16.08.22

PLANINITIATIV KROHNÅSVEGEN SYKKELTILTAK

Planinitiativet med vedlegg danner et komplett underlag til oppstartsmøte vedrørende ny reguleringsplan for Krohnåsvegen sykkeltiltak.

Planområdet er lokalisert like ved Apeltunvatnet øst for Lagunen storsenter, og omfatter gnr 121, bnr 889, gnr 120, bnr 486 og gnr 87, bnr 195 mfl.

Forslagstiller er Bergen kommune ved Bymiljøetaten, og Sweco Norge AS er utførende plankonsulent.

Forslag til plannavn	Krohnåsvegen sykkeltiltak
Bydel, gnr./bnr.	Fana, gnr 121, bnr 889, gnr 120, bnr 486 og gnr 87, bnr 195 mfl.

Med vennlig hilsen

May-Liss Tofterå

Sweco Norge AS

Vedlegg:
1. Forprosjektrapport, Krohnåsvegen sykkeltilrettelegging, datert 26.11.21, utarbeidet av Sweco
2. Foreløpig plangrense (pdf)
3. Plangrense (SOSI -fil)
4. Innledende klimagassregnskap

Planinitiativ

Bakgrunnen for planinitiativet

Krohnåsvegen og Bjørnevegen i Fana bydel inngår i offentlig utbyggingsfase 1 i *Sykkelstrategi for Bergen 2020 – 2030*, og er derfor prioritert for utbygging innen 2030.

Hensikten med planinitiativet er å gjøre Krohnåsvegen og Bjørnevegen mer sykkelvennlig med økt fokus på fremkommelighet og trafikksikkerhet på strekningen. Dette er i tråd med hovedmålet i Miljøløftets sykkelstrategi som er at flere skal sykle mer. Målet i sykkelstrategien er å nå en sykkelandel på 10 % fra 4,3 % som er siste registrerte sykkelandel (2017). Dette ønskes samtidig utført i kombinasjon med at antall ulykker med alvorlig skadde eller drepte syklister går ned og ulykkesrisikoen for syklister synker. Planinitiativets hensikt er også i tråd med Nasjonal transportplan 2022-2033 hvor regjeringen blant annet ønsker at veksten i persontransport i byområdene skal tas med sykling, gange og kollektivtransport. Dette for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy i byområdene.

Krohnåsvegen og Bjørnevegen er en del av en viktig pendlerrute og treningsrute. Strekningen er også en viktig skolevei til Apeltun barneskole og Rådalslien ungdomsskole. Strekningen er kommunal og er i underkant av 900 m lang.

I 2021 utarbeidet Sweco Norge AS en forprosjektrapport, *Krohnåsvegen sykkeltilrettelegging*, for å se på muligheter for å øke fremkommelighet og trafikksikkerhet på strekningen. Prosjektet gir anbefalinger om sykkelvennlig utforming, og skisserer og beskriver ulike løsninger. Utdrag fra forprosjektet er brukt i planinitiativet.

Foreslått formål

Foreslåtte formål er samferdselsformål som sykkelanlegg, fortau, kjøreveg, parkering, midlertidig bygge- og anleggsområde og annen veggrunn. I tillegg kommer formål for tilgrensende arealer. Iht til NPAD vil det utarbeides plankart for to vertikalnivå grunnet kulverter/bro.

Den anbefalte løsningen i forprosjektrapporten innebærer å etablere et gjennomgående fortau på 2,0 meter mot Apeltunvatnet i Krohnåsvegen og Bjørnevegen. I tillegg gjøres dagens gang- og sykkelvei i Bjørnevegen om til sykkelvei med fortau. Snarvei mellom Apeltunvegen og Bjørnevegen oppgraderes også til sykkelvei med fortau i tilsvarende tverrprofil som Bjørnevegen. I tillegg anbefales det å etablere ny belysning langs hele den aktuelle strekningen.

Funksjonell og miljømessig kvalitet

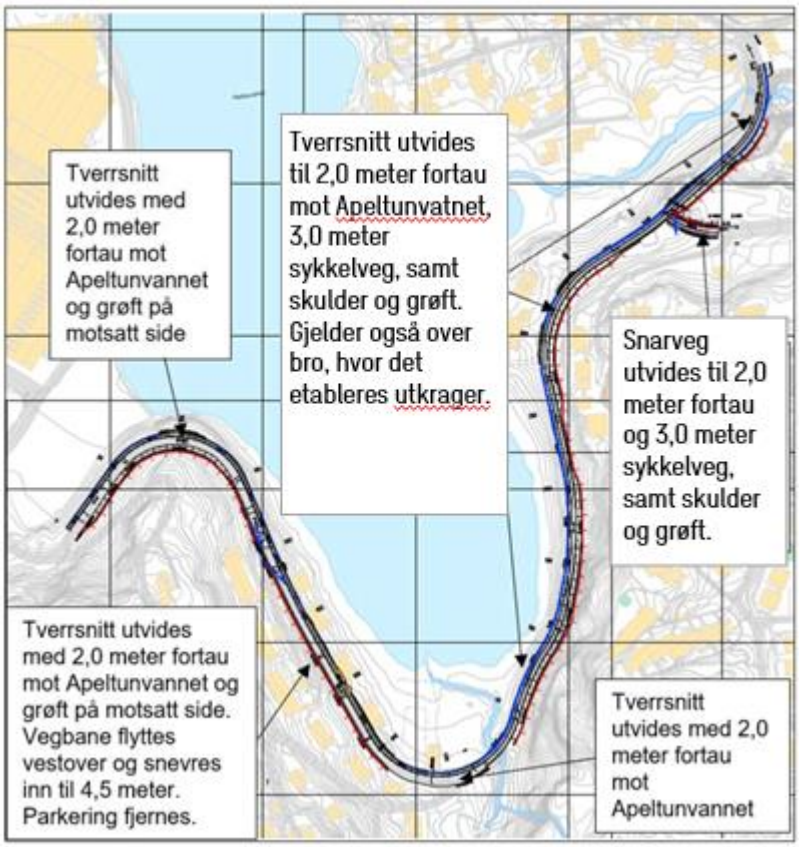
Intensjonen med initiativet er å gjøre Krohnåsvegen og Bjørnevegen mer sykkelvennlig med økt fokus på fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Tilpasning til landskap og omgivelser

Etablering av sykkeltiltaket vil i liten grad påvirke det helhetlige landskapsbildet da traseen vil ligge på eksisterende veganlegg med noen justeringer.

Enkle idéskisser

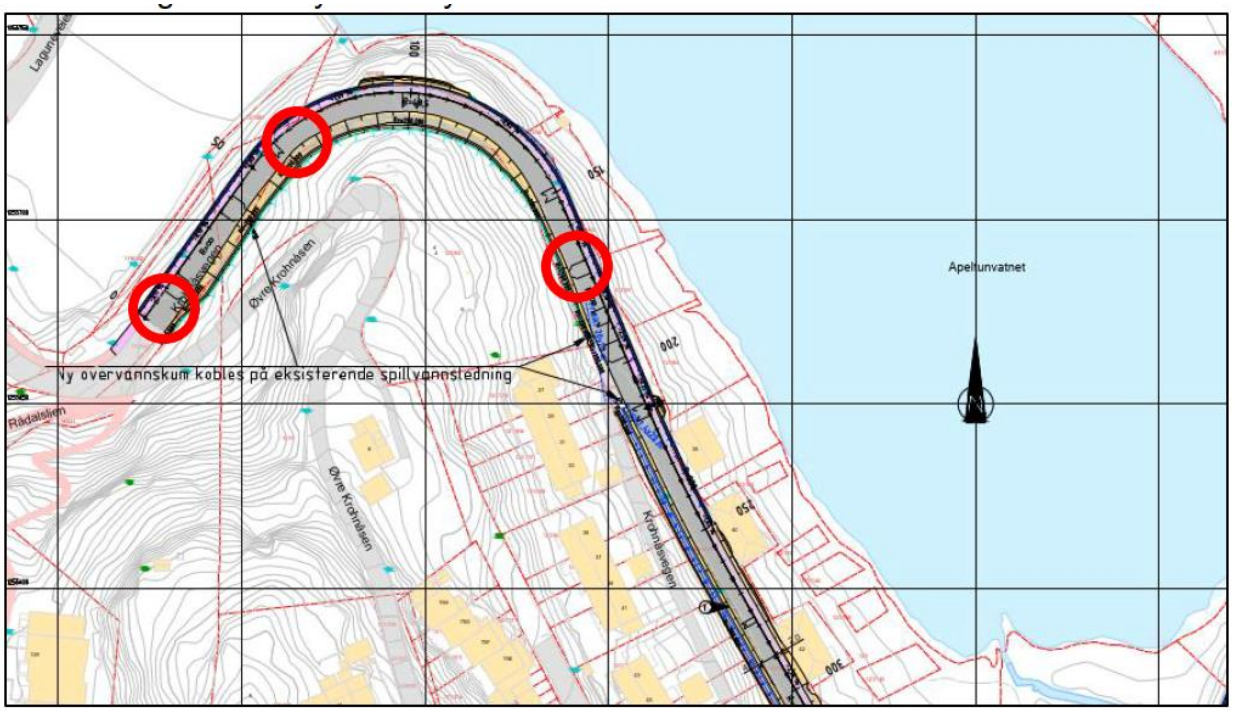
Figur 1 under viser anbefalt løsning gitt i forprosjektet. Forslaget er under prosjektering og nøyaktig linjeføring er derfor ikke på plass da det gjøres parallelt med planarbeidet.



