

Notat -

Endringer i planforslaget siden offentlig ettersyn høsten 2021

Plannavn Fv. 582 Storetveitvegen sykkelanlegg
Plan-ID 63100000
Prosjekt nr. 1350055056
Kunde Vestland fylkeskommune
Til Vestland fylkeskommune og Bergen kommune
Utført av Rambøll Norge v/MAAI

Dato 2025/02/04

1 Innledning

Reguleringsplanforslag for planarbeidet 63100000 Storetveitvegen, sykkelanlegg var til offentlig ettersyn 09.10 – 23.11.2021. Dette notatet oppsummerer endringer som er gjort i planforslaget sammenlignet med planforslaget slik det forelå til offentlig ettersyn. Planforslag til offentlig ettersyn i 2021 var datert 27.11.2019. Planforslag til begrenset høring februar-mars 2025 er datert 21.01.2025.

Hovedkonseptet i planforslaget er ikke endret. Planforslaget innebærer etablering av separert løsning for gående og syklende, med minst mulig ombygging og endring av dagens kjøreveg. Å etablere egne areal for både gående og syklende er et av de viktigste virkemidlene for å få flere til å velge sykkel og gange som transportform¹. Med dagens mengder gående og syklende, stiller også vegnormalene krav til at de får egne, separerte areal.

Planforslaget er delt i to ved Storetveit skole, og det er den nordlige delen som legges frem først.

Rambøll
Nygårdsgaten 95,
5008 Bergen

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

¹ «Hvordan lykkes bedre med å nå sykkelmålene?», Rapport, Asplan Viak 2024

1	Innledning	1
2	Endringer i vedlegg til planforslaget	3
3	Deling av plan	3
4	Planavgrensning	4
5	Dimensjoneringsgrunnlag	7
6	Bussholdeplasser, kombinasjon av kantstopp og lommer	9
7	Bussholdeplasser ved Storetveit skole	9
8	Fantoftekrysset	11
9	Sykkelveg med fortau langs plan 66250000 Storetveitvegen boliger	12
10	Gang-/sykkelbro ved Lindealléen og Bjørgvin Montessoriskole.....	13
11	Storetveitvegen 58, parkeringsareal	14
12	Storetveitvegen 56 parkeringsareal	15
13	Undergang ved Elvebakken	17

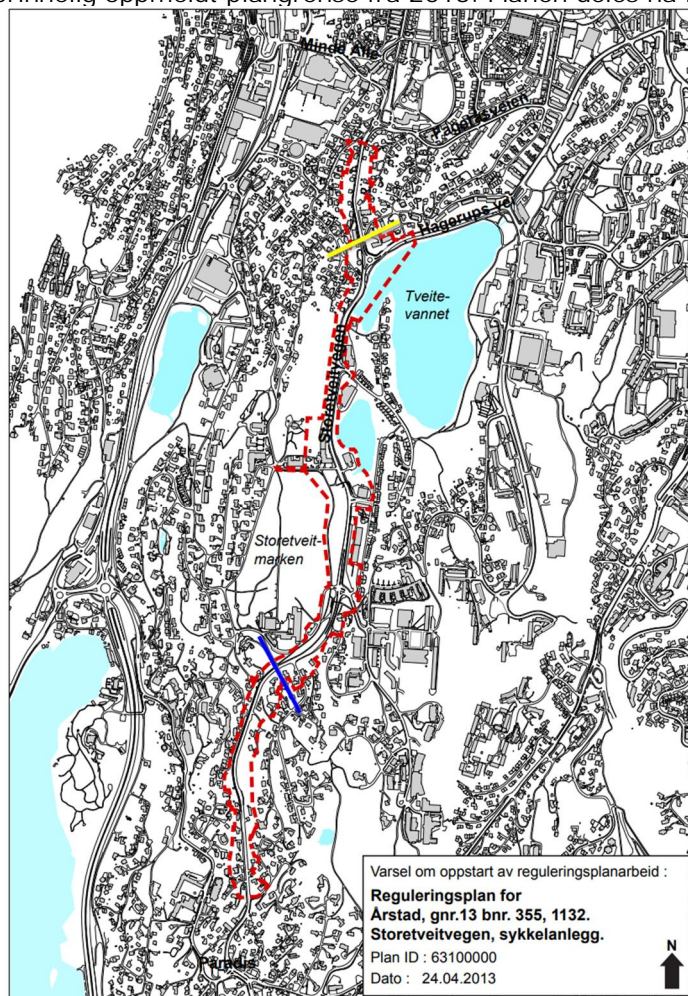
2 Endringer i vedlegg til planforslaget

I forbindelse med endring av planforslaget, er det også gjort nye vurderinger av støyforhold og naturmangfold langs strekningen. Oppdatert støyutredning og fagrapport for naturmangfold følger høringsforslaget. De tekniske tegningene for veganlegget er også oppdatert og ligger til grunn for revidert planforslag.

3 Deling av plan

Planforslaget er delt i to ved Storetveit skole. Ved offentlig ettersyn av planforslaget i 2021, ble det belyst viktige problemstillinger for strekningen mellom Paradis og Storetveit skole. Basert på merknadene fra offentlig ettersyn, vil det bli behov for en større bearbeidelse av planforslaget på denne delstrekningen. Strekningen mellom Storetveit skole og Hagerups vei er mindre konfliktfylt og er i hovedsak finansiert i Miljøløftet. Tiltakshaver ønsker å prioritere og ferdigstille planforslaget for strekningen som har finansiering, eller er sannsynlig at blir finansiert i nær fremtid. Planen er derfor delt i to ved Storetveit skole. Revidert planforslag inkluderer strekningen fra Storetveit skole og nordover til Hagerups vei. Strekningen fra Paradis til Storetveit skole vil reguleres i egen plan.





Figuren under viser opprinnelig oppmeldt plan grense fra 2013. Planen deles nå i to, ved blå linje.



