



Statens vegvesen

BERGEN KOMMUNE PLAN- OG
BYGNINGSETATEN
Postboks 7700

5020 BERGEN

Behandlende enhet:
Utbygging

Saksbehandler/telefon:
Irene Dale / 55516139

Vår referanse:
21/44652-50

Deres referanse:

Vår dato:
06.06.2025

Tilleggsnotat rigg- og anleggsområder

Innledning

I forbindelse med 1. gangs behandling av reguleringsplan for sykkelkryssing av Fjøsangerveien har kommunaldirektør for byutvikling i brev datert 28.05.2025 bedt Plan- og bygningsetaten om tilleggsopplysninger og nye vurderinger knyttet til foreslåtte rigg- og anleggsområder.

Kommunaldirektøren ber om følgende:

- Redegjørelse for behovet for rigg- og anleggsområde med fokus på bruken av arealene i felt #MBA_3, BA1, og delene av #MBA_4, BA2 som berører Esso-stasjonen i Kanalveien 1.
- Vurdering av mulighet for å redusere omfanget av de foreslåtte riggområdene.
- Vurdering av alternative løsninger som hvorvidt området sør for Esso-stasjonen og deler av Eviny/BKK-tomten (#MBA_1) kan være tilstrekkelig rigg- og anleggsareal for prosjektet.

Statens vegvesen er forslagsstiller for planen og vil derfor besvare spørsmålene fra kommunaldirektøren og redegjøre for våre vurderinger.

Prosjektet er prioritert i handlingsplanen til Miljøløftet.

Om planarbeidet og gjennomføring av prosjektet

Hovedformålet med planarbeidet for sykkelkryssing av Fjøsangerveien, Delstrekning 5B, er å sikre areal for å etablere et trafiksikkert og attraktivt tilbud for myke trafikanter på

Postadresse
Statens vegvesen
Utbygging
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturmottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

strekningen. Det skal legges til rette for en bedret standard med skille mellom gående og syklende. Planen skal også sikre areal til anleggsområde for gjennomføring av prosjektet. Planområdet består primært av områder som er utbygd eller som er under utbygging, samferdselsanlegg i form av høyt trafikkerte veger, kryssområder, anlegg for myke trafikanter, parkering og bussholdeplasser. Planområdet omfatter også en bensinstasjon i drift. Langs plangrensen i vest ligger Solheim gravplass, og nord i området ligger Solheim transformatorstasjon.

Eksisterende veg, høy trafikkmengde og arealbruken i området gjør anleggsarbeid her krevende, og legger begrensninger for hvor en kan plassere midlertidige rigg- og anleggsområder. Det er lite tilgjengelig areal for å etablere tiltaket på en forsvarlig måte, både med hensyn på HMS, men også med tanke på byggetid og kostnad. Eksisterende og planlagt infrastruktur i grunnen kompliserer det hele ytterligere.

Trafikkavvikling i anleggsperioden byr på utfordringer med en ÅDT på 39 000 i Fjøsangerveien. For å sikre framkommelighet og at ikke kø forplanter seg utover i vegnettet er det krav om at det på dagtid skal være to åpne kjørefelt i hver retning, og om natten ett kjørefelt i hver retning. Det må regnes med at noen arbeider må gjøres på natten eller i fellesferien, når trafikken er begrenset.

Behovet for rigg- og anleggsområde

For at planforslaget skal være byggbart er det nødvendig å sette av arealer til midlertidig rigg- og anleggsområder. Behovet for rigg- og anleggsområder kan deles inn i fire underkategorier:

1. Først og fremst er arealer avsatt til rigg- og anlegg viktig for å ivareta sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) under bygging.
2. Arealene er viktig for å ivareta ytre miljø.
3. Det trengs i tillegg arealer for selve byggingen av prosjektet som murer, masseutskifting, riving av bygg ol.
4. Utover dette trengs arealer til plassering av anleggsmaskiner, brakkerigg med pauserom, anleggskontor, toalett og annet utstyr, og mellomlagring av byggematerialer.

Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre mål om at all virksomhet skal gjennomføres uten at mennesker, materiell og miljø påføres skade. I planleggingen skal det i størst mulig grad foretas tekniske valg som ikke medfører fare for de som skal jobbe på anleggsplassen. Byggherreforskriften stiller ikke krav til at ethvert risikoforhold må elimineres, men at det gjøres tiltak som bidrar til at risikoen kommer ned på et akseptabelt og forsvarlig nivå. Den prosjekterende har plikt til å prosjektere sikre og byggbare løsninger som gir så lav helse- og/eller ulykkesrisiko som praktisk mulig for de som skal utføre bygge- eller anleggsarbeidene.

Utfordringen i dette området med hensyn på SHA er risikoen ved at anleggsmaskiner og transport foregår i et trangt område med mye aktivitet, høy ÅDT, samt svært mange gående og syklende. Det er også liten plass til rigg og lagring av materiell underveis.

Dersom maskiner og materiell må lagres lengre unna vil det øke risikoen for ulykker i forbindelse med flytting av maskiner i trafikkert område, kostnadene vil gå opp og byggetiden vil øke.

Ytre miljø.

I forbindelse med planarbeidet for sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5B, er det gjort en gjennomgang av hvordan ytre miljø skal sikres i anleggs- og driftsfase. Bruken av arealene i planområdet i dag tilsier at en vil støte på forurensede masser som må håndteres i anleggsfasen. Hele planområde inngår i Bergen kommunes aktsomhetskart over områder med byjord. Slike arealer er karakterisert med aktsomhets-kategori 1, og sannsynligheten for grunnforurensning anses som høy. Det stilles krav om nærmere undersøkelser ved terrenginngrep. Innledende undersøkelser har avdekket overskridelser av «normverdi» i enkelte punkter og dybder.

Behov for masseutskiftning vil gi økt behov for arealer avsatt til rigg- og anlegg.

En reduksjon i riggareal vil også generere økt transportbehov og økt utslipp av klimagasser fra prosjektet.

Bruken av de ulike midlertidige rigg- og anleggsområdene avsatt i planforslaget

Midlertidig areal/anleggsbelte er arealer som er nødvendig for å kunne gjennomføre planen. Arealer som i planforslaget til delstrekning 5B er satt av til midlertidige rigg- og anleggsområder, ut over det som er regulert til offentlig samferdselsformål, er listet opp under. Her er også kort forklart hva disse arealene er planlagt brukt til.

Arealformålet Bebyggelse og anlegg (1001) benyttes på noen arealer for midlertidige bygge- og anleggsområder. Formålet har midlertidig status til bruk som rigg og anleggsområder. Arealene skal tilbakeføres til opprinnelig arealbruk etter at tiltaket er etablert, og de vil da utgå fra reguleringsplanen.

I anleggsperioden skal områdene til enhver tid være sikret, og ikke medføre fare for brukere og omgivelser i og ved planområdet. Det skal tas spesielt hensyn til fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter. Dette er også sikret i planens bestemmelser.

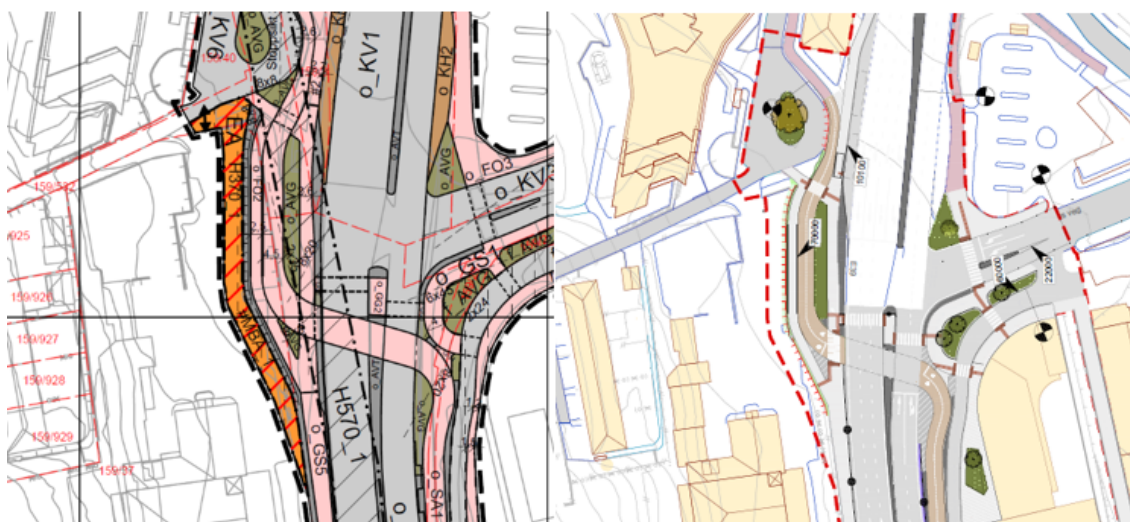
EA, #MBA_1,

Ved Solheim transformatorstasjon (BKK/Eviny).

Arealformålet Energianlegg (1510) er benyttet på den delen av BKKs eiendom (gnr./bnr. 159/37) som reguleres til midlertidig bygge- og anleggsområde. For den aktuelle eiendommen (gnr./bnr. 159/37, Fjøsangerveien 65), erverves det areal permanent og for midlertidig beslaglegging av areal (**Figur 1**).

I planforslaget berøres dagens parkeringsplass utenfor BKK og Eviny. Sykkelvegen krysser Fjøsangerveien like ved parkeringsplassen, og reduserer arealet på eiendommen. For å få til akseptabel kurvatur på sykkelvegen og tilrettelegging for fotgjengere, er det nødvendig å erverve noe grunn for tiltaket (permanent). I tillegg beslaglegges det midlertidig areal/anleggsbelte som er nødvendig for å kunne gjennomføre planen og bygge en lav støttemur som er planlagt her.

Det er knapt med arealer, og tett inntil nødvendig sikring av området. Transformatorstasjonens samfunnskritiske funksjon gjør at det er krav til perimetersikring. Det er regulert faresone for høyspenningsanlegg (H370) på BKKs eiendom. Anlegget er hjemlet i energilovens paragraf 3-1, og må derfor innarbeides som hensynssone i planen. Transformatorstasjonen er viktig for strømforsyningen av Bergen sentrum. BKK kan ikke tillate tiltak som skaper risiko for eller hindrer fremtidig drift av stasjonen.



Figur 1: Ved Solheim transformatorstasjon (BKK/Eviny). Utsnitt av reguleringsplanforslaget til venstre, utsnitt fra illustrasjonsplan (O-tegning) til høyre.

BA1, #MBA_3

For å bygge tiltaket som planlegges er det nødvendig å rive bygningsmasse like nord for Fabrikkgaten. Deler av eiendommen der bygningene står (gnr./bnr. 159/35) er eid av Statens vegvesen, og byggene (tidligere bilpleieverksted) er fraflyttet. Eiendommen (gnr./bnr. 159/35) ble innløst på grunnlag av et prosjekt påbegynt i 2005, da det ble etablert flere felt i Fjøsangerveien forbi krysset til Fabrikkgaten. Bygningsmassen har fått stå fram til det skulle etableres g/s-veg på eiendommen.

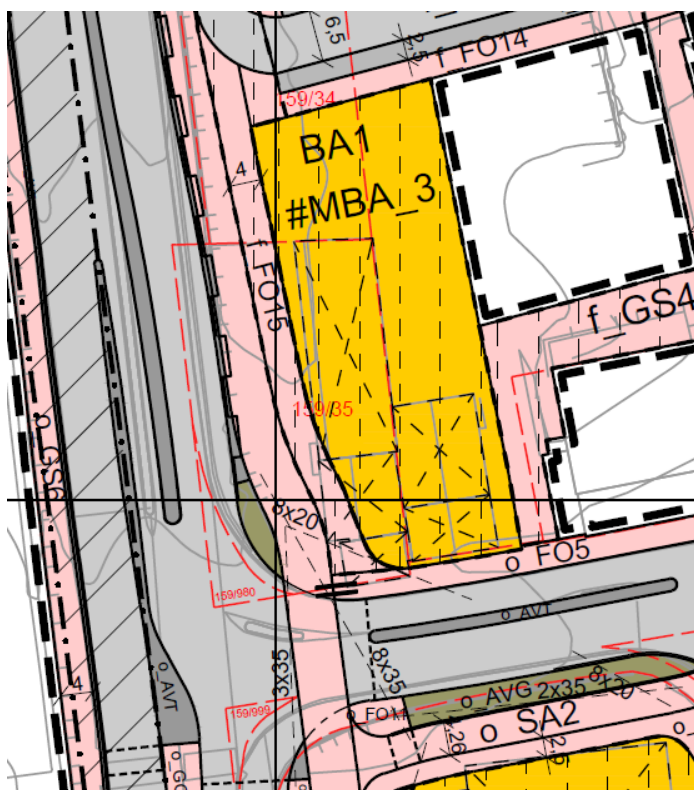
Eiendommen gnr./bnr. 159/34 er eid av Vinkelen AS. Gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken, PlanID: 7120 viser at dette er regulert til næring og kontor, felt N6B–N6D. Bygget på denne eiendommen henger sammen med Statens vegvesen sin bygningsmasse og bør rives samlet, se **Figur 2**.



Figur 2: Bygg foreslått revet, bygg til venstre tilhører Statens vegvesen.

Det har vært dialog om gjensidige tilpasninger og grensesnitt underveis i planprosessen inn mot de ulike feltene i Kronstadparken.

Midlertidig rigg- og anleggsområde i BA1, MBA_3 er nødvendig for å sikre plass til å rive bygg, tilkomst til maskiner, nødvendig utstyr og sikring av anleggsområde og arbeidere (Figur 3). Gitt hva byggene har vært brukt til (ma. bilpleieverksted) kan en også anta at en her kan finne forurensing i grunnen.



Figur 3: Utsnitt av reguleringsplanforslaget like nord for Fabrikkgangen.

BA2, MBA_4

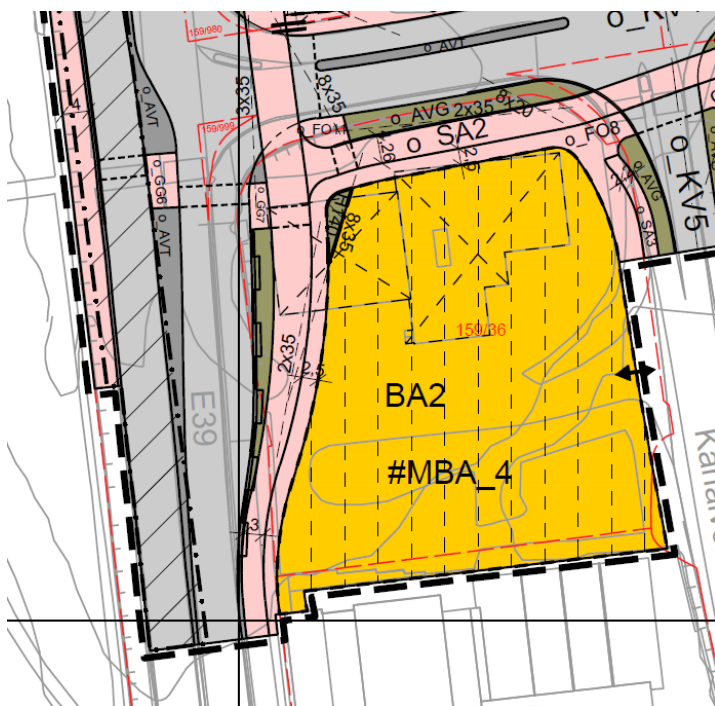
Bensinstasjonen og området sør for denne.

BA2, MBA_4 regulerer arealer knyttet til både utbyggingstrinn 1 og 2, og planforslaget sikrer tilgang til å gjennomføre tiltak for begge utbyggingstrinnene (Figur 4). Det sikrer også tilgang til å benytte avkjørsel fra Kanalveien. Da en i reguleringsfasen ikke har oversikt over hvor omfattende ombygging som kreves for å etablere sykkeltiltaket inn mot søyler mm. tilhørende bensinstasjonen, gir reguleringsplanen mulighet til å planlegge dette i detalj i neste fase.

Det er også knyttet risiko for mer alvorlig forurensning på eiendommen gnr./bnr. 159/36, på bakgrunn av langvarig bruk til bensinstasjon.

Den sørligste delen av Esso stasjonen er planlagt som riggområde for tiltaket. Denne delen av eiendommen har utforming som en egen atskilt p-plass med intern avkjørsel på nordsiden. Riggområdet vil ha samme avkjørsel som Esso stasjonen mot Kanalveien. Det er forventet relativt lite trafikk inn og ut fra riggområdet, slik at det i byggeperioden blir akseptable forhold for kunder som skal benytte stasjonen.

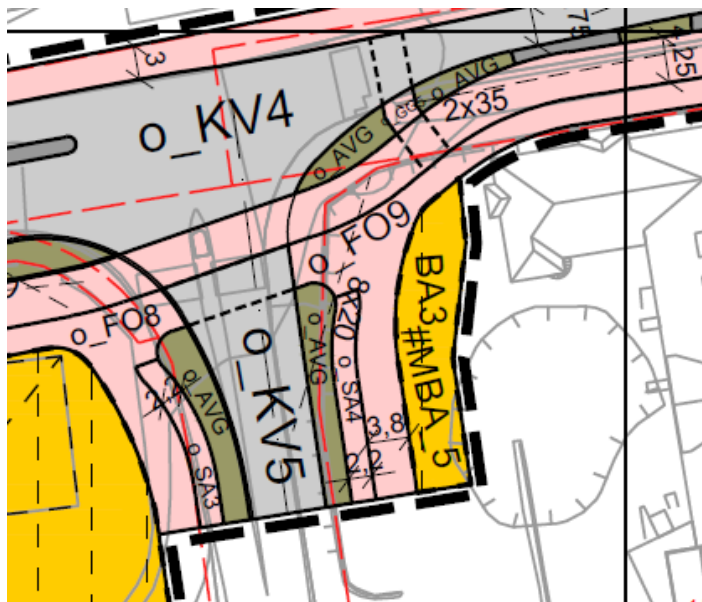
Arealet her kan ivareta behovet til bygge- og anleggsarbeidet for entreprenør og byggherre med tanke på anleggskontorer, pauserom, toalettfasiliteter, HMS-container, etc.



Figur 4: Utsnitt av reguleringsplanforslaget ved bensinstasjonen og området sør for denne.

BA3, MBA5

Delfeltene S19/S20 er under planlegging og utvikling. Areal vist som midlertidig rigg- og anleggsområde sikrer opparbeiding av tiltak inn mot kryssområdet, se Figur 5 . Det har vært dialog om gjensidige tilpasninger og grensesnitt underveis i planprosessen.



Figur 5: Utsnitt av reguleringsplanforslaget ved kryss Fabrikksgaten/Kanalveien.

Vurdering av mulighet for å redusere omfanget av de foreslåtte riggområdene.

Trafikkavvikling internt på anleggsområdet

Det skal være trygg tilkomstmulighet for personer og arbeidsutstyr til alle rigg-, lager, avfall- eller arbeidsområder. Det er ikke hensiktsmessig å dele opp de midlertidige rigg- og anleggsområdene i mindre områder da dette vil kreve ytterligere transport mellom disse, og anleggstrafikk som må ut på øvrig vegnett og påvirke trafikken både i og utenfor planområdet. Samtidig vil arbeidet ta lengre tid med lengre omkjøring. Mindre områder kan heller ikke ha inn- og utkjøring på samme sted.

Det vil videre kreves en arbeidsvarsling som inneholder nødvendige barrierer for sikring av anleggsområdet, opprettholdelse av trafikkflyt og fremkomst for nødetater, samt plan for transport av maskiner, materiell og avfall.

Vurdering av alternative løsninger

S19/S20

I tidligere planforslag var større deler av eiendommen gnr./bnr. 159/81 omtalt som S19/S20 i områdeplan for Mindemyren foreslått avsatt til rigg- og anlegg (Figur 6). Dette ble formidlet til OBOS Nye Hjem AS i oppstartsmøte for deres reguleringsplan 26.09.2022. OBOS Nye Hjem AS var skeptisk til at deres område kunne benyttes til rigg- og anlegg da de har et ønske om rask oppstart for sitt prosjekt med næring (Tryg Forsikring) og boliger på

eiendommen. Statens vegvesen vurderte da saken på nytt og valgte å redusere området avsatt til rigg- og anlegg til et minimum for å tilpasse seg OBOS Nye Hjem AS sitt planforslag.



Figur 6: Eiendom gnr./bnr. 159/81, delfelt S19/S20 i områdeplan for Mindemyren.

Trekant-tomten, ladestasjon

Tidlig i planprosessen har den kommunale eiendommen mellom Edvard Griegs vei, Bjørnsons gate og Fjøsangerveien (ladestasjon) vært vurdert avsatt til rigg- og anlegg, se Figur 7.



Figur 7: Trekant-tomten, ladestasjon ved Edvard Griegs vei.

Den ble tidlig avskrevet da den er i bruk til ladestasjon og dette er et formål som må opphøre i anleggsfasen. Statens vegvesen har ingen oversikt over avtaler Bergen kommune har inngått om bruk av tomten til ladestasjon, vi vet derfor ikke om dette er realistisk. Dersom Bergen kommune anser det som akseptabelt kan dette området vurderes på nytt.

Byggetrinn

Det legges opp til at planforslaget kan realiseres i to etapper, men det er ikke en forutsetning for gjennomføring av planen.

De to etappene er som følger:

1. Etablering av sykkelveg langs E39 fra Fabrikkgaten til Solheimsgaten i nord, med ny kryssing av Fabrikkgaten og E39 ved Edvard Griegs vei. Byggetrinn 1 er den statlige delen

(den delen som følger og krysser E39). Byggetrinn 1 er forutsatt bygget så snart som mulig, prosjektet er finansiert i Miljøløftet og vi forventer finansiering snarlig etter vedtatt plan.

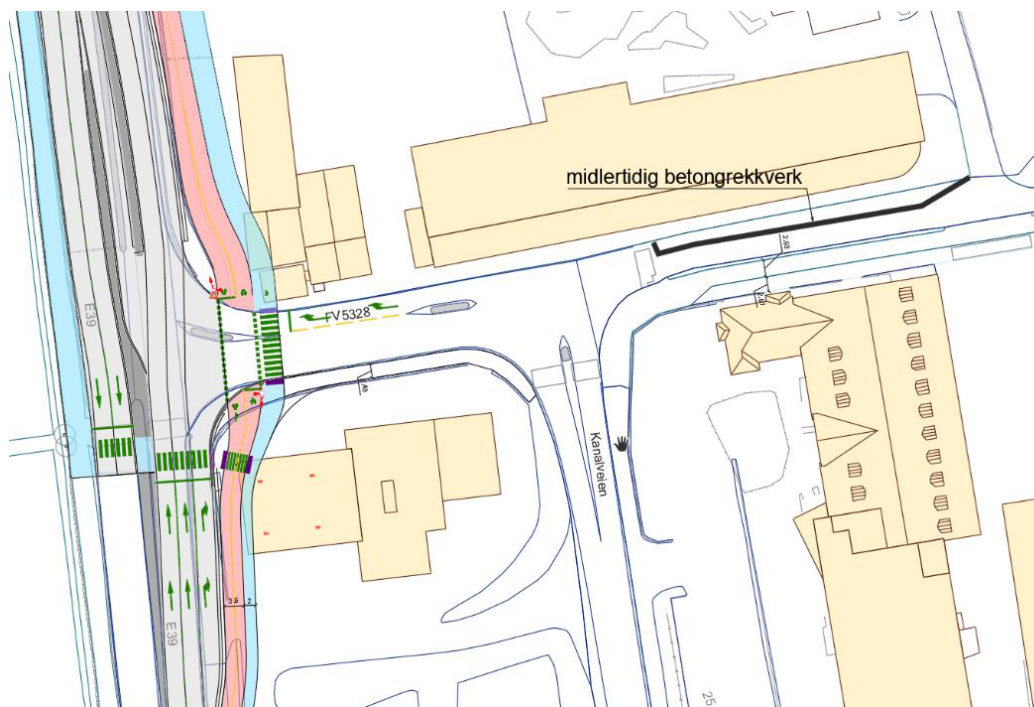
2. Utvidelse av sykkelveg med fortau forbi Esso-stasjon, samt etablering av sykkelveg med fortau langs Fabrikkgaten. Byggetrinn 2 er fylkesdelen av tiltaket og det legges opp til bygging av denne delen av planforslaget når bensinstasjon eiendommen skal utvikles til sentrumsformål i tråd med områdeplan for Mindemyren.

Etappe 1 berører deler av Esso-stasjonen sitt areal, men det er vurdert at driften kan opprettholdes. Det er også ønsket av Certas Energy (driftsselskapet til Esso) som prosjektet har vært i dialog med underveis.

Hensikten med å planlegge tiltaket i to byggetrinn er å realisere byggetrinn 1 med sammenbinding av riksvegtilbudet fra Mindemyren til Solheimsgaten før tomten med Esso-stasjonen er klar for utvikling til sentrumsformål i tråd med områdeplan for Mindemyren. Samtidig sikres nødvendige arealer i reguleringsplanen ved å regulere et sammenhengende tiltak.

Sykelstamvegen langs Fjøsangerveien er tenkt bygd først. Det er her behovet er størst, både med tanke på arealer som bygges ned, og at en får etablert en manglende lenke i sykkelnettet ved å sikre en sykkelkryssing av selve Fjøsangerveien.

Figur under, Figur 8 og Figur 9, viser utbygging av sykkelstamvegen forbi bensinstasjonen for byggetrinn 1. Her bygges sykkelstamvegen langs Fjøsangerveien. Tiltak i Fabrikkgaten inngår i byggetrinn 2.



Figur 8: Byggetrinn 1.



Figur 9: Figuren til viser rød linje yttergrense av byggetrinn 1 mot øst. Figuren til venstre viser yttergrense markert på kart over på dagens situasjon, til høyre på utsnitt av forslag til plankart.

Konklusjon

Statens vegvesen har gjennom flere omganger vurdert behovet for arealer avsatt til midlertidig rigg- og anlegg, og hvilke områder som kan være egnet.

For at prosjektet skal være gjennomførbart på en sikker måte kan vi ikke redusere omfanget av arealalet ytterligere, det er i utgangspunktet trangt slik vi har foreslått det. Reduksjon og oppstyking av arealene vil først og fremst gå på bekostning av HMS, men vil også få konsekvenser for byggetid og kostnad.

Området sør for Esso-stasjonen og deler av Eviny/BKK-tomten (#MBA_1) vil ikke være tilstrekkelig rigg- og anleggsareal for prosjektet.

Bygningsmassen på BA1 #MBA_3 må rives for å gjennomføre prosjektet. Rivingen og forventet masseutskifting vil kreve anleggsarealer. Vi kan ikke se at prosjektet kan klare denne jobben uten at det sikres arealer her i plan.

Det kan være rom for nye vurderinger av areal avsatt til midlertidig rigg- og anlegg, S19/S20 kan fortsatt være aktuelt, det samme kan trekant-tomten dersom Bergen kommune vurderer at konsekvensene ved bruk av disse arealene er akseptable og bedre enn planforslaget.

I forbindelse med høring og offentlig ettersyn vil vi gå i dialog med kommunen, naboer og grunneiere, lytte til innspill og se på muligheter for alternativ plassering av midlertidige rigg- og anleggsområder. Vi har gjennomført en omfattende dialog med alle de berørte grunneierne før offentlig ettersyn og ser fram til å fortsette dette arbeidet i høringsfasen.

Det er krevende å bygge i tett by og for å klare det på en god måte er det viktig med tilpasninger og dialog.

Utbygging
Med hilsen

Beate Eide Riisnæs
Prosjektleder

Irene Dale
Planleggingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.