BERGEN KOMMUNE

Plan- og bygningsetaten

Til
BBU – Seksjon forvaltning og mobilitet
(Arbeidssted)

Fra
Plan og bygningsetaten

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/20439-111
Saksbehandler: Veslemøy Gravdal Ryland
Dato: 25.06.2026

Forslag til detaljregulering anbefales vedtatt

Årstad, Gnr. 159, Bnr. 28 m.fl., Sykkelkryssing av Fjøsangerveien, Arealplan-ID 61930000

Om planforslaget

Statens vegvesen fremmer på vegne av Miljøløftet detaljreguleringsplan for kryssing i plan for myke trafikanter av E39 Fjøsangerveien. Planområdet er lokalisert om lag 2,5 km sør for Bergen sentrum i bydelen Årstad. Strekningen er en del av sykkelstamvegen mellom Skeie i sør og Vågsbotn i nord, «E39 sykkelstamveg Bergen», hvor sykkelkryssingen er delstrekning «5B Fabrikkgaten-Solheimsgaten» på Kronstad.
Hovedformålet med planarbeidet er å sikre areal for å etablere et trafikksikkert og attraktivt tilbud for gående og syklende på strekningen. Planarbeidet ble startet opp første gang i 2004, og det ble jobbet med ulike løsninger uten at man kom fram til en omforent løsning. Byrådet vedtok ny oppstart i 2022 med nye føringer for arbeidet. Et forslag utarbeidet med utgangspunkt i dette lå ute til offentlig ettersyn høsten 2025. Strekningen er prioritert i «Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030» og i Miljøløftets Handlingsprogram 2024-2027.



Figur 1. Oversiktskart. Planområdets lokalisering er vist med rød peker. Svart stiplet omriss viser planområdet.

Postadresse:
Postboks 7700,
5020 BERGEN
Kontoradresse:
,
5008 BERGEN

Telefon: 55566310
E-post: postmottak.planogbygg@bergen.kommune.no

Internett: www.bergen.kommune.no

Planområdet ligger svært sentralt i Bergensdalen med mange målpunkt i nærheten, hvor hovedandelen ligger innen gang- og sykkelavstand. Det er god kollektivdekning i området, med bussholdeplasser langs Fjøsangerveien og bybanestopp i gangavstand fra planområdet. Kronstadparken med mange boliger og arbeidsplasser grenser til planområdet, og i sør ligger Mindemyren som er under transformasjon de kommende årene.

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. Det er få muligheter til å krysse vegen i dag, og Fjøsangerveien fungerer som en barriere for gående og syklende. Dagens krysningspunkter over E39 er en gammel kulvert som ikke er universelt utformet, og gangfelt over E39 ved Fabrikkgaten.

Planforslaget er en detaljregulering av tilbud for myke trafikanter fra Solheimsgaten til Fabrikkgaten, med lysregulert kryssing i plan over E39 Fjøsangerveien. Det reguleres tovegs sykkelveg med fortau fra Solheimsgaten i nord til man treffer eksisterende sykkelstamveg i sør, langs Fjøsangerveien, og i øst, langs Fabrikkgaten. I Kanalveien sammenføyes planforslaget til løsning i gjeldende reguleringsplan for Bybanen (PlanID 64860000), med envegsregulert sykkelveg på hver side av gaten. Plangrepet er i hovedsak å omfordele samferdselsareal slik at fremkommelighet, tilgjengelighet og trafikksikkerhet forbedres, særlig for myke trafikanter.

Planforslaget omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredning.
Se nærmere beskrivelse av planforslaget under, samt planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

Politiske føringer

Kommuneplanens samfunnsdel, «Et nystemt Bergen», har fire samfunnsmål for utviklingen av Bergen, hvor «Bergen for alle» og «Bergen for fremtiden» vurderes som relevant for dette planarbeidet. Planforslaget skiller arealene for gående og syklende, noe som gjør det tryggere for barn, unge og eldre. Bedre forhold for gående og syklende gjør det generelt enklere å gå og sykle i hverdagen, som igjen er bra for folkehelsen. Dette er fremtidsrettede tiltak for Bergen. Et godt utformet og effektivt kryssingspunkt av veien vil gi bedre forhold for myke trafikanter og styrke samspillet med øvrig trafikk i det som i dag er et krevende trafikalt punkt.