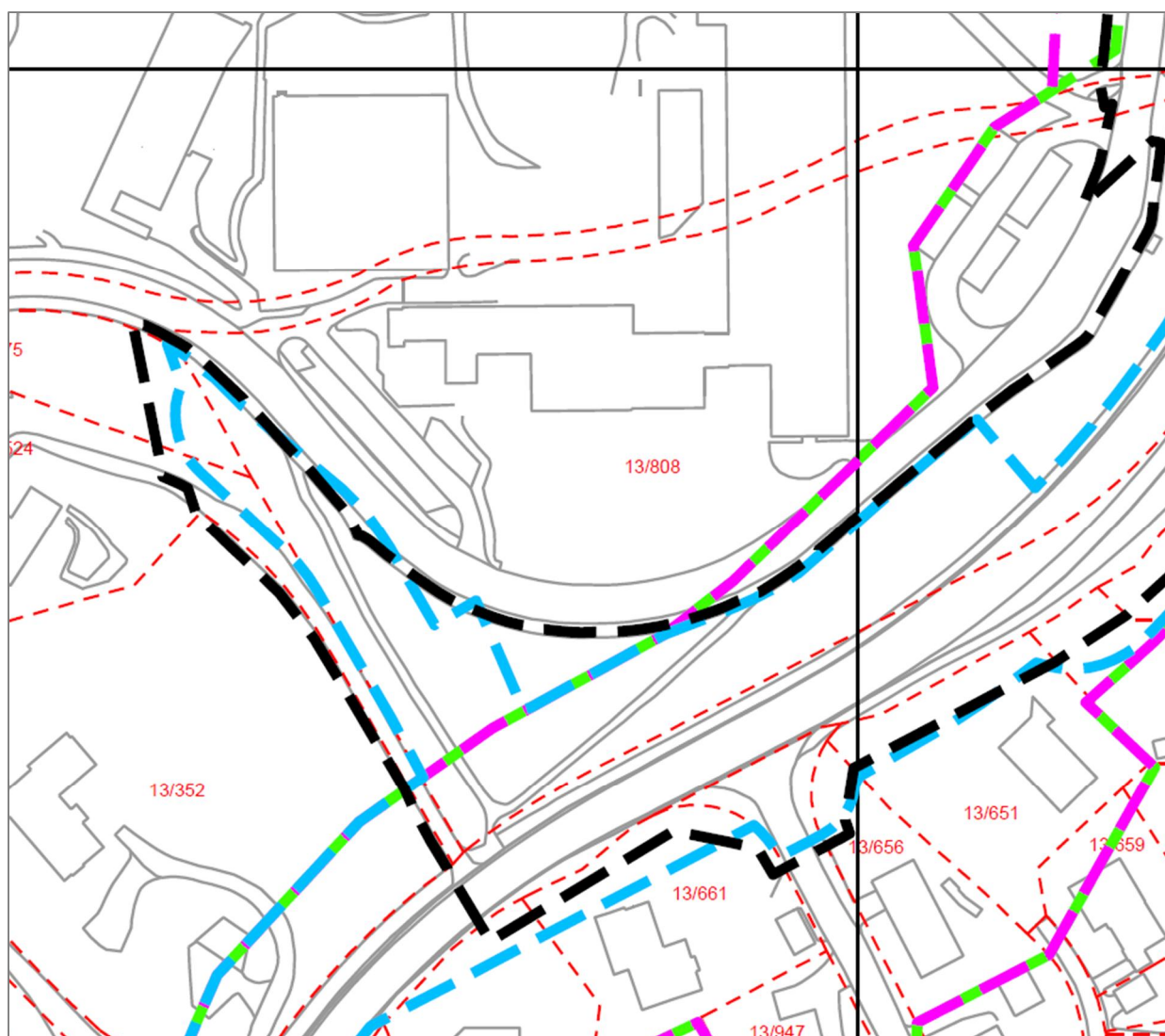
Figur 1 Planavgrensning til oppstart, 2013. Blå strek markerer deling av planen. Dette notatet omtaler delstrekningen Storetveit skole - Hagerups vei, som ligger nord for den blå streken. Gul strek viser tidligere deling av planen varslet i 2016 (inngår i tilgrensende plan 65150000).

4 Planavgrensning

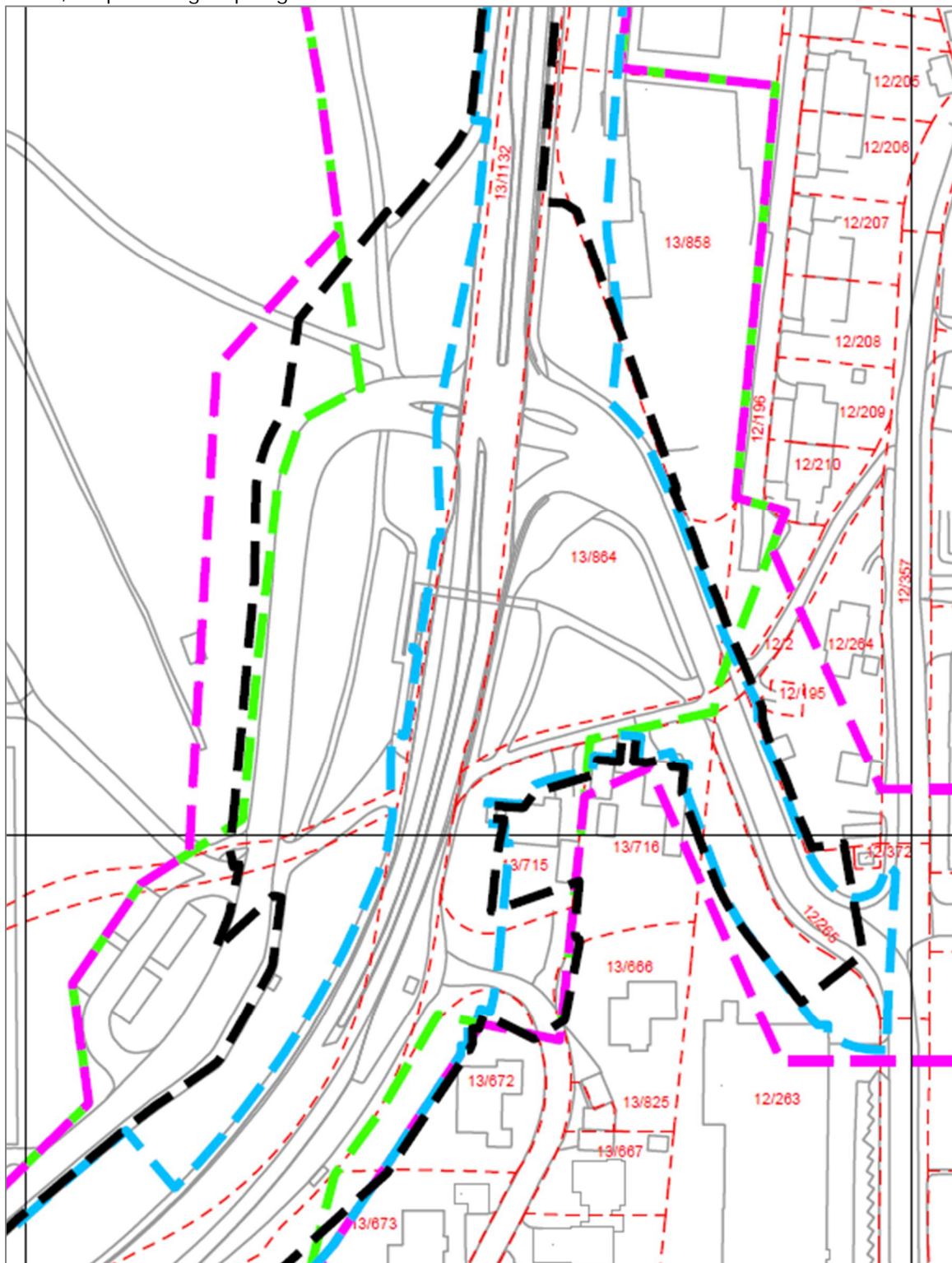
Plangrensen er utvidet ved Storetveit skole, Åsbakken, Kirkevegen, samt ved Elvebakken. I figurene under er plangrensen som nå er på høring, vist med svart strek. Plangrenser fra tidligere varsel og høringer er også vist i utsnittene, se tegnforklaring under.

