



Byrådssak /26

Saksframstilling

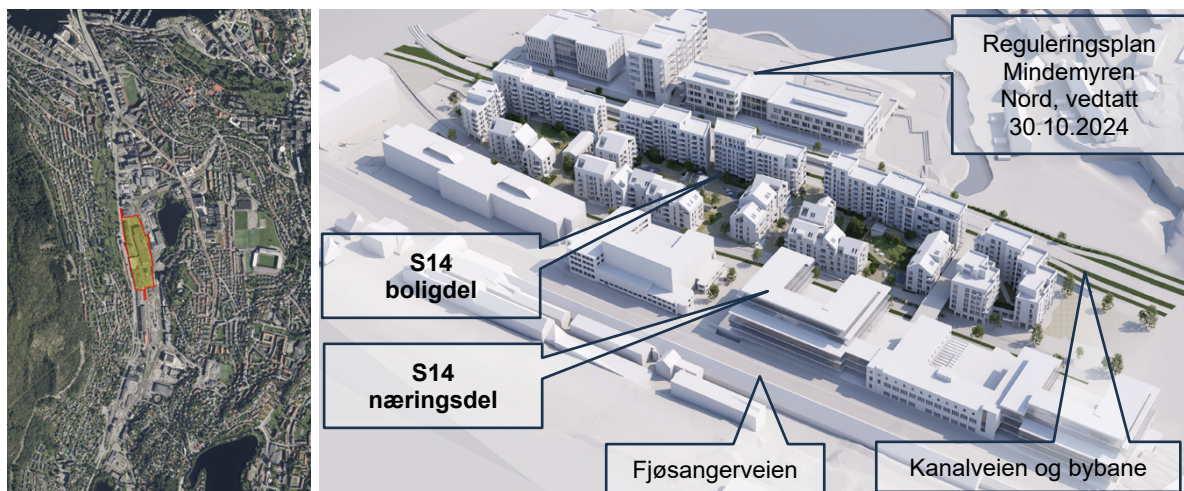
Vår referanse: 2022/56637-285

Årstad. Gnr. 159, Bnr. 128 mfl., Delfelt S14 Mindemyren, detaljregulering, arealplan-ID 66350000, sluttbehandling

Hva saken gjelder:

Plankonsulenten Multiconsult foreslår på vegne av forslagstiller Kanalveien 51-53 AS detaljregulering for et område på Mindemyren i Årstad bydel, se Figur 1. Området utgjør delfelt S14 i områdereguleringsplan for Mindemyren ([arealplanID: 61140000](#)).

Intensjonen med planforslaget er å transformere dagens næring- og industriområde til bolig, kontor og næring gjennom en kombinasjon av nybygg og bevaring av eksisterende bygg. Planforslaget legger til rette for 477 boenheter, samt arealer for kontor, næring og handel. Planområdet består av en næringsdel mot Fjøsangerveien og en boligdel mot Kanalveien. Planforslaget omfatter torg og uteoppholdsarealer, og området grenser til bybanen mot øst.



Figur 1: Venstre bilde viser plassering og markering av planområdet sett i forhold til hele Mindemyren. Høyre bilde viser perspektiv av foreslått transformasjon og ny utbygging sett fra vest. Mot Fjøsangerveien foreslås en næringsdel og mot Kanalveien foreslås en boligdel. Perspektivet viser også bebyggelse i reguleringsplanen for Mindemyren Nord, vedtatt 30.10.2024, på østsiden av Kanalveien mot Solheimvannet.

Bilparkering foreslås løst i nytt parkeringsanlegg under bakken med maksimalt 264 parkeringsplasser og atkomst fra Kanalveien. Parkeringsanlegget skal dekke parkeringsbehov for flere delfelt i samsvar med intensjonen i områdeplan for Mindemyren. Det omfatter dette planforslaget for delfelt S14, sammen med delfelt S17 og S16 i reguleringsplanen for Mindemyren Nord ([arealplanID: 70520000](#)), vedtatt 30.10.24.

Planforslaget omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredninger. Statens vegvesen (SVV) og Vestland Fylkeskommune (VLFK) fremmet innsigelser til offentlig ettersyn. Innsigelsen fra VLFK er trukket etter bearbeiding av planforslaget. Innsigelsen fra SVV er ikke trukket selv om planforslaget er bearbeidet, trekking forutsetter svar på søknader hos Vegdirektoratet.

Planområdet

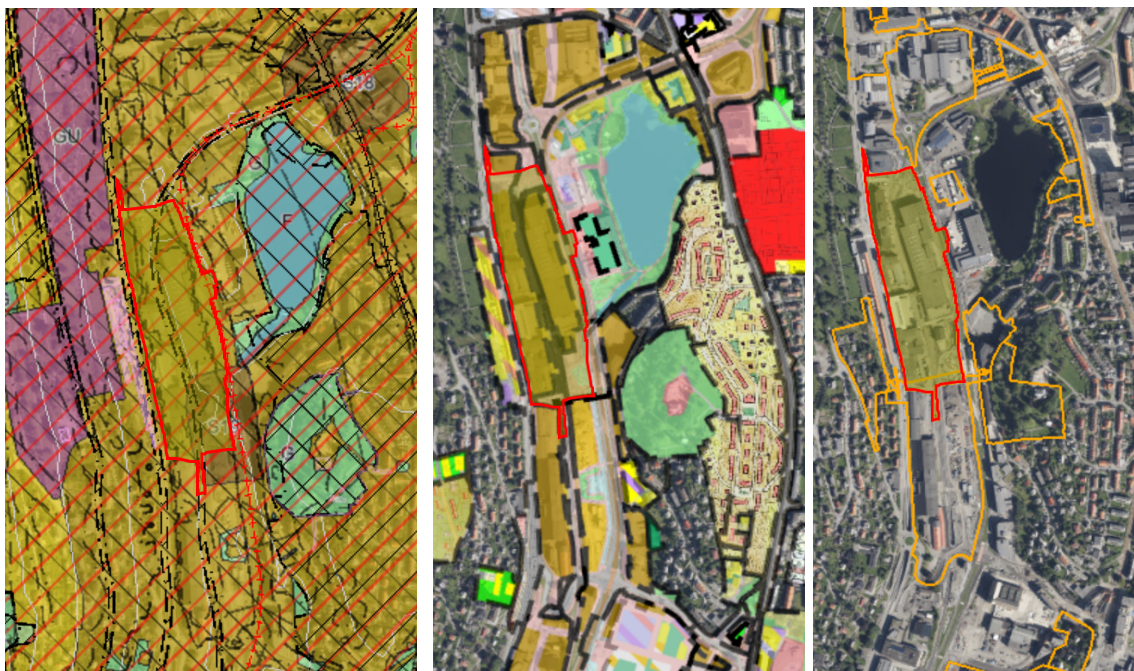
Planområdet er på rundt 57,8 dekar og ligger midt i Bergensdalen, rundt 3 km sør for Bergen sentrum. Planområdet er langt og smalt, med en lengde på rundt 500 meter og en bredde på ca. 150 meter. Området er lett tilgjengelig for gående og syklende, og det ligger rett ved bybanen. Hovedsykkeltraséen til sentrum går gjennom planområdet. Bybanen linje 2 sentrum–Fyllingsdalen ligger langs Kanalveien mot øst, med bybanestoppet like ved planområdet. E39 Fjøsangerveien ligger langs planområdets vestlige side.

Viktige kulturmiljøverdier i området er Fjøsangerveien 70A, Minde allé 35 og Reperbanen. Fjøsangerveien 70A og Minde allé 35 er ikke formelt vernet, men de berøres direkte av planforslaget. Bygningene representerer industrien som vokste fram på Mindemyren, og hovedfasadene er godt synlig særlig mot Fjøsangerveien.

Reperbanen og Solheim gravplass vest for Fjøsangerveien er andre viktige kulturmiljø i området. Utviklingen av Mindemyren henger sammen med etableringen av Vossebanen/ Bergensbanen og Os-banen. Fjøsangerveien er den eldste samferdselsåren i området, med historie tilbake til 1700-tallet.

Planstatus

I kommuneplanens arealdel (KPA2018) så er størstedelen av planområdet avsatt til byfortettingsområde BY2, mens deler av planområdet mot øst er avsatt til sentrumskjerne S19, lokalsenter Kanalveien. Området omfattes av gul faresone for luftkvalitet samt gul og rød støysone. Hensynssone for kulturminne og kulturmiljø H570 omfatter den gamle Vossebanen fra 1883. Planområdet er innenfor konsesjonsområde fjernvarme.



Figur 2: Bilder viser planstatus for området sammen med markering av plangrensen for S14 (rød strek). Venstre bilde viser utdrag av KPA2018, bildet i midten viser status for reguleringsplaner (områderegulering og detaljreguleringer), og høyre bilde viser pågående reguleringsprosesser markert med oransje strek.

Planområdet utgjør delfelt S14 i områdereguleringsplan for Mindemyren (Arealplan-ID 61140000). KPA2018 gjelder foran når det gjelder handel, støy og boligparkering.

Det pågår i dag flere reguleringsprosesser på Mindemyren, og flere reguleringsplaner er allerede vedtatt/til politisk behandling. Plan- og bygningsetaten (PBE) har utarbeidet en egen [nettside med digital kartfortelling](#) som viser status for de ulike reguleringsplanene.

Kort beskrivelse av planforslaget

Østover mot Kanalveien består planforslaget av en boligdel med fire kvartaler:

Kvartal 1 (B4-B5 og KBA10-KBA11), Kvartal 2 (B1-B3 og KBA7-KBA9), Kvartal 3 (KBA1-KBA3) og Kvartal 4 (SF1). Innenfor kvartal 1–4 mot Kanalveien åpnes det for kombinasjon av bolig, forretning, kontor, privat- og offentlig tjenesteyting og beverthning.

Vestover mot Fjøsangerveien består planforslaget av en næringsdel med tre kvartaler innenfor hvert sitt felt: *KBA4, KBA5 og KBA6*. Lengst nord på KBA5 vil eksisterende kontor- og næringsbygg videreføres som i dag, fremtidig transformasjon vil begrense seg til eventuell innvendig ombygging. For felt KBA6 vil deler av den eldre bygningsmassen bevares ved transformasjon. For felt KBA4 skal Frydenbøgården mot Fjøsangerveien bevares, men det åpnes opp for ny bygningsmasse mot Minde Allé. Fram til det blir aktuelt å transformere kvartal KBA4-KBA6, vil eksisterende bruk og bygninger videreføres.



Mellom næringsdelen og boligdelen ligger det eksisterende opparbeidet sykkelvei. Næringsbebyggelsen mot vest består av større volumer. Boligbebyggelsen mot Kanalveien har bygg med varierende høyder på 4–8 etasjer og flate tak, mens boligbebyggelsen mot sykkelveien har bygg med saltak med varierende høyder på 2–6 etasjer. Figur 5 viser markering av forskjellige bygningstyper og høyder.