Et reguleringsplanforslag for kryssing av Fjøsangerveien fremmet av Bergen kommune lå ute til offentlig ettersyn i 2014. Dette forslaget la til grunn en kryssing av Fjøsangerveien med en kulvert under veien. Statens Vegvesen stilte spørsmål til løsningen både i forhold til anleggstekniske forhold, og løsningen i seg selv. Forslaget ble derfor aldri fremmet for sluttbehandling og vedtak.

I stedet jobbet Bergen kommune og Statens vegvesen sammen om å finne alternative løsninger der geometri, miljø, framkommelighet, trafikksikkerhet, gjennomførbarhet og kostnader ble vurdert på nytt. Her ble også lang bro og kryssing i plan vurdert. På grunn av sakens prinsipielle betydning ble spørsmålet fremmet for Byrådet 3. oktober 2019, sak 1271/19. Byrådet gjorde vedtak om ny oppstart med utgangspunkt i et alternativ, kalt V3, der sykkelveien krysser Fjøsangerveien i plan sør for Fabrikkgaten.

Nye beregninger viste imidlertid at et annet alternativ der kryssingen skjedde ved Edvard Griegs vei 200 meter lenger nord, kalt V4, ga bedre forhold for syklister og fotgjengere, bedre kobling til målpunkt og øvrig sykkelnett, og bedre muligheter for utvikling av nærområdet. I tillegg ville man unngå flytting av E39, og samtidig skape et ekstra krysningspunkt for gående og syklende, sammenlignet med i dag. Alternativet innebærer også mindre konflikt med Solheim gravplass, og unngikk konsekvenser for nye bygg det var gitt rammetillatelse for. Både Bergen kommune, Statens Vegvesen og Bara eiendom som utvikler Kronstadparken, ønsket derfor å gå videre med alternativ V4 framfor V3. Da dette innebar en endring i forhold til Byrådets vedtak fra 2019, ble saken lagt fram for Byrådet på nytt den 30.6.2022, sak 1194/22, der det ble gjort et nytt vedtak om oppstart der alternativ V4 skulle legges til grunn for planarbeidet. Planarbeidet ble på bakgrunn av dette vedtaket kunngjort startet opp 22.10.2022.

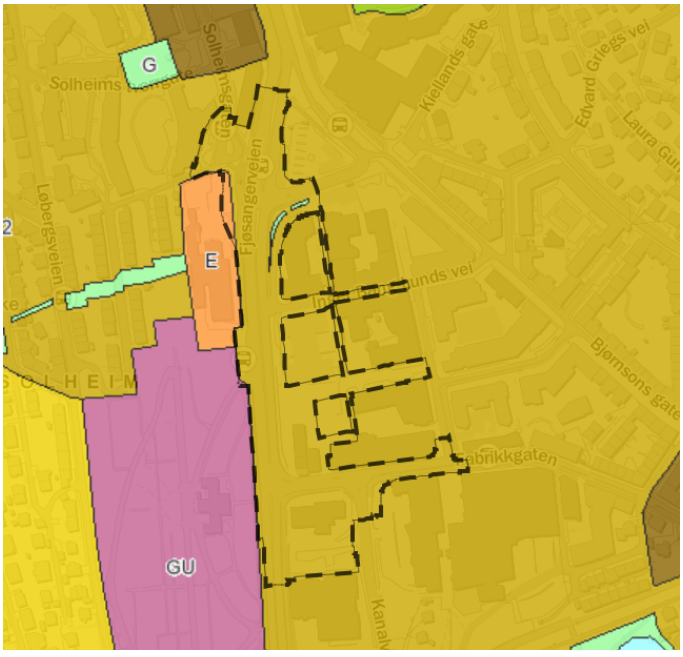
Overordnede planer og retningslinjer

Planforslaget ivaretar overordnede nasjonale-, regionale og kommunale føringer.
I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023-2027) har regjeringen forventninger om at sykling, gange og kollektivtransport prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg. I Nasjonal Transportplan (2025-2036) og Regional Transportplan for Vestland (2022-2033) er det også mål om å øke sykkelandelen i byområdene, og prioritere sykkelinfrastruktur for reiser med potensiale for store reisestrømmer, og ruter knyttet til målpunkt for barn og unge.