TEGNFORKLARING:	
	Plangrense jan. 2025
	Plangrense til off. ettersyn okt./nov. 2021 (plankart datert 17.11.2019)
	Plangrense varslet utvidet 2018
	Plangrense kunngjøring oppstart 25.08.2013

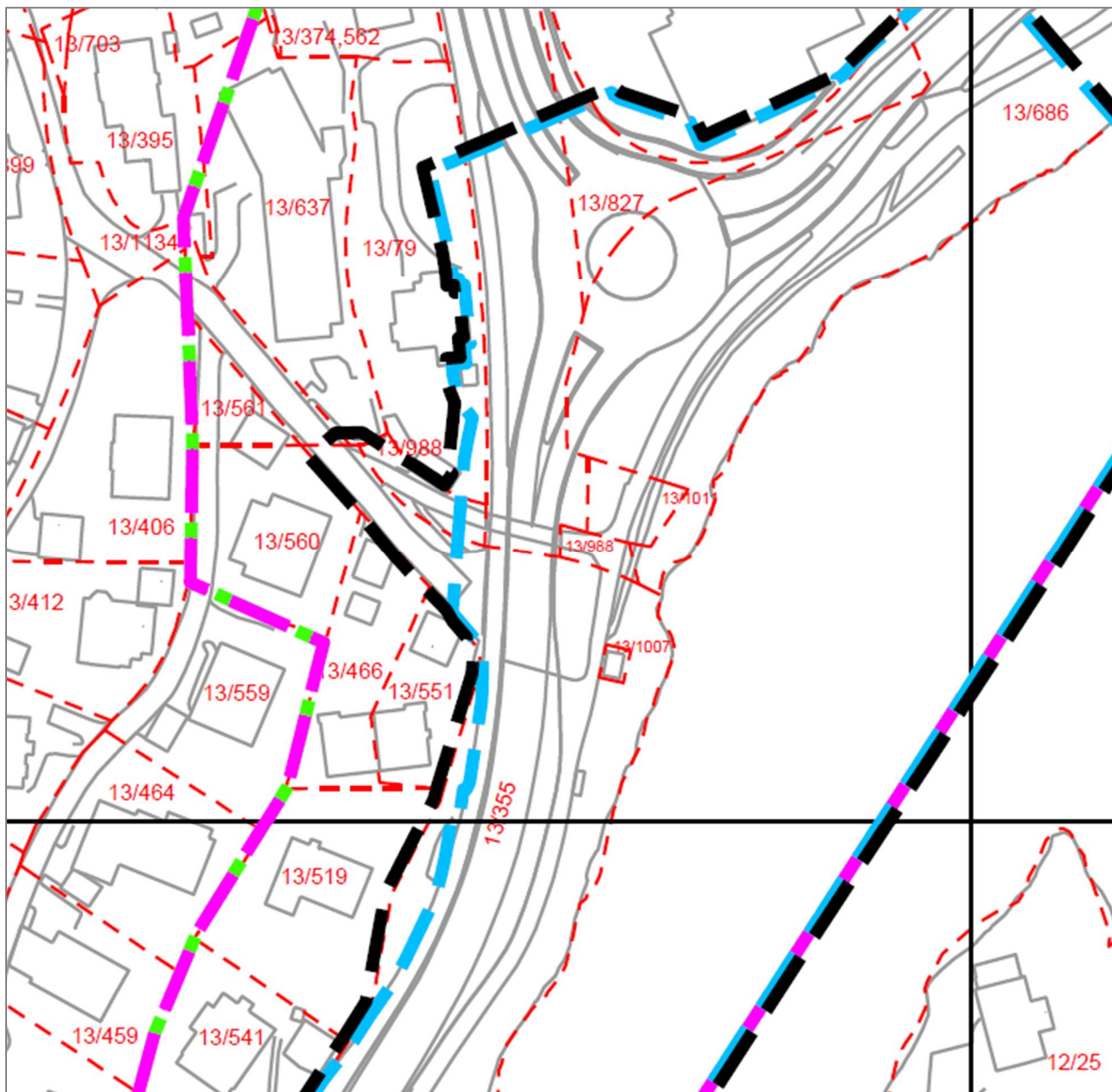
Storetveit skole: Bakgrunnen for utvidelsen er å sikre areal til å etablere en universell gang-/sykkelveg mellom Kirkevegen og Storetveitvegen. Plangrense fra offentlig ettersyn 2021 vist i blått, nå på høring er plangrensen i svart.



Åsbakken og Kirkevegen: Utvidelsen i Åsbakken gjelder snuhammer her. Mot vest er fortau langs Kirkevegen og gangnettet i grøntområdene inkludert i planen. Plangrense fra offentlig ettersyn 2021 vist i blått, nå på høring er plangrensens i svart.



Elvebakken: Utvidelsen ligger i koblingen mellom Elvebakken og Storetveitvegen og strekker seg litt ned i den kommunale veien Elvebakken. Bakgrunnen for utvidelsen er å sikre en god kobling for gående og syklende mellom Elvebakken og Storetveitvegen, samt opprettholde flomvegen her. Plangrense fra offentlig ettersyn 2021 vist i blått, nå på høring er plangrensen i svart.



5 Dimensjoneringsgrunnlag

Beskrivelse

Tidligere planforslag la til grunn dagens fartsgrense på 60 km/t også i ny situasjon. Det er nå planlagt for at fartsgrensen reduseres til 40 km/t. Strekningen ligger i tettbygd område med bebyggelse nært vegen, næringsbygg, to skoler og studentby. Nærhet til Tveitevannet og Storetveitmarken gjør området til et populært rekreasjonsområde, noe som samlet vil øke antall syklende og gående. En reduksjon i fartsgrense vil være i tråd med strøkskarakteren, redusere støybelastningen fra vegen og gi mulighet for redusert tverrsnitt på vegen.

Mengden syklister som forventes å bruke sykkelvegen, ligger i grensesjiktet mellom krav til 2,5m og 3,0m bred sykkelveg (skulderbredde kommer i tillegg). Planforslaget har lagt til grunn en bredde på 3,0m + 0,25m skulder. Dette begrunnes med at løsningen er robust og vil ha god kapasitet i lang tid fremover. Veganlegget skal dimensjoneres for trafikkmengder 20 år fra åpningsdato, også for myke trafikanter. Vi forventer en økning både i antall gående og syklende. Dette gir behov for breddene som planforslaget viser.