Figur 1: Anbefalt løsning, utklipp av tegning B001 med forklarende tekst. Kilde: Forprosjekt Krohnåsvegen sykkeltilrettelegging, Sweco

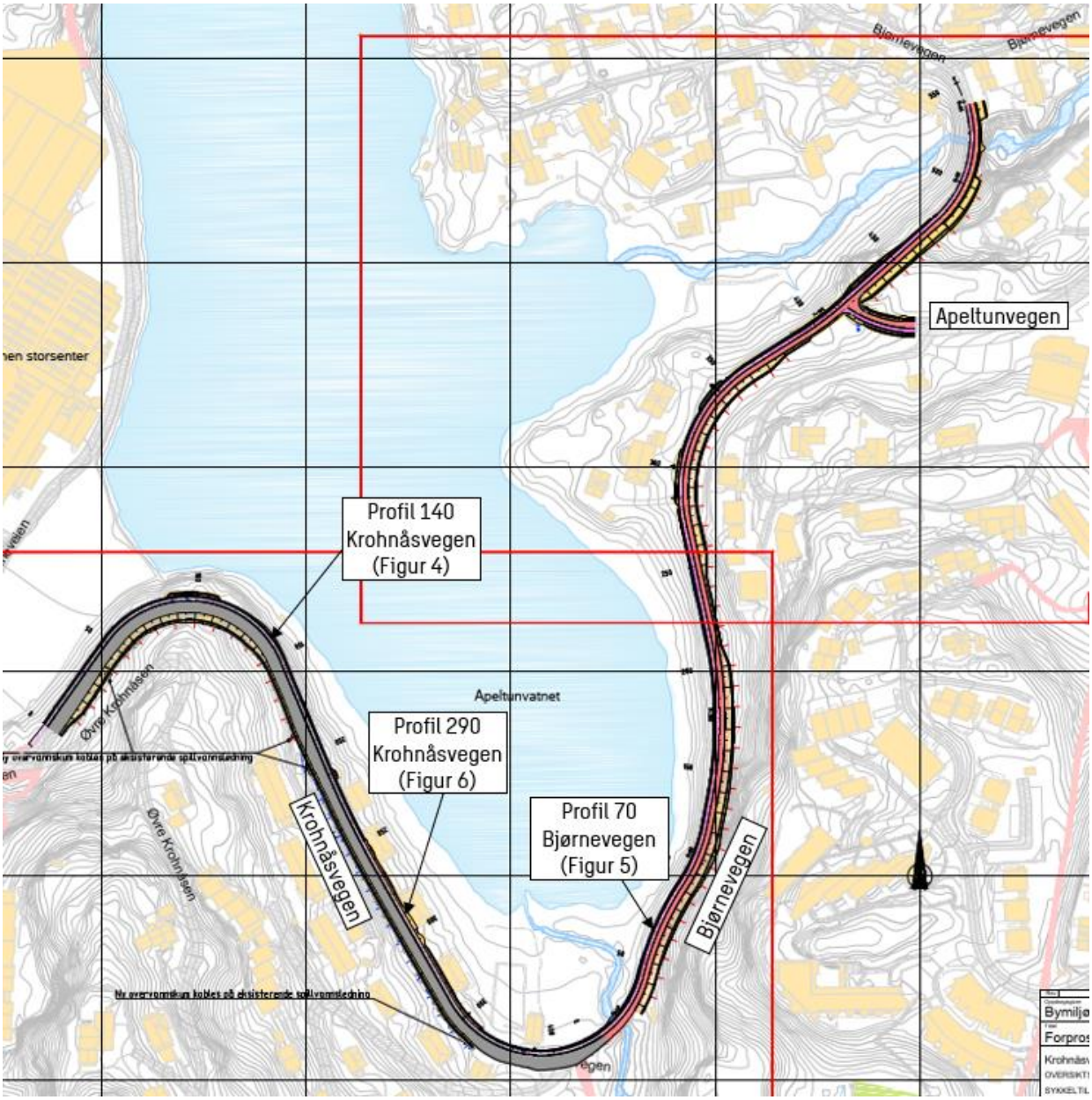
Anbefalt løsning innebærer følgende:

- Utvidelse av tverrsnittet langs Krohnåsvegen, Bjørnevegen og snarvei til Apeltunvegen fra Bjørnevegen
- Fjerning av dagens kantparkering P200-300
- Oppgradering av både Bjørnevegen og snarvei mellom Apeltunvegen og Bjørnevegen til sykkelvei med fortau
- Utkrager på broa i nordenden av Bjørnevegen
- Sikttiltak ved Krohnåsvegen 38, etablering av grøft medfører utvidelse av Krohnåsvegen
- 4 stk nye overvannskummer i grøft langs Krohnåsvegen som følge av justering av linjeføring og opparbeidelse av sideområder mot terrengskjæring og ny natursteinsmur
- Ny belysning for hele veistrekket (ikke tegnet, men gjelder langs hele Krohnåsvegen og Bjørnevegen, samt snarvei mellom Apeltunvegen og Bjørnevegen).



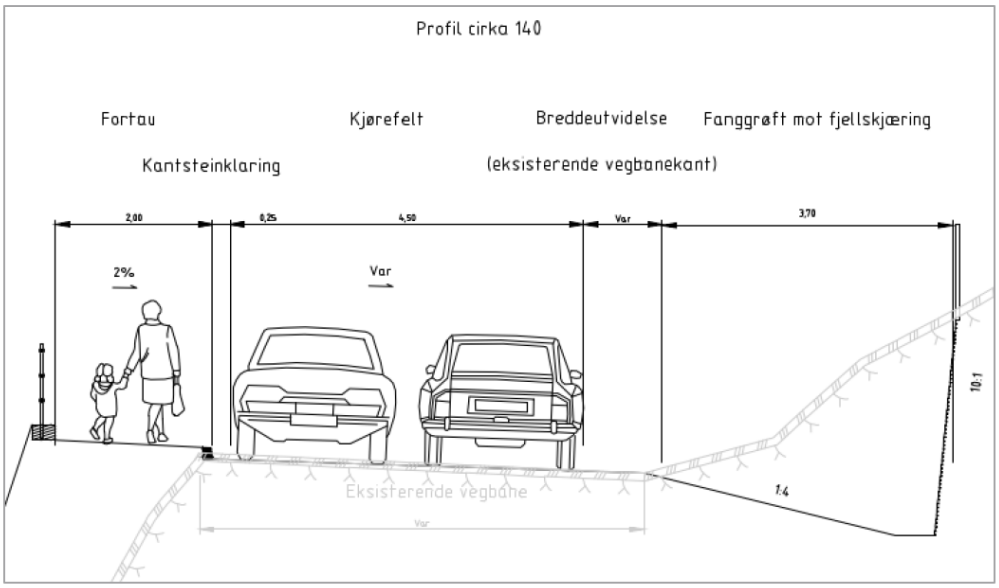
Figur 2: Anbefalt plassering av fartshumper. Kilde: Forprosjekt Krohnåsvegen sykkeltilrettelegging, Sweco

I Krohnåsvegen anbefales det et tverrsnitt med kjørebanebredde 4,5 m og fortau 2,0 m. Grøftesnitt i jordskjæring og fjellskjæring lavere enn 3,0 m anbefales med bredde 1,5 m. Ved fjellskjæring over 3,0 m vil grøftesnitt etter N200 legges til grunn, vist med totalt bredde 3,7 meter. Dette gjelder usikret fjellskjæring, ved sikring kan denne trolig reduseres. Der hvor fylling vil gi for store tiltak anbefales det å anlegge mur mot Apeltunvannet. Dette gjelder også ved langsgående boliger med jordskjæring, hvor natursteinsmur mot overliggende terreng anbefales.



Figur 3: Utklipp av tegning B001 med henvisning til profilnummer for tverrsnitt. Kilde: Forprosjekt Krohnåsvegen sykkeltilrettelegging, Sweco

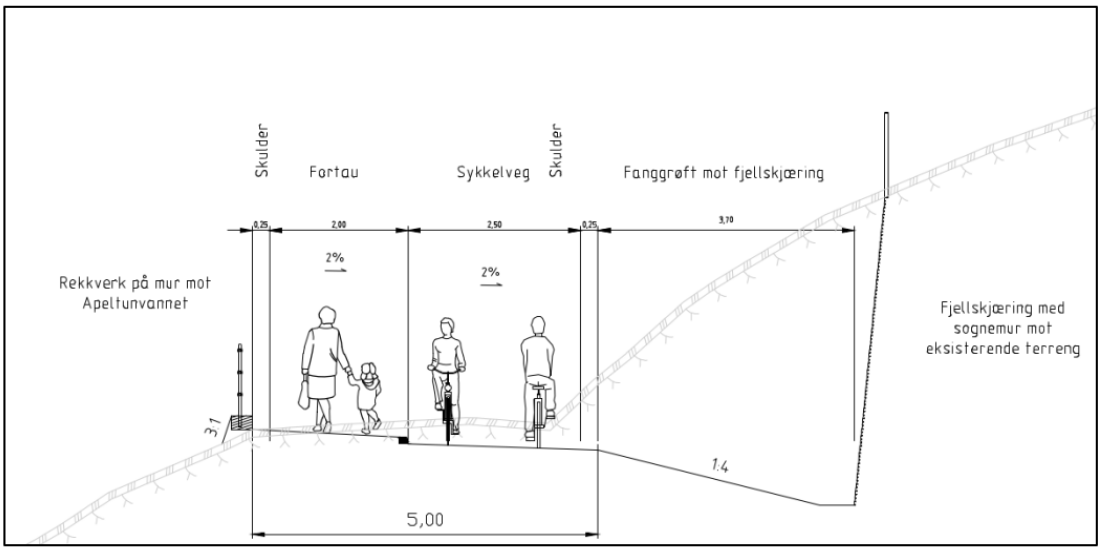
Figur 3 viser linjeføring og henvisninger til profilnumrene for tverrsnittene under (figur 4 – 6).



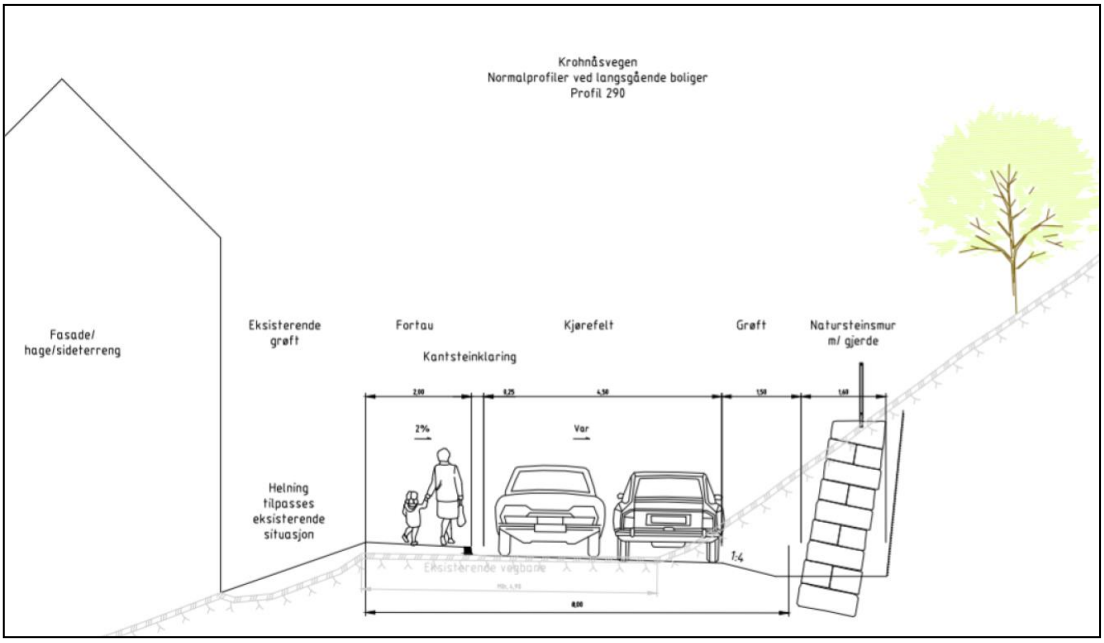
Figur 4: Normalprofil Krohnåsvegen ved fjellskjæring høyere enn 3,0 meter, profil ca 140
Kilde: Forprosjekt Krohnåsvegen sykkeltilrettelegging, Sweco

I Bjørnevegen anbefales det et tverrsnitt med 3,0 m sykkelveg, 2,0 m fortau og 0,25 m skulder på hver side. Sykkelvegen må ha en minimumsbredde 3,0 m for at kjørende som skal til eiendommene i nord kan benytte vegen. Dette er en endring på 0,5 m fra forprosjektrapporten. Grøftesnitt i jord- og fjellskjæring følger samme prinsipp som nevnt for Krohnåsvegen. Det anbefales å benytte eksisterende løsning mot Apeltunvannet, hvor det er anlagt mur med rekkverk mot fallende terreng, som illustrert i figur 5.