Kommuneplanens arealdel, KPA 2018

Planområdet omfattes hovedsakelig av arealformål byfortettingssone, men også mindre areal med grønnstruktur, energianlegg og grav- og urnelund.
Planområdet omfattes av følgende hensynssoner:

- H210_3 /H220_3 Vei støy gul og rød sone
- H390_1 og H390_2 Luftkvalitet – rød og gul sone
- H410_1 Konsesjonsområde fjernvarme Flesland – Sentrum
- H570_4 Historiske veifar



Figur 2. Utsnitt fra KPA2018 som viser arealformål. Svart stiplet linje viser plangrensen.

Gåstrategi for Bergen 2020-2030
Bergens gåstrategi, vedtatt i Bergen bystyre i november 2020, har som visjon at det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen.

Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030
Bergens sykkelstrategi, vedtatt i november 2020, har som visjon at det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen, og har hovedmål om at flere skal sykle mer.

Miljøløftets handlingsprogram 2024-2027
Strekningen er prioritert i "Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030" og prosjektet E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Fjøsangerveien/Solheimsgaten - Fabrikkgaten ligger inne i Miljøløftets Handlingsprogram for 2027-2029.

Grønn strategi – Klimastrategi for Bergen 2022-2030
Grønn strategi er Bergens klimastrategi, som skal bidra til at Bergen klarer de nødvendige omstillingene for å redusere klimagassutslipp på en rettferdig måte. En av satsingene i strategien er at byen skal ha gode, effektive og miljøvennlige transportløsninger, hvor gange, sykkel og kollektivtransport skal prioriteres.

Byrådets politiske plattform 2023-2027 - Klosterhagen-erklæringen
I Klosterhagen-erklæringen mener Byrådet at det må gjøres tryggere å ferdes til fots og på sykkel i Bergen, og de ønsker å utvide sykkelveinettet med sammenhengende traseer i bydelene, men med enklere løsninger som krever mindre areal.

Omkringliggende planer
Områdereguleringsplan Mindemyren
Områdereguleringsplan for Mindemyren (plan ID: 61140000) ble vedtatt våren 2014. Planen legger til rette for transformasjon og fortetting av næringsområdet på Mindemyren til et urbant næringsområde med boliger og en bymessig kvartalsstruktur.

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.

Planprosess og medvirkning
Det ble fattet vedtak i Byrådet 21.06.2022, og planarbeidet ble på nytt varslet 22.10.2022. Komplett planforslag til behandling ble mottatt 29.05.2026.

Medvirkning
Fra det ble varslet oppstart og frem til planforslaget sendes til sluttbehandling har det vært omfattende møtevirksomhet, med møter og dialog med grunneiere, næringsaktører, naboer og andre interessenter. Det har også vært tett dialog med offentlige etater og myndigheter, og ustrakt grad av brukermedvirkning.

I høringsperioden og i etterkant av høringen har Statens Vegvesen gjennomført møter med BKK, Certas, BARA Eiendom og Solheim Omsorg Pluss for å sikre at de er innforstått med

konsekvensene av planforslaget, og de er gitt anledning til å påvirke løsningene de blir berørt av. Se beskrivelse av planforslaget under for konkret beskrivelse av de endringer som denne dialogen har medført.

