



Til

PBE Byplan Private planer (Arbeidssted)

Fra

Plan- og bygningsetaten

**Fagnotat**

Vår referanse: PLAN-2022/28976-5

Saksbehandlar: Malin Olivia Skarbø Sjøstad  
Hovland

Dato: 08.12.2023

## FORSLAG OM OPPSTART AV AREALPLANLEGGING

### Offentleg detaljreguleringsplan Åsane, Gnr. 189, Bnr. 65 m. fl., FV5306 Hesthaugvegen, Åsane terminal - Haukedalen skole, Arealplan-ID 71380000

#### Kva saka gjeld

Vestland fylkeskommune ønskjer å detaljregulere fv. 5306, frå Åsane terminal til Haukedalen skole (ca. 1,2 km). Vegen er relativt høgt trafikkert, samstundes som det er ei viktig ferdisleåre for mjuke trafikantar, mellom bustadområde og målpunkt som kollektivterminal, handel, skule osv.

Føremålet med planlegginga er å betre tilhøva for mjuke trafikantar, betre kryss ved Midtkleiva samt legge til rette for nytt tilbud for sykkistar. Tiltaket er ein del av Miljøløftet og Offentleg utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategien.

Fylkeskommunen ønskjer å ta i vare dagens to- sidige fortausløyising, samstundes som det blir lagt til rette for etablering av sykkelveg langs nordsida av Hesthaugvegen. Det blir òg teke sikte på å transformere vegsystemet til ein gatestandard.



Figur 1. Forslag til planavgrønsing. Ortofotofoto frå Visgi.

Forslag til vedtak:

I medhald av plan- og bygningsloven sine §§12-3 og 12-9 blir det starta opp reguleringsplanarbeid for Åsane, gnr. 189 bnr. 65 m.fl. fv. 5308 Åsane senter- Haukedalen skole.

Med helsing

Plan- og bygningsetaten

**Avdelingsleder**

*Hege Løtveit*

**Etatsdirektør**

*Tarje Wanvik*

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk.*

# SAKSUTGREIING

## Innhald

FORSLAG OM OPPSTART AV AREALPLANLEGGING.....	1
Offentleg detaljreguleringsplan Åsane, Gnr. 189, Bnr. 65 m. fl., FV5306 Hesthaugvegen, Åsane terminal - Haukedalen skole, Arealplan-ID 71380000.....	1
SAKSUTGREIING.....	3
Innhald.....	3
Vedlegg: .....	3
Nøkkelopplysingar.....	4
Bakgrunn og målsetting .....	5
Forslag til planavgrensing .....	6
Det blir foreslått å legge plangrensa i grensa til planID 65830000, Bybanen frå sentrum til Åsane, delstrekning 4, i aust, og forbi avkøyrse til Haukedalen skule i aust. I nord og sørleg retning vil ein ta med naudsynt areal for å regulere kryss og avkøyrser med tilstrekkeleg dimensjonering. Det blir tilrådd å varsle eit noko større område til nord og sør enn forventa, og heller konkretisere før 1. gongs behandling.....	6
Overordna planer og føringar.....	7
Spesielt om konsekvensutgreiing.....	12
Planprosessen .....	12
Organisering framdrift .....	13

## Vedlegg:

- A. Forslag til planavgrensing
- B. Planinitiativ
- C. Stadsanalyse
- D. Skisser

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <http://www.bergen.kommune.no/innsynpb/> snr PLAN-2022/28976