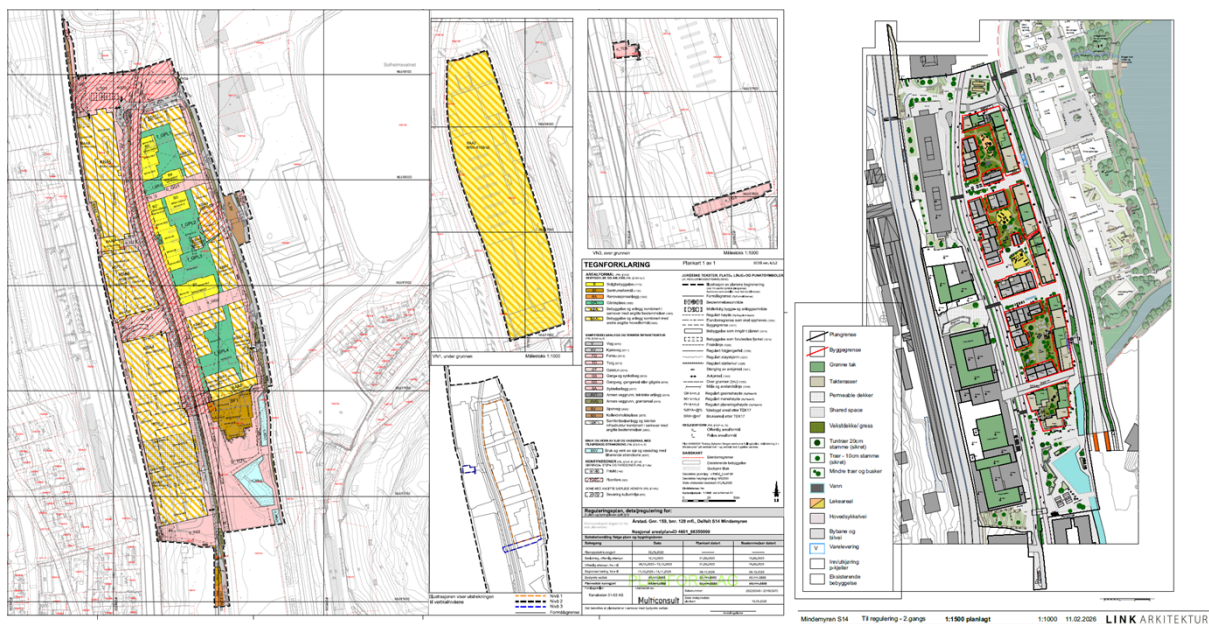
Illustrasjonen til venstre viser plasseringen av kvartaler og felt for næring og bolig (Figur 3), mens illustrasjonen under viser ulike bygningstyper og volum (Figur 4).

Figur 3: Bildet til venstre viser plasseringen av kvartal og arealformål, næringsdel mot vest og boligdel mot øst. Sykkelveien ligger mellom næringsdel og boligdel, mens bybanen ligger øst for boligdelen langs Kanalveien.



Figur 4: Bildet viser ulike bygningstyper og volum innenfor næringsdelen (blå) og boligdelen (rød og gul).

Planforslaget reguleres med tre vertikalnivåer på plankartet (Figur 5). Illustrasjonsplanen under viser foreslått utbygging sammen med byrom, torg og infrastruktur (Figur 6).



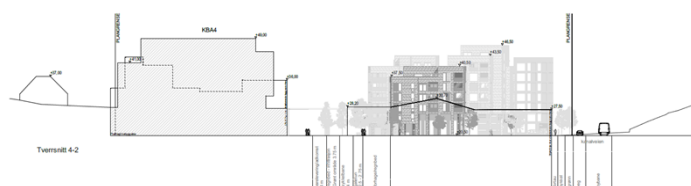
Boligdelen sin struktur består av kvartaler med store innvendige gårdsrom, og tverraker som gir forbindelser til omkringliggende eksisterende strukturer. Tverrsnittene under viser den foreslåtte nye bebyggelsen i forhold til byrom, torg, byrom og uteoppholdsarealer (Figur 7, Figur 8, Figur 9).



Figur 7: Oppriss av boligkvartalene langs Kanalveien, sett fra øst med sør til venstre og nord til høyre.



Figur 8: Tverrsnitt gjennom boligkvartalene sett fra øst, med sør til venstre og nord til høyre. Tverrsnitt viser boligbebyggelsen i forhold til indre gårdsrom, uteoppholdsarealer og byrom.



Figur 9: Tverrsnitt vest-øst, sett fra sør. Til venstre er næringsdelen med felt KBA4 og til høyre er boligkvarter 4 med felt SF1.

Det er utarbeidet flere perspektiver av planforslaget (Figur 10), se *Illustrasjonsvedlegg* for flere bilder.



Figur 10: Utdrag av perspektiv som følger planforslaget. Bilde oppe venstre viser boligkvartal 2 og 3 langs Kanalveien sett fra sør, bildet oppe høyre viser boligkvartal 4 og torget ved Lea allmenningen sett fra sør, bilde nede venstre viser boligkvartal 2 sitt gårdsrom sett fra nord, mens bildet nede høyre viser boligkvartal 1 og torg mot nord sett fra nord.

Det er utarbeidet en formingsveileder som skal sikre at høye arkitektoniske kvaliteter legges til grunn for videre bearbeidelse og detaljering av prosjektet til byggesak. Veilederen omfatter flere tema og prinsipper for videre utforming av bygg og byrom, og bestemmelsene gjør den juridisk bindende for utforming av alle tiltak innenfor planområdet.

Plan- og bygningsetaten har utarbeidet en egen [digital kartfortelling for S14](#) på sin nettside, denne presenterer planforslaget sammen med sentrale temaer fra prosessen, se lenken for mer informasjon om planforslaget.

Prosess og medvirkning

Oppstart

Oppstartsmøte ble gjennomført 21.03.2019, og varsel om oppstart ble kunngjort 02.05.2022.

Merknader og uttalelser ved offentlig ettersyn

Planforslaget var på høring og til offentlig ettersyn i perioden 28.10.2023–12.12.2023. Det ble mottatt 3 private merknader, 24 høringsuttalelser og 2 innsigelser.

Statens vegvesen fremmet innsigelse om parkeringsdekning og fortau langs E39 Fjøsangerveien. Vestland fylkeskommune fremmet innsigelse om handel, infrastruktur og veg. Innsigelsen omfattet vareleveringslommer, overvannshåndtering i vareleveringslommer, utkraging mot Kanalveien, rekkefølgekrav og utforming av avkjørsel o_V3.

Merknadene er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i *Merknadsskjema, offentlig høring*.

Endringer etter offentlig ettersyn

Det er gjort endringer av planforslaget etter offentlig ettersyn, under følger hovedpunkter:

- Planområdet er utvidet med busstopp i nord, fortausareal langs Fjøsangerveien, torgareal og areal til renovasjon i sør og gangkrysning over Bybanen i Kanalveien.
- Reperbanen busstopp er flyttet mot nord.
- Gangkrysning over Kanalveien med bybanen er tatt med i planen.
- Sentrumsområdet ved Lea allmenning SF1 er flyttet mot vest og redusert i utstrekning.
- Høyde er redusert og takvinkel er endret i felt B1 og KBA1.
- Byggehøyden er økt langs Kanalveien.
- Takhøyden mot Fjøsangerveien er redusert i felt KBA4.
- Deler av boligkvartalene er endret til rene boligformål.
- Offentlig veg nord i planområdet o_KV1 og o_KV2 er optimalisert
- Areal til glass- og metall er tatt inn langs o_KV1 nord og helt sør i planområdet.
- Planen forutsetter ikke lenger sanering av dekke i o_TO5.
- Fortausbredden langs Fjøsangerveien E39 reguleres i tråd med områderegeringsplanen, med unntak av konflikt med verneverdig bebyggelse som ikke forutsettes revet.
- Parkeringsstall og parkeringsdekning er redusert.
- Handelsareal i planområdet er begrenset.
- Avkjørsel til parkeringskjeller BAA2 er endret og utbedret.
- Gårdsrom f_GPL4 er endret med hevet dekke i deler av gårdsrommet.
- Plassering og utforming av vareleveringslommer er endret i Kanalveien.
- Bestemmelse om utkragering er strammet inn.

Begrenset høring

Det er foretatt en begrenset høring i perioden 08.10.2025–14.11.2025 av endringene som ble gjort for å imøtekomme innkomne merknader og innsigelser. Til begrenset høring så kom det inn 6 uttalelser fra høringsparter. Merknader og uttalelser er oppsummert og kommentert av plankonsulenten i vedlagt *Merknadsskjema, begrenset høring*.

Endringer etter begrenset høring

Det er gjort endringer av planforslaget etter begrenset høring, under følger hovedpunkter:

- Endret plassering av renovasjonsareal i nord o_SK4 til sørsiden av o_KV1. #6 og #14 er fjernet.
- Endret frisktlinje ved o_V3 og flyttet o_V2 nord som følge av endring av friskt. Som følge av flytting av o_V2 er O_AVT6 er lagt inn som areal til støttelabb for brannbil.
- Avkjørselspil og friskt ved o_FO32 er erstattet med stengesymbol. Midlertidig atkomst er sikret i bestemmelsene. Det er ny oppdeling av felt FO, SA og AVT for å sikre midlertidig atkomst.
- O_GT9 er endret til torgareal o_TO5.
- Område for plassering av pumpestasjon er lagt inn (#20).
- O_SK7-o_SK8 er tatt inn som kombinert formål fortau/sykkelfelt og skal brukes i forbindelse med krysning av bybanen.
- Mindre justeringer av KBA10 og byggehøydelinjer i SF1.
- Bestemmelsene er endret med krav til revidert RTP i byggesak. RTP er utvidet med beregninger.
- Justeringer av handelsbestemmelse, høyde i parkeringskjeller, renovasjon, krav til utforming og overvann.
- Område for midlertidig anleggsområde er lagt inn (#21)
- Justert byggehøyde i SF1 etter innmåling av området.
- Utkraget del under #15 blir regulert til torg (o_TO4) og ikke sentrumsformål (SF1).

Endringene er utdypende beskrevet i vedlagt *Endringsskjema* og *Endringsnotat*.

Status for innsigelser

Som følge av endringene i planforslaget til begrenset høring, ble innsigelsen fra VLFK trukket 25.11.2025, se vedlagt uttale.

SSV skriver i sin uttale til begrenset høring, datert 13.11.25, at de er positive til endringene som er gjort i planforslaget. Dette omfatter nedjustering av parkeringsdekning og at utforming er sikret i bestemmelser, samt at det foreslås et bredere areal for lokalisering av fortau langs E39 Fjøsangerveien. Samtidig understreker SVV at innsigelsen ikke kan trekkes «før alle trafikale moment er innarbeidet i saken», se vedlagt uttale til begrenset høring, datert 13.11.2025. Dette omfatter følgende:

Når det gjelder flytting av bussholdeplass med tilhørende signalregulering langs Fjøsangerveien, viser SVV til pågående arbeid med godkjenning hos Vegdirektoratet. SVV understreker at planforslaget ikke kan vedtas før svar det foreligger svar fra Vegdirektoratet, og eventuell godkjenning er innarbeidet i reguleringsplanen.

Når det gjelder endring av gangkryssing ved Kanalveien med signalregulering, så er det en forutsetning at VLFK sender søknad til SVV som deretter sendes videre til Vegdirektoratet. SVV understreker at godkjenning fra Vegdirektoratet må foreligge og innarbeides i planforslaget før det kan vedtas.

Planforslaget for delfelt S14 er oversendt fra PBE til Byrådsavdeling for byutvikling (BBU) for å forberede den politiske behandlingen av saken, samtidig som det pågår arbeid for at innsigelsen fra SVV skal kunne trekkes. Status per 30.04.2026 er følgende:

Flytting av bussholdeplass og gangkryssing i Fjøsangerveien

- Signalsøknaden er godkjent i vegdirektoratet 14.01.2026, med forbehold om at fravikssøknad blir godkjent.
- Fraviksnotat med søknad om tre fravik ble sendt til Vegdirektoratet 10.03.2026.
- Vegdirektoratet sendte svar på søknader 15.04.2026. Søknader ble godkjent med noen forutsetninger som må følges opp.