Det kan vurderes om Bjørnevegen videre sørover skal snevres inn til 2,5 m (som i forprosjektrapporten).



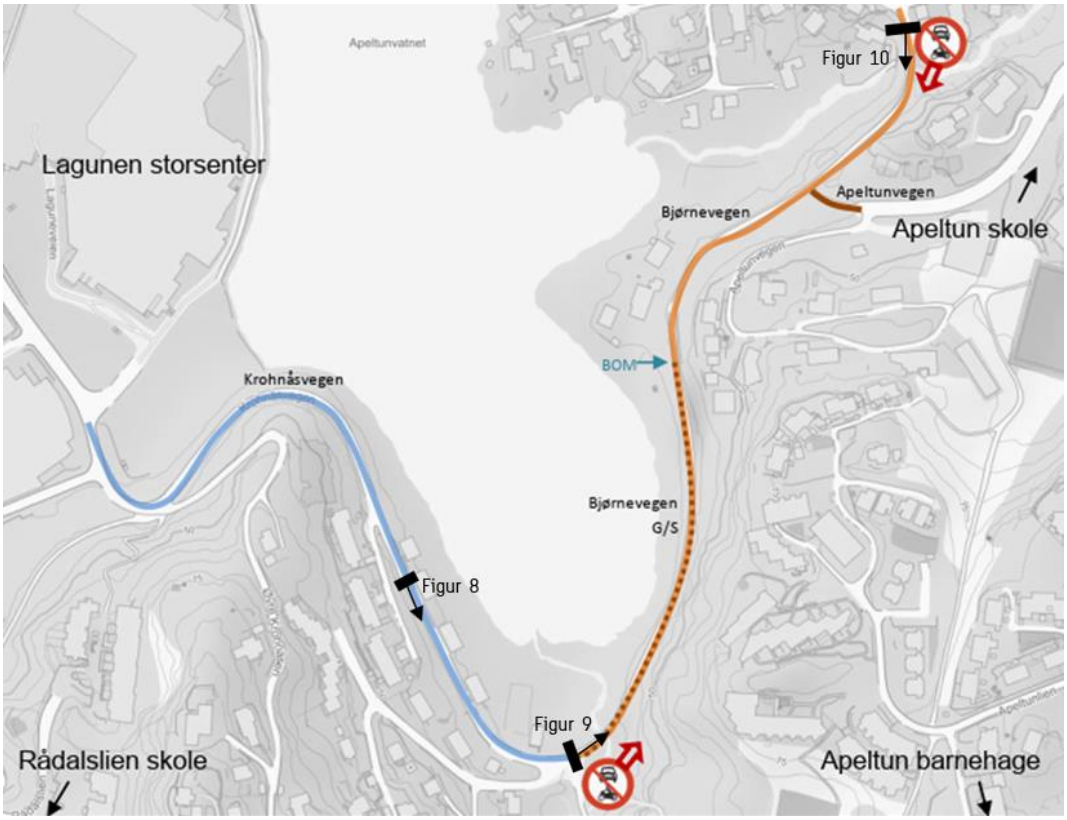
Figur 5: Normalprofil Bjørnevegen, profil ca 70. Kilde: Forprosjekt Krohnåsvegen sykkeltilrettelegging, Sweco



Figur 6: Natursteinsmur Krohnåsvegen, profil 290. Kilde: Forprosjekt Krohnåsvegen sykkeltilrettelegging, Sweco.

Planområdet - dagens situasjon

Planområdet består i dag av veganlegg (kjøreveg/gang- sykkelveg/langsgående parkering) med tilgrensende arealer som naturvernområde, friluftsområde og bolig.



Figur 7: Beskrivelse av prosjektstrekningen med målpunkter i området. Kilde: Bergen kommune

Figur 7 viser prosjektstrekningen med beskrivelse av dagens vegsituasjon, samt anvisning for hvor bildene i figur 8, 9 og 10 under er tatt. Den blå linjen viser Krohnåsvegen som fungerer som adkomst til eiendommene langs Krohnåsvegen og tilstøtende boligveier. Her er det langsgående parkering og blandet trafikk, se figur 8 under.

Figur 8: Krohnåsvegen. Kilde: Google maps

Den stiplede oransje linjen i figur 7 viser strekningen langs Bjørnevegen som er isolert gang- og sykkelvei. I nordlige del av gang-sykkelveien er det satt opp en bom.

Figur 9: Start av gang- /sykkelveg i Bjørnevegen sett fra sør. Kilde: Google maps

Fra stiplet oransje linje og videre nord langs Bjørnevegen er det også forbud mot motorisert ferdsel. Fra nord-enden er det likevel tillatt å kjøre til eiendommene i Bjørnevegen.

Figur 10: Skilt i Bjørnevegen som forbyr motorisert ferdsel, sett fra nord. Kilde: Google maps

Krohnåsvegen og Bjørnevegen har en viktig funksjon som skolevei for skolebarn på Apeltun skole og Rådalslien ungdomsskole. Veiene er også ettertraktet som sykkelvei for transportsyklister i morgen/ettermiddagsrush og fritidssyklister på kveldstid. I tillegg er det en rekreasjonsrute for turgåere. Grønnkorridoren langs Bjørnevegen er registrert som et viktig friluftsområde.

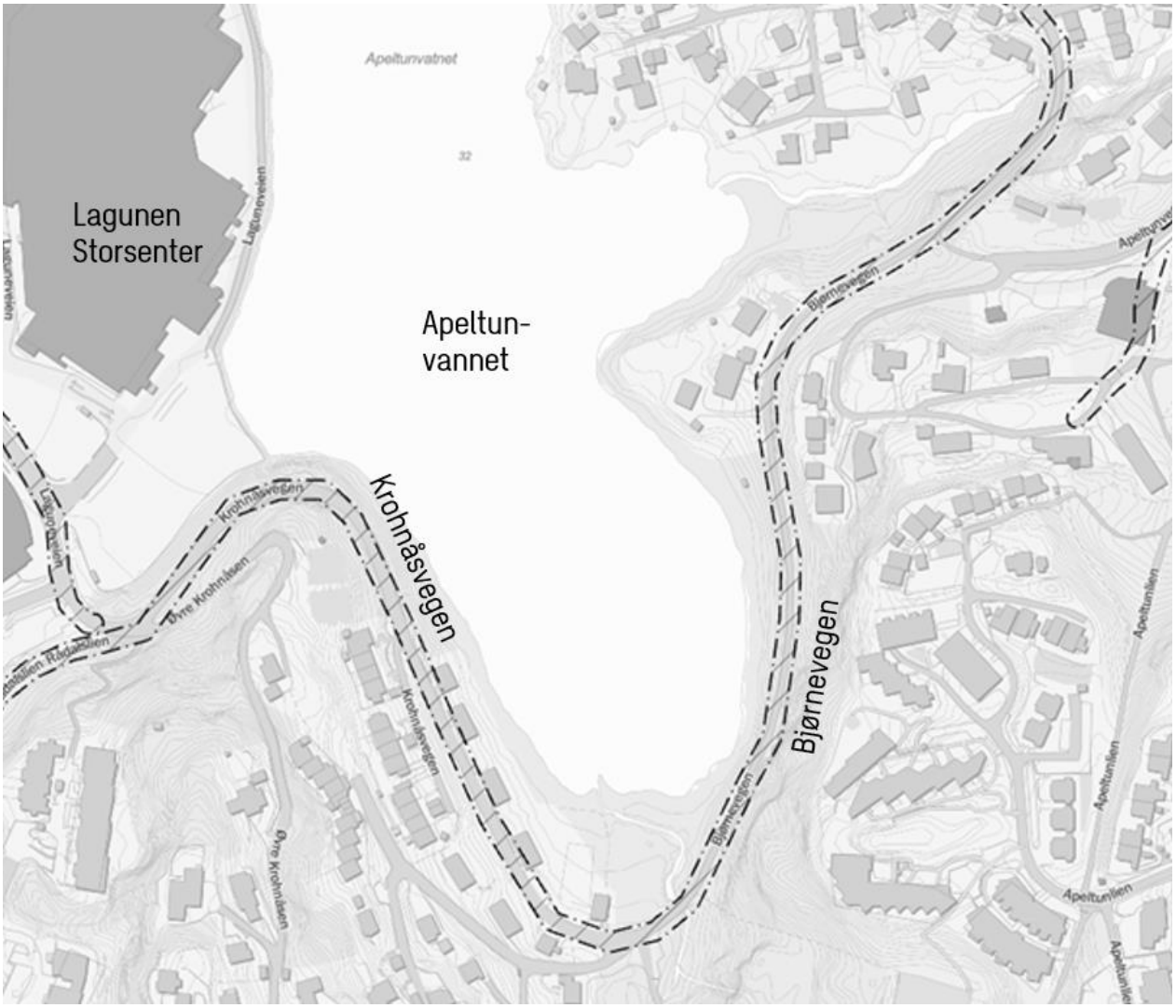
Nærmeste kollektivtilbud ligger ved bussholdeplassene Rådal og Lagunen terminal, samt bussbanestoppet Lagunen. Disse ligger ca. 500 m fra prosjektavgrensningen.

Bukten mellom Krohnåsvegen/Bjørnevegen og Apeltunvatnet er registrert på Miljødirektoratets sider som lokalt viktig, se figur 11 under for avgrensning. Begrunnelsen er at «Lokaliteten er ganske artsrik, med flere lokalt sjeldne arter, men ingen nasjonalt sjeldne eller rødlistede arter er registrert her. På bakgrunn av dette blir verdien vurdert til C - lokal verdi». Det er ikke oppgitt noen spesielle skjøtselsbehov.