## Nøkkelopplysingar

Bydel	<i>Åsane</i>
Gardsnamn (adresse i sentrum)	189
Gardsnummer/bruksnummer	65 mfl..
Gjeldande planstatus	<p>I hovudsak regulert som «veg med turtorg» i eldre reguleringsplan gnr. 188 Myrdal og bnr. 198 Ulvesæter, Prestestien (planID 51020000).</p> <p>I aust regulert til «prosjektert offentleg veg med byggelinje» i eldre reguleringsplan gnr. 187 bnr. 2, 5, 10 mfl. Haukedal, gnr. 188 del av bnr. 1 og 3, Myrdal (Spondalsleitet) (planID 51340000)</p> <p>Kryssområde til Haukedalen skole er regulert til kjøreveg, gang-/ sykkelveg og frisiktsone i eldre reguleringsplan gnr. 187 bnr. 5, Haukedal, Spondalen øst (planID 51340100)</p> <p>Ein mindre del er ikkje regulert.</p>
Grunneigarar (sentrale)	Bergen kommune og Vestland Fylkeskommune. Fleire privatpersonar og juridiske personar blir råka dersom veganlegget blir betydeleg utvida.
Plankonsulent	Rambøll, Berg Hansen arkitekter
Hovudformål	Gate, sykkelveg, fortau
Andre aktuelle arealformål	Anna vegareal, grønt, gangveg
Aktuelle problemstillingar	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trafikktryggleik for mjuke trafikantar</li><li>• Framkomelegheit for gåande</li><li>• Arealbeslag for veganlegg</li><li>• Framkomelegheit for buss</li><li>• Overvatn</li><li>• Universell utforming</li></ul>
Konsekvensutgreiingsplikt	Nei

## Bakgrunn og målsetting

Hesthaugvegen er ein relativt trafikkert samleveg med hovudvegfunksjon, som strekker seg frå Åsane senter til Morvik. ÅDT er 7-12 000, og fartsgrensa er 50 km/t. I denne omgang er det strekket Åsane senter- Haukedalen skole som ønskast regulert.

Vegen har ikkje eit tilstrekkeleg godt tilbod til mjuke trafikantar. I dag er det to-sidig, men smale, fortau, som er delt frå vegen med gjerde på delar av strekket. Det er få kryssingsmoglegheiter i førehald til lenga på strekket, kor det mest nytta overgangsfeltet er plassert like forran ei busslomme.

Vidare er vegen skuleveg for mange elevar, og for mange skuleborn er det i tillegg naudsynt å krysse vegbana, då skulekrinsane for både Haukedalen skole og Ulsetskogen skole går på tvers av Hesthaugvegen. Vegen har altså ein uheldig barrierefunksjon som kan bli utbetra ved å legge til rette for fleire og attraktive kryssingspunkt.

Hesthaugsvegen er eit av områda som blir prioritert gjennom Miljøløftet. Miljøløftet opplyser på sine sider at kryssområdet ved Midtkleiva er utsett for ulukker, og har utfordringar knytt til framkome for kollektivtrafikken.

Mål for reguleringa er altså:

- Sikre trygg ferdsle for mjuke trafikantar, og spesielt skuleborn.
- Opprette eige tilbod for syklistar.
- Utbetring av kryss ved Midkleiva. Det kan bli aktuelt å vurdere endre kryss og avkøyrslar i planområdet.
- Utbetring av busshaldeplassar. Kantstopp kan vurderast.

Som verkemiddel for å nå desse måla er det ønskje om at vegstrekket med tilhøyrande fortau og sykkelveg, bli regulert etter gatestandard, og kor fartsgrensa blir senka. Breiddeutvidinga av anlegget vil skje langs nordsida av vegen, så breiddeutviding av sørleggåande fortau vil skje gjennom omfordeling av vegareal.

## Forslag til planavgrensning

Det blir foreslått å legge plangrensa i grensa til planID 65830000, Bybanen frå sentrum til Åsane, delstrekning 4, i aust, og forbi avkøyrsel til Haukedalen skule i aust. I nord og sørleg retning vil ein ta med naudsynt areal for å regulere kryss og avkøyrslar med tilstrekkeleg dimensjonering. Det blir tilrådd å varsle eit noko større område til nord og sør enn forventa, og heller konkretisere før 1. gongs behandling.



Figur 1. Forslag til planavgrensning (prikka linje).



Figur 2. Planområdet sett frå lufta. Haukedalen skole oppe til venstre.

