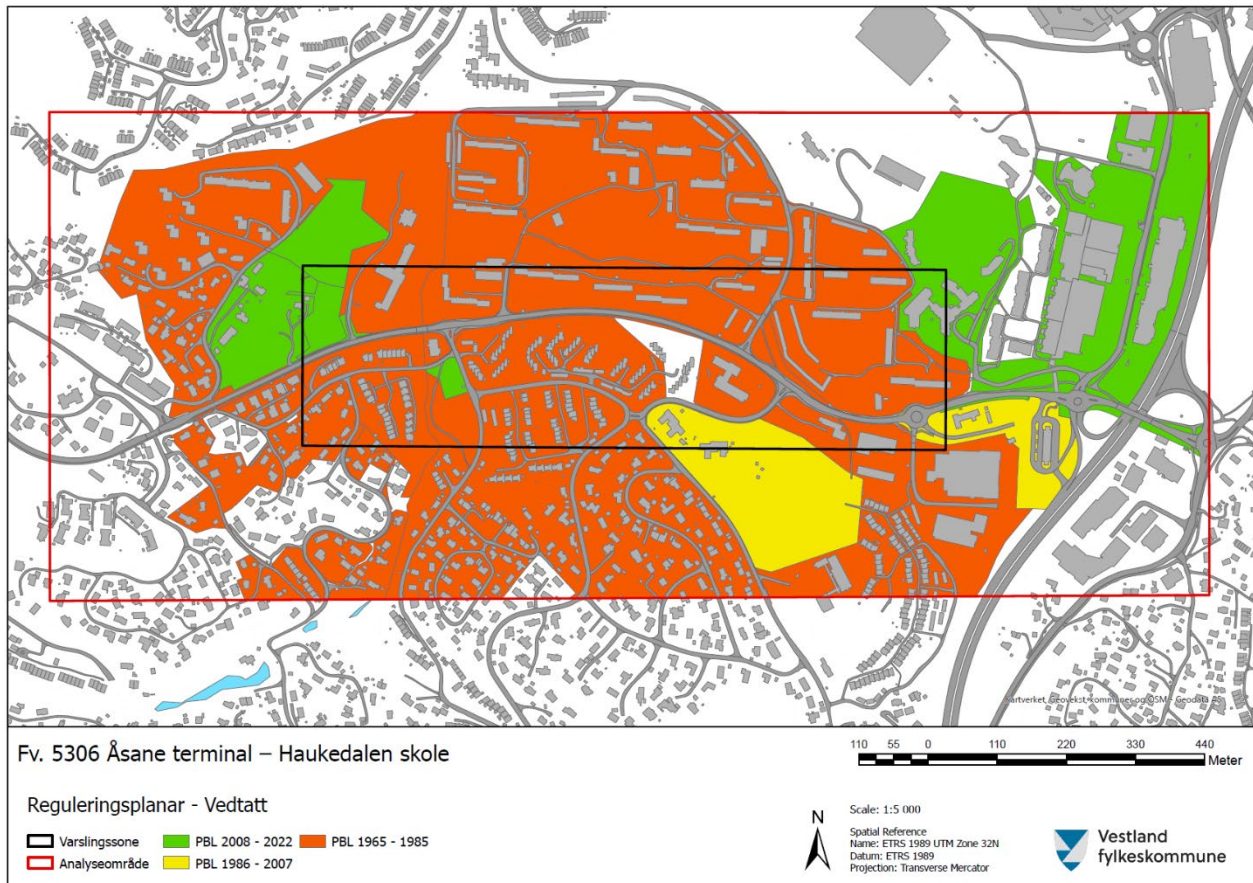


Figur 8: Kommunedelplan under arbeid. Plannamn: Åsane, strategisk planprogram for Åsane sentrale deler.



Figur 9: Kommunedelplanområde, Åsane sentrale deler.