Figur 11: Bukten langs prosjektstrekningen har lokal verdi. Kilde: Miljødirektoratet

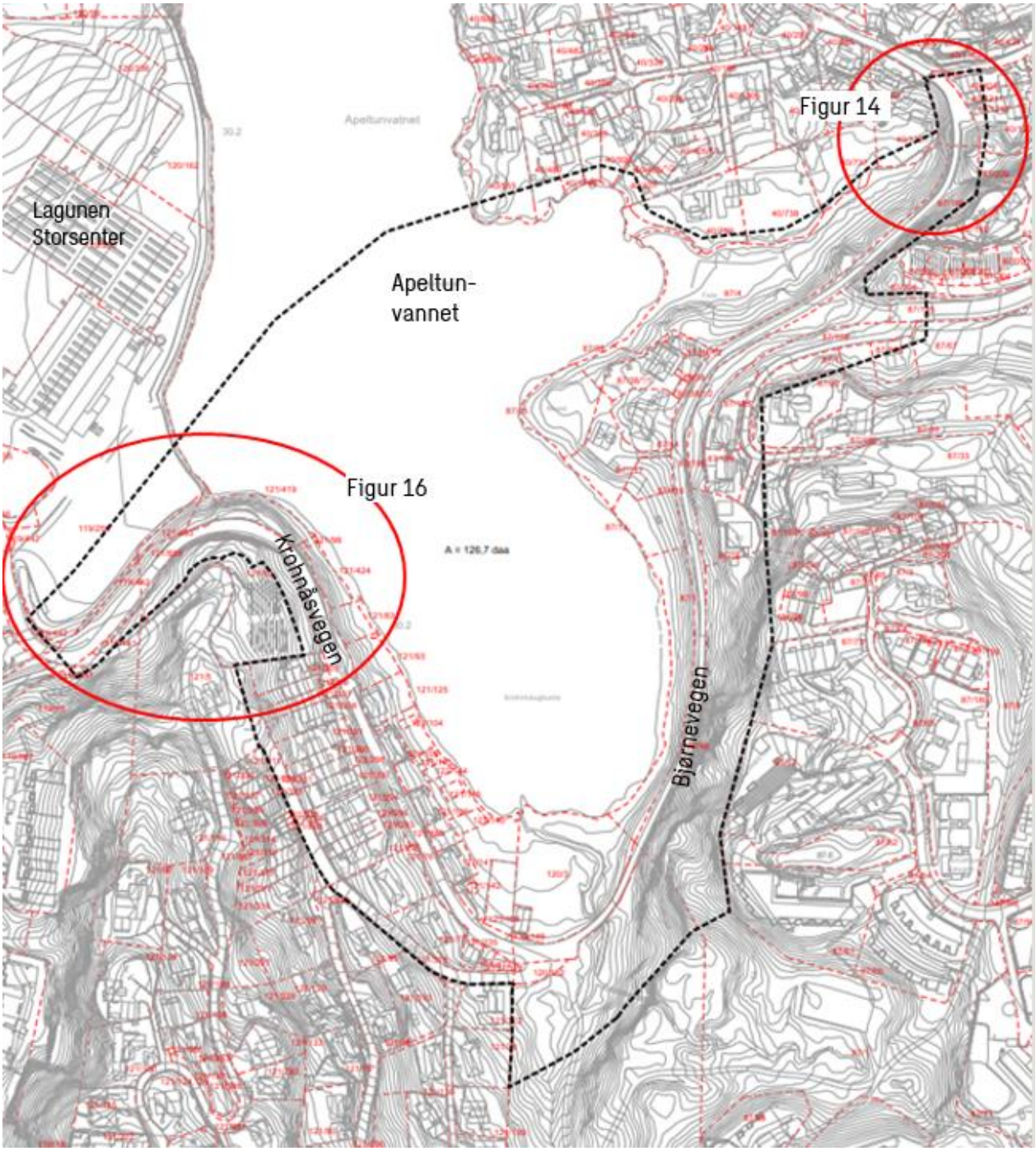
Prosjektstrekningen har også en historisk verdi da den sammenfaller med deler av tidligere jernbanetrasé for Osbanen. Osbanen gikk mellom Nesttun og Osøyro, og ble nedlagt i 1935. I kommuneplanens arealdel ligger traseen med hensynssone 570_4, angitt hensyn kulturmiljø, historiske jernbanetraséer, se figur 12 under. I bestemmelsene til KPA 2018 står det følgende for hensynssonen:

«§ 35.5: Kulturmiljø og historisk bebyggelse skal sikres og ivaretas. De karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og kulturlandskap definerer områder og gir det særpreg. Det skal derfor tas spesielle hensyn til dette ved søknad om tiltak og endret arealbruk».



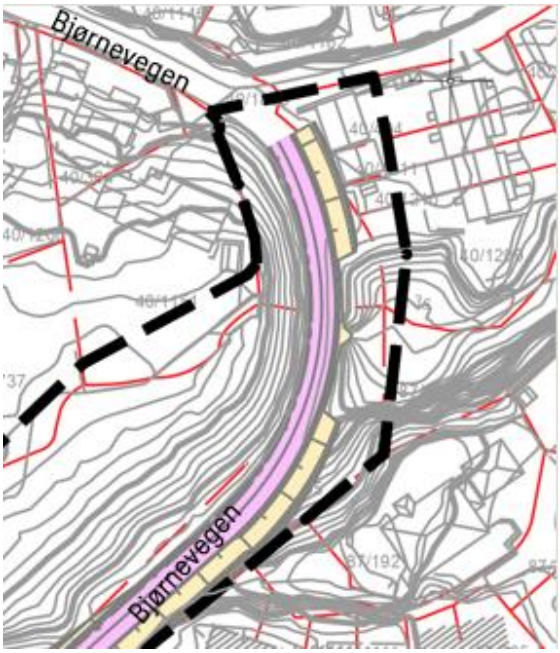
Figur 12: Henssynssone 570_4 angitt hensyn kulturmiljø, historiske jernbanetraséer, KPA2018. Kilde: Bergenskart.no

Planavgrensning
Forslag til planavgrensning er vist i figur 13 under. Planavgrensningen er lagt romslig i denne omgang og vil kunne innskrenkes om det er nødvendig etter hvert som mer er avklart. Det foreslåtte planområdet har et areal på 126,7 daa.

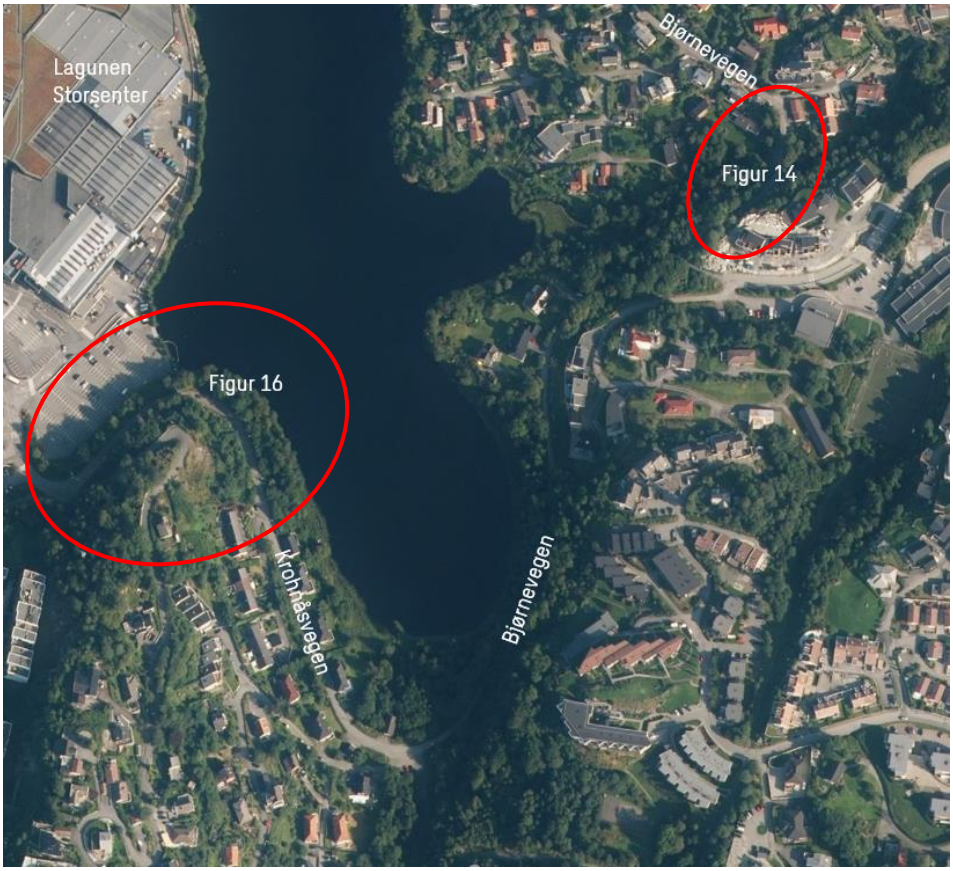


Figur 13: Foreløpig planavgrensning med svart stiplet strek. Røde sirkler markerer utsnitt i figur 14 og 16

Planavgrensningen følger delvis planavgrensning til eksisterende planer der det er hensiktsmessig, viser til vedtatte reguleringsplaner under punktet «Vedtatte reguleringsplaner i nærområdet» s. 17. I nordøst er planavgrensningen flyttet tilstrekkelig mot nord for sikre areal til nødvendige tiltak, se figur 14 under.