## Overordna planer og føringar

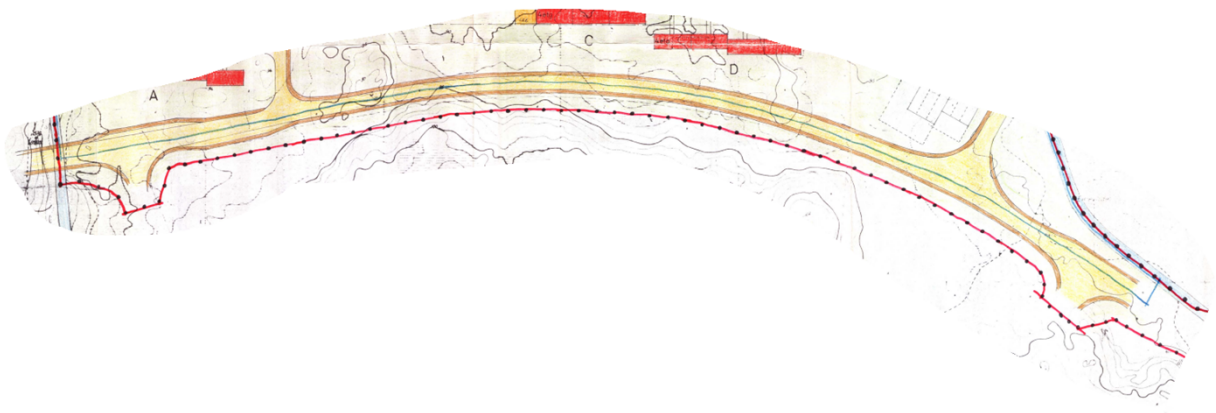
### Reguleringsplanar:

Planområdet er i hovudsak regulert, og spenner seg over fleire eldre detaljreguleringsplanar:



Figur 3. Oversikt over gjeldande planar i området

Størsteparten av dagens veg er regulert som «veg med turtorg» i eldre reguleringsplan gnr. 188 Myrdal og bnr. 198 Ulvesæter, Prestestien (planID 51020000).

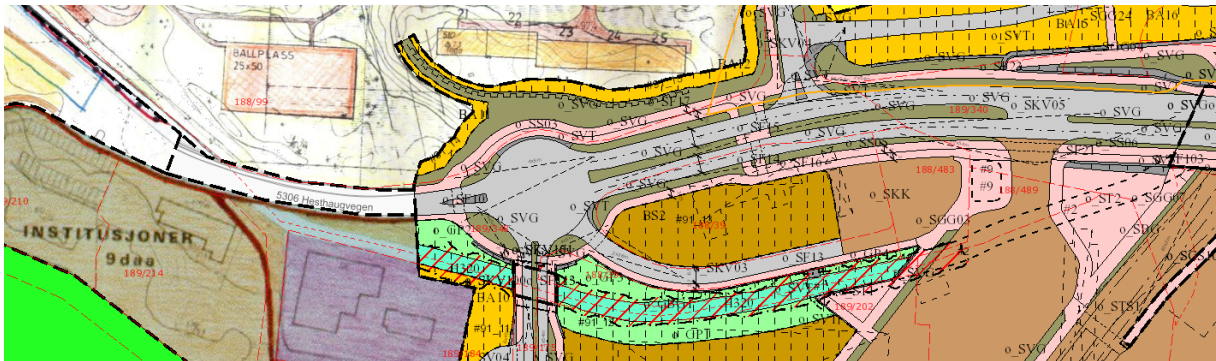


I vest regulert til «prosjektert offentlig veg med byggelinje» i eldre reguleringsplan gnr. 187 bnr. 2, 5, 10 m.fl. Haukedal, gnr. 188 del av bnr. 1 og 3, Myrdaø (Spondalsleitet) (planID 51340000):



Figur 4. utsnitt arealplankart gnr. 187 bnr. 2, 5, 10 m.fl. Haukedal, gnr. 188 del av bnr. 1 og 3, Myrdaø (Spondalsleitet)