I videre planlegging fram mot planvedtak og senere i detaljprosjektering, kan det bli aktuelt å omfordele noe areal mellom trafikantgruppene. Dette kan være å redusere bredden på sykkelvegen til 2,5m og samtidig øke bredden på fortauet til 2,5m. Det kan også være å redusere bredden på rabatten og øke bredden på fortauet. Minstekravene i vegnormalene skal likevel opprettholdes.

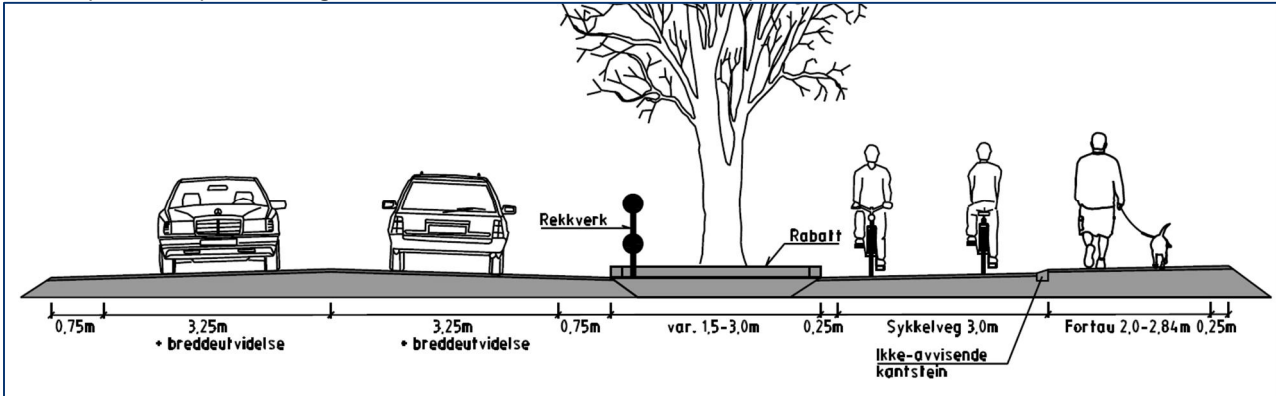
Følger av endringen

Ved fartsgrense 40 km/t åpnes det opp for gang-/sykkelløsninger som ikke krever fysisk adskillelse og/eller rekkverk mot kjørebane. Et lavere fartsnivå reduserer også behovet for planskilte og signalregulerte krysningspunkt for gående og syklende.

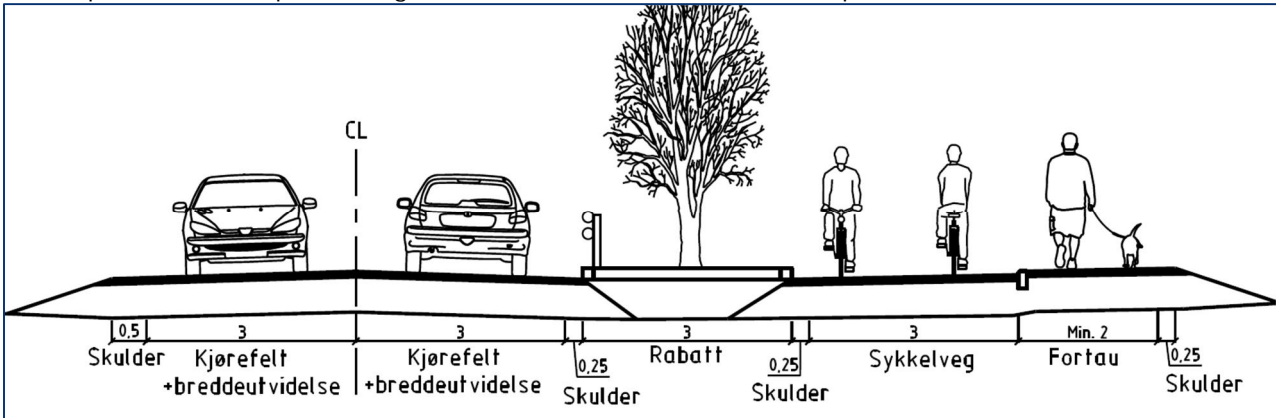
Prosjektet ønsker å fortsatt tilrettelegge for grønne innslag langs traséen. Det reguleres derfor flere steder en fysisk adskillelse mellom kjørebane og gang-/sykkelanlegget i en bredde som gjør det mulig å plante busker og trær langs Storetveitvegen. Denne varierer i hovedsak mellom 1m og 1,5m, men er noen steder bredere. Der det er spesielt trangt om plassen, er det mulig å skille sykkelveg og kjøreveg med kun en kantstein.

Generelt er totaltverrsnittet for veganlegget redusert med 1,35m, men dette varierer langs strekningen.

Normalprofil fra planforslag datert 27.11.2019 har en bredde på 15-17,34m:



Normalprofil i revidert planforslag, datert 21.01.2025, har en bredde på 13,65-15,15m:



6 Bussholdeplasser, kombinasjon av kantstopp og lommer

På strekningen mellom Storetveit skole og Hagerups vei, er det tre bussholdeplasser i hver retning. Alle disse er i dag anlagt som lommer. I revidert planforslag er tre av disse foreslått endret til kantstopp. Ved å beholde noen av holdeplassene som lommer, ivaretas bussene behov for ev. regulering langs ruten. Ved Storetveit skole er det også behov for skolebussene å kunne vente på alle elevene ved skoleslutt. Holdeplassen som skal benyttes av skolebussene, er derfor opprettholdt som lomme, se også neste punkt.

Kantstopp gir raskere avvikling for bussene ved holdeplass, samt redusert arealbehov for samferdselsanlegget. Andre kjørende må stoppe bak bussen på holdeplassen. Kantstopp påvirker dermed også trafikkavvikling og kan bidra til å senke fartsnivået langs strekningen.