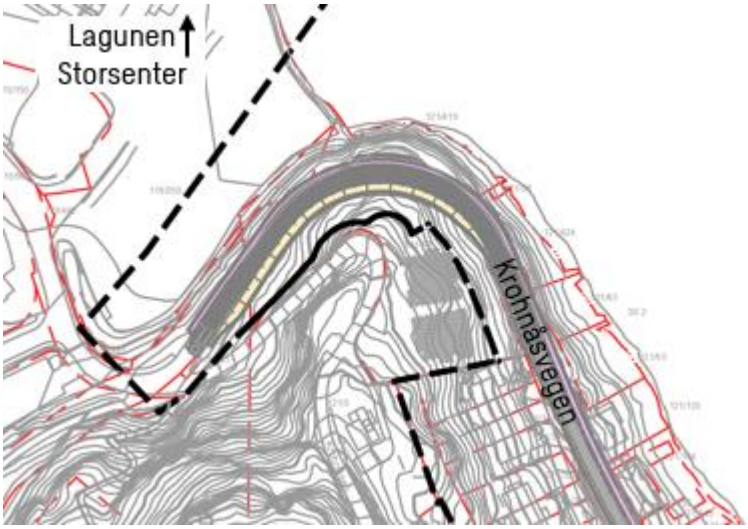


Figur 14: Utsnitt av planavgrensning i nordøst med linjeføring fra forprosjekt



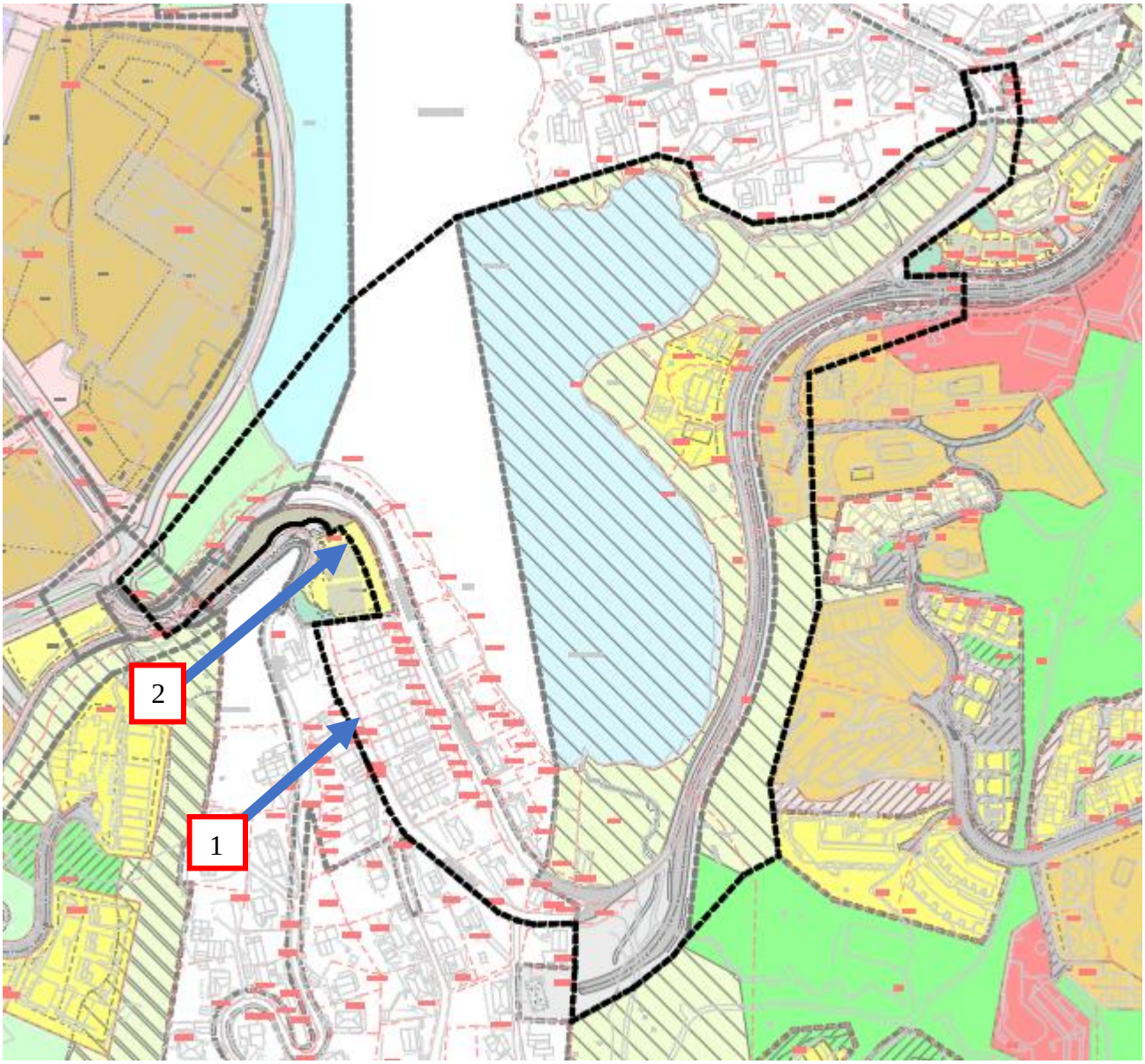
Figur 15: Flyfoto som markerer utsnittene i figur 14 og 16

I vest er det tatt utgangspunkt i linjeføring i forprosjekt, og også her er det lagt til ekstra areal for å sikre nødvendig areal, se figur 16 under. Her ønsker en å gå minst mulig inn mot areal mot nybygg på grunn av høy skjæring med bratt fylling oppå.



Figur 16: Utsnitt av planavgrensning i vest med linjeføring fra forprosjekt

Deler av Apeltunvatnet er regulert i to eksisterende reguleringsplaner; Rådal sentrum/Lagunen planID 60700000 og Apeltunvegen og Apeltunvassdraget planID 15180000. Vi foreslår å regulere et såpass stort areal av Apeltunvatnet både for å inkludere formål i eksisterende planer og samtidig inkludere arealet som pr i dag ikke er regulert, se figur 17 under.



Figur 17: Planavgrensning og eksisterende reguleringsplaner

På vestsiden av Krohnåsvegen er plangrensen satt vest for de eksisterende boligene (pil 1 figur 17). Her vil planavgrensningen kunne bli innskrenket når mer er avklart i planprosessen. Dette kan også gjelde andre steder langs trasèen. Ved nybyggene i nordvest har vi lagt planavgrensningen langs byggegrensen på østsiden av byggene (pil 2 figur 17).

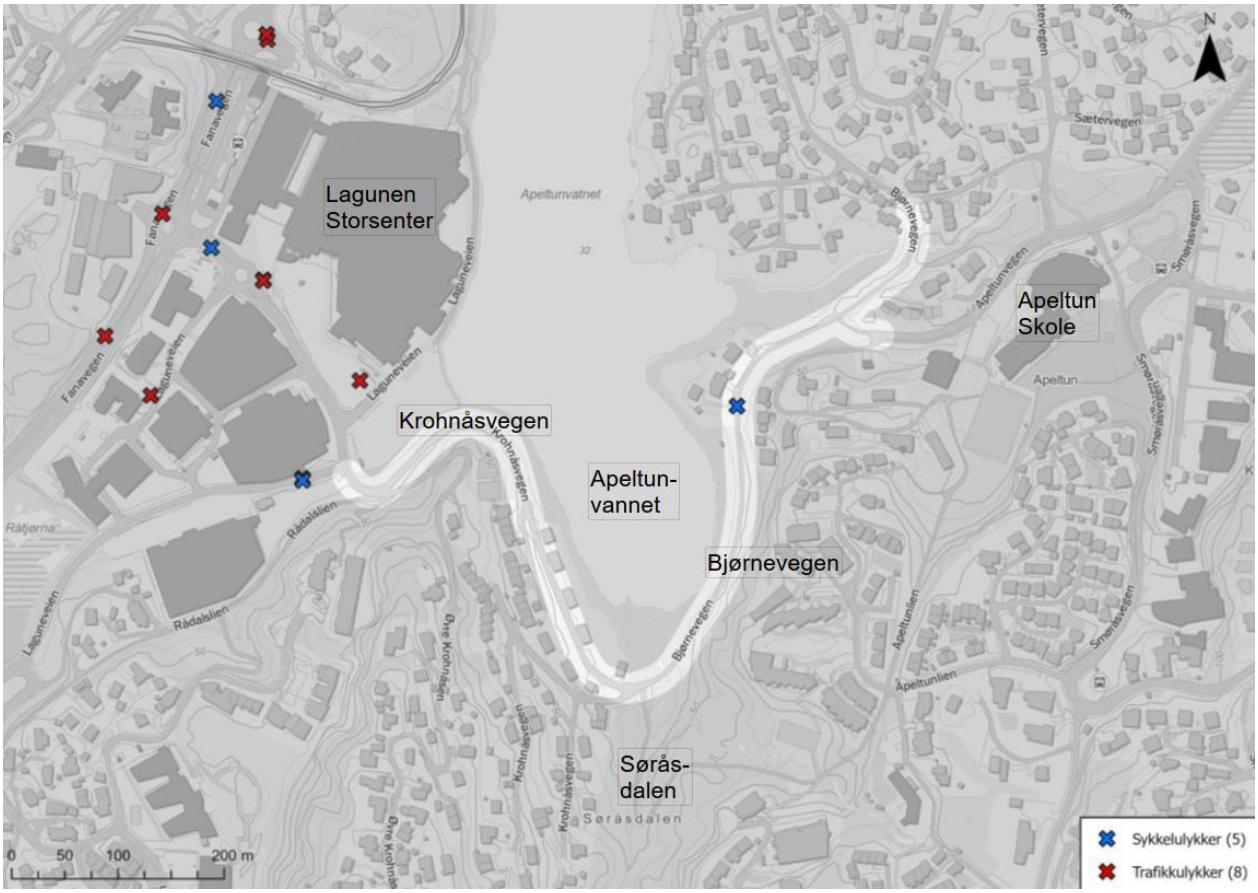
Det er tatt høyde for at det i tillegg til samferdselsformål er behov for blant annet tilkomst til skjæringer og midlertidig bygge- og anleggsområde. En annen tanke bak den romslige planavgrensningen er å unngå små restareal av for eksempel naturvernområde, og det er hensyntatt så langt det er naturlig.

Da det er flere usikre momenter pr dags dato foreslår vi kun dette alternativet til planavgrensning da en mindre planavgrensning hadde gitt stor risiko for utvidelse når mer er avklart. En varsling om utvidet plangrense vil kunne sinke planprosessen.

Foreslått planavgrensning ligger også vedlagt som PDF og som SOSI – fil.

Eksisterende kartlegginger av området
I forbindelse med vedtatte reguleringsplaner er det gjort en rekke kartlegginger av området opp gjennom årene. Senest i 2021 ble det i forprosjektet *Krohnegården sykkeltilrettelegging* gjort flere kartlegginger av området;

Trafikkulykker
Kartlegging av trafikkulykker i området er gjort gjennom innhenting av data fra Norsk vegdatabank for perioden fra 2016 til og med 2020. De registrerte trafikkulykkene er politirapporterte ulykker med personskade. Ulykkesdataene inneholder informasjon om sted, tid, type ulykke, involverte, forhold (vær, føre etc.) og liknende. Man vet av erfaring at det forekommer en del ulykker som ikke registreres, i særs for myke trafikanter. Dermed kan man på generelt grunnlag påberegne noe mørketall.