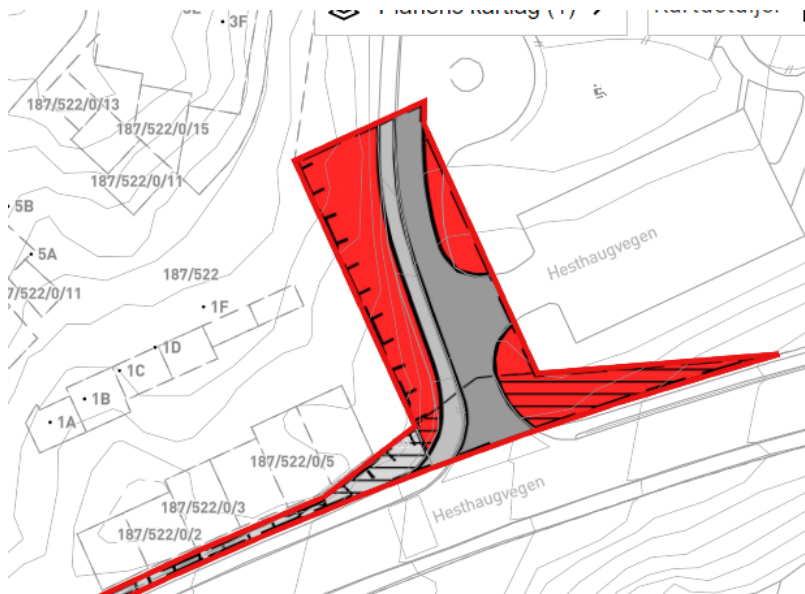
I aust er Hesthaugvegen nyleg blitt regulert til gate, fortau og sykkelveg gjennom reguleringsplan for Bybanen til Åsane, delstrekning 4, Tertneskrysset- Vågsbotn.



Figur 5. utsnit arealplankart Bybanen til Åsane, delstrekning 4, Tertneskrysset- Vågsbotn

Kryssområde til Haukedalen skole er regulert til kjøreveg, gang-/ sykkelveg og frisisiktsone i eldre reguleringsplan gnr. 187 bnr. 5, Haukedal, Spondalen øst (PlanID 51340100):





Figur 6. Utklipp frå kryssområde i planID 51340100.

Ein mindre del er ikkje regulert:



Figur 7. Skravert polygon syner uregulert område.

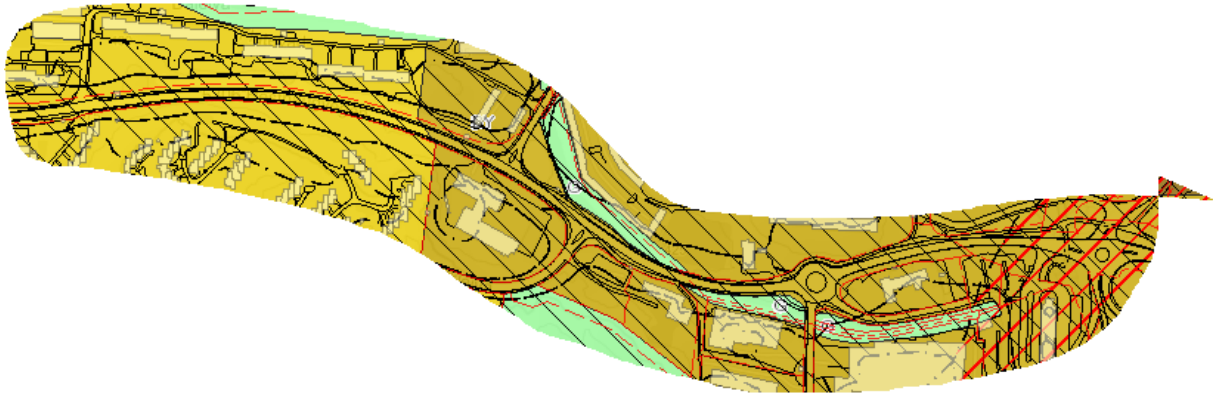
I tillegg er det fleire planar som ligg inntil Hesthaugvegen, og vil bli råka av utviding av veganlegg. Dagens krav til regulering av sideareal til veg vil òg få innverknad på desse planane:

- Del av gnr. 189, Ulsetskogen, planID 5850000. Eldre plan, utbygd.
- Myrdal (Myrdalskogen BOB), planID 3590000 . Eldre plan, utbygd.
- Gnr. 189 Ulsæter, brannstasjonstomt, PlanID 3540000. Eldre plan, utbygd.
- Tertnes, Ulset, Ulsetåsen, planID 50530000. Eldre plan, utbygd.
- Gnr. 187, Dregghaugen, planID 50505000. Eldre plan, bygd ut.