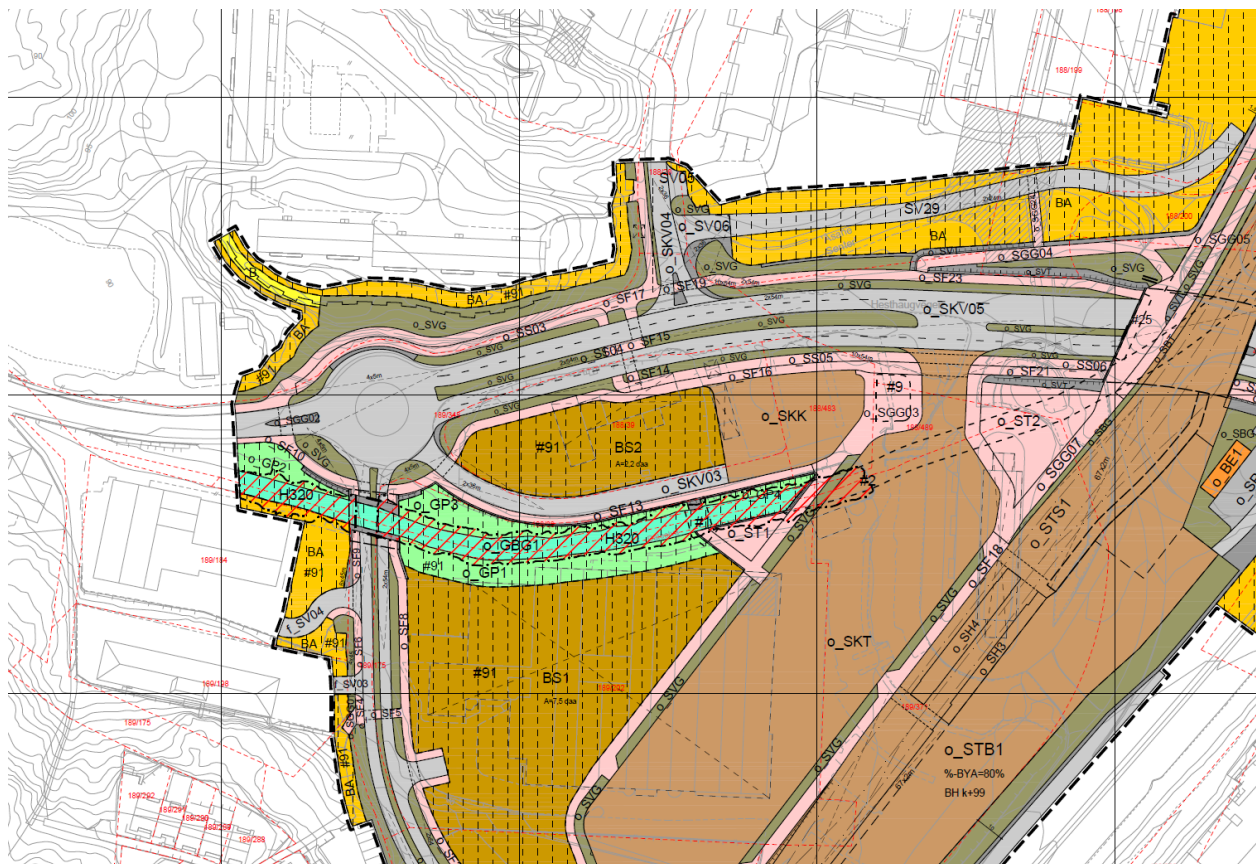
4.4. Vedtekne reguleringsplanar i området



Figur 10: Vedtekne reguleringsplanar illustrert i kart, utarbeidd ut frå bergenskart.no. Henta frå stadanalysen.

4.5. Reguleringsplanar under arbeid i nærområdet

Arbeidet med Hesthaugvegen grensar til det pågåande planarbeidet med Bybanen til Åsane, og koplar seg på ved rundkøyring ved Åsane terminal.



Figur 11: Planforslag, reguleringsplan for Bybanen, delstrekning 4 Tertneskrysset-Vågsbotn.

4.6. Andre rammevilkår gjeve av vegeigar/vegforvaltar

Prosjektet med fv.5306 Åsane terminal-Haukedalen skole er ein del av Miljøløftet i Bergen. Miljøløftet har som mål at det skal vera enklare og tryggare for syklende og gåande, og at trafikktryggleiken for alle trafikantgrupper skal verta betre. 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 framføring av gs-veg.