Kryssing i Kanalveien

- Signalsøknaden er til behandling i vegdirektoratet.
- Vegdirektoratet er i dialog med VLFK, signalsøknaden er supplert av forslagstiller i tråd med denne dialogen, og er videresendt til direktoratet. Det er ikke nødvendig med egen fravikssøknad, men fraviket beskrives i trafikkteknisk notat som følger signalsøknaden.
- BBU har vært i dialog med VLFK, og svar fra direktoratet kan ventes i mai 2026.

Parkering

- Parkeringsdekning er redusert etter offentlig ettersyn, og SVV har uttalt seg positiv til dette.

Fagetatens vurdering og anbefaling:

Plan- og bygningsetaten (PBE) har utarbeidet et fagnotat som følger vedlagt. Under følger oppsummering av sakens sentrale problemstillinger, øvrige temaer er tilfredsstillende løst.

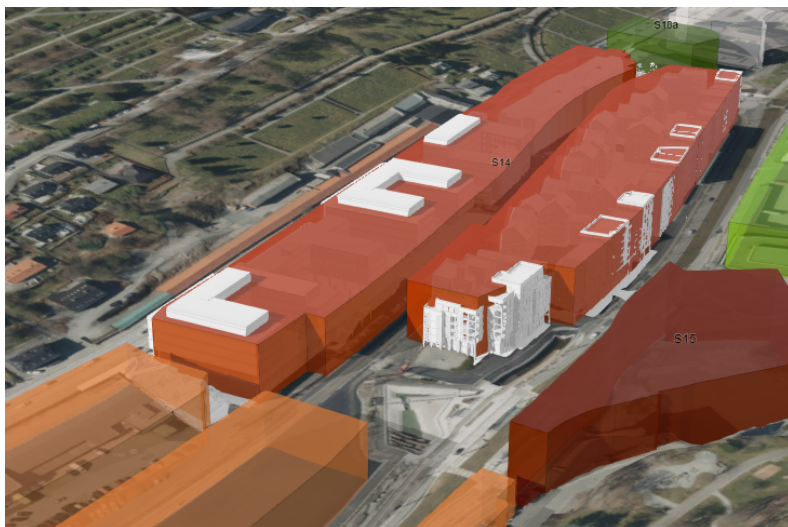
PBE støtter hovedformål og grep i planforslaget, men anbefaler at forslaget til detaljregulering vedtas med noen mindre endringer.

Plangrep

I gjeldende områdeplan for Mindemyren er delfelt S14 regulert med en maksimal BRA på 140 000 m² og en maksimal byggehøyde på kote +44. I planforslaget er det åpnet opp for en samlet maksimal grad av utnytting på 109 000 m² BRA. Dette inkluderer eksisterende

bebyggelse som videreføres med ny bruk. Maksimal grad av utnyttning i planforslaget omfatter ikke p-anlegg under boligbebyggelsen, i samsvar med områdeplan for Mindemyren.

Planforslaget sin maksimale utnyttelse tilsvarer rundt 78 % av maksimal utnyttelse i områdereguleringen. Samtidig varierer byggehøydene sammenlignet med områdereguleringen og noen steder foreslås det byggehøyder som går over regulerte maksimale høyder. Byggehøydene på næringsdelen i felt KBA4-6 mot Fjøsangerveien varierer fra kote +26 til kote +49, og det høyeste på boligdelen mot Kanalveien (kvartal 1-4) er satt til kote +46,5. Det innebærer at foreslåtte byggehøyder overskrider maksimal høyde i områdeplanen (kote +44) noen steder. Illustrasjonen under viser forholdet mellom foreslåtte byggehøyder i detaljreguleringen og regulerte høyder i områdereguleringen (Figur 10).



Figur 11: 3D modell som viser forholdet mellom foreslåtte byggehøyder og regulerte høyder i områdereguleringen. Rødt er regulerte volum og byggehøyder i områdereguleringen. Rosa er foreslått nye byggehøyder i samsvar og hvitt er foreslåtte byggehøyder som overskrider områdereguleringen.

Den foreslåtte bebyggelsen har varierende skala og bygningstypologi. Byggene mot Kanalveien og Fjøsangerveien har store volumer, mens bygg langs sykkelveien er mer nedskalert og har saltak av hensyn til kvaliteter på uteareal, solforhold, og som en referanse til bergensk byggeskikk (Figur 12).



Figur 12: Planforslaget sett fra sørvest

PBE vurderer at plangrepet er godt tilpasset omgivelsene og byggetomten, både når det gjelder skala, takform og materialbruk. PBE vurderer at forslaget med varierte byggehøyder er godt gjennomarbeidet og bidrar til å optimalisere kvalitetene i gårdsrom og tverrgatene.

Bokvalitet

Boligfordeling

PBE vurderer at planforslagets krav til kvalitet, boligfordeling og familieboliger er i samsvar med KPA og tilfredsstillende løst.

Støy

Deler av planområdet ligger innenfor gul og rød støysone i KPA2018. Det er utarbeidet støyrapport som viser at i fremtidig permanent situasjon vil støykravene i KPA i hovedsak oppfylles. I den midlertidige situasjonen uten påbygg på næringsbyggene langs Fjøsangerveien (KBA4-6), vil det være noe mer støy fra vest. Noen få boenheter vil kun delvis få en stille side, men krav til oppholdsrom mot stille side kan oppfylles. Lydnivået er kun marginalt over grenseverdi. Bestemmelsene åpner derfor for at krav til stille side kan løses med dempet fasade for inntil 5 boliger, der det ikke finnes andre løsninger, jmfør støyrapporten. PBE støtter den foreslåtte løsningen.

Det skal etableres to støyskjermer langs Fjøsangerveien. Støyrapporten viser at uteoppholdsarealer i gårdsrommene har lydnivå som ikke overskrider grenseverdien for gul støysone som følge av støyskjermene. Beregninger viser også at deler av torgarealet (o_T01) på Lea allmenningen ikke har støy som overskrider grenseverdier, og derfor kan medregnes i MUA.



Uteoppholdsareal

Bestemmelse 3.1.1.c har krav om minimum 15 m² uteoppholdsareal per boenhet, dette er i samsvar med gjeldende områdeplan. Planforslaget legger til rette for 477 boenheter, som medfører krav om 6705 m² felles uteoppholdsareal. Felles uteoppholdsareal skal løses i gårdsrommene, tverrgatene/gågatene og i nærliggende offentlig areal. I tillegg er det tilrettelagt for privat uteoppholdsareal på tak, markterrasser og balkonger. Samlet er det 7133 m² uteoppholdsarealer som innfrir kvalitetskravene i KPA og kan medregnes (Figur 13).

Prinsipper for utforming av kantsoner, balkonger og markterrasser er ivarettatt gjennom formingsveilederen. Gårds plassene skal utformes parkmessig med forskjellig vegetasjon, oppholdssoner og lekeområder. Små barn er prioritert i planforslaget med de beste lekearealene, dette er sikret i bestemmelsene med størrelse og omtrentlig plassering, jf. bestemmelse 3.1.7.a. PBE vurderer at forslag til mengder og kvaliteter på uteoppholdsarealer er tilfredsstillende løst.

Figur 13: Uteoppholdsarealer i foreliggende planforslag. A+B+C områder innfrir kvalitetskravene og kan medregnes i MUA. Hentet fra vedlegg Oversiktsplan-MUA.

Solforhold

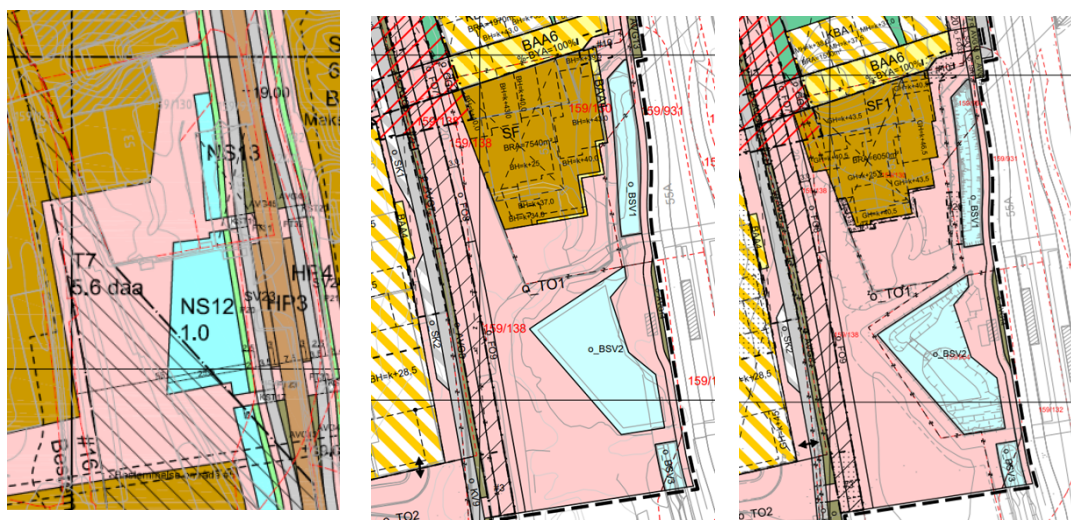
Den foreslåtte kvartalsstrukturen fører til at boligene skjermes for støy og vind. Utforming av bebyggelsen sine byggehøyder og takform er bearbeidet fram mot sluttbehandling for å optimalisere solforholdene på uteoppholdsarealene. Samtidig så er det utfordrende å oppnå tilfredsstillende solforhold ved vårjevndøgn, på grunn av tomtens sin form og utstrekning, samt plassering i Bergensdalen ved foten av Løvstakken.

I bestemmelse 3.1.1.c er det åpnet opp for at minimum 3,75 m² av uteoppholdsarealet skal ha sol minimum 4 timer på jevndøgn, 21. mars (25 % av MUA), og minimum 7,5 m² skal ha sol minimum 4 timer 21. mai (50 % av MUA, krav i KPA). Dette er et avvik fra KPA sine krav

til solforhold. PBE vurderer likevel at gode prinsipper for utforming av utearealene og torg er sikret i formingsveilederen. Forskjellig utforming av de ulike oppholdsrommene sørger for at behovene tilknyttet opphold for ulike aldersgrupper blir ivaretatt i området som helhet. Selv om kun halvparten av solkravene til utearealer i KPA oppnås ved vårjevndøgn og kravene i sin helhet i mai, vurderer PBE at løsningene kan anbefales.

Utvidelse av kvartal 4 (SF1) inn på Lea allmenning (o_TO1)

Forslagstiller foreslo til offentlig ettersyn en utvidelse av boligkvartalet SF1 inn på Lea allmenning (o_TO1) sammenlignet med grensene i gjeldende områderegulering (Figur 14). Den foreslåtte utvidelse av bebyggelsen innebærer å beslaglegge rundt 320 m² av torgflaten. PBE vurderte da at utvidelsen i øst førte til at arealet mellom kvartal 4 (SF1) og kanalen (o_BSV1) ble for smal.



Figur 14: Utsnitt fra områdeplan for Mindemyren (venstre), forslag lagt ut til offentlig ettersyn (midten) og forslag til 2. gangs behandling (høyre).