### Kommuneplanen sin arealdel:

I kommuneplanen sin arealdel (2018) austre halvdel av planområdet avsett til byfortettingssone, medan vestre halvdel er innanfor ytre fortettingssone.

KPA set krav til at byfortettingssoner skal ha *ferdselsårer utformet som gater og finmasket byroms- og gangnett med maks. 70 meter mellom gangårer, jf. Føresegn §26.3.3. Til ytre fortettingssone sa det sikres gjennomgående gang-/sykkelveger med god tilknytning til sentrumskjerner, skole/barnehage, tjenesteyting og rekreasjonsområder, jfr. §26.4.4.*



Figur 8. Utklipp frå gjeldande kommuneplan.

### Strategisk planprogram Åsane sentrale deler:

Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler (SPPÅ) per tid under behandling av byrådsavdelinga.

I SPPÅ blir det peika på følgjande moment som blir relevante i denne planlegginga:

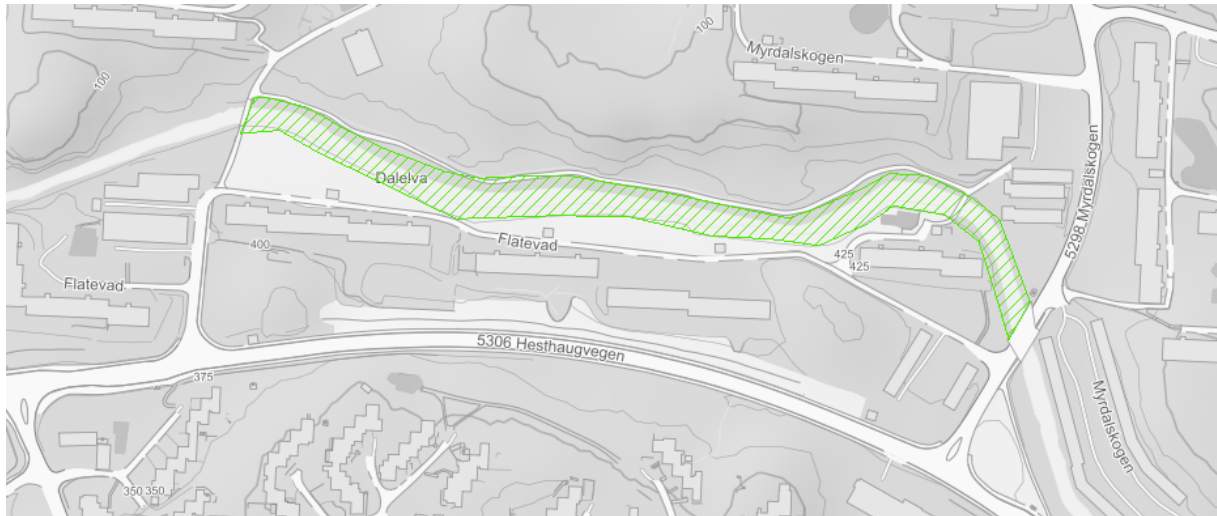
- Biltrafikken tek for mykje plass. Det blir skildra ein målsetnad om å byggje ein fotgjengarvenleg by gjennom omfordeling av samferdsleareal.
- Åsane treng fleire og betre gangforbindingar.
- Det er for høg fart i området.

Vurderinga er at regulering av Hesthaugvegen kan bidra positivt i arbeidet med å nå desse måla.

### Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030

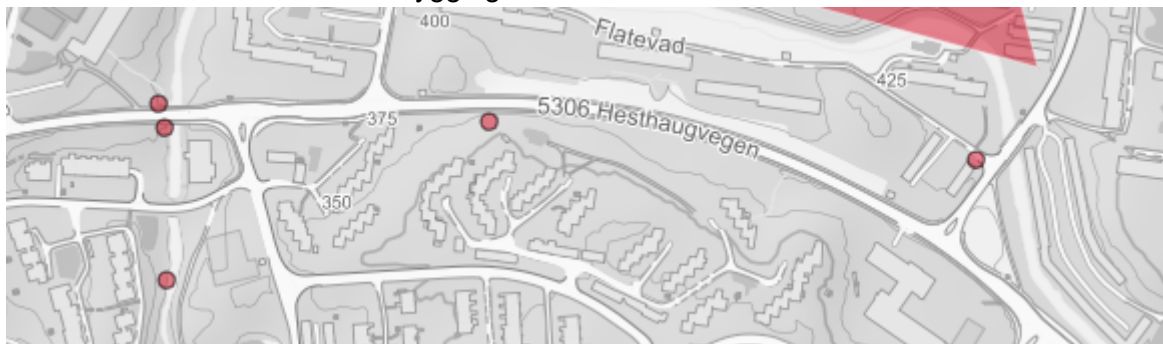
Sykkelstrategi for Bergen er eit politisk vedteke styringsverktøy for å planlegge og bygge sykkeltilpassa infrastruktur i Bergen, med hovudmål om å auke sykkelandelen i Bergen. Eit samanhengande og (opplevd) trygt sykkelnett vil få fleire til å velje sykkel framfor bil (og kollektiv), spesielt for turar opp mot fem km (sykkelstrategien s. 21). Hesthaugvegen er peika på som ein veg med stort potensiale for sykkelbruk. Det kjem av nærleik til målpunkt/ sentrum og til kollektivknutepunkt.

Naturmangfold Daleelva ved Flatevad er registrert som lokalt viktig viltområde. Her er det rasteområde/ foringsplass for stokkand vinterstid (fig. 10).



Figur 9. Grønn skravur syner viltområde i Daleelva (Visgi 2023)

Det er observert sterkt truga versjon av ask i planområdet (artsdatabanken 2023). Det blir tilrådd at denne takast i vare i bygginga.



Figur 10. Utklipp frå artsdatabanken. raude prikar syner observering av svært truga ask- *Fraxus excelsior* (Miljødirektoratet).

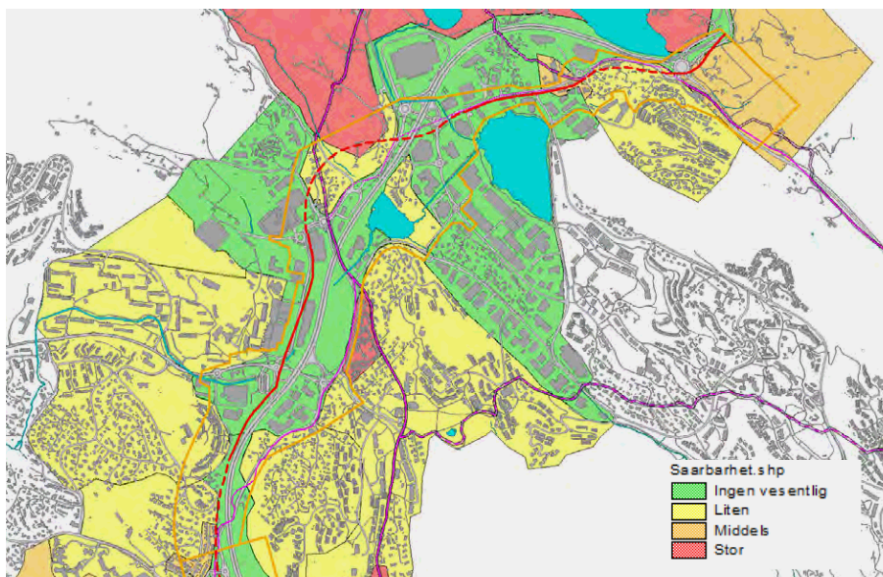
Langs vegen er det registrert mange framandartar som kan truge biologisk mangfold. Dette kan vere hageplantar (kartet er ikkje svært nøyaktig), men det er noko ein bør undersøke i samband med anleggsfasen. T.d. kan ein stille krav til handtering av massar som blir grave bort.