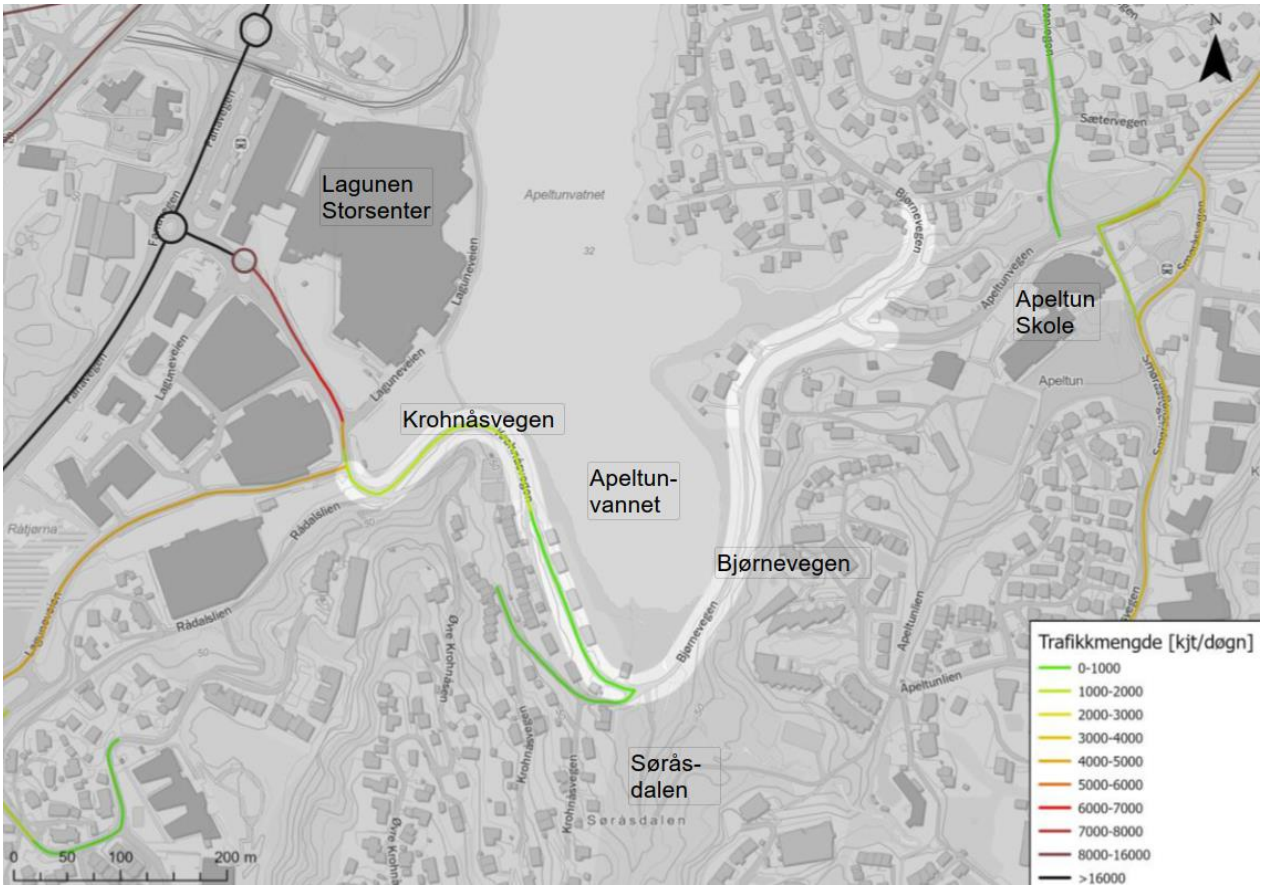


Figur 18: Trafikkulykker i og rundt prosjektavgrensningen. Sykkelulykker vist i blå. Ulykker fra 2016 til og med 2020.

Datagrunnlaget fra NVDB viser én ulykke innenfor prosjektavgrensningen i perioden 2016 - 2020. Utover denne ulykken virker de fleste ulykkene i området å oppstå rundt Lagunen Storsenter og Fanavegen.

Trafikkmengder

Informasjon om trafikkmengder i området er hentet fra Nasjonal Vegdatabank5 (NVDB) og har opprinnelse fra 2010 til 2020. Veiene med lavere trafikkmengder har tungtrafikkandel på rundt 3 %, mens veiene med høyere trafikkmengder har tungtrafikkandel på rundt 9 %. Det er oppgitt ÅDT 1200 i Krohnåsvegen etter krysset ved Laguneveien i vestre del av prosjektavgrensningen. Trafikken reduseres langs strekningen til ÅDT 500 frem mot Bjørnevegen før den går ytterligere ned opp mot de siste boligområdene. Om man antar at største time i løpet av dagen utgjør ca. 15 %, utgjør det 75 kjøretøy i makstimen som gir litt over ett kjøretøy per minutt (totalt i begge retninger).



Figur 19: Trafikkmengder i og rundt planområdet. Verdiene er kjøretøy per døgn.

Forholdet til overordnede planer og retningslinjer

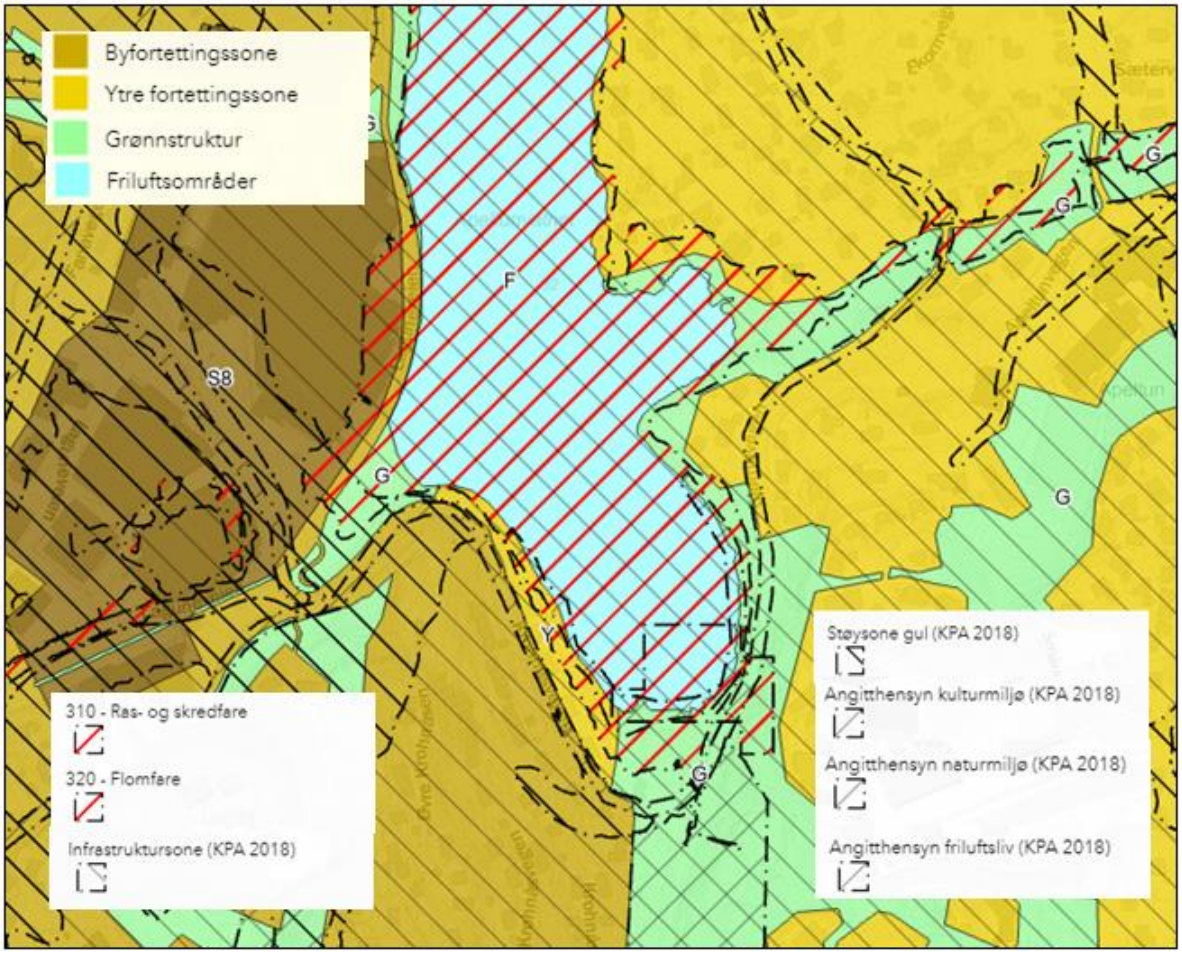
Kommuneplanens arealdel 2018 - 2030
Kommuneplanens arealdel 2018-2030, vedtatt i Bergen bystyre den 19.06.19 viser følgende formål og hensynssoner i og rundt planområdet:

Formål:

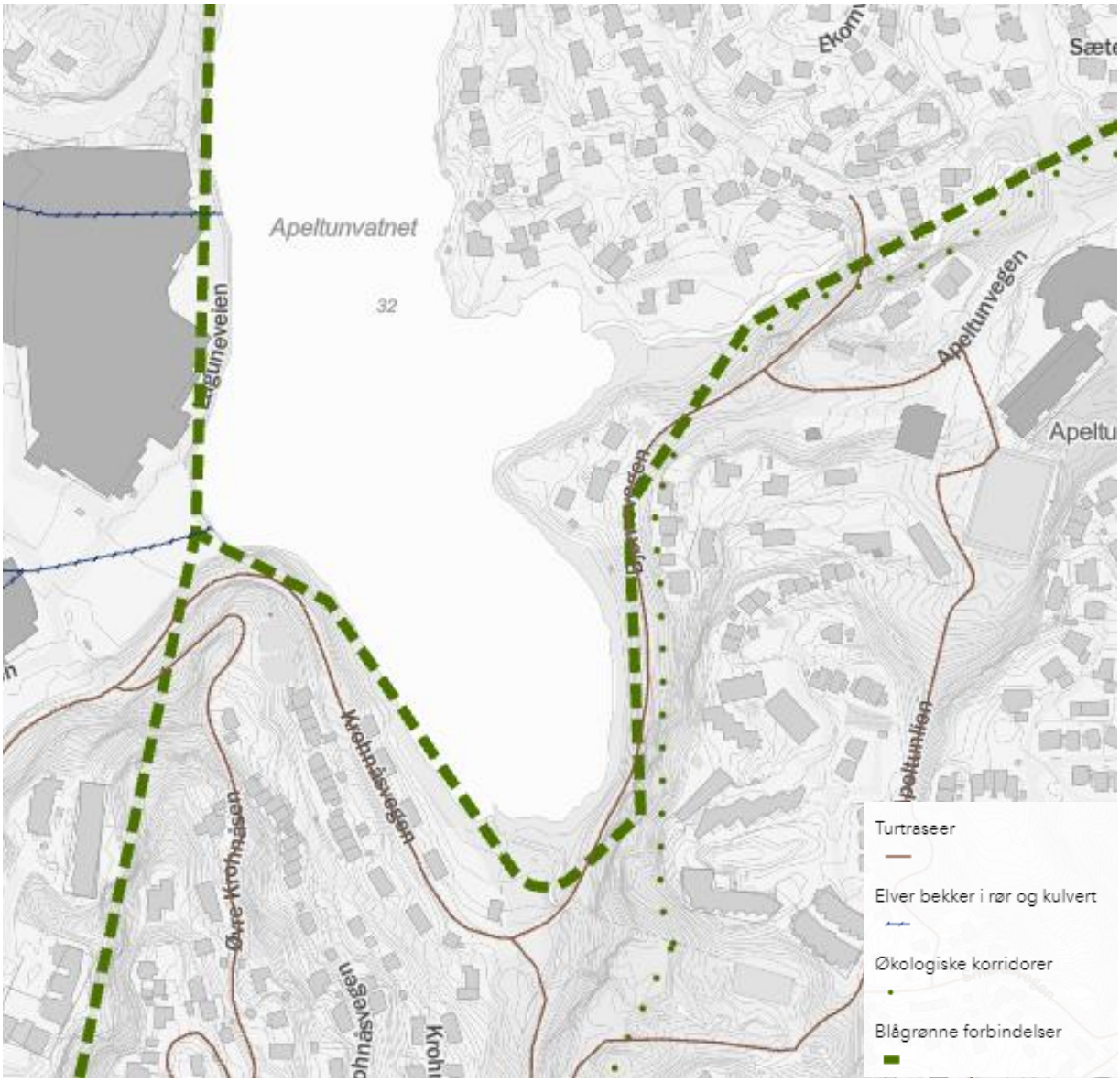
BY	Sentrumsformål, nåværende, byfortettingssone
Y	Bebyggelse og anlegg, fremtidig, ytre fortettingssone
G	Grønnstruktur
F	Friluftsområde (Apeltunvatnet)
S8	Sentrumsformål, fremtidig, sentrumskjerne

Hensynssoner:

H220_3	Støysone, gul
H310_1	Ras- og skredfare
H320_2	Flomfare, 200 års flom med klimapåslag, Apeltunvassdraget
H410_1	Infrastruktursone, konsesjonsområde fjernvarme Flesland – Sentrum
H530_4	Angitt hensyn friluftsliv, byfjellsgrense - sør
H560_12	Angitt hensyn naturmiljø, naturmiljø - naturtyper
H570_4	Angitt hensyn kulturmiljø, historiske jernbanetraseer



Figur 20: Utsnitt som viser kommuneplanens arealdel i området. Kilde: Bergenskart.no



Figur 21: Utsnitt som viser blågrønne strukturer. Kilde: Bergenskart.no

Figur 21 viser kartutsnitt med blågrønne strukturer (KPA 2018). Grønn stiplet strek viser blågrønne forbindelser som følger Apeltunvassdraget, brune streker viser turtraseer, og økologiske korridorer er vist med grønne sirkler.