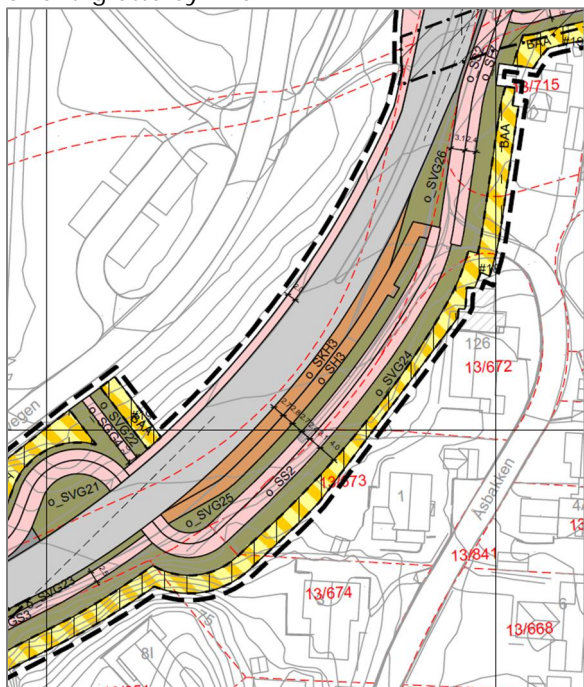
7 Bussholdeplasser ved Storetveit skole

Beskrivelse av endringen

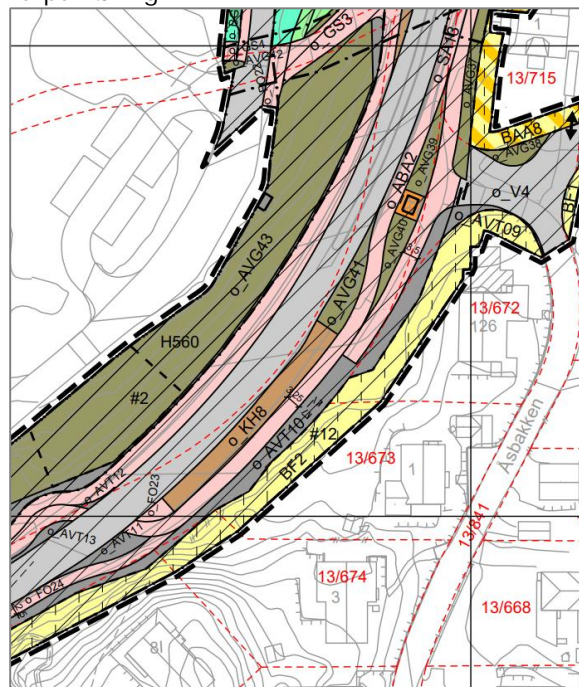
Til offentlig ettersyn i 2021 var bussholdeplassen på østsiden av Storetveitvegen, dimensjonert for oppstilling med skolebuss til/fra Storetveit skole. I revidert planforslag, er det planlagt for at skolebussene skal stille opp på vestsiden («skolesiden») av Storetveitvegen. I revidert planforslag er denne holdeplassen dimensjonert for tre samtidige skolebuss. Det blir også mulig for rutebussen å stille opp i bakkant av skolebussene, dersom den ankommer samtidig. Det er ikke tilrettelagt for uavhengig avgang, da bussene må stille opp tett inntil hverandre.

Bussholdeplassen på østsiden (nordgående) endres til kantstopp. Det gjennomgående fortauet benyttes også til av- og påstigning for kollektivreisende.

Offentlig ettersyn 2021:



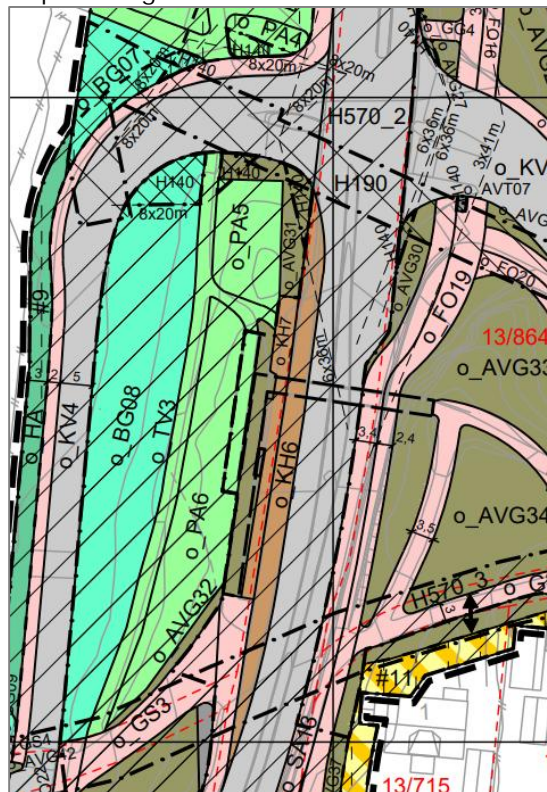
Nå på høring:



Offentlig ettersyn 2021:



Nå på høring:



Følger av endringen

Holdeplassen for skolebussene, er planlagt til samme side av Storetveitvegen som skolen ligger. Dette gjør at elever som kommer med skolebuss, ikke trenger å krysse over Storetveitvegen.

Skolebuss om ettermiddagen: Bussene forventes å stå noen minutter på holdeplassen for å vente på alle elevene etter skoleslutt. Lengden på holdeplassen gjør det mulig for alle tre skolebussene å stille opp samtidig, men de kan ikke kjøre ut uavhengig av hverandre. Første buss må kjøre først. Det er lav frekvens på rutebusstilbudet på strekningen, men dersom rutebussen ankommer samtidig som skolebussene står på holdeplassen, vil rutebussen kunne ta på og slippe av passasjerer via fremdøren.

Skolebuss om morgenen: Bussene forventes å kun ha kort oppholdstid på holdeplassen. De forventes å ankomme med noen minutters mellomrom, grunnet ulik tidsbruk på ruten frem til skolen. Problemstillingen med tre samtidige skolebuss samt rutebuss, anses å være svært lite sannsynlig om morgenen.

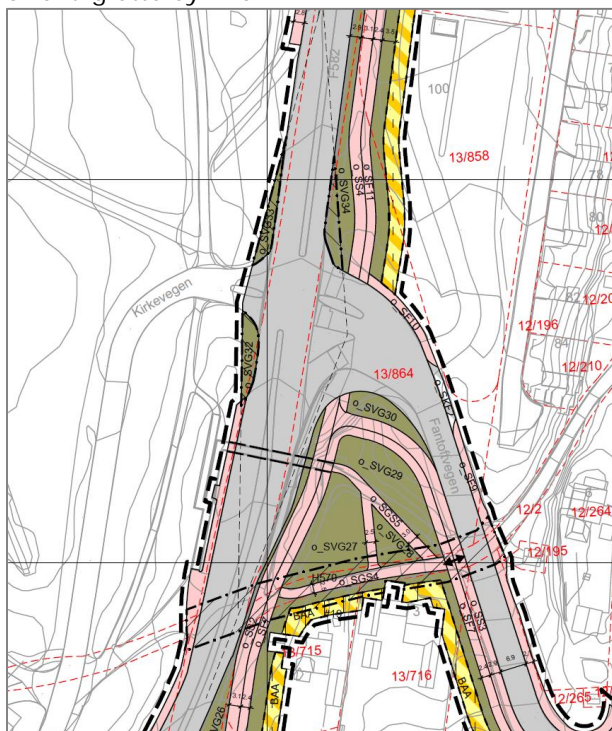
Kantstopp gir raskere avvikling for bussene ved holdeplass, og tar mindre plass. Andre kjørende må stoppe bak bussen på holdeplassen. Kantstopp påvirker dermed også trafikkavvikling og fartsnivå langs strekningen. Revidert løsning gir en stor reduksjon i inngrep på blant annet grøntområder og private boligeiendommer, særlig på østsiden av Storetveitvegen.