### Blå- grøne verdiar

Midtbygdavassdraget er viktig for handtering av overvann generelt i Åsane. Hesthaugvegen kryssar vassdraget to plassar i føreslått planområde, og det kan bli aktuelt med tiltak i/ ved vassdraget. Bymiljøetaten og Bergen vatn bør inkluderast i vurderingane.

### Kulturminne- og miljø

Det er ikkje registrert kulturminne eller kulturmiljø i tilknytning til planområdet. I samband med reguleringsplanen for Bybanen til Åsane blei det gjort ei kulturminnekartlegging. Ein kan sjå av kartet i fig. 13 at føreslått planområde er vurdert til «ingen vesentlig» og delvis i «liten» sårbarheit når det kjem til kulturminne.



Figur 11, Frå kulturminnekartlegging i samband med planlegging av Bybanen frå sentrum til Åsane. Føreslått planområde ligg i nedre kvadrant til venstre.

### Spesielt om konsekvensutgreiing

Saksutgreiinga til planen skal gje eit objektivt og forsvarleg kunnskapsgrunnlag for det politiske vedtaket. Lovverket stiller krav til saksutgreiinga m.a. i fvl. §17 og i pbl. § 4.2, fyrste ledd.

For særskilte tiltak, eller dersom planen kan ha *vesentlege verknader for miljø og samfunn*, er det strengare krav til utgreiing (konsekvensutgreiing). Kva planar og tiltak dette gjeld blir omfatta av *Forskrift om konsekvensutredninger*, §§ 6-8.

Tiltaka etter denne planen blir ikkje omfatta av vedlegg I eller II, og vurderinga blir derfor om tiltaka samla sett kan få vesentlege verknader for miljø og samfunn, jfr. §10.

Dei ønska tiltaka er i tråd med KPA, og det er ingen konflikt med andre overordna planar eller retningslinjer. Ein kan heller ikkje sjå at arealføremåla kan kome i konflikt med omsynet til truga eller verna natur eller dyreliv samt landbruksføremål. Ønska arealføremål vil heller ikkje føre med seg større risiko for ulukker eller forureining av kritisk infrastruktur.

Samla vurdering er altså at arealplanen ikkje må konsekvensutgreiast.

### Planprosessen

Bergen kommune melder nå oppstart av arbeidet med en offentlig reguleringsplan. Dette er den innleiande fasen av planarbeidet, og det er her moglegheita for å påverke planinnhaldet er størst. Fagetaten oppfordrar alle som har synspunkt i saka om å melde dette skriftleg til kommunen.

Kommunen sitt planforslag blir lagt ut til formell offentlig høyring, som er den neste hovudfasen i planprosessen. Alle råka partar vil bli varsla ved brev.

Merknadane frå høyringa vil bli gått gjennom og summert opp, og eventuelle endringar blir innarbeidd i planen som så går til politisk sluttbehandling. Etter behandling i bystyret vil råka partar på nytt sendt informasjon om vedtak og adgang til å klage.

Ein forventar at planprosessen vil ta ca. 1,5 år frå oppstartmelding til vedteke plan, viss det ikkje oppstår uventa utfordringar.

Saksgongen kan bli følgt på kommunen sine nettsider:

<http://www3.bergen.kommune.no/bksak/default.asp>

## **Organisering framdrift**

### Organisering

Vestland fylkeskommune er forslagsstillar for planlegginga. PBE Samferdsle skal vere ein aktiv deltakar i planlegginga, og bidra med fagleg kompetanse innan samferdslefeltet, samt koordinering av Bergen kommune sine fagressursar. PBE Samferdsle skal delta på månadlege møter, og elles ved behov.

### Framdrift

Ein ser føre seg at komplett planforslag blir levert til fagetaten hausten 2024, med påfølgande politisk behandling vinter 2024-25. Dersom det ikkje blir fremma motsegn til planen, eller det ikkje blir behov for store endringar av planmateriell, har ein ei målsetting om sluttbehandling rundt sommaren 2025.

### Oppsummering og konklusjon

Ønska for regulering er i tråd med overordna planar og strategiar, vil betre tryggleiken i trafikken samt bidra til å nå kommunal målsetnad om høgare søkkelandel. Planoppstart tilrådest.