Vedtatte reguleringsplaner i nærområdet

Figur 22: Kartutsnitt som viser alle vedtatte reguleringsplaner på bakken i nærområdet. Kilde: Bergenskart.no

Følgende vedtatte reguleringsplaner ligger i eller nært planområdet:

PLAN-ID 63750000, vedtatt 10.04.2019
FANA. GNR 87 BNR 203 MFL., APELTUN, OSPHAUGEN BOLIGOMRÅDE

PLAN-ID 62900000, vedtatt17.02.2016
FANA. GNR 121 BNR 63, ØVRE KROHNÅSEN

PLAN-ID 60700000 (Flere vertikalnivå), vedtatt 26.08.2015
FANA/YTREBYGDA. GNR 119, 120, RÅDAL SENTRUM/LAGUNEN

PLAN-ID 17010001, vedtatt 16.01.2008
FANA. GNR 119 BNR 9 MFL., RÅDAL NORD, ENDRING

PLAN-ID 15170000, vedtatt 20.09.1999
FANA. DEL AV GNR 84 APELTUN OG GNR 120 SMØRÅS, APELTUN BOLIGOMRÅDE

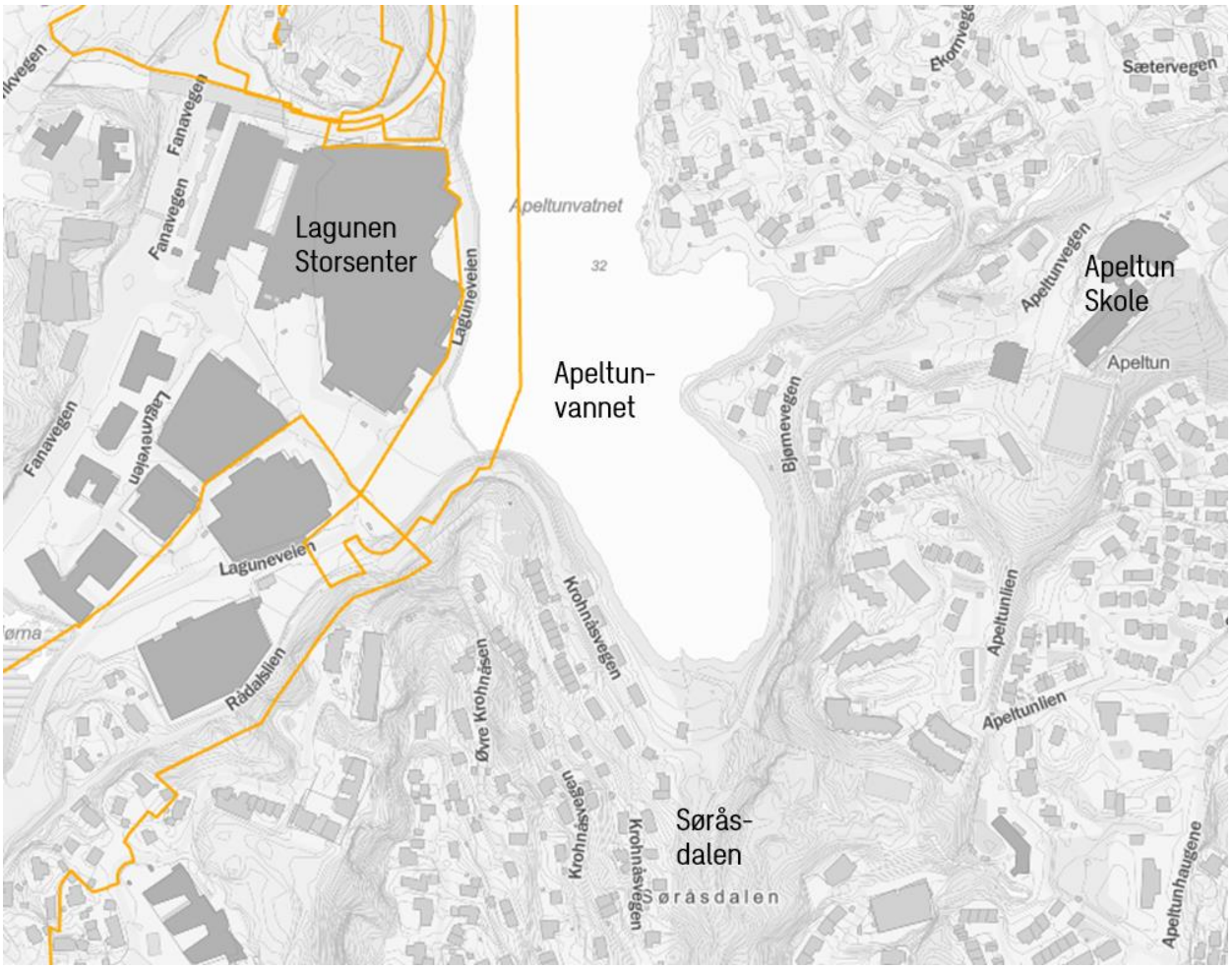
PLAN-ID 15180000, vedtatt 11.10.1999
FANA. GNR 40, 48, 87, 88, 120 OG 121, APELTUNVEGEN OG APELTUNVASSDRAGET

PLAN-ID 30420000, vedtatt 05.01.1962
FANA. GNR 40 BNR 5 MFL, SKJOLD

PLAN-ID 30710000, vedtatt 20.03.1958
FANA. GNR 121 BNR 5 MED TILGRENSENDE VEGER, NORDÅS, NEDRE KRONÅSEN

Det er ingen vedtatte reguleringsplaner i andre vertikalnivå enn på grunnen innenfor plangrensen.

Reguleringsplaner under arbeid i nærområdet



Figur 23: Kart som viser reguleringsplaner under arbeid i nærområdet (oransje avgrensning). Kilde: Bergenskart.no

Følgende planer er pr. dags dato under arbeid i nærområdet:

PLAN-ID 65710000
YTREBYGDA/FANA. GNR 119 MFL., E39/RV 580 RÅDAL-SØRÅS

PLAN-ID – ikke tildelt
Gang- og sykkelvei ved Apeltunvannet, endring av regulert gang og sykkelveg GSO3 i plan 60700000 for Lagunen

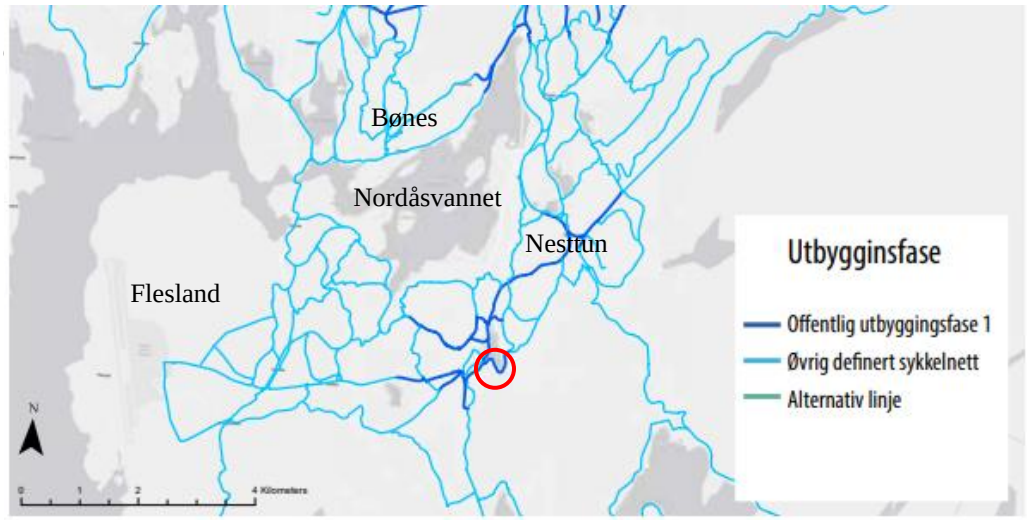
Kommuneplanens samfunnsdel, Bergen 2030
Visjonen til kommuneplanens samfunnsdel er at Bergen skal være en aktiv og attraktiv by. Noen av satsingsområdene er gode sykkelanlegg og et effektivt og attraktivt gangnett.

Andre overordnende retningslinjer og føringer

Grønn strategi – klima og energihandlingsplan for Bergen 2016
Grønn strategi gir rammer for hvordan Bergen kan bli fossilfri innen 2030.

Nasjonal transportplan 2022 – 2033
I *Nasjonal transportplan 2022-2033* ønsker regjeringen at veksten i persontransport i byområdene skal tas med sykling, gange og kollektivtransport.

Sykkelstrategi for Bergen 2020 - 2030
Hovedmålet i *Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030* er at flere skal sykle mer. Det vil med andre ord si at en større andel av transporten i Bergen skal skje på sykkel. Samtidig som sykkelandelen skal øke er målet at ulykkesrisikoen for syklister skal reduseres. Krohnåsvegen og Bjørnevegen i Fana bydel inngår i offentlig utbyggingsfase 1 i sykkelstrategien, og blir derfor prioritert for utbygging innen 2030.



Figur 24: Kartutsnitt fra sykkelstrategien som viser utbyggingsfase 1 med mørkeblå linjer. Planområdet er markert med rød ring

Gåstrategi for Bergen 2020 – 2030
Gåstrategien legger opp til at fotgjengere prioriteres fremfor andre transportgrupper. Hovedmål og visjon er at det skal være sikkert og attraktivt å gå i Bergen, og at en større andel skal gå mer.

Tiltaket vil bedre forholdet for gående og syklende, og er med det i tråd med de overordnede intensjonene i de nevnte planer, strategier og retningslinjer.

Stedsanalyse
Det er avklart med saksbehandler i PBE at det ikke er behov for stedsanalyse.

Virkninger av planinitiativet

Landskap, omgivelser og strøkskarakter
Sykkeltiltakene etableres primært på eksisterende vegforhold, men kan kreve relativt store inngrep i forbindelse med etablering av fortau og flytting av vegbanen med tilhørende grøft, fjellskjæringer og mur. Grøftetverrsnitt fra forprosjekt kan reduseres med sikringstiltak.

Fjernvirkning
Det kan komme murer og skjæringer som kan gi en fjernvirkning i forbindelse med prosjektet. Endelig løsning vil bli regulert og prosjektert, og eventuelle avbøtende tiltak vil bli tatt stilling til i planprosessen.

Økt trafikk og støy
I anleggsfasen vil det bli økt anleggstrafikk og støy. Anleggstrafikk og anleggsstøy skal forholde seg til enhver tid gjeldende retningslinjer for støy. Etter veganlegget er ferdigstilt er målet mindre biltrafikk og støy enn dagens nivå da flere vil velge sykkel fremfor bil.

Blågrønne strukturer og naturmangfold
Utfylling og fjerning/inngrep i kantvegetasjon kan gi konsekvenser for blågrønne strukturer og naturmangfold. Det vil bli tatt stilling til overvannshåndtering i planprosessen i samarbeid med Bergen Vann. Planforslaget kan også gi konsekvenser for hydrologi.

Friluftsliv
Flere steder er det bratt og vanskelig tilkomst (privatisert) fra eksisterende gang/sykkelveg/kjøreveg til Apeltunvatnet. Om det blir aktuelt å fylle ut i Apeltunvatnet vil det kunne gi konsekvenser for friluftslivet i og rundt Apeltunvatnet.

Kulturverdier
I KPA 2018 vises hele prosjektstrekningen med hensynssone kulturmiljø – historisk jernbanetrase. Dette er jernbanetraseen til Osbanen som ble nedlagt i 1935, og som i prosjektstrekningen er etablert som gang-sykkelveg og kjøreveg i ettertid. Kulturmiljøet skal sikres både i plankart og bestemmelser. I tillegg skal det i planarbeidet utarbeides en kulturminnedokumentasjon for planområdet som skal kartlegge kulturminner i planområdet, spesielt tilknyttet Osbanestraseen.

Barn og unges interesser
Når gang- og sykkelanlegget er etablert vil dette bidra til å bedre trafikksikkerheten og gi en tryggere skolevei for barn og unge. I anleggsfasen er det spesielt viktig å ivareta barn- og unges interesser. Sikkerhet, trygg ferdsel og skolevei i fasen da tunge kjøretøy kjører inn og ut av området er en forutsetning. Statens vegvesens krav til anleggsvarsling og skiltning legges til grunn.

Andre aktuelle konsekvenser av tiltaket
For å kunne gjennomføre sykkeltiltakene skissert i forprosjektet må deler av eller hele eiendom i Krohnåsvegen 38, gnr 121/ bnr 125, kjøpes av Bergen kommune. Noen av de øvrige eiendommene langs Krohnåsvegen vil også måtte avstå grunn for å realisere anlegget. Intensjonen er å ikke endre/rive eksisterende bebyggelse i forbindelse med planen, men det er usikkert pr dags dato hvorvidt det likevel blir nødvending for å gjennomføre tiltakene. Vi er tidlig i prosessen, og er fortsatt på et overordnet nivå. Gjennom planarbeidet vil det reguleres og prosjekteres en mer detaljert løsning hvor en kan si noe mer konkret om hvilke konsekvenser tiltaket har for tilgrensende eiendommer og hvor stort areal som må kjøpes. En vil også se nærmere på hvilke andre løsninger som finnes. Parallelt med planprosessen vil det startes opp en prosess for grunnerverv i regi av Bymiljøetaten.

En annen mulig konsekvens er at all kantparkering ved langsgående boliger i Krohnåsvegen må fjernes. Dette er avhengig av endelig sidevalg av fortau, og vil avklares i løpet av planprosessen.

I tillegg vil det være mindre konsekvenser av tiltaket som en kan finne mer informasjon om i forprosjektet *Krohnåsvegen sykkeltilrettelegging* (vedlegg 3, s. 20).

Medvirkning
Det vil varsles om oppstart av planarbeidet før planforslaget sendes til høring/ offentlig ettersyn. Naboer og eventuelle gjenboere (grunneiere og festere) i henhold til nabolister fra Bergen kommune vil bli varslet ved planoppstart. I tillegg vil aktuelle offentlige høringsinstanser bli varslet. I august 2022 vil det bli avholdt nabolagsmøte hvor en vil informere om tiltakets fremdrift, formål og konsekvenser. Det vil videre bli informert om planprosessen og hvordan det er muligheter å komme med innspill.

Samfunnssikkerhet og risiko
Det vil i forbindelse med planarbeidet utarbeides en ROS-analyse hvor sårbarhet rundt temaene flomfare og ras- og skredfare spesielt må belyses. ROS-analysen skal utarbeides i tråd med akseptkriterier vedtatt av Bergen kommune.

Vurdering av behov for konsekvensutredning

Under er en vurdering av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger.

§ 6.Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

Følgende planer og tiltak skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding:
b. reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen

Vurdering § 6:
Tiltaket er ikke innunder vedlegg I.

§ 8.Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

Følgende planer og tiltak skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding:

a. *reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II.*

I Vedlegg II pkt 1 Jordbruk, skogbruk og akvakultur står det at (pkt d-i)
Avskoging med sikte på omlegging til annen arealbruk.

I vedlegg II pkt 10 Infrastrukturprosjekter står det at (pkt e-i)
Bygging av veier.

I vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket omtalt i § 10 andre ledd og planen eller tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene, jf. tredje ledd.

Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter:
a) størrelse, planområde og utforming
b) bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser
c) avfallsproduksjon og utslipp
d) risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.

Videre skal det gjøres en vurdering etter § 10, fjerde ledd i forskrifta, om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

a) verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven

Vurdering
Det er utarbeidet en naturmangfoldsrapport i forbindelse med prosjektet: Konklusjon fra rapporten: Kartlegging av vegetasjon og flora avdekket stort sett fremmede arter innenfor

planområdet. Mange av disse er i den mest alvorlige fremmedartskategorien. Flere av disse har en stor tendens til å spre seg om de blir berørt ved graving og flytting av masser. Det bør derfor utarbeides en tiltaksplan mot spredning av fremmede arter. Her vil artsspesifikke metoder mot spredning beskrives.

Rødlistearten ask er eneste registrerte rødlisteart. Det vokste både små busker og store trær av arten. Jo større treet er, jo større verdi har det for naturmangfoldet. Store asketrær bør derfor unngås å berøres så langt det lar seg gjøre. Det er påvist et stort asketre nord i Bjørnevegn. Tiltaket påvirker ikke forvaltningsmålet for arten ettersom det sannsynligvis kun dreier seg om en håndfull trær. Ellers anbefales det at den naturlig forekommende vegetasjonen bør skånes mest mulig for inngrep.

Det anbefales også at anleggsarbeidet legges til utenom hekketid for fugl (1. mai - 30. juni.). Hogst må ikke igangsettes etter at hekkesesongen for fugl er i gang da dette vil kunne ødelegge reir med egg. Hogst bør derfor ikke skje i perioden 1. mai til 30. juni.
Tiltaket utløser ikke krav til konsekvensutredning av naturmangfold.

> *b) truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv*

Vurdering
Naturtyper: Se vurdering over.

Landskap: Landskapsinngrep er knyttet til nye skjæringer og fyllinger. Dette vil vurderes fortløpende i forbindelse med prosjektet. Områder som kan nevnes er svingen nord i Krohnåsvegen, og traseen langs Bjørnevegn der det enten må gås inn i eksisterende skjæring (øst for veg) eller ut mot vannet (vest for vegen) i en fylling/mur. Det er allerede vei i området. Tiltaket er en utviding av eksisterende vei og ses som en justering av landskapet og utløser ikke krav om konsekvensutredning.

Kulturminner: Det er utarbeidet kulturminnedokumentasjon i forbindelse med prosjektet.
Det viktigste kulturminnet er det gamle Osbanetraseen. Krohnåsvegen og Bjørnevegen ligger i denne vegen. Jernbanen er allerede asfaltert og omgjort til andre formål og utløser ikke krav om konsekvensutredning. Kulturminnet er likevel svært viktig og vil hensyntas i prosjektet. Det skal jobbes aktivt med å se hvordan vi kan synliggjøre det gamle smalsporede kulturminnet gjennom for eksempel vegskiller enten i form av ulik farge og tekstur på vegbanene eller parallelle vegkonstruksjoner. Skilting, med historisk informasjon og vegmerking kan og være et positivt tilskudd.

> *c) statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77*

Vurdering
Tiltaket er ikke vurdert å medføre eller komme i konflikt med retningslinjer eller bestemmelser som nevnt over.

d) større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsformål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet

Vurdering

Tiltaket inkluderer ikke områder nevnt i d).

e) økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet

Vurdering

Utløser ikke krav om konsekvensutredning.

g) vesentlig forurensning eller klimagassutslipp.

Vurdering

Evt forurensning er knyttet til anleggsfasen og avrenning. Det skal være fokus på håndtering av masser og avrenning i anleggsfasen. Det er utarbeidet innledende klimagassberegninger, denne vil revideres etter hvert. Utløser ikke krav om konsekvensutredning.

h) risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.

Vurdering

Ras, skred og flom er et tema i regleringsplanprosessen. Dette sikres gjennom prosjektering og det vurderes ikke som konsekvensutredningspliktig.

Konklusjon: Planforslaget er vurdert til å ikke utløse krav om konsekvensutredning etter §8, jf § 10 i forskrift om konsekvensutredninger.

Innledende klimagassberegning

Innledende klimagassberegning er utarbeidet og vedlagt planinitiativet. Denne vil bearbeides frem mot innsendelse til 1. gangs behandling.

Kilder

Forprosjekt Krohnåsvegen sykkeltilrettelegging, datert 26.11.21, utarbeidet av Sweco

KPA 2018, plan-ID 65270000

Nasjonal transportplan 2022 – 2033, Samferdselsdepartementet

Sykkelstrategi for Bergen 2020 – 2030, Miljøløftet

Kommuneplanens samfunnsdel, Bergen 2030, Bergen kommune

Grønn strategi – klima- og energihandlingsplan for Bergen, Bergen kommune

Gåstrategi for Bergen 2020 - 2030

Nettsider:

- www.bergenskart.no
- https://faktaark.naturbase.no/?id=BN00000757