8 Fantoftkrysset

Beskrivelse av endringen

Generelt er krysset blitt mindre og får redusert kapasitet i forhold til dagens kryss. I revidert planforslag vil færre svingebevegelser få egne svingefelt enn i forrige planforslag. Kirkevegen er også inkludert i planforslaget. Det blir færre svingefelt sammenlignet med dagens situasjon. Det blir et nytt gangfelt for på nordsiden av krysset, i tillegg til kryssing over Fantoftvegen. Kirkevegen er supplert med et fortau langs vegens nord-/vestside fra krysset og frem til Storetveit skole. Denne strekningen har ikke fortau i dag. Gangbroen mellom øst- og vestsiden opprettholdes.

Offentlig ettersyn 2021:



Nå på høring:



Følger av endringen

Generelt blir det mindre behov for samferdselsareal tilknyttet krysset. Kapasiteten i krysset reduseres når flere svingebevegelser skal gå i samme fase i krysset. For nytt gangfelt over Storetveitvegen, vil det bli sekundærkonflikt mellom svingende trafikk fra Fantoft- og Kirkevegen.

Kirkevegen er kommunal veg. Nytt fortau her, vil redusere behovet for kryssing av Kirkevegen i to punkt, ved Fantoftkrysset og ved Storetveit skole. Der det skal etableres fortau i Kirkevegen, vil dagens gateparkering fjernes. Dette utgjør ca. 12 plasser.

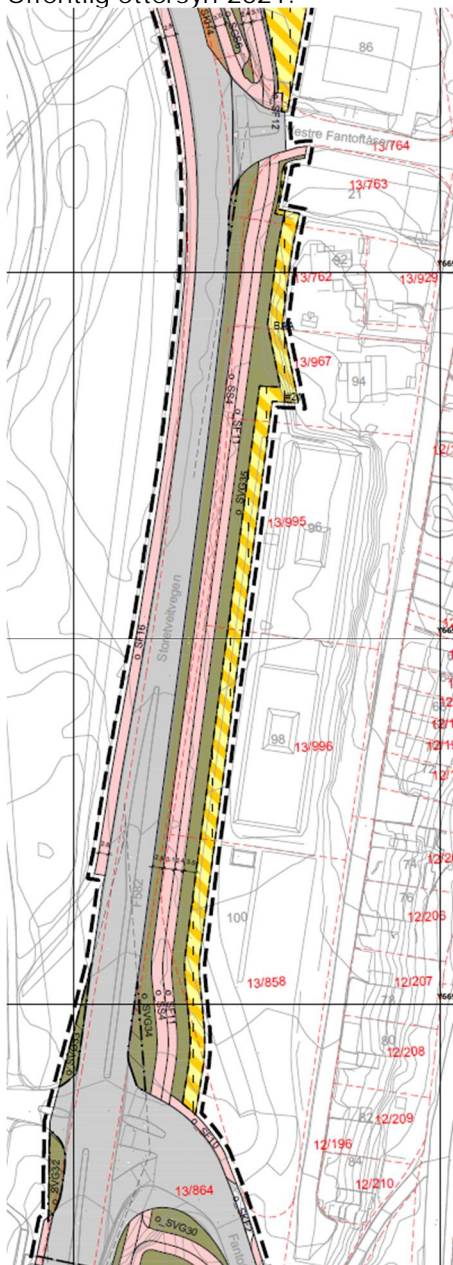
Fortauet langs Kirkeveien er i stor grad innenfor dagens kjørevegeareal. I kurven mot Fantoftkrysset, blir fortauet liggende på utsiden av kjørevegen og beslaglegge noe av dagens grøntareal.

9 Sykkelveg med fortau langs plan 66250000 Storetveitvegen boliger

Beskrivelse av endringen

Tilstøtende plan 66250000 Storetveitvegen boliger overlapper med plan for sykkelanlegg, og har inkludert dette i sitt plankart. Boligplan 66250000 ble vedtatt i 2022. Siden denne planen nå er vedtatt og gang-/sykkelanlegget er sikret her, er arealet tatt ut av planforslaget for 63100000 Storetveitvegen, sykkelanlegg.

Offentlig ettersyn 2021:



Nå på høring:



10 Gang-/sykkelbro ved Lindealléen og Bjørgvin Montessoriskole

Beskrivelse av endringen

Gang-/sykkelbroen som tidligere krysset Storetveitvegen like sør for Lindealléen, ble revet ned i et trafikkuhell i august 2021. I 2023 ble det avklart at Vestland fylkeskommune ikke vil gjenbygge broen. Det midlertidige gangfeltet som ble anlagt like nord for broen etter uhellet, skal opprettholdes permanent. Broen med tilknyttede ramper vil dermed utgå fra planforslaget.

Offentlig ettersyn 2021:

Nå på høring:



Følger av endringen

Arealbehovet for samferdselsanlegget reduseres. Endringen gir kun utslag på østsiden av Storetveitvegen her. Inngrep på Bjørgvin Montessoriskoles uteområder og utmark ved Storetveitvannet, reduseres. Det permanente ervervet på skoleområdet er redusert fra ca. 450 m² til ca. 160 m².

Kryssing over Storetveitvegen for myke trafikanter, vil nå skje i plan med kjørende. Planskilte kryssinger for myke trafikanter er generelt en trygg løsning, men gir gående og syklende en omveg sammenlignet med å krysse direkte over kjørevegen. Kryssing i plan gjør at trafikantgruppene vil påvirke hverandres trafikkflyt. Fartsnivået forventes å være lavt, og trafiksikkerheten ivaretatt.

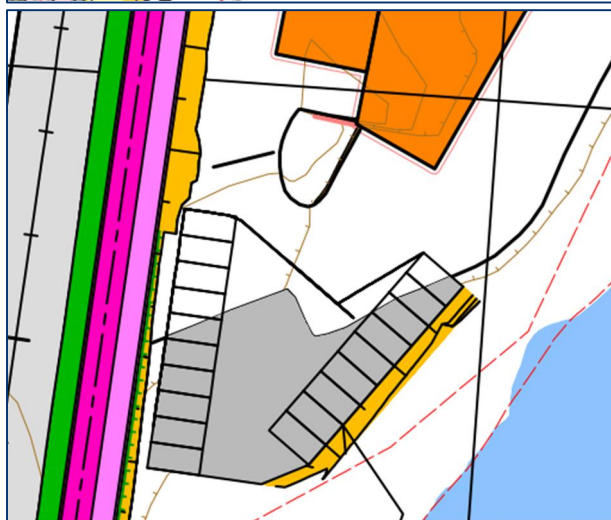
11 Storetveitvegen 58, parkeringsareal

Planforslaget innebærer erverv av deler av dagens parkeringsareal ved Storetveitvegen 58. Disse er foreslått erstattet innenfor eiendommen. For å redusere inngrepet i grøntarealene ved Storetveitvannet, er arealet som settes av til erstatningsplasser redusert sammenlignet med planforslaget som var til offentlig ettersyn i 2021. Når tverrsnittet på veganlegget nå er redusert, er det mulig å erstatte parkeringsplassene innenfor et mindre areal enn det som var situasjonen ved forrige høring. I forrige planforslag var ikke parkeringsplassene vist med formål *Parkering*, men med kombinert formål *BAA*.