Merknader og uttalelser ved offentlig ettersyn og begrenset høring
Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 23.08.2025 - 07.10.2025. Det ble mottatt 8 private merknader og 14 høringsuttalelser. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i merknadsskjema datert 26.05.2026 (se vedlegg d). På bakgrunn av innkomne merknader ble det gjort justeringer i planforslaget, som ble sendt til begrenset høring i perioden 28.04.2026 - 21.05.2026. Det kom ytterligere 3 merknader til disse justeringene, som er vurdert samlet med merknadene fra offentlig ettersyn.

Vi har gått gjennom merknadsskjemaet, og vurderer forslagsstillers kommentarer som dekkende.

I uttalelsene og merknadene blir det i hovedtrekk pekt på følgende:

- Behov for trygg kryssing av Fjøsangerveien
- Innspill til planskilt løsning
- Innspill som gjelder motstand mot erverv og midlertidig erverv av grunn
- Alternativsløsning for snusløyfe i Solheimsgaten

Justeringer etter offentlig ettersyn og begrenset høring
Endringene som er foretatt etter offentlig ettersyn og begrenset høring, fremgår av merknads- og endringsskjema datert 26.05.2026. Planmaterialet er oppdatert i henhold til justeringene. De viktigste justeringene er:

- Justering av snusløyfe i Solheimsviken
- Justerte arealformål på BKK-tomten som medfører noe mindre permanent og midlertidig erverv
- Endret arealformål ved avkjørsel til Solheim gravplass og lagt til ensrettet avkjørselspil, etter merknad fra Bymiljøetaten
- Justeringer på midlertidige rigg- og anleggsområder

Justeringene er vurdert å imøtekomme innkomne merknader, og temaene er tilstrekkelig belyst gjennom de høringene som har vært. Fagetaten har derfor ikke sett behov for ytterligere høring av disse.

Beskrivelse av planforslaget

Plan- og bygningsetaten kommenterer sakens sentrale problemstillinger. Det vises til planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av *hele* planforslaget.

Fremkommelighet, trygghet og universell utforming
Planområdet ligger sentralt til på Danmarksplass, med mange målpunkter og utviklingsområder rundt. Fjøsangerveien fungerer i dag som en betydelig barriere mellom boligområdene på Løvstakksiden og områdene øst for vegen, hvor det finnes et bredere tilbud av tjenester og målpunkt, i tillegg til transformasjonsområdene Kronstadparken og Mindemyren. Sykkelkryssingen vil bidra til å redusere barrierevirkningen av Fjøsangerveien, og styrke tilgjengeligheten mellom de ulike områdene for myke trafikanter. Et tilbud med kryssing i plan kan også oppleves som et sosialt tryggere krysningsalternativ enn

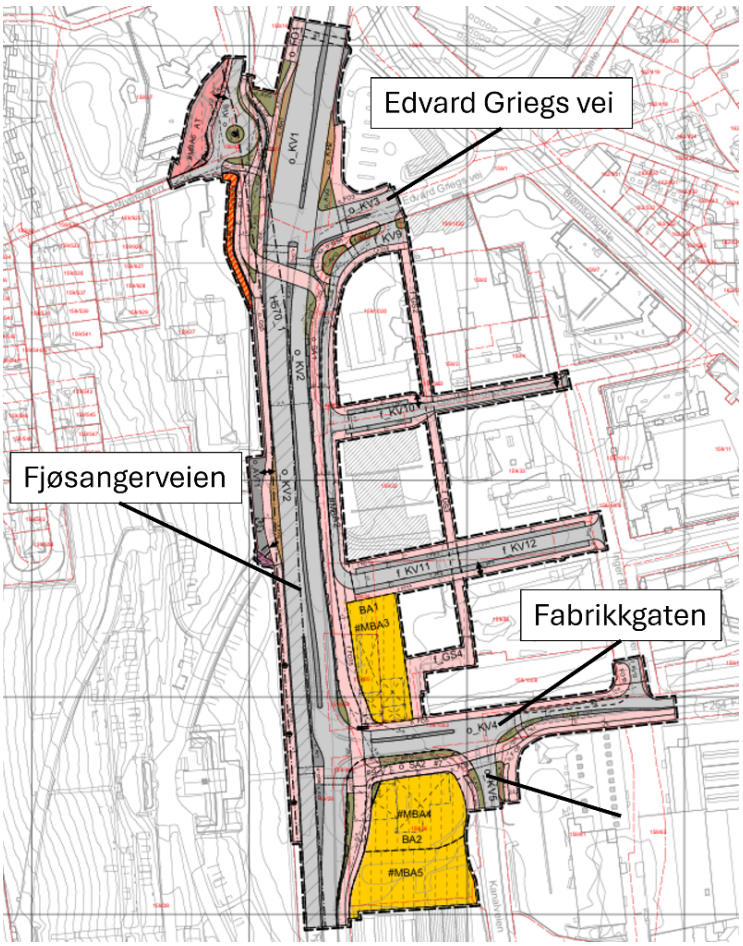
eksisterende undergang ved Danmarksplass sør, og vil bli et viktig tilbud for trygghetssøkende myke trafikanter.