5. Verknadar av planinitiativet

5.1. Landskap og omgjevnad

Dagens veg strekkjer seg i retning aust-vest, i slake horisontale kurver. Vegen er relativt flat i aust, før den stig på like før Haukedalen skole. Landskapsrommet veg-korridoren ligg i er relativt smal, og vert avgrensa av nærliggande vegetasjon og bebyggelse. På sørsida av vegen grensar fortauet til betongmur på deler av strekningen i vest. I kryssområda er landskapet meir opent som fylgje av sidevegane.

Tverrsnittet på vegen vil bli noko utvida som fylgje av vegtiltaket, men vil framleis vera avgrensa av vegetasjon, skjeringar og bebyggelse.

5.2. Fjernverknad

Planlagt tiltak vil ikkje påverke fjernverknaden i større grad, då ny gang- og sykkelveg vil fylgje dagens veg.

5.3. Auka trafikk og støy

Det vert ikkje auka motortrafikk og støy med bakgrunn i tiltaket som vert planlagt. Det er ynskeleg med betre standard for mjuke trafikantar og håp om at det skal føre til auka tal syklende og gåande. Støy vert handtert i tråd med gjeldande regelverk.

5.4. Naturmangfald

Det er registrert innmarksbeite ved Spondalen. Dette stemmer ikkje med dagens situasjon, då området er delvis utbygd med blokker. Tema naturmangfald vert vurdert vidare i planarbeidet.

5.5. Friluftsliv

Me kjenner til at det er friluftsiinteressar i analyseområdet. Dette vert vurdert vidare i planarbeidet.

5.6. Geologi/geoteknikk

Det må gjerast grunnboringar langs strekninga, særleg knytt til kryssing av Dalelva. Dette vert vurdert vidare i planarbeidet.

5.7. Kulturverdiar

Det er ingen kjente kulturminne i analyseområde. Kulturverdiar vert vurdert vidare i planarbeidet.

5.8. Barn og unges interesser

Barn og unge sine interesser er eit viktig tema i all planlegging. Hesthaugvegen er skuleveg for både barne- og ungdomskuletrinnet, og det ligg fleire skular og barnehagar i nærområdet. Temaet vert vurdert vidare i planarbeidet.

5.9. Forhold for gåande, syklende og kollektivreisande

Gjennom planarbeidet for Hesthaugvegen vert det lagt til rette for samanhengjande tilbod for gåande og syklende. Krysset til Midtkleiva vert vurdert spesielt, i tillegg til forholda for kollektivtrafikk, kryssingspunkt for mjuke trafikantar, og eventuelt omlegging/sanering av avkøyrslar. Det skal også leggjast til rette for universell utforming så langt det let seg gjera.

5.10. Konkurransforholdet mellom bil og miljøvenlege reiseformer

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

5.11. Trafikktryggleik

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

5.12. Universell utforming

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

5.13. 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. Konsekvensutgreiing (KU)

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

7. Framdrift og prioritering

7.1. Planlagt framdrift for planarbeidet

Dato for oppstartsmøte	Vinert 2023
Varsel om oppstart av planarbeid/planprogram	Vår 2023
Oversending av planprogram	Ikkje behov
Fastsett planprogram	Ikkje behov
Høyring og offentlig ettersyn av planutkast	Vinter 2024
Oversending til kommunal handsaming	Vår 2024
Vedtak	2024

7.2. Overordna føringar/planar

Tiltaket er prioritert i Miljøløftet som eige tiltak for trafikktryggleik, med oppstart av planarbeid i 2022 og mål om vedteken plan i 2024. Prosjektet er prioritert med finansiering i Handlingsprogrammet i perioden 2022-2025.

Vedlegg:

- Stadanalyse
- Vurdering av KU
- Forslag til planavgrensing for varsel om oppstart, pdf-format
- Forslag til planavgrensing for varsel om oppstart, sosi-format
- Idèskisser til løysing (grovt forslag med kva for side av vegen anlegg for mjuke trafikantar skal ligge)