Etter offentlig ettersyn er det arbeidet videre med utforming og utvidelsene av boligkvartalet for å unngå for store avvik i forhold til områdeplanen, se Figur 15. Totalt er bebyggelse på torgareal redusert til ca. 65 m². Det er sikret i bestemmelsene at innenfor bestemmelsesområde #6, #14 og #15 skal det være offentlig uteareal på bakkeplan, mens bygg kan krages ut over arealet fra 2. etasje og oppover, jf. bestemmelse 5.1.5, 5.1.12 og 5.1.13. Boligbygget er trukket noe tilbake fra Lea allmenning og passasjen mot kanalen (o_BSV1) er gjort bredere i tråd med PBE anbefaling. Foreliggende forslag viser en avstand fra bygningskroppen i 1.etasje til kanalen på ca. 6,2 meter på det smaleste.

PBE vurderer at forslaget vil gi bedre rom for sonedelt gangpassasje med vegetasjon og kantsone mot bygget sammenlignet med det som var foreslått tidligere ved offentlig ettersyn. Videre fremgår det av bestemmelsene at det kun er tillatt med forretning, offentlig og privat tjenesteyting samt bevernting i byggenes 1. og 2. etg. Det er tillatt med bolig fra 3.etg, jf. bestemmelse 3.1.4.a.



Figur 15: Illustrasjoner som viser forslag til utvidelse av SF1 inn på Lea allmenning (o_TO1). Bildet til venstre viser endringer i forhold til illustrasjonsplanen til planforslaget: rød farge arealet som endres fra offentlig torg til sentrumsformål (boligkvarter), mens gult areal viser endring fra sentrumsformål til torg, blå stiplet strek viser areal med utkraging av boligkvarter i etasjene over torget. Bildet til høyre viser endringer i forhold til arealformål i områdereguleringen: rosa linjer viser forslag til offentlig ettersyn, blå linjer viser revidert forslag til sluttbehandling.

PBE vurderer at forslaget til endringer mot Lea allmenning (o_TO1) er et positivt grep. Utvidelsene kan bidra til å danne tydeligere byromsvegger mot Lea allmenningen. PBE støtter endringene som er gjort etter offentlig ettersyn, fordi revidert forslag i større grad hensyntar offentlighetens interesser og gir mulighet for gode oppholdssoner og kantsoner både mot torg, internveiene og næringsbebyggelse i KBA4. Formingsveilederen sine prinsipper vil sikre kvaliteter i videre oppfølging til byggesak.

Trafikk og logistikk

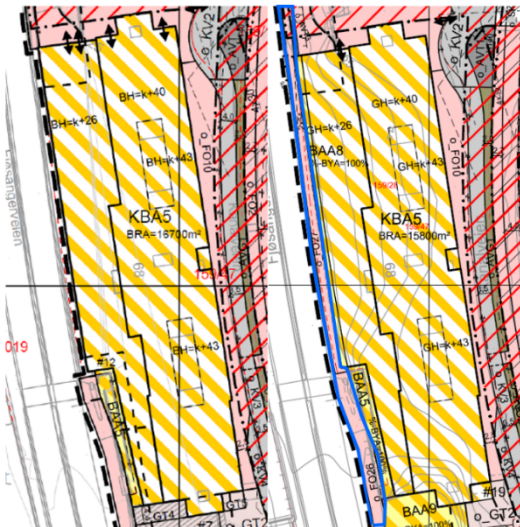
Flytting av eksisterende busslomme

Til offentlig ettersyn anbefalte PBE å flytte eksisterende busslomme «Reperbanen» ved Fjøsangerveien 68 (felt o_FO26) ca. 100 meter nordover til Kanalveien 11 (felt o_KH2) slik at nytt busstopp er lokalisert i forlengelsen av tverrforbindelsen mellom Fjøsangerveien og Kanalveien som går over torg o_TO3-o_TO4 og helt ned til Solheimsvatnet. Som følge av flytting av busstoppet er det sendt søknad om ny krysning med tilhørende signalregulering over Fjøsangerveien.

Vegdirektoratet har fattet vedtak på signalreguleringen med forutsetninger som krever fravikssøknad fra N100 veg- og gateutforming, se vedlagt *Vedtak signalsøknad Fjøsangerveien*. Status da PBE sendte planforslaget over til BBU var at fravikssøknadene var sendt fra Statens vegvesen til Vegdirektoratet for behandling. PBE vurderer at endringen vil gi bedre forhold for gående og busspassasjerer sammenlignet med dagens løsning, og at endringen vil støtte opp under intensjonen om bedre tverrkoblinger i Bergensdalen.

Fortau langs Fjøsangerveien

Til offentlig ettersyn fremmet SVV innsigelse på at hele fortausbredden langs KBA5 måtte reguleres i tråd med områdeplanen. Til begrenset høring ble fortausbredden justert i henhold til innsigelsen. For å løse innsigelsen har forslagstiller satt formålsgrensen til fortau langs



Fjøsangerveien E39 i tråd med formålsgrensen til fortau i områderegeringsplanen, med unntak av konflikt med verneverdig bebyggelse som ikke forutsettes revet. Fortauet reguleres til kombinert formål slik at det åpnes for å beholde bebyggelse på nivå over og under fremtidig fortau (Figur 16).

I brev datert 13.11.2025 er SVV positiv til breddeutvidelsene langs Fjøsangerveien (felt o_FO26 - o_FO27). PBE anser innsigelsespunkt knyttet til breddeutvidelsene på fortau langs Fjøsangerveien som løst selv om innsigelsen formelt ikke er trukket på grunn av den per i dag ikke behandlede søknaden om signalregulering over Fjøsangerveien.

Figur 16: Bildet til venstre viser plankart til offentlig ettersyn uten fortau langs KBA5. Bildet til høyre viser revidert plankart med fortau langs KBA5. Endring markert i blått. Planområdet er utvidet etter offentlig ettersyn.

Parkering

Parkering for boligbebyggelsen er planlagt løst i felles parkeringskjeller som også betjener delfelt S16 og S17 (reguleringsplanen for Mindemyren Nord vedtatt i 2024, Arealplan-ID 70520000). Kjøreadkomst til parkeringskjelleren foreslås fra Kanalveien (felt o_V3, o_SK6) ved kvartal 3 (KBA2) (Figur 17). Parkeringskjelleren er regulert i vertikalnivå 1 som felt BAA2 og strekker seg under alle tre boligkvartalene.



Figur 17: Innkjøring til parkeringskjeller via Kanalveien o_V3, o_SK6 under kvartal 3 (KBA2)

Eksisterende parkeringsplasser på bakkeplan tilknyttet næringsbebyggelsen i KBA5 og KBA6 tillates opprettholdt fram til feltet transformeres i tråd med foreliggende planforslag. Etter dette skal parkering skje innendørs i felles eksisterende parkeringsanlegg i KBA5. I bestemmelsene åpnes det opp for inntil 44 plasser for bil til KBA5. Eksisterende parkeringsanlegg i KBA4 kan videreføre inntil 70 parkeringsplasser. For næringsdelen langs Fjøsangerveien (KBA4-KBA6) tilsvarer dette en parkeringsdekning på 2 plasser pr 1000 m² forretning/handel.

For boligdelen (kvartal 1-3) er det lagt til grunn en parkeringsdekning på maksimalt 0,4 parkeringsplasser per 100 m² bolig, dette omfatter felt B1-B5, KBA1-KBA3, KBA7-KBA11 og

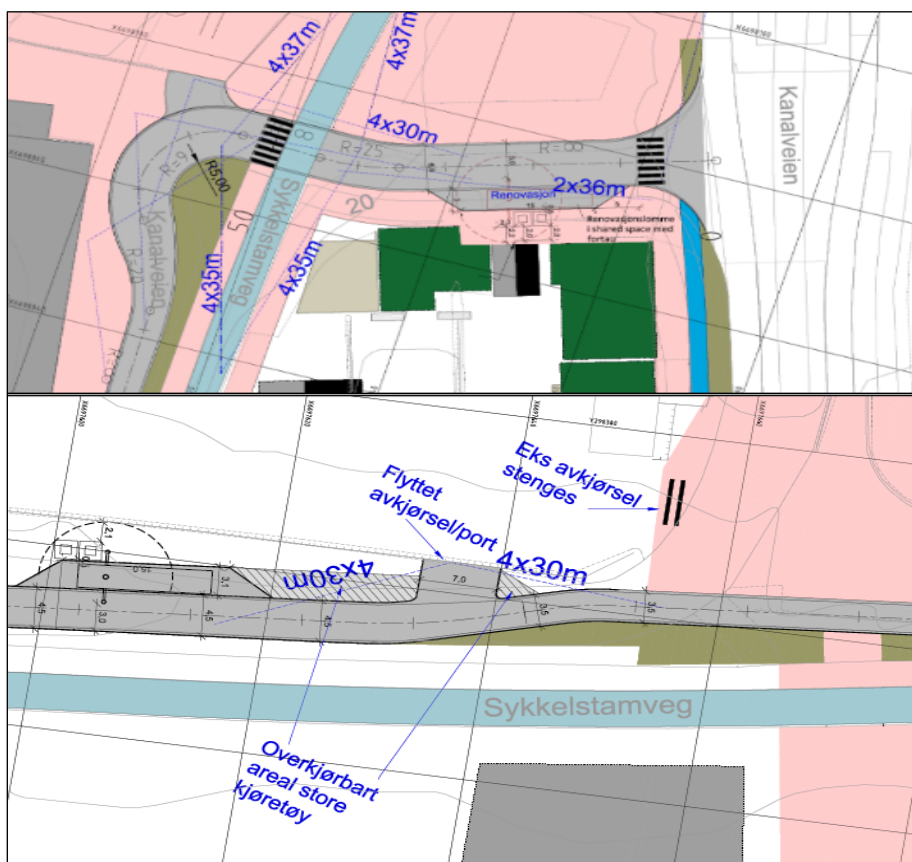
SF1. Dette utgjør 154 plasser. I beregningsgrunnlaget for næringsarealene i felt B1-B5, KBA1-KBA3, KBA7-KBA11 er det ikke beregnet parkering. Det er også beregnet parkering for delfelt S16-17 med 110 parkeringsplasser. Maksimalt er det tillatt med 264 parkeringsplasser i nytt parkeringsanlegg. Nytt parkeringsanlegg er angitt med antall plasser uten bindinger til bruk for å sikre et robust anlegg som kan svare til fremtidige endringer i behov. Se vedlagt beregning for parkeringsplasser i vedlegg *Parkeringsnotat*.

Til offentlig ettersyn fremmet Statens vegvesen innsigelse knyttet til foreslått parkeringsdekning i planområdet. For å løse innsigelsen har forslagstiller strammet inn bestemmelsene knyttet til parkering, jf. bestemmelse 3.1.1.d. I brev datert 13.11.2025 er SVV positiv til endret parkeringsdekning i bestemmelsene. PBE anser innsigelsespunkt knyttet til parkering som løst selv om innsigelsen formelt ikke er trukket.

Renovasjon

Renovasjon skal løses i bossett for Mindemyren. I bestemmelse 3.1.1.g er det sikret at nedkast skal plasseres i eller ved vegg i byggeformål, og illustrasjonsplan er retningsgivende for plassering. Glass og metall skal løses i felles returpunkt. Det er foreslått 2 plasseringer; en «shared space»/kombinert løsning langs fortausarealet i nord (o_SK4 og o_KV1) og en løsning helt i sør (RA1-RA2) som overlapper med planområdet til delfelt S11 (Arealplan-ID 70240000) (Figur 18).

PBE viser til at endelig plassering for glass- og metall i sør vil bli vurdert og avgjort i forslaget til reguleringsplan for delfelt S11. PBE vurderer at plassering av nedkast for glass- og metall i nord er en akseptabel og gjennomførbar løsning. Det er få gode alternative plasseringer innenfor delfeltet. Behovet for eget returpunkt er basert på endringer i renovasjonsforskriften som krever henting hos forbruker.



Figur 18: Bildet øverst viser plassering av renovasjonslomme for glass og metall i nord (o_SK4 og o_KV1) Bildet nederst viser foreslått plassering av renovasjonslomme (RA1 og RA2) innenfor delfelt S11.

Overvannsanlegg langs Kanalveien

Gjennom reguleringsprosessen er det avklart at varelevering for boligbebyggelsen bør løses langs Kanalveien, for å unngå kryssing av veiareal og ekspressykkelvei og for å unngå kjøring på torgarealene. Dette medfører at det må gjøres inngrep i de etablerte grøntarealene for overvannshåndtering langs Kanalveien.

Til offentlig ettersyn så fremmet Vestland fylkeskommune innsigelse knyttet til foreslått overvannsløsning langs Kanalveien. Etter offentlig ettersyn, og i forbindelse med politisk behandling i 2024 av Mindemyren Nord (Arealplan-ID 70520000), ble det besluttet av Bergen bystyre at det skal reguleres inn en ny overgang over vei- og baneanlegget i Kanalveien mellom delfelt S14 og S16. PBE viser til at denne endringen påvirker overvannsanleggene negativt.

Etter offentlig ettersyn av planforslaget for S14 så ble VA-rammeplan revidert. I bestemmelse 3.2.10.a. er det blant annet sikret at areal til annen veigrunn langs Kanalveien også skal inneholde regnbed, med krav om etablering av regnbed der areal omreguleres til annen veigrunn. Se vedlagt tilsvarende fra forslagsstiller til VLFK hvor tema er svart ut. Innsigelsen knyttet til overvann ble trukket 25.11.2025, se vedlagt *Uttale til begrenset høring, VLFK*.

Trafikksikkerhet

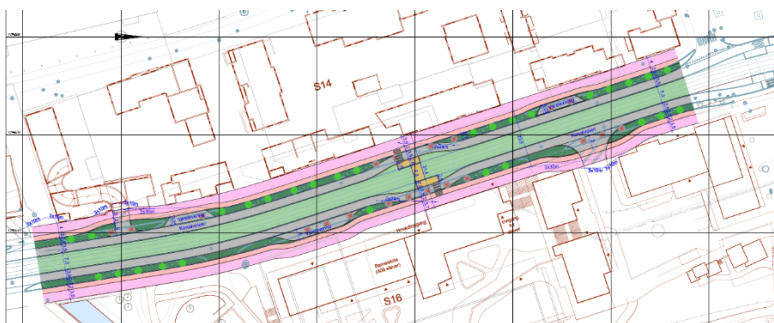
Til offentlig ettersyn ble det fremmet innsigelse fra VLFK knyttet til trafikksikkerheten langs Kanalveien, knyttet til vareleveringslommene, utkjørsel fra o_V3 og utkjørsel fra rampen fra BAA6. Planmaterialet er endret og oppdatert for å imøtekomme innsigelsene, og innsigelsen ble trukket 25.11.2025.

RAMS (krysning av bybanetraseen)

I planforslag for delfelt S14 er det satt rekkefølgekrav om at før det gis tillatelse til etablering av overgangsfelt i Kanalveien, skal det foreligge detaljprosjektert signalregulering, jf. bestemmelse 6.2.13.

Som del av planarbeidet er det gjennomført en RAMS-analyse («reliability, availability, maintainability and safety») knyttet til ny gangkrysning over bybanetraseen i Kanalveien. RAMS-analyse skal gjennomføres ved tiltak som berører bybanetraseen, for å ivareta sikkerhet i tillegg til drift og vedlikehold av bybanen. For å kunne gjennomføre denne prosessen har ulike parter og aktører vært involvert (Vestland fylkeskommune, Bybanen utbygging, Bybanen AS, Bergen kommune v/ PBE, Multiconsult, Link, Safetec). RAMS-analysen er vedlagt planforslaget. I RAMS-prosessen er det vurdert ulike plasseringer, sikkerhet for nye gangkryssinger og antall gangkryssinger i Kanalveien. Endelig løsning med én gangkrysning med venterepos vises i illustrasjonen under (Figur 19).

Som følge av ny gangkrysning over bybanen med signalregulering er det krav om signalsøknad. Status da PBE oversendte planforslaget til BBU var at søknaden var sendt videre fra Statens vegvesen til Vegdirektoratet for uttale og vedtak.



PBE vurderer at den foreslåtte løsningen ivaretar føringer i politisk vedtak av reguleringsplanen for Mindemyren nord, og at det er en løsning som er gjennomførbar.

Figur 19: Foreslått krysning av bybanetraseen. Hentet fra RAMS skisse gangkryssningsløsning

Handel

Til offentlig ettersyn ble det fremmet innsigelse fra VLFK til foreslått mengde handel/forretning i planområdet (inntil 20 %). Etter offentlig ettersyn er det utarbeidet en handelsanalyse hvor handel internt i planområdet er vurdert, og en tilleggsanalyse for hele Mindemyren, se vedlagt *Handelsanalyse*. I samråd med VLFK er det utarbeidet konkrete bestemmelser for hvor mye handel som tillates innenfor planområdet og for hvert delfelt, samt restriksjoner på hvilken handel som ikke tillates, jf. bestemmelse 3.1.1.h. Innsigelsen knyttet til handel ble trukket 25.11.2025, se vedlagt *Uttale til begrenset høring, VLFK*.

Energi og klima

Det er utarbeidet *Klimagassberegninger* og *Klimanorm* som del av planforslaget. I bestemmelsene 2.2. er det åpnet for at solenergianlegg tillates etableres på fasader som en integrert del av fasadene og på tak i næringsbebyggelsen.

PBE oppfordrer til at videre prosjektutvikling, byggefase og avfallshåndtering har fokus på å redusere klimagassutslipp, uten at dette er fastsatt som egne krav eller føringer.

Naturmangfold

Konsekvensene av reguleringsplaner skal alltid vurderes opp imot Naturmangfoldloven (nml.) §§ 8-12. Forslagsstiller har vurdert dette i planbeskrivelsen, og PBE sitt fagnotat har en kort oppsummering.

PBE viser til at planområdet i dag består av asfalterte og bebygde flater. Det er imidlertid registret fiskemåke innenfor planområdet, som er en art av stor forvaltningsinteresse. Ved Solheimvatnet som ligger øst for planområdet, er det registret flere rødlistede arter og naturtyper. Det er også observert hekkende rødlistede fuglearter innenfor bebygde områder på Mindemyren. PBE vurderer at det er viktig å sikre at dyreliv ikke blir forstyrret i hekkesesongen. Forslagsstiller har ikke vært villig til å ta inn bestemmelser som sikrer dette.

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget bygger på eksisterende registreringer i området. Basert på det faktum at hensyn til at området allerede er bebygd, samt tilgjengelige registreringer, så vurderer PBE at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning. Av nml. § 10 går det frem at påvirkning på et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastningen som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Basert på planområdets karakter er ikke planforslaget vurdert til å medføre en samlet belastning på viktige arter eller sårbare naturtyper. PBE vurderer at ettersom det foreligger tilstrekkelig kunnskap om naturmangfoldet, kommer ikke føre-var-prinsippet til anvendelse, jf. nml. § 9. Nødvendige kostnader for å begrense eventuell skade på naturmangfoldet bæres av tiltakshaver, jf. nml. § 11.

Etter nml. § 12 kreves det å velge driftsmetoder, teknikk og lokalisering for å unngå eller begrense skade på naturmangfoldet. For å unngå eller begrense skade på det øvrige naturmangfoldet er det blant annet sikret at det skal utarbeides en miljøoppfølgingsplan, jf. bestemmelse 6.2.2, og arbeid i forurenset grunn skal håndteres i tråd med miljøoppfølgingsplan. PBE anbefaler at det sikres i bestemmelsene at støyende anleggsarbeider og riving av bygninger ikke skal utføres i hekkesesongen for å ivareta krav i Naturmangfoldloven.

Sikre mot forurensning i byggeperioden.

Dagens etablerte grønnskulpturer, regnbed og kanal langs Kanalveien kan bli påvirket negativt i bygge- og anleggsperioden. Det er blant annet observert hekkende fugl i kanal og regnbed langs Kanalveien. PBE foreslår derfor at det legges til en bestemmelse som sikrer at man forhindrer forurensning i regnbed, kanal og vannspeil på Lea Allmenning i anleggsperioden.

Universell utforming

PBE vurderer at planforslaget legger til rette for økt tilgjengelighet i og rundt planområdet. Dagens situasjon er preget av barrierer og manglende koblinger til eksisterende forbindelser. Foreslåtte gangforbindelser på tvers i retning av Fjøsangerveien er viktige strukturerende grep i planforslaget, både for tilgjengelighet og for sammenheng med det overordnede gangnettet. Foreslåtte endringer vil være med på å binde Mindemyren tettere sammen med boligområdene på vestsiden av Fjøsangerveien, samt forbedre gangforbindelsene på tvers av Bergensdalen. Illustrasjonen under viser universelt utformede forbindelser i planforslaget som bidrar til å bedre tilgjengeligheten i planområdet (Figur 20).



Figur 20: Forbindelser som er universelt utformet (gule piler) og hvilke som ikke er universelt utformet (røde piler). Stiplet rød viser UU forbindelse med stigning på 1:15.

På torg o_TO3 vil det etableres ramper og løsninger med stigningsforhold ikke brattere enn 1:15, mens o_TO2 skal ha stigningsforhold ikke brattere enn 1:20 og 1:15. Rampen i nord er innenfor bestemmelsene i TEK17, men ikke innenfor vegvesenet sin håndbok for universell tilkomst. For Gatetun o_GT3 skal det sikres en trillbar gangforbindelse mellom Fjøsangerveien o_FO24 og o_FO25 og ekspress sykkelvei o_SA1.

PBE vurderer at flytting av busstoppet langs Fjøsangerveien også er et viktig tiltak for økt tilgjengelighet (Figur 21). Øvrige krav til universell utforming som følger av TEK17 vil følges opp gjennom byggesak og utføring. Bilder under viser planlagt UU rampe ved bussholdeplass mot Fjøsangerveien (Figur 21).



Figur 21: Bilder til venstre viser planlagte UU ramper i nord mot Fjøsangerveien ved nytt busstopp. Bildet til høyre viser dagens busstopp med hindringer langs fortau.

Barn og unge

Planområdet er delt på langs av bybanen i øst og sykkelveien og Fjøsangerveien i vest. PBE viser til at disse veiene er barrierer for små barn. Det er derfor prioritert flere lekeplasser for små barn inne i kvartalene for å tilrettelegge for trygge lekearealer i nærhet til boligene, jf. bestemmelse 3.1.7.a. Planområdet grenser til regulert flerbruksbygg med skole og idrettshall på delfelt S16-S17 samt regulert barnehage på S17 (Plan-ID 70520000). Flerbruksbygget vil være et viktig tilskudd til den sosiale infrastrukturen på Mindemyren, og kunne bidra til et bedre tilbud for barn og unge. PBE vurderer at større barn kan krysse bybane traseen trygt for å benytte skolens uteareal og idrettshallen. PBE vurderer derfor at barn og unges interesser er tilstrekkelig ivarettatt i planforslaget.

Oppsummering

PBE vurderer at planforslaget er godt gjennomarbeidet og svarer ut nasjonale føringer om fortetting i bynære strøk med god kollektivdekning. Foreslått parkeringsdekning er lav med et fellesanlegg som gir stor fleksibilitet. PBE anbefaler planforslaget blir vedtatt med noen mindre endringer.

PBE gjør oppmerksom på at det formelt fremdeles foreligger en innsigelse fra SVV som blir trukket når alle trafikale moment er innarbeidet i saken, jf. kommentarer under avsnittene *Flytting av eksisterende busslomme* og *RAMS (krysning av bybanetraseen)*.

Anbefalt vedtak

PBE anbefaler følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:
 - a) Årstad. Gnr. 159, Bnr. 128 mfl., Delfelt S14 Mindemyren, arealplan-ID 66350000 vist på plankart, sist datert 19.03.2026
 - b) Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 24.03.2026
2. Med følgende endringer:
 - a) Ny bestemmelse under 2.9:
Støyende anleggsarbeider og riving av bygninger skal ikke skje i perioden for hekke- og yngletid april–juni av hensyn til fugl, fisk og pattedyr.
 - b) Ny bestemmelse under 2.9:
Overvannsanlegg og kanal langs Kanalveien og på Lea allmenning skal sikres mot forurensning i bygge- og anleggsperioden.
 - c) 4.2.1, 2. avsnitt endres til:
Innenfor bevaring kulturmiljø H570_1 skal eksisterende fasader og bygningskropp mot Fjøsangerveien, fasade mot Minde Allé og o_GT3 bevares og tillates ikke revet. Det er likevel mulig å gjøre fasadeendringer samt tilbygg/påbygg dersom det ikke svekker kulturmiljøverdiene.
3. Før kunngjøring må plankart og reguleringsbestemmelser rettes i samsvar med bystyrets vedtak.

Økonomiske konsekvenser:

Vedtak av saken har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Bergen kommune.

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:

Byrådet vil få fart på byutviklingen i Bergen, og bidra til at byen er drivkraft i regionen. Det er særlig viktig å komme i gang med de store transformasjonsområdene i Bergen, for å bidra til økt boligbygging og realisering av nye urbane områder med blanding av forretninger, tjenesteyting, handel og kontor. Transformasjonen av Mindemyren til Mindebyen er her helt sentralt i byutviklingen i Bergen, og byrådet ser derfor positivt på at enda en reguleringsplan i dette transformasjonsområdet er klar for sluttbehandling.

Planforslaget for delfelt S14 ligger sentralt i nordre del av Mindemyren, og har en betydelig utstrekning og stort omfang av nye bygg og byrom. Planområdet består i dag av store asfalterte flater med eksisterende lager og næringsbygg, men omfatter også nyere opparbeidede blågrønne byrom med kanaler og overvannsbasseng som åpnet i 2023. Planområdet har en svært god kollektivdekning, siden det ligger helt inntil bybanens linje 2 med holdeplassen *Mindemyren* mot øst. Bybanen sin linje 1 ligger også relativt nærme østover ved Kronstad. Det er flere bussholdeplasser langs Fjøsangerveien mot vest, i tillegg til at sykkelveien krysser gjennom planområdet fra nord til sør. Området har derfor svært gode forutsetninger for å lykkes med en urban, kompakt og attraktiv bærekraftig utbygging.

Byrådet ser svært positivt på at planforslaget legger til rette for en betydelig boligbygging med opptil 477 boenheter, samtidig som planforslaget omfatter en stor andel næringsformål. Planforslaget omfatter også et stort underjordisk parkeringsanlegg, som skal brukes av både delfeltet S14, men også delfeltene S16 og S17 i reguleringsplanen Mindemyren Nord, som ble vedtatt av bystyret i 2024. Samlet vil dette bidra til at transformasjonen av store deler av Mindemyren kommer i gang, og at infrastruktur som allerede er opparbeidet blir tatt i bruk av nye innbyggerne og besøkende.

Planområdet har stor utstrekning og planforslaget innebærer en stor og komplisert transformasjon. *Byrådet har merket seg at PBE og forslagstiller i stor grad har kommet frem til et omforent planforslag.* Selv om det underveis har kommet to innsigelser fra VLFK og SVV, så har det vært jobbet godt for å komme frem til gode løsninger. Byrådet ser positivt på at innsigelsen fra VLFK allerede er trukket, og at det pågår oppfølgende arbeid for at SVV sin innsigelse snart kan bli trukket. Dette utdypes i eget punkt under.

Byrådet støtter i all hovedsak PBE sine vurderinger, og vil bare kommentere noen punkter som utdypes under.

Arkitektur og bystruktur

Byrådets politiske plattform fremhever at ny utbygging skal bidra til å skape en vakker by som fremtidens generasjoner kan se tilbake på med stolthet. Det er derfor viktig at ny utbygging har høy arkitektonisk kvalitet og god tilpasning til sted og kulturhistorie, slik at Bergen sitt særpreg bevares.

Det er derfor positivt at planforslaget viser en ny bebyggelse med gode kvaliteter og stedstilpasning. Byrådet støtter hovedgrepet med at planforslaget har en næringsdel i vest mot Fjøsangerveien og en boligdel i øst mot Kanalveien. Dette er et hensiktsmessig grep hvor den mest støyfølsomme boligbebyggelse er lokalisert bort fra trafikken ved Fjøsangerveien, og slik at næringsbebyggelsen kan fungere som buffer mellom trafikkstøyen fra vest og boligområdet mot øst.

Byrådet vurderer at den foreslåtte kvartalsstrukturen for boligdelen har gode kvaliteter. Kvartalsstrukturen gir god skjerming mot støy og vind, og den gir gode og definerte uteområder på innsiden av kvartalene, med god forbindelse til de nærmeste boligene. Samtidig gir de åpne forbindelsene god kontakt mellom innsiden og utsiden av gårdsrommene, og mellom boligkvartalene. Byrådet ser positivt på at det er foreslått en

kvartalsstruktur som både har gode arkitektoniske kvaliteter og som vil legge til rette for et godt bomiljø.

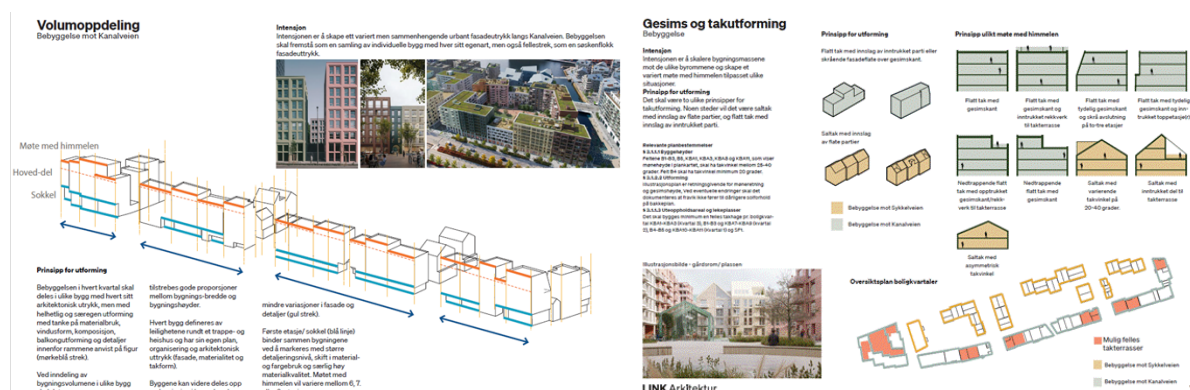
Byrådet vil også fremheve at det er jobbet godt med utforming av uteoppholdsarealer og byrom, og at byggene er sett i sammenheng med utearealer for å gi en best mulig helhet. Selv om det er noen enkelte avvik fra KPA sine krav til solforhold på uteoppholdsarealer, så kan byrådet ut fra en helhetlig vurdering anbefale de foreslåtte løsningene, siden de samlet sett har mange gode kvaliteter.

Den foreslåtte bebyggelsen har varierende skala, høyder og typologier. Forslaget om at vestre del av boligkvartalene har lav byggehøyde og skråtak, mens østre del av boligkvartalene har større byggehøyder og flate tak, gir flere kvaliteter. Ved siden av å gi bedre solforhold om ettermiddagen på uteområder inne i boligkvartalene, så bidrar det til særpreg og lokal identitet for bomiljøet. Dette er viktig for at en såpass stor utbygging ikke blir ensformig og generisk.

Byrådet støtter at byggehøydene for den nye foreslåtte bebyggelsen noen steder overskrider regulerte maksimale byggehøyder i områdereguleringsplanen. Dette må ses i lys av at den foreslåtte utnyttelsesgraden samlet sett ligger noe under den maksimale grensen for grad av utnyttelse i områdereguleringen.

Byrådet ser positivt på at det er utarbeidet formingsveileder og at denne er gjort juridisk bindende gjennom reguleringsbestemmelsene. Denne viser gode prinsipper og kvaliteter for arkitektonisk utforming av den nye bebyggelsen, og blir viktig for å sikre kvaliteter i videre utvikling og detaljering av prosjektet til byggesak. Byrådet har merket seg at formingsveilederen er bygd opp rundt flere av de samme temaene som er i forslag til Arkitekturveileder for Bergen. Formingsveilederen vil bidra til at den foreslåtte nye utbyggingen får gode arkitektoniske kvaliteter og god stedstilpasning.

Samtidig er byrådet bekymret for at fasadene langs Kanalveien kan oppleves som høye, lange og ensformige. Fasadene er også østvendte, slik at de på ettermiddagen kan oppleves skyggefulle fra gateplan. Selv om det innenfor hvert boligkvartal foreslås varierte byggehøyder, inndeling i flere bygg og markering av sokkel/første etasje, jamfør utformingsveilederen sitt tema «Volumoppbygging» (Figur 22), så vurderer byrådet at utformingen av toppetasjen langs Kanalveien er viktig for at den nye utbyggingen skal lykkes med gode arkitektoniske kvaliteter og opplevelser.



Figur 22 (Venstre bilde): Fra formingsveilederen om temaet "Volumoppdeling" for bebyggelsen langs Kanalveien. Figur 23 (Høyre bilde): Fra formingsveilederen om temaet "Geims- og takutforming" for den boligbebyggelsen.

Utformingen av takform på den lavere boligdelen mot sykkelveien er sikret gjennom bestemmelse 3.1.1.a, hvor det er krav om saltak med fastsatt takvinkel. Det fremgår av samme bestemmelse at boligdelen mot Kanalveien skal ha flate tak (gjennom ordlyden «der

det ikke er angitt mønehøyde på plankartet skal det være flate tak»). Formingsveilederen sitt tema «Gesims og takutforming» viser at boligbyggene mot Kanalveien skal ha flate tak, men at dette kan utformes på forskjellige måter (Figur 23). Byrådet vurderer at byggene mot Kanalveien bør ha en tydeligere og bedre avslutning mot himmelen for å dempe den visuelle opplevelsen av høyden sett fra gateplan. Selv om formingsveilederen viser flere måter for hvordan flate tak kan utformes (ved for eksempel inntrukket øverste etasje, fasadesprang og skrånende fasader), så vil ikke dette være tilstrekkelige for å sikre at den nye bebyggelsen langs Kanalveien får gode nok arkitektoniske kvaliteter.

Byrådet er opptatt av at nye byggeprosjekter legger større vekt på kulturhistorisk og stedstilpasset arkitektur, for å bevare og videreutvikle Bergen sitt særpreg. Etter byrådet sin vurdering så er skråtak en viktig del av historisk bergensarkitektur, og bidrar til gode boligkvaliteter og byrom. Både øst og vest for Mindemyren så er det flere historiske boligområder hvor forskjellige former for skråtak bidrar til en særpreget og vakker arkitektur. Arkitekturhistorien bør i større grad brukes som inspirasjon til utforming av nye boligprosjekter.

For å sikre arkitektoniske kvaliteter og tilpasning til omkringliggende boligområder, så vurderer byrådet at den nye bebyggelsen langs Kanalveien bør ha skråtak, og at dette bør sikres gjennom supplering av bestemmelser. Samtidig så er det viktig å ivareta muligheten for at deler av taket kan brukes til felles takterrasser, og at det sikres fleksibilitet til at takutformingen åpner for tilpasninger til trappe- og heishus, samt variasjoner i fasadehøyder og -dybder. Krav om skråtak på bebyggelse langs Kanalveien vil påvirke den innvendige arealutnyttelse i de øverste etasjene. Samtidig så vil ikke dette medføre større innvendige arealendringer enn det som allerede vil følge av forskjellige måter å utforme flate tak på, slik det er vist i formingsveilederen. Byrådet anbefaler følgende supplering av bestemmelser (jamfør vedtakspunkt 1.B.a):

Ny bestemmelse under 3.1.3.b. Andre krav om utforming:

«Innenfor felt KBA2, KBA7, KBA9 og KBA10 skal alle bygg mot Kanalveien utformes slik at toppetasjen har skrå takflater og gesimskant. Det tillates tilpasning av takutformingen til takterrasser, takarker, takopplett, takvinduer, trappe- og heisrom, variasjon i fasadehøyder og fasadedybder. Det tillates ikke skrånende fasader under gesimskant.»

Som følge av vedtakspunktet om takutforming, så må formingsveilederen oppdateres. Byrådet anbefaler følgende vedtakspunkt om dette (jamfør vedtakspunkt 1.C.):

«Formingsveilederen skal oppdateres i tråd med vedtakspunkt 1.B.a».

Selv om planområdet i dag består av store asfalterte flater og lagerbygg, så er det noen bygg som utmerker seg med viktige kulturmiljøverdier. Dette gjelder blant annet enkelte bygg langs Fjøsangerveien som er viktige representanter for industrihistorien, og som har fasader med gode kvaliteter. Byrådet er opptatt av å bevare Bergen sitt historiske særpreg, og anbefaler følgende justering av bestemmelser, slik det er anbefalt fra PBE (jamfør vedtakspunkt 1.B.b)

4.2.1, 2. avsnitt endres til:

«Innenfor bevaring kulturmiljø H570_1 skal eksisterende fasader og bygningskropp mot Fjøsangerveien, fasade mot Minde Allé og o_GT3 bevares og tillates ikke revet. Det er likevel mulig å gjøre fasadeendringer samt tilbygg/påbygg dersom det ikke svekker kulturmiljøverdiene.»

Bomiljø og barn og unge

Byrådet er opptatt av ny byutvikling legger til rette for etablering av familier. Dette er viktig for et godt bomiljø, for barn og unges oppvekstsvilkår og for at Bergen skal være et attraktivt sted å bo og jobbe. Det er derfor positivt at planforslaget følger opp KPA sine boligkrav knyttet til fordeling, variasjon og kvaliteter for familier.

Det er også positivt at planforslaget har gode og varierte uteoppholdsarealer for ulike behov og aldersgrupper. Innvendige gårdsrom i boligkvartalene vil ha gode og trygge lekearealer for de minste barna, mens realiseringen av flerbruksbygget med skole og idrettshall mot øst (reguleringsplan Mindemyren Nord, arealplan-ID 70520000, vedtatt i 2024) vil være viktige for å tilby gode og stimulerende oppvekstmiljø for eldre barn og ungdom. Byrådet vurderer at barn og unges interesser blir ivaretatt på en god måte gjennom dette planforslaget og øvrig utvikling av Mindemyren.

Boligformål

Under saksforberedelsen har forslagsstiller tatt kontakt for å orientere om at foreslåtte bestemmelser 3.1.4.a for felt SF1 kan misforstås når det gjelder presisering av underformål. Det fremgår av planbeskrivelsen på side 35 følgende presiseringer om felt SF1:

«Det sørligste boligkvartalet, kvartal 4 (SF1), skal ha utadrettet virksomhet mot Lea-allmenningen, som blir viktig for å skape aktivitet nær torget. Andre etasje har en kombinasjon av næring og bolig, som er et strategisk grep for å skape liv i fasadene og sosial kontroll mot torget i sør.»

Tilsvarende står i planbeskrivelsen på side 56: *«Ved offentlig torg, Lea allmenningen, sørøst i planområdet planlegges det et bygg med sentrumsfunksjoner i første og deler av andre etasje. Fra andre etasje og oppover bygges boliger.»*

Bestemmelse 3.1.4.a. fastsetter hvilke underformål som tillates innenfor felt SF1:

«Innenfor felt SF1 tillates det bolig, forretning, kontor, offentlig og privat tjenesteyting, idrettsklubb e.l. og bevertning.

Innenfor felt SF1 tillates kun forretning, offentlig og privat tjenesteyting og bevertning i 1. og 2. etasje. Kontor tillates kun i 2. etasje. Fra 3. etasje og oppover skal det være boligformål.»

Byrådet vurderer at første avsnitt til 3.1.4.a. tydelig presiserer hvilke underformål som tillates innenfor feltet, blant annet bolig, mens andre avsnitt presiserer at bolig skal etableres fra 3 etasje, samtidig som det er noe uklart om bolig kan tillates i 2 etasje. Selv om andre setning i andre avsnitt presiserer at kontor kun tillates i 2 etasje, så utelukker ikke det en kombinasjon med bolig, slik det er beskrevet i planbeskrivelsen på side 35 og 56. Byrådet vurderer at bestemmelsene bør justeres for å unngå misforståelser, og anbefaler følgende endring av 3.1.3.a (jamfør vedtakspunkt 1.B.c):

Endring av bestemmelse 3.1.4.a andre avsnitt:

«I felt SF1 tillates forretning, offentlig og privat tjenesteyting og bevertning kun i 1. og 2. etasje. Kontor tillates kun i 2. etasje. Bolig tillates fra 2. etasje og oppover. 3. etasje og oppover skal brukes til boligformål.»

Torg og byrom

Langs Kanalveien og bybanen sin linje 2 ligger flere ferdige opparbeidede byrom med gode blågrønne kvaliteter, som kanaler, vannspeil og beplantning. Byrommene var ferdig opparbeidet i 2023, og byrådet ser positivt på at området innenfor delfelt S14 kan komme i gang med utbygging slik at byrommene kan tas i bruk av fremtidige beboere.

Gjennom reguleringsprosessen er det vurdert endringer av formålsgrensen mellom torgarealer og utbyggingsarealer på den sørlige delen av planforslaget. Forslagstiller har foreslått å omdisponere arealer regulert til torg i områdereguleringen slik at utforming og størrelsen på ny bebyggelse på felt SF1 utvides og flyttes noe mot øst. Dette innebærer at størrelsen på torgarealet reduseres og at størrelsen på boligkvartalet utvides.

Byrådet er i utgangspunktet skeptisk til omdisponering av offentlige regulerte torgarealer til private utbyggingsarealer, siden denne typen byrom har en viktig funksjon for fellesskapet gjennom transformasjon og utbygging av en ny urban bydel. Den foreslåtte utvidelsen av kvartalet ligger tett på bybanestoppet ved Kanalveien, og den foreslåtte omdisponeringen innebærer at avstanden mellom bygninger og bybanesporet blir mindre.

Samtidig er byrådet åpen for at overordnede føringer i områdereguleringsplaner kan revurderes i forbindelse med videreutvikling av prosjekter i forbindelse med detaljregulering og byggesak. Det er derfor positivt at forslagstiller etter offentlig ettersyn har fulgt opp tilbakemeldinger fra PBE og bearbeidet planforslaget slik at utvidelsen av boligkvartalet er mindre enn tidligere foreslått. I det reviderte forslaget blir noe torgareal mot øst endret til boligkvartal, mens mot vest så blir noe av utbyggingsarealet endret til torgareal. Forslagstiller sitt tidligere forslag om større utvidelse av boligkvartalet foreslås nå som utkragede etasjer over torgarealet (Figur 24). I dialogen mellom PBE og forslagstiller er det gjort gode vurderinger av kvaliteten på det offentlige torget som blir viktig i den nye Lea allmenningen, samtidig som det er gjort viktige vurderinger av sikkerhet i grensesnittet ovenfor bybanen. Byrådet støtter derfor foreslåtte løsningen med omdisponering av arealer mellom torg og ny bebyggelse.

Byrommet langs Kanalveien har ferdig opparbeidet byrom med beplantning, regnbed og kanal (Figur 25). Byrådet støtter PBE sin vurdering om at bestemmelser bør suppleres for å forhindre forurensning i kanalen og overvannsanlegget på Lea Allmenning i anleggsperioden, og anbefaler følgende endring (jamfør vedtakspunkt 1.B.d):

Ny bestemmelse under 2.9. Anleggsperioden:

«Overvannsanlegg og kanal langs Kanalveien og på Lea allmenning skal sikres mot forurensning i bygge- og anleggsperioden.»



Figur 24: Venstre bilde viser foreslått ny utbygging på felt SF1 mot Lea allmenningen, med endringer som går noe utover formålsgrenser i områdereguleringen..

Figur 25: Høyre bilde viser dagens situasjon med ferdig opparbeide kanal og vannspeil, beplantning, gangveier og bybanen.

Parkering

Klosterhagen-erklæringen fremhever at parkering er viktig for mange bergensere, både i tilknytning til hjem, arbeid, handel eller turområder. Det er derfor positivt at planforslaget for S14 legger til rette for et større parkeringsanlegg i kjelleren under de nye boligkvartalene. Dette vil gi et viktig parkeringstilbud for flere utbyggingsområder, både S14 og tilgrensende felt S16 og S17 (Mindemyren Nord, arealplanID: 70520000). Planforslaget vil gi en god og forutsigbar parkeringsløsning med et oversiktlig kjøremønster. Sluttbehandling og vedtak av denne reguleringsplanen for S14 er derfor viktig for transformasjonen og utbygging av flere felter på Mindemyren.

Naturmangfold

Byrådets politiske plattform fremhever at byutvikling i Bergen må skje på måter som ivaretar hensynet til natur og grøntområder. Det er derfor positivt at bestemmelser har krav om at det blant annet skal utarbeides en miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen. Selv om store deler av Mindemyren i dag består av asfalterte og harde flater, så er det allikevel et aktivt fugleliv på deler av området og ved Solheimsvannet, og det er observert hekkende rødlistede fuglearter innenfor bebyggelsen i området. Byrådet vurderer PBE sin anbefaling om at anleggsperioden må hensynta naturmangfoldet som altfor inngripende for gjennomføring av reguleringsplanen. Planforslaget har svært stort omfang, både i utstrekning og ny bygningsmasse, og begrensinger på anleggsfasen kan ha svært negative konsekvenser for å komme i gang med transformasjonen av området. Selv om PBE vurderer at bestemmelser må suppleres med krav til hekkesesongen for å ivareta krav i naturmangfoldloven, så vurderer byrådet at dette ikke er nødvendig å sikre gjennom reguleringsplanen, men at det heller vil bli vurdert i tilstrekkelig grad i forbindelse med byggesak. Byrådet er opptatt av at reguleringsplaner ikke er mer detaljerte enn nødvendig, og at det er viktig med fleksibilitet til videre faser med detaljering og byggesak.

Mobilitet og håndtering av innsigelser

Byrådet ser positivt på at innsigelsen fra VLFK er trukket, etter bearbeiding av planforslaget. Byrådet skulle gjerne sett at SVV sin innsigelse også var formelt trukket før saken sendes til politisk behandling, men har merket seg at det jobbes med videre oppfølging slik at SVV sin innsigelse forhåpentlig snart blir trukket. Byrådet har merket seg at PBE anbefaler løsningene i planforslaget, og vurderer at løsningene gir bedre løsninger for gående og kollektivreisende. PBE vurderer at innholdet i innsigelsespunktene er løst, selv om innsigelsene formelt sett ikke er trukket siden det mangler svar på alle søknader hos Vegdirektoratet.

Under forberedelsen av den politiske saken hos Byrådsavdeling for byutvikling, kom det svar fra Vegdirektoratet datert 15.04.26 om at fravikssøknader for Fjøsangerveien var ferdig behandlet og avvikene er godkjent. Det innebar at alle tre fravik er godkjent under forutsetning av at vilkår følges opp i videre detaljprosjektering og bygging. SVV har i sin uttalelse til begrenset høring understreket at svar fra Vegdirektoratet må innarbeides i reguleringsplanen, før den kan vedtas. For å bidra til at SVV sin innsigelse kan trekkes, gjennom å sikre at vilkår fra Vegdirektoratet følges opp i videre faser, så anbefaler byrådet følgende supplering av bestemmelser (jamfør vedtakspunkt 1.B.e):

Ny bestemmelser under 3.2.11.a:

«Utforming skal tilfredsstille vilkårene i brev fra Vegdirektoratet datert 14.01.2026 og brev datert 15.04.2026».

Byrådet er opptatt av fremdrift på transformasjonen av Mindemyren til Mindebyen, og anbefaler derfor at planforslaget vedtas. For at planforslaget skal kunne vedtas og egengodkjennes av bystyret, må innsigelsen fra SVV imidlertid først være formelt trukket. Under avsluttende forberedelse av den politiske saken hos byrådsavdeling for byutvikling, så ble det oversendt 13.05.26 brev fra Vegdirektoratet datert 06.05.2026 om at søknad om

signalregulering for gangkryssing i Kanalveien er ferdig behandlet. Vegdirektoratet har fattet følgende vedtak: «Ny signalregulert fotgjengerkryssing over Kanalveien, kryssing over veg og bane, ved Mindemyren (FV5328 S1D1 m1380) kan reguleres som vist i sak 25/351220. Det er forutsetninger knyttet til vedtaket.» Brevet fra Vegdirektoratet lister opp forutsetningene for vedtaket, som må følges opp i videre detaljprosjektering og bygging. SVV har i sin uttalelse til begrenset høring understreket at svar fra Vegdirektoratet må innarbeides i reguleringsplanen, før den kan vedtas. For å sikre at forutsetninger fra Vegdirektoratet følges opp i videre faser, og dermed bidra til at SVV sin innsigelse kan trekkes, så anbefaler byrådet følgende supplering av bestemmelser (jamfør vedtakspunkt 1.B.f):

Ny bestemmelser legges til under 3.2.1.a:

«Utforming av signalregulert fotgjengerkryssing over Kanalveien skal tilfredsstillende forutsetninger i brev fra Vegdirektoratet datert 06.05.2026».

Oppsummering og konklusjon

Planforslaget er i all hovedsak i samsvar med KPA2018 og områdereguleringsplanen for Mindemyren, og legger til rette for en kompakt og attraktiv utbygging som vil sette fart på transformasjonen av Mindemyren til Mindebyen.

Byrådet anbefaler at planforslaget vedtas sammen med foreslåtte endringer.

Begrunnelse for framleggelse til bystyret:

Etter plan- og bygningsloven (2008) § 3-3, 2. ledd ligger det til bystyret selv å vedta reguleringsplan, jf. § 12-12. Utvalg for miljø og byutvikling skal gi innstilling i saken.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:

A. Årstad. Gnr. 159, Bnr. 128 mfl., Delfelt S14 Mindemyren, arealplan-ID 66350000 vist på plankart, sist datert 19.03.2026.

B. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 24.03.2026, med følgende endringer:

- a) Ny bestemmelse under 3.1.3.b. Andre krav om utforming: «Innenfor felt KBA2, KBA7, KBA9 og KBA10 skal alle bygg mot Kanalveien utformes slik at toppetasjen har skrå takflater og gesimskant. Det tillates tilpasning av takutformingen til takterrasser, takarker, takopplett, takvinduer, trappe- og heisrom, variasjon i fasadehøyder og fasadedybder. Det tillates ikke skrånende fasader under gesimskant.»
- b) 4.2.1, 2. avsnitt endres til:
«Innenfor bevaring kulturmiljø H570_1 skal eksisterende fasader og bygningskropp mot Fjøsangerveien, fasade mot Minde Allé og o_GT3 bevares og tillates ikke revet. Det er likevel mulig å gjøre fasadeendringer samt tilbygg/påbygg dersom det ikke svekker kulturmiljøverdiene.»
- c) Endring av bestemmelse 3.1.4.a andre avsnitt:
«I felt SF1 tillates forretning, offentlig og privat tjenesteyting og bevertning kun i 1. og 2. etasje. Kontor tillates kun i 2. etasje. Bolig tillates fra 2. etasje og oppover. 3. etasje og oppover skal brukes til boligformål.»

- d) Ny bestemmelse under 2.9. Anleggsperioden:
«Overvannsanlegg og kanal langs Kanalveien og på Lea allmenning skal sikres mot forurensning i bygge- og anleggsperioden.»
- e) Ny bestemmelser under 3.2.11.a:
«Utforming skal tilfredsstille vilkårene i brev fra Vegdirektoratet datert 14.01.2026 og brev datert 15.04.2026».
- f) Ny bestemmelser legges til under 3.2.1.a:
«Utforming av signalregulert fotgjengerkryssing over Kanalveien skal tilfredsstille forutsetninger i brev fra Vegdirektoratet datert 06.05.2026».

C. Formingsveilederen skal oppdateres i tråd med vedtakspunkt 1.B.a.

2. Plandokumenter skal oppdateres i henhold til bystyrets vedtak før kunngjøring

Dato: 19. mai 2026

Christine B. Meyer
Byrådsleder

Eivind Nævdal-Bolstad
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Fagnotat, datert 27.03.2026, med følgende vedlegg:

Plankart, datert 19.03.2026

Reguleringsbestemmelser, datert 24.03.2026

Planbeskrivelse, datert 24.03.2026

Merknadsskjema oppstart, datert 05.07.2022

Merknadsskjema offentlig ettersyn, datert 20.08.2025

Merknadsskjema begrenset høring, datert 13.03.2026

Endringssskjema til begrenset høring, datert 20.08.2025

Endringsnotat til begrenset høring, datert 08.10.2025

Illustrasjonsplanene, samlet, datert 11.02.2026

Illustrasjonsvedlegg, datert 17.03.2026

3D-illustrasjoner, datert 14.11.2025

Oversiktsplan MUA, datert 13.03.2026

Oversiktskart utomhusplan utenfor planområdet, datert 05.11.2025

Oversiktsplan – bolig, næring og innganger, datert 23.10.2025

Oversiktsplan – varelevering hub, datert 11.11.2025

Diagram utvidelse områdeplan SF1, datert 23.03.2026

Snitt samlet, datert 02.02.2026

Oppriss samlet, datert 03.02.2026

Oppriss E g F - næingsbebyggelse, datert 27.10.2025

Solstudie samlet eksisterende, datert 19.09.2024

Solstudie samlet eksisterende, datert 18.12.2025

Formingsveileder, datert 06.03.2026

Brannoppstillingsplasser, 16.01.2026

Pedestrian Comfort Map, datert 10.11.2025

Støyrapport, datert 11.09.2025

Støyskjerming – tekst og bilder, datert 17.11.2025

ROS-analyse Mindemyren S14, datert 04.09.2025

VA-rammeplan m/vedlegg, datert 04.07.2025

Bergen Vanns uttalelse til VA-rammeplan, datert 27.11.2025
 Renovasjonnotat m. vedlegg, datert 12.01.2026
 Luftkvalitetsrapport, datert 23.01.2025
 Vindanalyse, datert 15.09.2022
 Kulturminnedokumentasjon, datert 10.08.2022
 Kulturminne konsekvensvurdering, datert 17.08.2022
 Uttale fra Byantikvaren, datert 29.08.2023
 Delekonsept, datert 11.11.2025
 Mobilitetsplan, datert 13.05.2025
 Vegtekniske tegninger internveger, datert 13.02.2026
 Tekniske tegninger for renovasjonslomme glass og metall, datert 09.12.2025
 Pumpestasjon tilkomst, datert 05.01.2026
 Parkeringsanlegg alternativt konsept, datert 15.09.2022
 Sykkelparkering tekst og bilder, 17.11.2025
 Parkeringsnotat, datert 14.11.2025
 Signalsøknad Fjøsangerveien, datert 01.06.2025
 Vedlegg Signalsøknad Fjøsangerveien, datert 13.08.2025
 Vedtak Signalsøknad Fjøsangerveien, datert 14.01.2026
 Signalsøknad Kanalveien gangfelt, datert 05.09.2025
 Vedlegg signalsøknad Kanalveien gangfelt, datert 10.09.2025
 Trafikkteknisk vurdering signalregulert gangfelt, datert 10.09.2025
 Trafikkanalyse gangkryssinger, datert 04.06.2025
 RAMS Analyserapport, datert 03.10.2025
 RAMS Systemdefinisjon, datert 06.11.2025
 RAMS Skisse gangkrysningsløsning, datert 20.05.2025
 Handelsanalyse, datert 05.08.2025
 Forslagsstillers svar innsigelse Mindemyren SVV, datert 20.08.2025
 Forslagsstillers svar innsigelse Mindemyren VLFK, datert 20.08.2025
 Uttale SVV begrenset høring, datert 13.11.2025
 Uttale VLFK begrenset høring, datert 25.11.2025
 Geotekniske grunnundersøkelser, datert 02.04.2019
 Miljøgeologiske grunnundersøkelser, datert 02.04.2019
 Illustrasjon bygg som skal rives, datert 29.08.2025
 Klimagassberegninger, datert 30.10.2024
 Klimanorm, datert 21.01.2026
 Vareleveringsnotat, datert 27.02.2026
 Vedtak flytting signalanlegg, datert 14.01.2026.
 S14 Mindemyren - fravikssøknad og gangforbindelser ved torg - Mime 23_200249-23, datert 27.04.2026.
 Svar på fravikssøknad - N100 - E39 Fjøsangervegen, datert 15.04.2026.
 Fraviksnotat_Mindemyren S14_Grunnlag fravikssøknader, datert 24.02.2026.
 Fravik 1, Mindemyren S14, datert 20.02.2026.
 Fravik 2, Mindemyren S14, datert 20.02.2026.
 Fravik 3, Mindemyren S14, datert 20.02.2026.
 Vedtak VD-3 F46-26 Signalregulering fv.5328 Kanalveien - krysningspunkt ved framtidig skole - Bergen kommune, datert 06.05.2026.
 M002, datert 20.04.2026.
 Trafikkteknisk vurdering, datert 21.04.2026.
 Beskrivelse av virkemåte 304, datert 16.04.2026.