Offentlig ettersyn 2021:



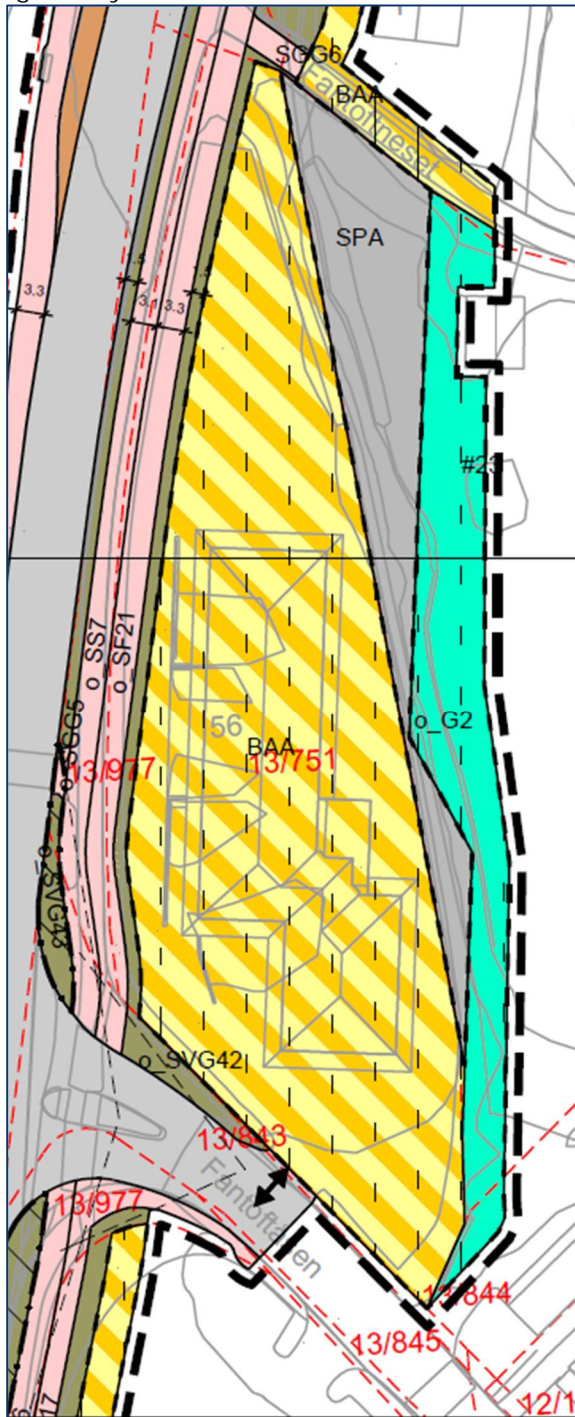
Nå på høring:



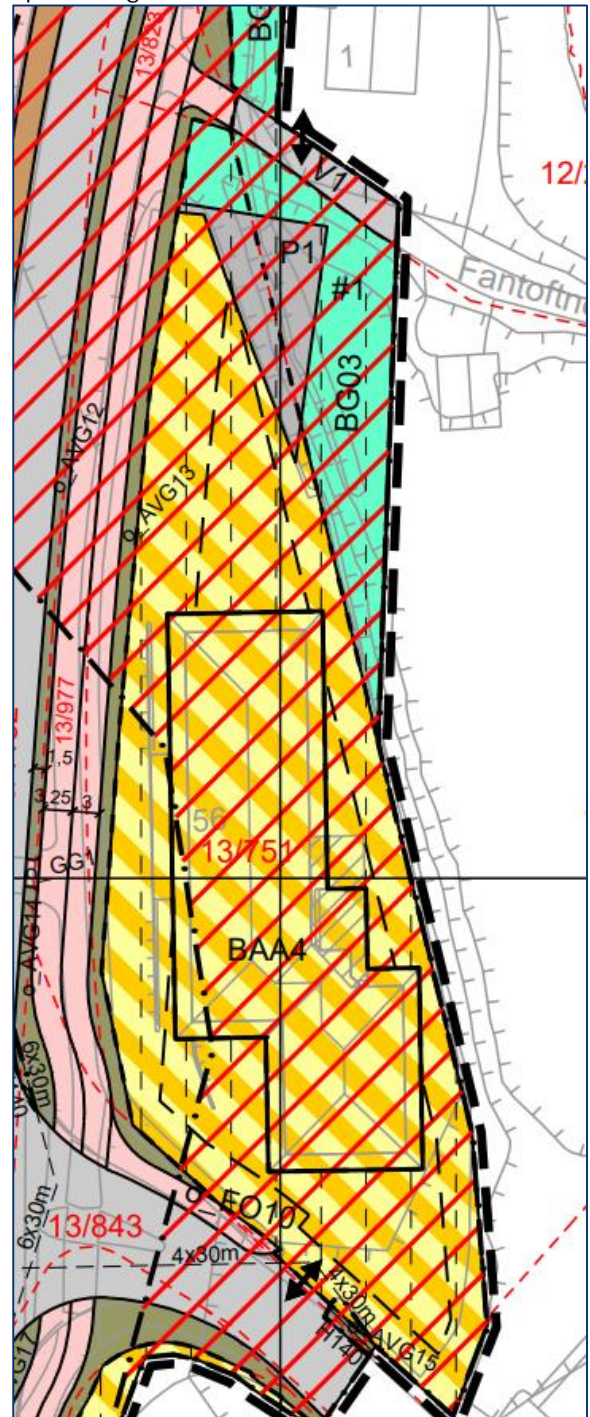
12 Storetveitvegen 56 parkeringsareal

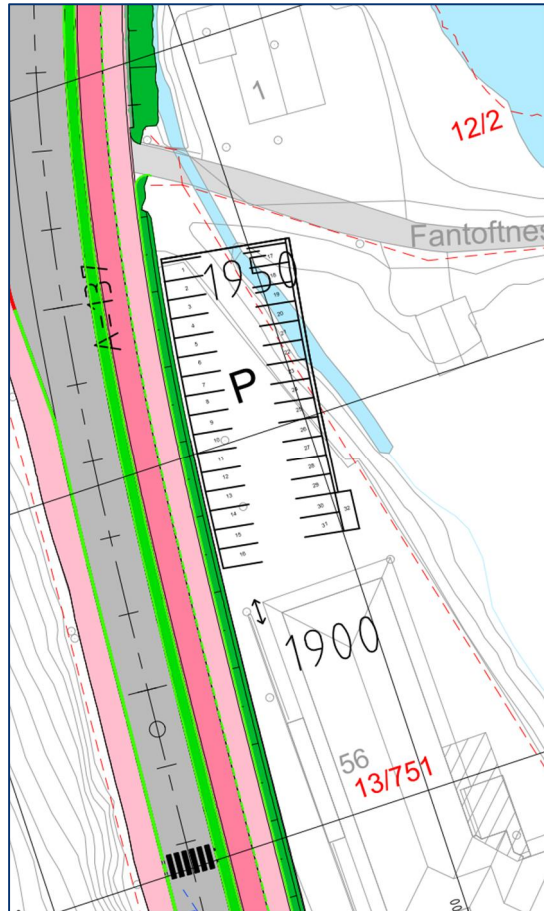
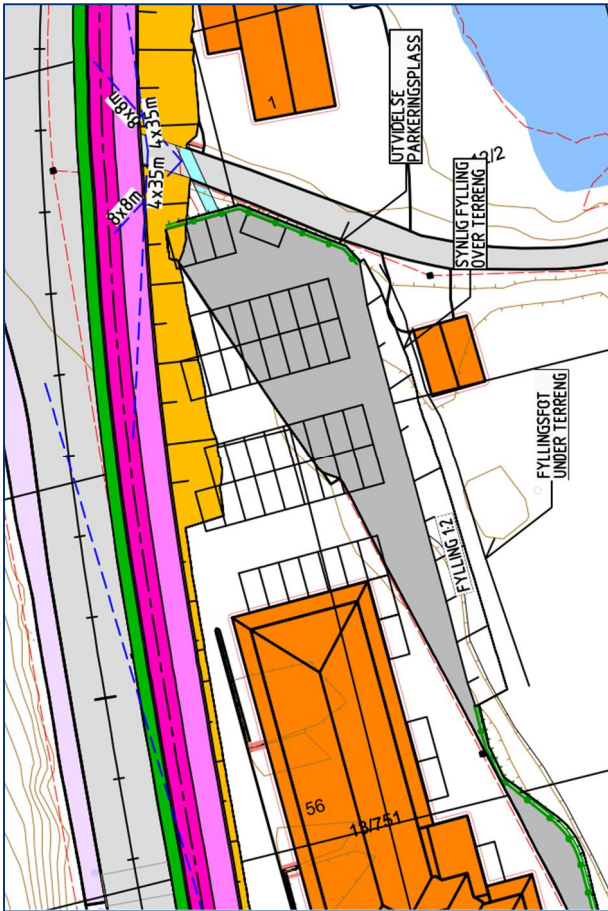
Planforslaget innebærer erverv av deler av dagens parkeringsareal ved Storetveitvegen 56. Disse er foreslått erstattet på eiendommen og naboeiendommen (samme hjemmelshaver). For å redusere inngrepet i fuktområdet ved Fantoftneset, er arealet redusert i forhold til løsningen som var til offentlig ettersyn i 2021.

Offentlig ettersyn 2021:



Nå på høring:





13 Undergang ved Elvebakken

Beskrivelse av endringen

Undergangen som i dag kobler sammen Elvebakken med turstien rundt Tveitevannet, foreslås stengt for gående og syklende i revidert planforslag. Flomvegen som går her i dag, skal opprettholdes. For gående og syklende etableres det nytt gangfelt ved rundkjøringen. Elvebakken får også et fortau på delen nærmest Storetveitvegen, som gir en god kobling mellom vegene.

Følger av endringen

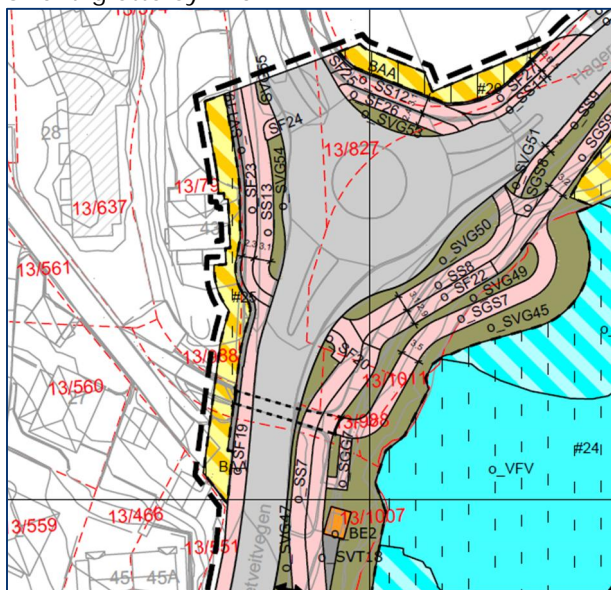
Med redusert fartsgrense og etablering av nytt gangfelt, vurderes løsningen med undergang mellom Elvebakken og Tveitevannet, som et mindre attraktivt tilbud. Dagens undergang har lav høyde og er ca. 12m lang. I ny situasjon ville den blitt ca. 20m lang og med samme lave høyde som i dag. Det etableres nytt gangfelt over kjørebanelike over dagens undergang, som vil dekke behovet for dem som vil krysse vegen her.

Ved å fjerne adkomst til undergangen for trafikanter, er det ikke behov for å etablere gang-/sykkelveg til og fra undergangen og arealbehovet for samferdselsanlegget reduseres dermed betraktelig. Behov for vegfylling i Tveitevannet reduseres dermed også. Etter dialog med Bergen kommunes vassdragsforvalter og naturforvalter, samt representant fra BirdLife, er planforslaget bearbeidet i kantsonen mot Tveitevannet med slakere helning på fyllingsskråningen. Her er hensikten å tilrettelegge for revegetering og egnet areal for fuglelivet i Tveitevannet. Areal som er satt av til blågrønne formål er derfor økt, for å sikre areal som egner seg til å tilrettelegge for videre biologisk mangfold i kantsonen.

Nedsatt fartsgrense åpner for å etablere gangkryssing som gangfelt i stedet for undergang. Planskilte kryssinger for myke trafikanter er generelt en trygg løsning. Kryssing i plan gjør at trafikantgruppene vil påvirke hverandres trafikkflyt. Fartsnivået ved rundkjøringen vil være lavt, og trafiksikkerheten ivaretatt.

Ved ekstrem nedbør, vil flomvegen fortsatt ledes under Storetveitvegen og videre ned Elvebakken, som i dag.

Offentlig ettersyn 2021:



Nå på høring:

