

Forslag til detaljregulering – offentlig ettersyn**REGULERINGSFORSLAG TIL
OFFENTLIG ETTERSYN****Fagnotat**

Vår referanse: PLAN-2022/20439-51

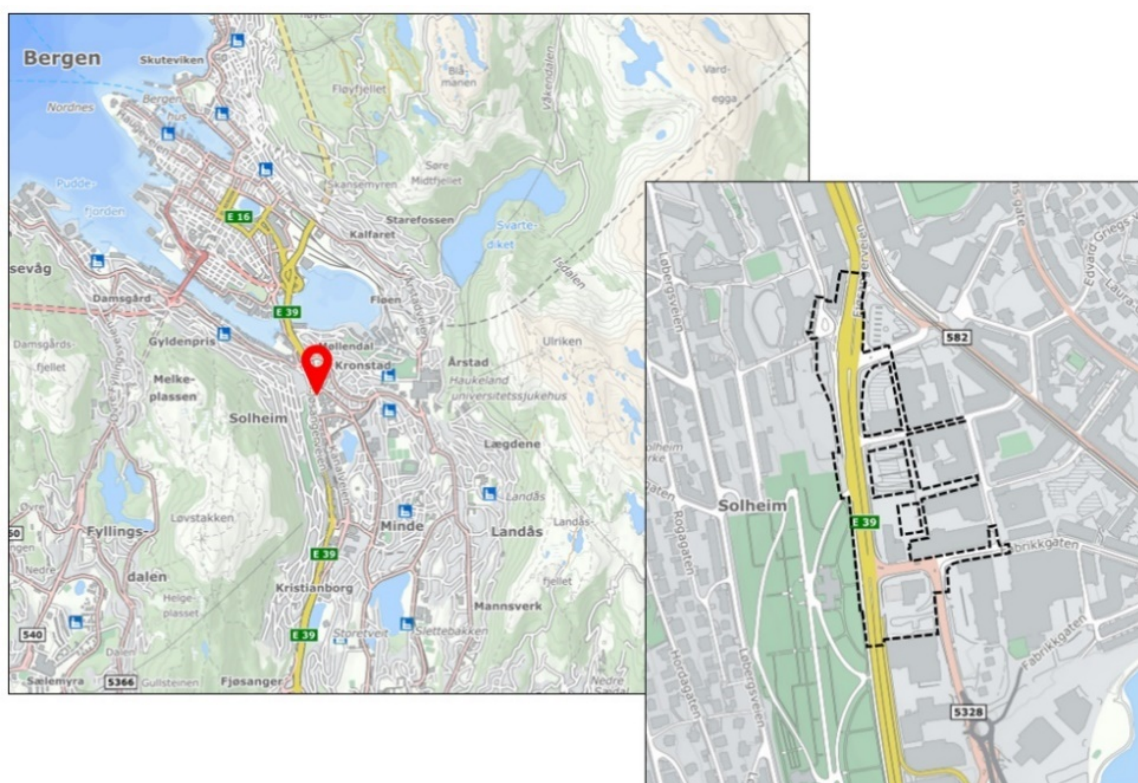
Saksbehandler: Gjertrud Karevoll

Dato: 06.02.2025

**Årstad, Gnr. 159, Bnr. 28 m.fl., Sykkeltkryssing av Fjøsangerveien,
Reguleringsplan arealplan-ID 61930000****Om planforslaget**

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-3 og § 12-8 har Norconsult på vegne av Statens vegvesen, utarbeidet forslag til detaljregulering for sykkeltkryssing av E39 Fjøsangerveien. Planområdet er lokalisert om lag 2,5 km sør for Bergen sentrum i bydelen Årstad. Planområdet er på ca. 29155 m², og vises i figur 1.

Planforslaget er utarbeidet i samarbeid med Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. Dette er delstrekning «5b Fabrikkgaten-Solheimsgaten» i det sammenhengende nettet «E39 Sykkeltstamveg Bergen» med forankring i Miljøløftets portefølje, prioritert med finansiering i handlingsprogram 2024-2027.



Figur 1 Oversiktskart. Planområdets lokalisering er markert med rød peker. Sort stiptet omriss viser planområdet.



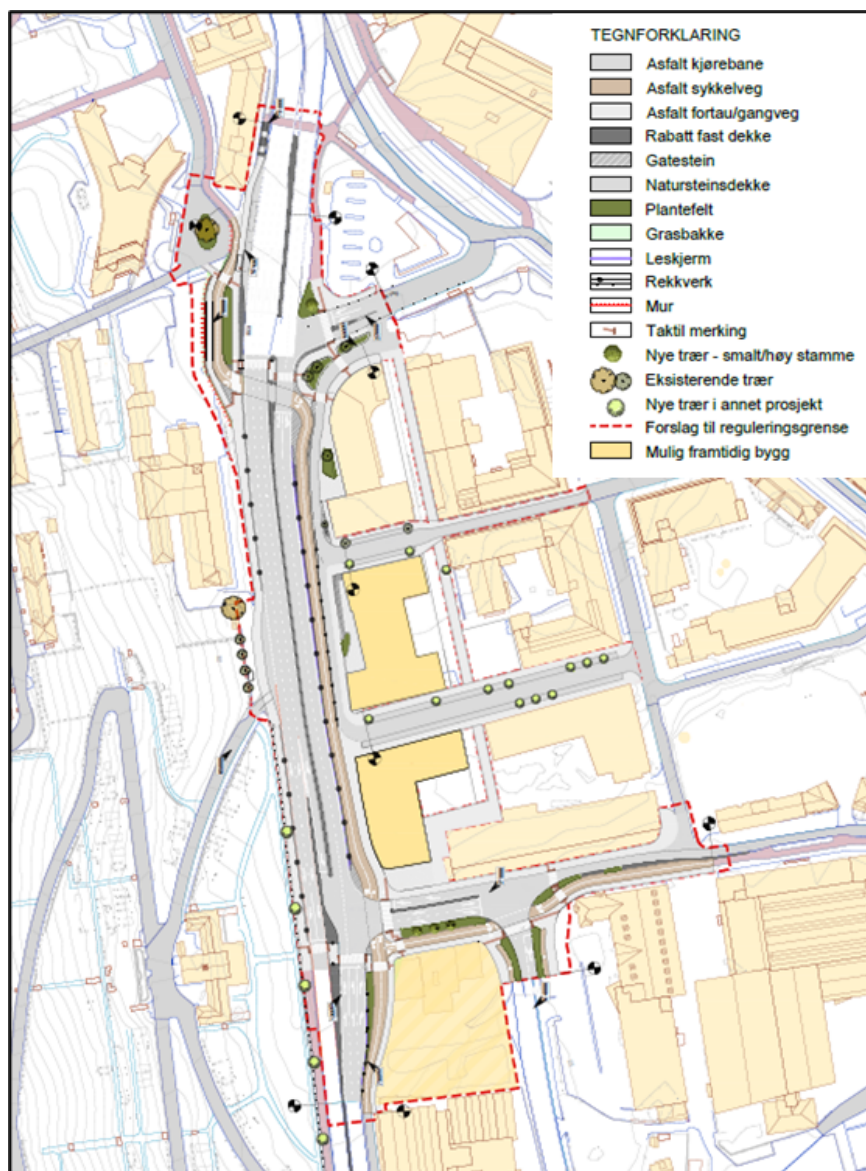
Strekningen er en del av sykkelstamvegen mellom Flesland og Vågsbotn, E39 sykkelstamveg Bergen. Prosjektet med sykkelstamvegen er delt i åtte delstrekninger, der sykkelkryssing av Fjøsangerveien utgjør delstrekning 5B (Fjøsangerveien/Solheimsgaten-Fabrikkgaten). Strekningen er prioritert i "Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030" og i Miljøløftets Handlingsprogram 2024-2027. Sykkelkryssing av Fjøsangerveien er en viktig kobling i det sammenhengende sykkelnettet som skal bygges ut i tråd med sykkelstrategien til Bergen kommune.

Hovedformålet med planarbeidet er å sikre areal for å etablere et trafiksikkert og attraktivt tilbud for myke trafikanter på strekningen. Tiltaket vil gi en god kryssning i plan for myke trafikanter, og er et nytt krysningspunkt med god plassering og kurvatur. Den binder sammen eksisterende gang- og sykkelssystem på en mer helhetlig måte, og gir flere nye forbindelser for myke trafikanter i nærmiljøet. 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. Plangrepet er i hovedsak å omfordele samferdselsareal slik at framkomst, tilgjengelighet og trafiksikkerhet økes, særlig for syklende og gående.

Fjøsangerveien (E39) er en del av hovedinnfartsåren fra sør, inn til Bergen. Den har høy årsdøgntrafikk med 39.000 kjøretøy/døgn, og høy andel tunge kjøretøy (9%). E39 er definert som ulykkesstrekning i hele planområdet. Strekningen er på ca. 400 m langs E39. I tillegg er deler av Fabrikkgaten fram til og med krysset med Kronstadparken med i planen. I krysset med Edvard Griegs vei vil sykkelvegen krysse E39 i plan. Der er det også planlagt en ny fotgjengerkryssing av Fjøsangerveien. Fra Fabrikkgaten til Solheimsgaten skiller sykkelvegen og hovedgangvegen lag.

Området ligger sentralt i Bergensdalen, og har koblinger til målpunkt og nærliggende bydeler. Hovedandelen av daglige målpunkt ligger innenfor gang- og sykkelavstand. Videre er det god kollektivdekning i området. Det går turtrasé langs vegnettet, samt elver og bekker i rør og kulvert. Ved Solheimsvannet og Løvstien er det registrert blågrønne forbindelser. Langs plangrensen i vest ligger Solheim gravplass. I øst ligger Kronstadparken med større næringsbygg og nyere leilighetsbygg. Sørøst for planområdet ligger byutviklingsområdet Mindemyren, som er under transformasjon og vil endres vesentlig de nærmeste årene. Utbygging her vil tilføre flere boliger, arbeidsplasser og målpunkt.

Det reguleres tovegs sykkelveg med fortausløsninger fra Solheimsgaten i nord til man treffer eksisterende sykkelstamveg i sør, langs Fjøsangerveien, og i øst, langs Fabrikkgaten. I Kanalveien sammenføres planforslaget til løsning i gjeldende reguleringsplan for Bybanen (Bergen sentrum – Fyllingsdalen, delstrekning 2) og Mindemyren (planID 64860000), med envegsregulert sykkelveg på hver side av gaten.



Figur 2 Utsnitt fra illustrasjonsplan

Planen innebærer en ombygging av tre signalregulerte kryss og en optimalisering av disse. Den største ombyggingen skjer i krysset med Fabrikkgaten der E39 vil kreve mer plass på grunn av forbedret gangfelt og nye trafikkøyer. Bergen kommune ved Bergen Vann planlegger også rehabiliteringsarbeider for VA som en del av anlegget.

Planbeskrivelsen (vedlegg 3) omtaler tekniske forutsetninger og virkninger av planforslaget for relevante emner. Av disse kan nevnes fremkommelighet, samfunnsmessige forhold, naboskap, kollektivtrafikk, bybilde, nærmiljø, kulturmiljø, risiko og rammer og premisser.

I planbeskrivelsens kapittel 11 (s. 91) *Gjennomføring av forslag til plan* beskrives fremdrift og finansiering, utbyggingsrekkefølge, trafikkavvikling, SHA og ytre miljø. Planforslaget kan realiseres i to etapper, men dette er ikke en forutsetning.

I fagnotatet omtales en alternativ løsning for snusløyfen i Solheimsgaten, som del av høringen. Dette er utdypet i vedlegg 12. Hensikten med et alternativ til løsningen i planforslaget er å gi partene mulighet for uttale, som grunnlag for å vurdere endring av

planforslaget i etterkant av høring. Alternativet gir mulighet for å rette ut dagens sykkelveg, og gir mer plass til venteareal for kollektivreisende. Dette er et konfliktområde i dag, og alternativet vil gi en forbedret situasjon for gående, ventende og syklende, i forhold til planforslaget. Alternativet beslaglegger en mindre del av Bergen kommune sitt areal ved Solheim alderspensjonat.

Planforslaget omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredninger. Tiltak for veganlegget på arealer tilhørende Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune er detaljert avklart i reguleringsplan og unntatt søknadsplikt etter plan- og bygningsloven § 20-6.

Planprosess og medvirkning

Planlegging av sykkelkryssing over E39 Fjøsangerveien ved Fabrikkgaten har pågått lenge, og var et rekkefølgekrav i reguleringsplan for Bybanen vedtatt i 2004. I den ble det pekt på Solheimsgaten som trase for sykkelstamveg, og sykkelkryssingen var et ledd i å etablere et funksjonelt sykkelvegnett over Danmarks plass. Etter dette har det vært utredet ulike løsninger, både i kulvert, bro og i plan. I 2014 fremmet kommunen et planforslag med løsning i kulvert, men dette førte ikke fram. I 2015 overtok Statens vegvesen planoppgaven.

Ny oppstart av planarbeidet ble behandlet av Byrådet 03.10.2019, hvor det ble fattet vedtak om oppstart av reguleringsplanarbeid for sykkelkryssing av Fjøsangerveien i plan ved Fabrikkgaten. Ny kunnskap resulterte i en anbefaling fra fagetaten i Bergen kommune og Statens vegvesen om å gå videre med alternativet for kryssing i plan ved Edvard Griegs vei. Med denne anbefalingen og ny forutsetning, var det behov for ny behandling i Byrådet. Det ble fattet vedtak i Byrådet 21.06.2022, og planarbeidet ble på nytt varslet 22.10.2022, med høringsfrist 06.12.22. Til begge oppstartsvarsler kom det i alt 32 merknader. Det var 11 fra private grunneiere/ eiendomsutviklere/ organisasjoner, og 14 fra offentlige høringsinstanser. Noen av interessentene har sendt merknad til begge oppstartsvarslene. I merknadene pekes det blant annet på trafikale utfordringer, trafiksikkerhet, ulike løsninger for sykkel, tilgrensende interesser. Disse er oppsummert og kommentert i merknadsskjema, vedlegg 5 *Merknadsskjema 2021* og vedlegg 6 *Merknadsskjema 2022*.

Planbeskrivelsens kap. 4 redegjør for planprosess og medvirkning. Det har vært en omfattende møtevirksomhet i prosessen fra varsel om oppstart 24.03.2021 og frem til endelig planforslag. Det har vært møter og dialog med grunneiere, næringsaktører, naboer og andre interessenter. Det har også vært tett dialog med offentlige etater og myndigheter og utstrakt grad av brukermedvirkning.

Materialet er gjennomgått av fagetaten, og vurderes som dekkende. Det foreligger ikke varsel om innsigelser ved planoppstart.

Overordnede planer og retningslinjer

Planforslaget er innordnet overordnede nasjonale, regionale og kommunale føringer. Det er særlig målsettinger knyttet til transport, ved bedre tilrettelegging for myke trafikanter og kollektivtransport, som er hovedgrep i denne planen.

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging 2023-2027 ble vedtatt 20. juni 2023. Regjeringen har forventninger til at:

- Sykling og gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg.
- I arbeidet med byvekstavtaler i de store byene skal hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser komme i eller i nærheten av større knutepunkter for å bygge opp under nullvekstmålet, med de tilpasninger som følger av den enkelte avtale.
- I planleggingen bør det prioriteres å legge til rette for et utbyggingsmønster som begrenser transportbehovet, gir grunnlag for et godt kollektivtransporttilbud og som gjør sykling og gange trygt og attraktivt.

Planstatus for området

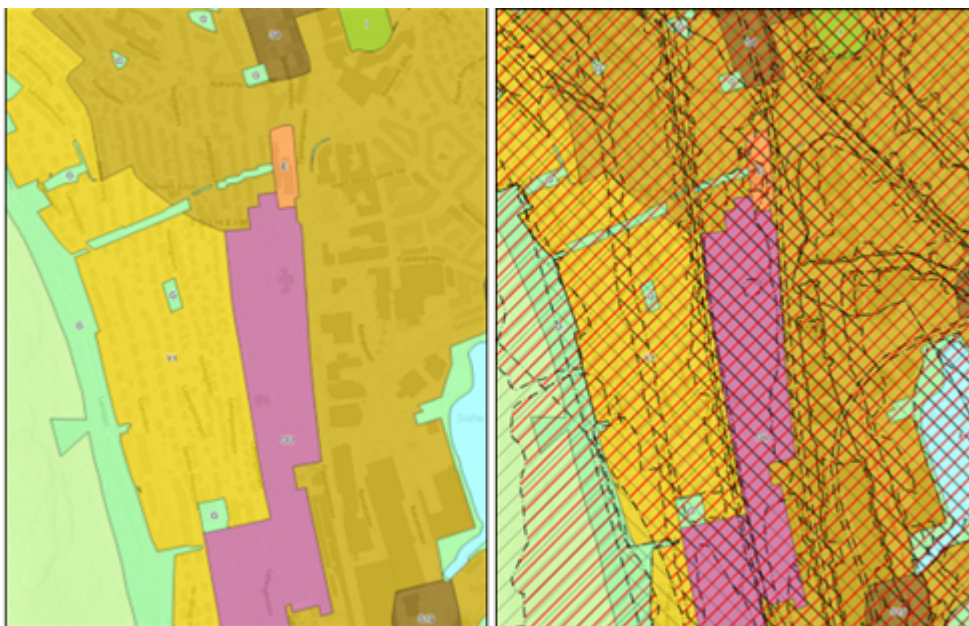
Planbeskrivelsen kap. 5.5 gjør rede for gjeldende planer som er overordnet eller blir berørt. De viktigste er;

Kommuneplanens arealdel 2018-2030 (KPA 2018)

KPA 2018 viser at planområdet ligger i sone 2, byfortettingssone. Denne sonen skal ha varierte formål som bolig, næring, tjenesteyting, handel og kultur. Det skal være variasjon i boligtyper og byggehøyder, og områdene skal inneholde plasser og attraktive byrom. Nordlige del av planområdet grenser til sentrumskjerne (S4) som er bydelssenter Danmarks plass. Sentrumskjerne S18 (Kronstad) ligger like øst for planområdet. Innenfor planområdet finner man også deler av areal avsatt til energianlegg og grav- og urnelund.

Området omfattes av følgende hensynssoner:

- H210_3 /H220_3 Veg støy gul og rød sone
- H390_1 og H390_2 Luftkvalitet – rød og gul sone
- H410_1 Konesjonsområde fjernvarme Flesland – Sentrum
- H570_4 Historiske vegfar



Figur 3 Utsnitt fra KPA 2018, med og uten hensynssoner (hentet fra Bergenskart.no)

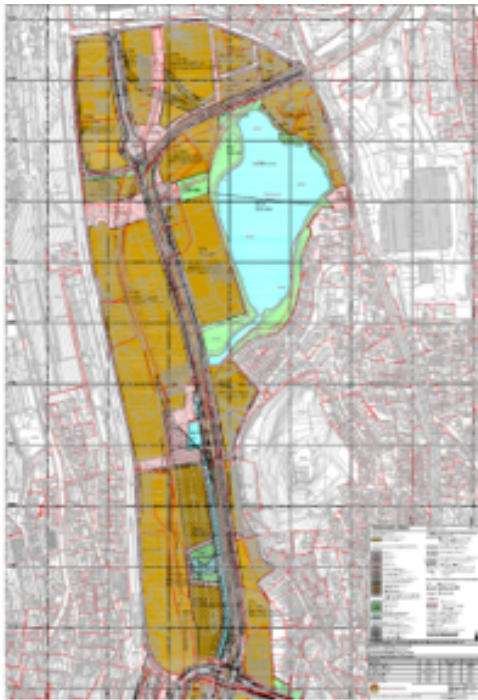
Innenfor og i nærhet til planområdet er det registrert flere blågrønne strukturer. Det går turtrasé langs vegnett, samt elver og bekker i rør og kulvert. Ved Solheimsvannet og Løvstien er det registrert blågrønne forbindelser.

Områdereguleringsplan Mindemyren

Områdereguleringsplan for Mindemyren (planID: 61140000) ble vedtatt våren 2014. Den er delt i 25 byggeområder, og det pågår planarbeid for en rekke av disse.

Planen legger til rette for transformasjon og fortetting av næringsområdet på Mindemyren til et urbant næringsområde med boliger og en bymessig kvartalsstruktur.

Områdereguleringen legger til rette for et samlet bygningsareal på 800.000m². Dette kan gi plass til totalt 23.000 arbeidsplasser og 1400 boliger. Planen er imidlertid fleksibel og gir mulighet for økt boligandel og færre arbeidsplasser. Minimum boligandel er satt til 13%, med mål om 20%. Det åpnes opp for at deler av boligers uteoppholdsareal kan løses gjennom offentlige byrom. **Pågående detaljplanforslag legger til rette for ca. 3000 nye boliger i området.**



Figur 4 Arealplankart for områderegeringsplan Mindemyren

Årstad. Gnr. 159 bnr. 2, 4 mfl., Kronstadparken

Reguleringsplan for Kronstadparken delområdene N4, N5 og N6 (plan id: 71201) trådte i kraft i 2006. Hovedintensjonen med planen er å etablere en attraktiv bolig- og næringspark med bymessig utforming. Retningslinjene i reguleringsplanen tilsier at fasader på gateplan, særlig mot offentlig gate, skal være åpne og publikumsrettede.



Figur 5 Plankart for reguleringsplan for Kronstadparken (bolig- og næringspark). Delfeltene i øst har nyere reguleringsplaner.

Fjøsangerveien 65

Reguleringsplan for Fjøsangerveien 65 (planID 63790000) er en pågående plan som overlapper med den nordvestlige delen av planområdet. Planen hadde oppstart i 2011, og tiltakshaver er BKK. Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for formålene



Parkeringsplasser

Det videreføres arealer til parkeringsplasser langs kjøreveiene i Kronstadparken, fra gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken (planID 71201). Disse er tenkt til kantparkering, varelevering og beplantning. Parkeringsplassene endres fra offentlig til felles eierform.

Bussholdeplasser

Eksisterende busslomme ved Solheimsgaten opprustes i sin helhet for at den skal være i henhold til dagens krav, og ha plass til to busser samtidig. Dagens busslomme ligger mellom stopplinje i krysset ved Edvard Griegs vei og rampe ned mot undergangen. Den har ca. 16 m innkjøring, ca. 23 m plattform og ca. 3 m utkjøring. Den er ca. 2,5 m dyp. For å kunne forlenge den, er det tenkt å bygge om dagens rampe ned til undergang til en trapp. Det er i dag ytterligere en rampe nord for undergangen, og denne beholdes. For å kunne gjøre busslommen dyp nok, er det tenkt å ta litt areal av dagens snusløyfe i Solheimsgaten. For utfyllende beskrivelse og vurderinger vises det til vedlegg 13 *Risikovurdering av snuplassen i Solheimsgaten og oppgradering av tilgrensende busslomme langs Fjøsangerveien*.

Busslommen i nordgående retning på østsiden av Fjøsangerveien, reguleres som i eksisterende situasjon. Busslommen langs Fjøsangerveien i sørgående retning ved Solheim gravplass, videreføres omtrent som i dagens situasjon. Fortauet føres her forbi på innsiden av holdeplassen, og leskuret flyttes til utsiden av fortauet.

Fortau og gangfelt ved Fabrikkgangen

Fjøsangerveien reguleres, inkludert fortau på vestsiden langs BKK-bygget og Solheim gravplass. I krysset ved Fabrikkgangen skyves nordgående felt i Fjøsangerveien noen meter østover, det etableres nye deleøyer, samt at det justeres på gangkryssingen ved Fabrikkgangen, som vil bli «sakset» ved midtrabatten.

Kronstadparken

Regulerte snuhammere i Kronstadparken for liten lastebil i vestre ende av tverrvegene utgår på grunn av fremføring av sykkelveg. Lommer for parkering og grønt i tverrgatene, fra gjeldende reguleringsplan videreføres som i gjeldende reguleringsplan. For avgrensning av planforslaget mot gnr/bnr 159/983 (Buebygget) er det benyttet formålsgrense mellom felles gangareal og byggeformål i gjeldende reguleringsplan.

Det interne vegsystemet i Kronstadparken inngår i planforslaget og omreguleres av trafiksikkerhetsmessige årsaker. Eierform endres fra offentlig til felles (privat). S-tegningen i

Støyskjerming

Byggegrenser

Fravik fra vegnormalen

Klimagassutslipp

Klimagassberegninger gir et bilde av prosjektets klimagassutslipp gjennom hele eller deler av livsløpet. Statens vegvesen sitt beregningsverktøy VegLCA v5.11b er benyttet til å utarbeide klimagassbudsjettet.

Klimagassutslippet fra materialer, anleggsfase, drift og vedlikehold i 60 år er beregnet til ca. 2 500 tonn CO₂e. En tiltaksanalyse viser at hvert enkelt tiltak kan redusere klimagassutslippene fra materialer og anleggsfasen med mellom 3-20 %. **Dersom alle tiltakene gjennomføres, kan klimagassutslippene halveres sammenlignet med klimagassbudsjettet.** Utfyllende informasjon i vedlegg 22, klimagassbudsjett.

Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Intensjonen i gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken (planID 71201) om regulerte offentlige veger er ikke i samsvar med dagens situasjon. De interne vegene i Kronstadparken er privat eid (felles for flere eiendommer). Endringen av eierform fra offentlig til privat, er derfor en tilpasning til eksisterende/faktiske eiendomsforhold.

Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS-analyse

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) med en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av temaer som er vurdert som relevante. Følgende farer har blitt utredet: Ustabil grunn, ekstremnedbør og overvann, ulykke med transport av farlig gods, trafikkforhold og sårbare bygg. Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som *lite til moderat sårbart*.

Det er identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. For en nærmere utredning se vedlegg 13.

Miljøtemaer skal følges opp og konkretiseres i en ytre miljøplan (YM-plan) ved utarbeidelse av byggeplan for tiltaket. Planen skal sørge for at føringer og krav for det ytre miljøet blir sikret og innarbeidet i konkurransegrunnlaget. Formålet med innspillet er å identifisere faresituasjoner og uønskede hendelser som krever miljøtiltak for å redusere risiko.

Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikkavvikling i anleggsperioden byr på utfordringer med en ÅDT på 39000 i Fjøsangerveien. Funksjonskravet for gjennomføringen er at det på dagtid skal være to 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. Bergen Vann skal bygge en ny spillvannsledning i Edvard Griegs veg som også skal krysse E39 til kobling ved Solheimsgaten. Dette arbeidet er tenkt utført sammen med etablering av ny sykkelstamveg. Anleggsarbeidene er planlagt i åtte faser, det vises her til Y-tegninger (faseplaner) i teknisk tegningshefte (vedlegg 4), for beskrivelse og illustrasjon av de ulike fasene.

Naboskap

For å bygge tiltakene i planforslaget er man avhengig av å erverve, eller midlertidig beslaglegge grunn noen steder innenfor planområdet.

Berørte eiendommer og innløsning av eiendommer

For å gjennomføre reguleringsplanen er man avhengig av å erverve grunn. Det gjelder både til fremtidig samferdselsformål og for midlertidig beslaglegging av areal i anleggsperioden.

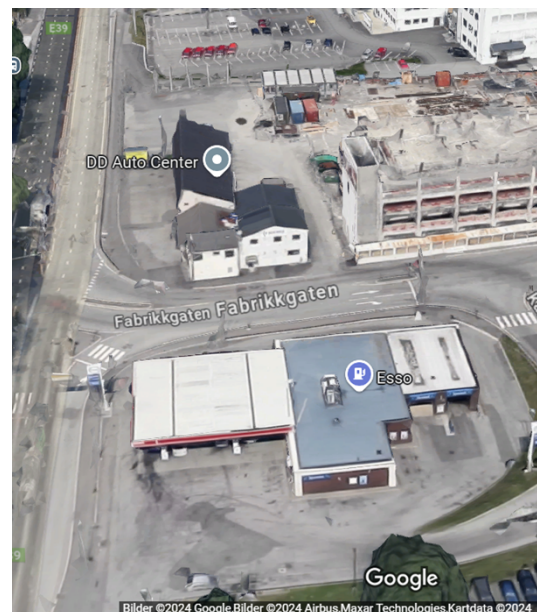
For eiendommen gnr/bnr 159/37, Fjøsangerveien 65, erverves det både areal permanent og for midlertidig anleggsbelte. I planforslaget berøres dagens parkeringsplass utenfor BKK og Eviny. Sykkelvegen krysser Fjøsangerveien like ved parkeringsplassen, og reduserer areal på parkeringsplassen. For å få til akseptabel kurvatur på sykkelvegen og tilrettelegging for fotgjengere, er det nødvendig å erverve grunn for tiltaket.

Langs Kronstadparken erverves nesten hele eiendommen gnr/bnr 159/29 og en liten stripe av eiendommen 159/32 for fremføring av sykkelvegen. Areal inn mot fasader benyttes til midlertidige bygge- og anleggsområder.

For Kanalveien 1 (gnr/bnr 159/36) bensinstasjonen og Fjøsangervegen 54, i krysset mellom Fjøsangerveien og Fabrikkgangen, er dagens bygninger forutsatt fjernet som en følge av dette planforslaget, se figur 8 under. Arealene (gulorange farge) blir midlertidige bygge- og anleggsområder (#MBA_3 og #MBA_4). Arealene er regulert til sentrumsformål i gjeldende områdereguleringsplan for Mindemyren (plan-ID 61140000), og tilbakeføres til opprinnelig arealformål senest ett år etter ferdigstilling av tiltak, jmfør reguleringsbestemmelser (vedlegg 2, s. 5).



Figur 8 Utsnitt av plankart som viser bygninger som forutsettes fjernet



Figur 9 Oversiktsbilde, Kanalveien 1 og Fjøsangerveien 54

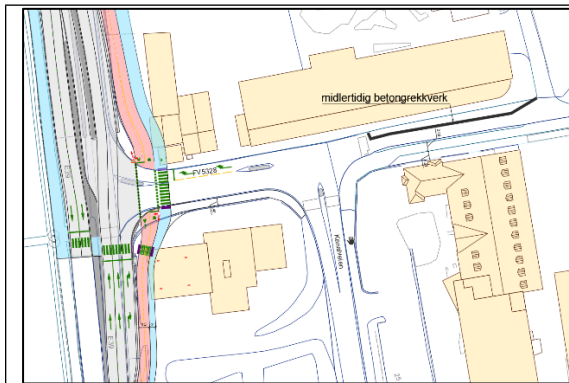
Tiltakshaver legger opp til at tiltakene i reguleringsplanen kan realiseres i to etapper.

De to etappene er som følger:

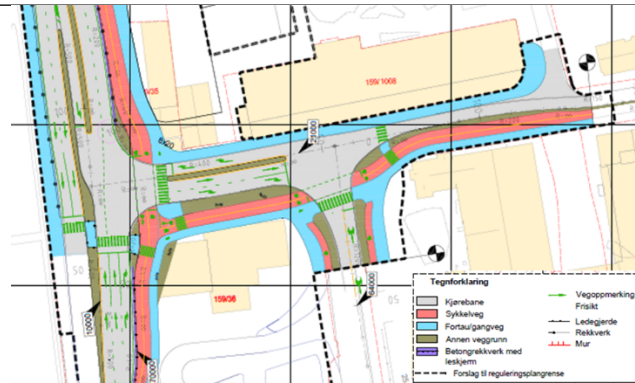
1. Etablering av sykkelveg langs E39 fra Fabrikkgangen til Solheimsgaten i nord, med ny kryssing av Fabrikkgangen og E39 ved Edvard Griegs vei, utgjør hovedtyngden av tiltakene og investeringene i planen, jmfør planbeskrivelsen s. 91.

2. Utvidelse av sykkelveg med fortau forbi Esso- stasjon, samt etablering av sykkelveg med fortau langs Fabrikkgangen. Realisering medfører innløsning av Esso stasjonen.

Figur 10 og 11 under viser tiltakene i de to etappene. Den regulerte bredden for sykkelstamvegen gjennom krysset med Fabrikkgangen planlegges etablert i etappe 2.



Figur 10 Viser utbygging av sykkelstamvegen for byggetrinn 1 langs Fjøsangervegen



Figur 11 Viser utbygging av sykkelstamvegen langs del av Fabrikkgangen

Planbeskrivelsens kap. 8.1 s. 58, kap 8.2 (fravik 6, s.68-69), samt kap. 9.4 (s. 73-74) redegjør mer utfyllende om disse forholdene.

Avkjørsler og andre naboforhold

Det er kun avkjørselen til Solheim gravplass som blir endret som følge av tiltaket.

Reguleringsplanforslaget innebærer at det kun vil være innkjøring fra E39 og ikke lenger utkjøring. Dette vil bedre trafikksikkerheten.

BKK vil i spesialtilfeller ved større vedlikeholdsarbeider og utskifting av trafoer bruke sin avkjørsel sør for trafostasjonen. Denne avkjørselen vil derfor svært sjelden være i bruk og vil kreve egne arbeidsvarslingsplaner.

Avkjørslene til Kronstadparken vil være som i dag og endres ikke som følge av tiltaket.

Vurdering av planforslagets virkninger

Planforslaget vurderes til å være i tråd med overordnede planer, retningslinjer og føringer. Det gir bedre sammenheng for gående og syklende, og mer areal til sykkelveg og andre prioriterte grupper, samtidig som det gir minimal reduksjon i avvikling for kjørende.

Ved å inkludere et alternativ for snulommen i Solheimsgaten i høringen, åpnes muligheten for en ytterligere forbedring for de prioriterte gruppene nord i planområdet, der ny sykkelkryssing sammenføres med eksisterende. Denne muligheten må avklares nærmere etter 1. gangs høring.

Den høye trafikkmengden og bredt gatetverrsnitt er en stor barriere for gående og syklende, med få muligheter til å krysse vegen i dag, noe som blir forbedret med planforslaget.

Tilgjengelighet, trygghet og universell utforming er nødvendig for å tilby attraktive løsninger.

Vannforsyning og avløp innenfor planområdet inkluderer hovedsakelig kommunale fellesledninger for avløp og overvann, samt hovedvannledning med tilhørende kummer og hydranter. Planforslaget inkluderer Bergen Vann sine føringer og merknader.

For landskaps- og bybilde, nærmiljø og friluftsliv, samt naturmangfold er det særlig Solheim kirkegård som har kvaliteter. Mur og trerekke langs E39 har vært utfordrende i planarbeidet. Dette er løst i egen prosess, og utbedringsarbeidet er planlagt gjennomført i 2025-2026.

Fremkommelighet, trygghet og universell utforming

Et ekstra krysningsspunkt i plan over Fjøsangerveien vil utgjøre en stor forbedring både for gående og syklende når det gjelder kobling til målpunkt i området. Ny krysning i plan ved Edvard Griegs vei vil bli et viktig supplement til dagens undergang, og tilby bedre kobling for målpunkt som ikke dekkes av undergangen per i dag.

Den nye sykkelkryssingen sikrer en sammenhengende og godt tilrettelagt ferdselsrute for både syklende og gående langs strekningen. Tilgjengeligheten til lokale gang og sykkelruter styrkes gjennom etablering av manglende lenker og mer trafikksikre avkjørsler og kryss. Seperasjon av myke trafikanter gir en mer lesbar situasjon, noe som bidrar til å bedre trygghetsfølelsen for gående og øke fremkommeligheten for syklende. Gangfelt over E39 ved Fabrikkgaten er viktig å opprettholde med tanke på gangakser.

Syklende vil få et helhetlig tilbud i området, men vil i fremtidig situasjon måtte krysse to veger (både Fjøsangerveien og Fabrikkgaten) istedenfor kun én i dagens situasjon (Fjøsangerveien). Signalanlegget har mulighet til å tilpasse seg til alle trafikkstrømmer og prioritere forskjellige trafikanter ved behov. Det er mulig å samkjøre de to sykkelkryssingene, slik at de får «grønn bølge» når man sykler i en viss fart. Dagens teknologi for detektering har mulighet til å fange opp syklistene slik at de kan prioriteres i signalanlegget. Der det er plass til det, etableres fotstøtter med trykknapp ved stopplinjer.

Gående i området vil få et nytt, universelt utformet krysningsspunkt over E39. Dagens gangkulvert har bratte ramper som ikke tilfredsstiller krav til universell utforming. Nytt gangfelt over Fabrikkgaten vil svare ut behov for et trygt krysningsspunkt for gående der det er observert mange villkryssinger i Fabrikkgaten mellom E39 og Kanalveien. Tilgjengelighet til Kronstadparken med mange boliger og arbeidsplasser vil forbedres betydelig med tiltaket.

Oppgraderingen av sørgående bussholdeplass ved Solheimsgaten vil være en forbedring fra dagens situasjon. I dag betjenes denne holdeplassen av mange rutebusser med relativt høy frekvens, og kapasiteten er begrenset på grunn av utformingen. En oppgradering av holdeplassen til å kunne ha to busser samtidig, vil forbedre tilbudet for brukerne, effektivisere busslogistikken, redusere risiko for tilbakeblokkering i høyre kjørefelt, samt gi tryggere og mer oversiktlige situasjoner.

Holdeplassen i Fjøsangerveien ved Solheim kapell vil bli planlagt med utbedringsstandard og universell utforming. Plassering blir den samme som dagens situasjon, og vil betjene

regionalbusser. Envegsregulert avkjørsel fra Fjøsangerveien til Solheim gravplass vil forbedre dagens uoversiktlige avkjørsel.

De planlagte støyskjermene langs østsiden av E39 fra Buebygget ned til Fabrikkgaten, og videre fra Fabrikkgaten ned til bygningen tilhørende Møller Bil, vil være positivt for miljøbelastninger fra trafikken, og være en forbedring sammenlignet med dagens situasjon.

Utviklingen av sykkelnettverket og ny krysning ved Fjøsangerveien vil gi positive ringvirkninger til nærområdene. Dette vil blant annet koble sammen bolig, arbeidsplasser og tjenester i større grad, og gi mer attraktive omgivelser i form av mer plass til sykkel- og gangtrafikk. Dette gir samlet en forbedring for alle trafikantgrupper, inkludert barn og unge. Dette vil gi en utvikling som er i tråd med målene fastsatt i KPA2018, og vil støtte opp om delmål som forbedret folkehelse og sosial utjamning.

Naturmangfold

Naturmangfoldloven, § 8 Kunnskapsgrunnlaget

Vurdering: Planområdene er sjekket i naturbasen til Miljødirektoratet og artsbanken.no.

Området er registrert som bebyggelse og samferdsel i naturbasen. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som godt og tilstrekkelig for å vurdere virkningen av foreslåtte tiltak. Det er ikke registrert noen naturtyper innenfor eller i nærområdet til planavgrensningen, og området har få verdier med hensyn til naturmangfold. Vegetasjonen i området er kantsoner langs veg og bebyggelse med lav forvaltningsinteresse, mye er typisk pryd- og parkvegetasjon. Ved den nordlige enden av planområdet (ved ladestasjonen) er det en del større trær, men disse ligger utenfor planområdet.

Det er registrert almetrær langs muren til Solheim gravplass. Reguleringsplanen viderefører dagens situasjon med regulert fortau langs gravplassen, og dette plangrepet vil ikke være i konflikt med dagens almetrær. Det er likevel planlagt fjerning av almetrærne: Bymiljøetaten har i samarbeid med Bergen kirkelige fellesråd planlagt at eksisterende mur lang Solheim gravplass skal rives og opparbeides på nytt. I den forbindelse vil dagens trær fjernes, men det er planlagt utplantning av nye trær som erstatning.

Ved vendesløyfen ved Solheimsgaten står det en lind (sannsynligvis parklind). Linden vil måtte fjernes dersom alternativ linjeføring (jf vedlegg N-002) blir vedtatt videreført. Denne linden ble i august 24 befart av landskapsarkitekt og vurdert til å være i dårlig stand. På befaringstidspunktet er deler av kronen bladløs og det ser ut til å være i mistrivsel.



Figur 12 Linden i snusløyfen i Solheimsgaten

Det er registrert en rekke rødlistede fugler i området: fiskemåke (sårbar), grønnfink, tårnseiler, gråspurv, tyrkerdue og stær (nær truet). Det anses ikke som sannsynlig at utbygging av sykkelvegen vil ha påvirkning på disse i og med at området allerede er utbygd.

Det er ikke registrert fremmedarter i planområdet med høy risiko i forbindelse med massehåndtering. Det er registrert noen fremmedarter med lav eller ingen risiko ved massehåndtering: Rhododendron, svartsurbær, mispelarter, tuja, laubærhegg, villvin og platanlønn.

Nmfl. § 9 føre var-prinsippet

Vurdering: Kunnskapen om naturverdier i området og hvordan tiltaket vil kunne påvirke disse vurderes som tilstrekkelig for tiltakene, slik at føre-var-prinsippet ikke vil komme til anvendelse.

Nmfl. § 10 økosystemtilnærming og samlet belastning

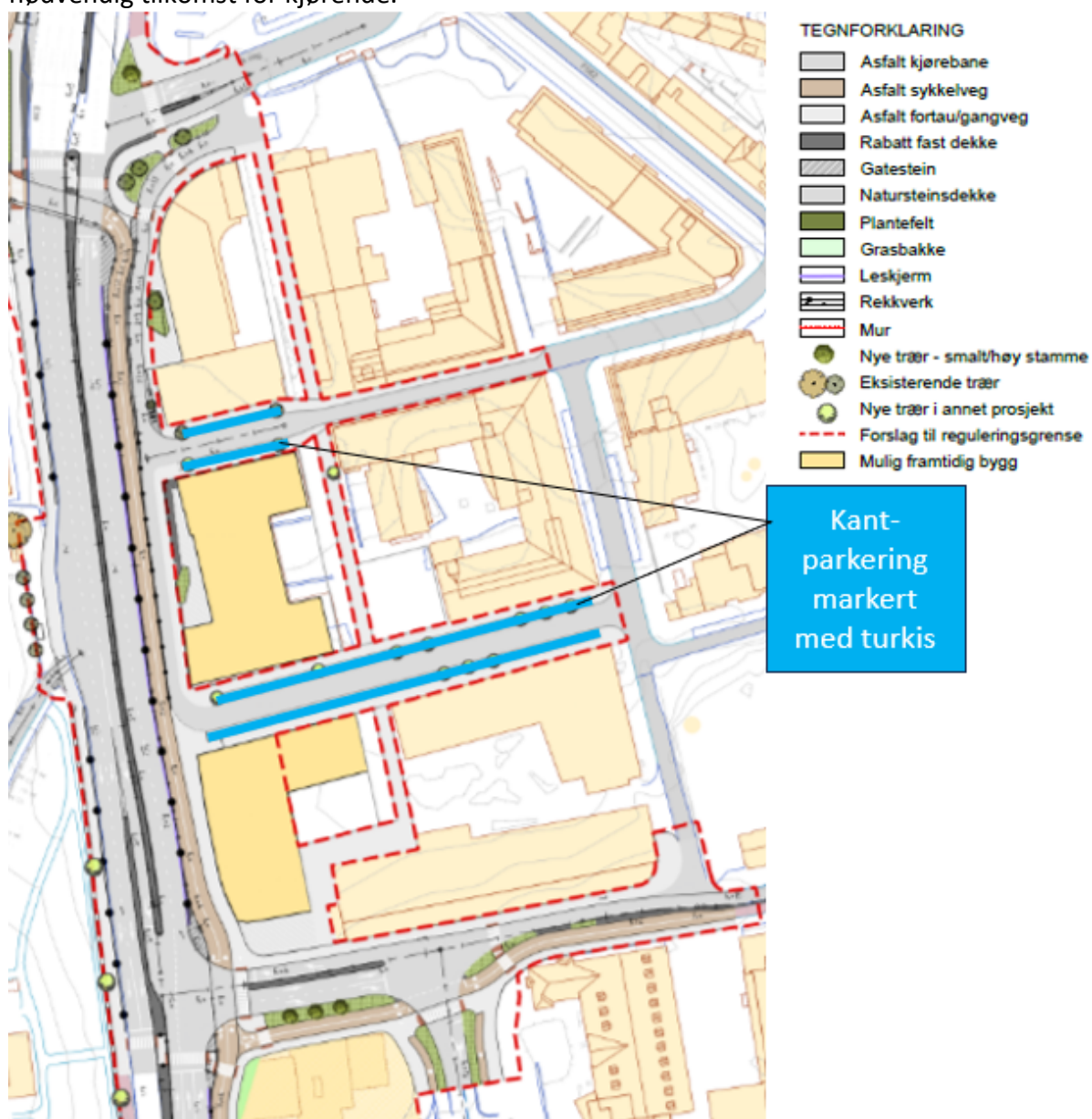
Vurdering: Tiltakene er begrenset i omfang og omfatter i stor grad eksisterende vegareal, men Mindemyren - Danmarks plass som område er i transformasjon noe som vil føre til endringer i økosystemet. Forslag til avbøtende tiltak kan være:

- Tilpasning av anleggsarbeidet til tider på året der arter vil lide minst mulig skade (typisk utenom hekkesesongen for fugler)



2. Kantparkering og/eller grøntområder

Planforslaget inneholder noe kantparkering, se figur 16. Dette er en videreføring fra gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken (planID 1201_71201), vedtatt i 2006. Bestemmelsene angir at feltene skal være kantparkering (inntil 80%), adkomst til bakrom og parkeringsanlegg, samt grøntareal med trær/beplantning (minst 20%). Bestemmelsen sikrer nødvendig tilkomst for kjørende.



Figur 16 Kantparkering, markert med turkis



Fagetaten ser at parkeringsdekning som er beregnet i gjeldende reguleringsplan er svært høy i forhold til gjeldende KPA-regulering. Som eksempel nevnes parkeringsplasser for kontor, som er 15 pr. 1000 m² i Kronstadparken og 3 i KPA 2018. For handel og service er forholdet 30/10.

HC parkering er ivaretatt i reguleringsplan lokalisert tett på inngangsparti, og HC parkering trengs ikke som kantparkering. Kollektivdekningen er også svært god i området.

Grøntarealer styrker trivsel, gir mer rom for overvannshåndtering og fordrøyning når det regner, og gir positive virkninger for biologisk mangfold. Dette er knappe ressurser i Kronstadparken, og bør prioriteres høyere enn kantparkering i denne planen. Fagetaten mener grøntarealer bør styrkes i bymiljøet i dette området, og areal avsatt til kantparkering i planforslaget omdisponeres til areal med vegetasjon.

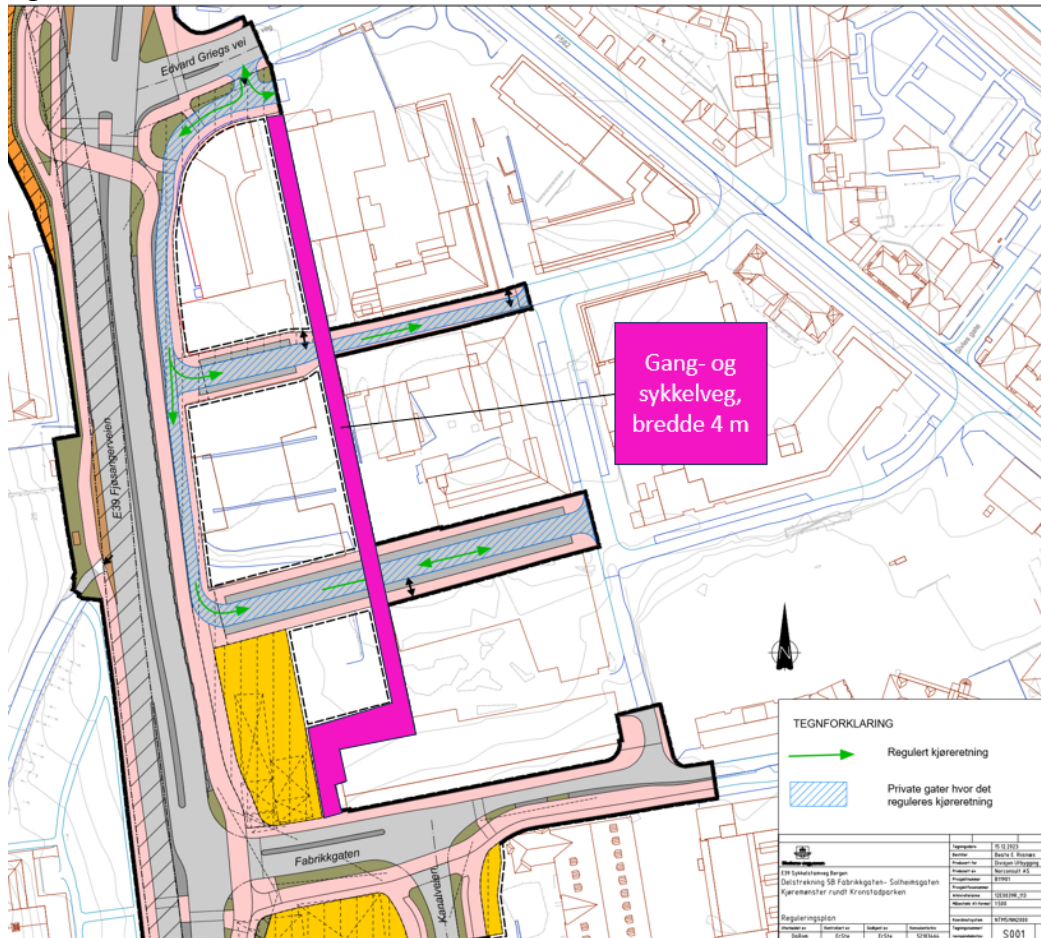
3. Realisering av planforslaget i to etapper, og etterbruk av restareal for Fabrikkgangen 1, Esso-stasjonen

Fagetaten ser at en samlet gjennomføring av de to etappene har mange fordeler, og anbefaler at Miljøløftet arbeider med finansiering for dette.

- Dette vil gi både sykkelstamveien og gangekryssingene best mulig utforming, samt ivareta løsningene i armen inn Fabrikkgangen. Viktige påkoblinger langs Fabrikkgangen i retning til/fra Kronstadparken og Høyskolen Vestland, samt påkobling av Fabrikkgangen til Kanalveien vil være store forbedringer for vanskelige systemskifter for myke trafikanter. Se også planbeskrivelsen (vedlegg 3 , kap. 8.2 s. 63 *Fabrikkgangen og Kanalveien*).
- Arealene rundt Esso-stasjonen er avsatt til midlertidige bygge- og anleggsområder, og vil ventelig få større driftsutfordringer i lengre perioder. En utsettelse for etappe 2 vil være en usikkerhetsfase for driften, samt sette begrensninger på eiendommen i lang tid. Restareal for eiendommen er *sentrumsformål*, noe som muliggjør annen bruk.
- Dersom etappe to ikke er utført innen ti år, er det i praksis ikke lenger riggområde til gjennomføringen.

4. Gang- og sykkelveg mellom eiendommene

Planforslaget har gang- og sykkelveg mellom eiendommene, internt i Kronstadparken, se figur 17. Bredden er i hovedsak 4 meter.



Figur 17 Utsnitt fra plankart. Foreslått gangveg markert med skarp rosa farge.

Fagetaten mener arealet bør reguleres til gangveg (ikke gang- og sykkelveg). Dette vil øke trafiksikkerheten i krysningspunkter og påkoblingspunkter til øvrig infrastruktur. Det vil være lov å sykle, men fotgjengerne gis i praksis en høyere prioritet, og syklende får mer ansvar for å tilpasse seg til gående. Alle felles gangveger og gang- og sykkelveger bør være offentlige, og merkes med o_ i plankart.

5. Refuge som markør og beskyttelse for myke trafikanter

Fjøsangervegen har høy trafikkmengde, og til tider tett trafikk og opplevd høyt fartsnivå.

Fagetaten mener en refuge som beskytter myke trafikanter og sikrer avstand mellom kjørefelt og den nye sykkelvegen vil være positivt, men mangler i plankartet. Se figur 19, der rød pil peker på en mulig refuge mellom nødvendig vegareal for svingebevegelser. Fagetaten anbefaler at refugen reguleres.



Figur 18 Svingebevegelser Fjøsangerveien x Fabrikkgaten viser en mulig refuge mellom E39 og sykkelvegen.

6. Tilkomst for modulvogntog¹ inn Fabrikkgaten

Det er stilt krav om sporing for modulvogntog inn Fabrikkgaten, noe som krever avsatt et stort areal for svingradius. Det er i dag nesten ingen modulvogntog på Vestlandet. Sett i lys av pågående transformasjon av området med nye arealformål for både bolig- og næring, vurderes det som lite hensiktsmessig og fremtidsrettet å tilrettelegge for denne typen kjøretøy. Dersom det likevel i en framtidig situasjon skulle vise seg at modulvogntog må ha tilgang til denne svingebevegelsen, vil det være mulig å redusere refugen i punkt 5 over.

7. Infrastrukturplan

Planforslaget inneholder VA-rammeplan. Til sluttbehandling må denne være utvidet med plan for teknisk infrastruktur i nødvendig omfang.

Konklusjon

Vi slutter oss til hovedformålet og hovedgrepet i planforslaget. Vi anbefaler at planforslaget, med alternativ for snulomme i Solheimsgaten legges til offentlig ettersyn og sendes på høring. Vår endelige anbefaling vil komme fram av fagnotatet til sluttbehandling (2. gangs behandling).

¹ Modulvogntog er særlig store transportkjøretøy, inndelt i kategoriene A, B, C og D. Kategoriene sier noe om lengde og vekt for kjøretøyene. I Norge har noen veger tillatt vogntoglengde inntil 25,25 meter og 60 tonn totalvekt.

Vedtak:

1. I samsvar med plan- og bygningsloven § 12-11, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til detaljregulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:
 - a. 61930000 Årstad, Gnr. 159, Bnr. 28 m.fl., Sykkeltkryssing av Fjøsangerveien, Reguleringsplan, arealplan-ID 61930000, vist på plankart datert 15.11.2024
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 15.11.2024
 - c. Planbeskrivelse, datert 15.11.2024
 - d. Vurdering av muligheter for snuplass i Solheimsgaten, datert 24.05.2024

Plan- og bygningsetaten

Hege Løtveit

Avdelingssjef

Tarje Iversen Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

1. Plankart datert 15.11.2024
2. Reguleringsbestemmelser datert 15.11.2024
3. Planbeskrivelse datert 15.11.2024
4. Tekniske tegninger-hefte inkludert Illustrasjonsplan, datert 15.11.2024
5. Merknadsskjema oppstart 2021, datert 22.03.2024
6. Merknadsskjema oppstart 2022, datert 22.03.2024
7. ROS-analyse (R-020), datert 30.06.2023
8. VA-rammeplan E39 Sykkeltstamveg - Fabrikksgaten – Solheimsgaten, datert 26.09.2023
9. Uttale VA-rammeplan Bergen Vann, datert 29.11.2023
10. Kulturminnedokumentasjon (R-008), datert 08.06.2023
11. Uttale Kulturminnedokumentasjon Byantikvaren, datert 05.01.2024
12. Vurdering av muligheter for snuplass i Solheimsgaten, datert 24.05.2024
13. N-002 Risikovurdering Solheimsgaten D01, datert 28.11.2022
14. N-003 Fravik, datert 28.06.2023
15. N-004 Innspill til YM-plan, datert 04.10.2023
16. R-001 Innledende stedsanalyse, datert 06.12.2021
17. R-002 Sammenstilling alternativ for sykkelkryssing over E39 Fjøsangerveien, datert 02.12.2021
18. R-005 Vesentlig endring av signalanlegg 311 E39xEdvard Griegs vei, datert 23.06.2023

19. R-006 Vesentlig endring av signalanlegg 312 E39xFabrikkgaten, datert 30.06.2023
20. R-007 Vesentlig endring av signalanlegg 310 Fabrikkgaten x Kanalveien, datert 30.06.2023
21. R-009 Støyvurdering, datert 15.06.2022
22. R-013 Klimagassbudsjett, datert 09.06.2023
23. R-016 Geoteknisk datarapport, datert 05.01.2022
24. R-017 Miljøteknisk datarapport, datert 04.07.2023
25. R-019 Trafikk- og signalanalyse, datert 05.12.2022
26. R-021 Geotekniske vurderinger, datert 20.10.2023

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr: PLAN-2022/20439