Dagens undergang ved Danmarksplass sør er en gammel kulvert med bratte ramper som ikke tilfredsstiller krav til universell utforming. I dag er det eneste universelt utformete stedet å krysse E39 på ved eksisterende gangfelt ved Fabrikkgaten. Tiltaket erstatter ikke kulverten, men vil gi gående et nytt universelt utformet krysningspunkt, og bidra til bedre fremkommelighet i området for gående og syklende.

Den lysregulerte sykkelkryssingen planlegges med ekstra bredde (6-7m), og øker kapasiteten i krysset for syklende. Separasjon av myke trafikanter gir en mer lesbar situasjon, noe som bidrar til å bedre trygghetsfølelsen for gående og øke fremkommeligheten for syklende.

Et helhetlig utformet gang- og sykkeltilbud på strekningen vil gjøre trafikkbildet mer lesbart og i større grad forutsigbart for myke trafikanter, men syklende vil i framtidig situasjon måtte krysse to veger (Fjøsangerveien og Fabrikkgaten) mot én i dagens situasjon (Fjøsangerveien). 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 syklister slik at de kan prioriteres i signalanlegget. Der det er plass til det, etableres fotstøtter med trykknapp ved stopplinjer.

Kapasitetsberegninger som er lagt til grunn i planforslaget viser generelt akseptabel trafikkavvikling med tanke på belastningsgrad og forsinkelse i kryssene på Fjøsangerveien (med Edvard Griegs vei og med Fabrikkgaten), samt i krysset med Kanalveien. Utførte beregninger legger opp til tidssetting som prioriterer trafikken på E39, slik at den ikke forsinkes som følge av endringer i krysset. Signalregulerte kryss gir rom for å prioritere myke trafikanter ved behov eller dersom trafikkbildet endrer seg, for eksempel hvis trafikken til og fra Mindemyren reduseres som følge av utbyggingen. Trafikk- og signalanalysene (se vedlegg q) bekrefter at planforslaget sikrer nødvendig overordnet trafikkavvikling i Fjøsangerveien, samtidig som det gir nødvendig fleksibilitet til å øke prioriteringen av myke trafikanter på et senere tidspunkt. Dette støtter opp under nullvekstmålet som Bergen kommune har forpliktet seg til.



Figur 3. Plankart med oversikt over vegnavn i planområdet.

Kollektivtrafikk
Sørgående holdeplass Danmarksplass ved Solheimsgaten oppgraderes til å kunne ha to busser samtidig. Dette er en holdeplass som betjener mange rutebusser med relativt høy frekvens. Planforslaget legger også opp til en tydeligere separering av trafikanter som ferdes rundt holdeplassen. Dette vil skape et mer oversiktlig trafikkbilde.

Holdeplassen Solheim kapell ved Fjøsangerveien vil ha samme plassering som i dagens situasjon, og er planlagt med utbedringsstandard og universell utforming. Leskuret flyttes til baksiden av gang- og sykkelvegen.

Barn og unges interesser
Planen beslaglegger ikke areal avsatt til eller i bruk av barn og unge. Økt fremkommelighet og trygg kryssing av Fjøsangerveien vil være positivt for barn og unge. I nærområdet finnes flere sentrale målpunkt, herunder videregående skole og ulike idretts- og fritidstilbud, som genererer trafikk av barn og unge. Selv om Fjøsangerveien fortsatt vil være svært trafikkert, vil etablering av et nytt krysningspunkt gi barn og unge bedre fremkommelighet og en tryggere ferdselsmulighet.

Naturmangfoldloven
§ 8 Kunnskapsgrunnlaget
Planområdet er registrert som bebyggelse og samferdsel i naturbasen til Miljødirektoratet og www.artsbanken.no. Det er ikke registrert noen verdifulle naturtyper innenfor eller i nærområdet til planavgrensningen, og området har få verdier med hensyn til naturmangfold. Vegetasjonen i området består i hovedsak av kantsoner langs veg og bebyggelse, med lav forvaltningsinteresse, og utgjøres i stor grad av pryd- og parkvegetasjon.

Reguleringsplanen viderefører dagens situasjon med regulert fortau langs gravplassen, og dette plangrepet tillater gjenplanting av gravlundens allé av almetrær. Det er inngått en privatrettslig avtale mellom Statens vegvesen og Bergen kirkelige fellesråd om bevaring av trerekken, samt replanting av trær som må fjernes, som også omfatter trær utenfor planområdet.

Ved snusløyfen i Solheimsgaten står det en lind. Denne ble befart i august 2024 av landskapsarkitekt, og vurdert til å være i dårlig stand. Dersom det ved etablering av ny snusløyfe i Solheimsviken blir nødvendig å felle lindetreet, er det i reguleringsbestemmelse § 2.1.2.b stilt krav om at det skal erstattes med nytt tre.

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. Disse er Rhododendron, svartsurbær, mispelarter, tuja, laubærhegg, villvin og platanlønn.

§ 9 føre var-prinsippet
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.

§ 10 økosystemtilnærming og samlet belastning

Tiltakene er begrenset i omfang og omfatter i stor grad eksisterende vegareal, men Mindemyren - Danmarksplass som område er i transformasjon noe som vil føre til endringer i økosystemet. Forslag til avbøtende tiltak som kan følges opp i plan for ytre miljø:

- Tilpasning av anleggsarbeidet til tider på året der arter vil lide minst mulig skade (typisk utenom hekkesesongen for fugler)
- Unngå bruk av plantevernmidler og plante mest mulig variert vegetasjon
- Unngå lysforurensning og redusere lysstyrke.
- Bekjempe fremmede arter.

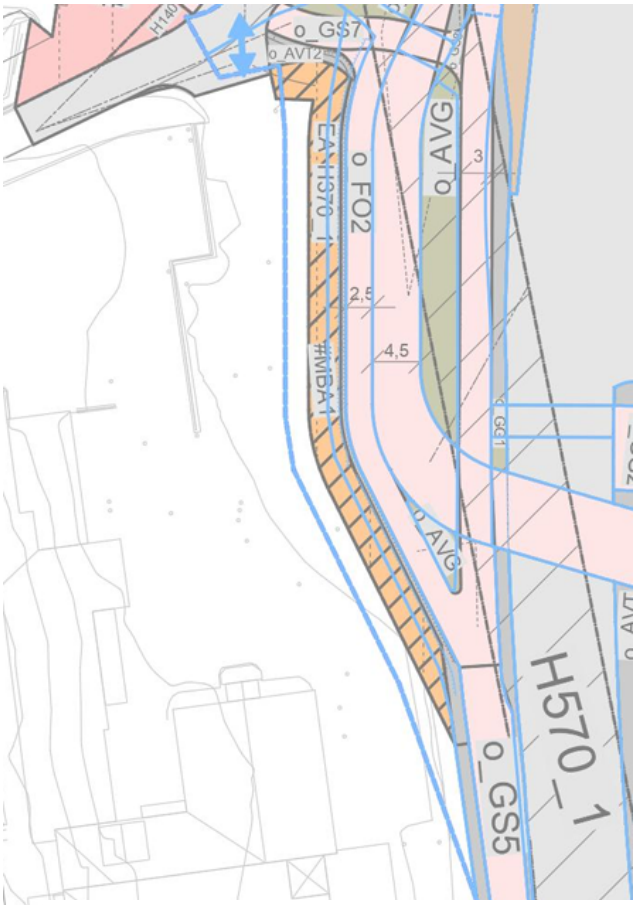
§ 11 Kostnadene med miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver
Planbestemmelsene skal sikre at fremmede planter ikke spres videre under anleggsarbeidet. Dette er tatt inn i reguleringsbestemmelsene i form av at det skal utarbeides en plan for ytre miljø (YM-plan) som grunnlag for videre prosjektering og anleggsarbeid.

Konsekvenser for private eiendommer
Planforslaget medfører endringer som har konsekvenser for tilstøtende private eiendommer og næringsliv. Det er nødvendig med både permanent og midlertidig erverv av grunn for gjennomføring av reguleringsplanen. Det har vært dialog mellom forslagsstiller og berørte parter under og etter høringsperioden.

BKK – gnr./bnr. 159/37
For eiendommen gnr./bnr. 159/37, Fjøsangerveien 65, erverves det areal både permanent og midlertidig. Sykkelvegen krysser Fjøsangerveien like ved dagens parkeringsplass utenfor BKK/Solheim sekundærstasjon, og for å få til akseptabel kurvatur på sykkelvegen og tilrettelegging for fotgjengere er det nødvendig å erverve grunn for gjennomføring av tiltaket. I tillegg til permanent erverv av areal på eiendommen som i dag er en parkeringsplass, beslaglegges også midlertidig areal/anleggsbelte for gjennomføring av planen.

I løpet av planprosessen har det vært dialog og flere møter med BKK, hvor det blant annet er sett på alternative løsninger for utnytting av deres parkeringsareal ved fremtidig situasjon etter bygging av kryssingen. Statens vegvesen med konsulent har utarbeidet forslag til hvordan parkeringsplassen kan omdisponeres for å få plass til tilnærmet like mange parkeringsplasser som de har i dag.

Etter offentlig ettersyn er plangrensen flyttet ca. 1,5m nærmere E39 ved parkeringsplassen på BKK sin eiendom (se figur 4). En smal grøft langs fortau (o_FO2) er tatt vekk, og bredden på anleggsbeltet redusert. Dette gir et noe mindre permanent og midlertidig erverv av grunn.



Figur 4. Plangrense trukket ca 1,5 mot E39 på BKK-tomten til sluttbehandling. Blå linjer viser planforslagets utstrekning ved 1. gangs behandling (Norconsult).

Snusløyfe i Solheimsviken
Snusløyfen i Solheimsviken er endret etter offentlig ettersyn for å gi mer plass til sykkelvegen, større venteareal for kollektivreisende og en betydelig utvidelse av fortauet

langs sykkelvegen. Dette området er i dag preget av konflikter mellom gående, syklende og kollektivreisende som venter på holdeplassen. Den foreslåtte løsningen skaper mer plass og sikrer bedre separering mellom de ulike trafikantgruppene.

Snusløyfen er justert og flyttet lengre vestover, inn i Solheim Omsorg Pluss sitt areal. Sykkelvegen er hevet og trukket nærmere snuplassen, og mur er planlagt etablert mellom sykkelvegen og fortauet/plattformen. På vestsiden av snusløyfen er det regulert fortau (o_FO19), samt krysningspunkt mot o_FO2. Forskyvingen av snusløyfen lengre vekk fra E39 har konsekvenser for eiendommen til Solheim Omsorg Pluss. Uteområdet må endres, med ny mur og trapp fra fortauet opp mot hovedinngangen. Løsningen skaper en kobling som mangler i dag til inngangspartiet til Solheim Omsorg Pluss, og gir en tryggere og mer lesbar løsning for myke trafikanter. Planforslaget gir en positiv konsekvens slik det nå er utformet (se figur 5).



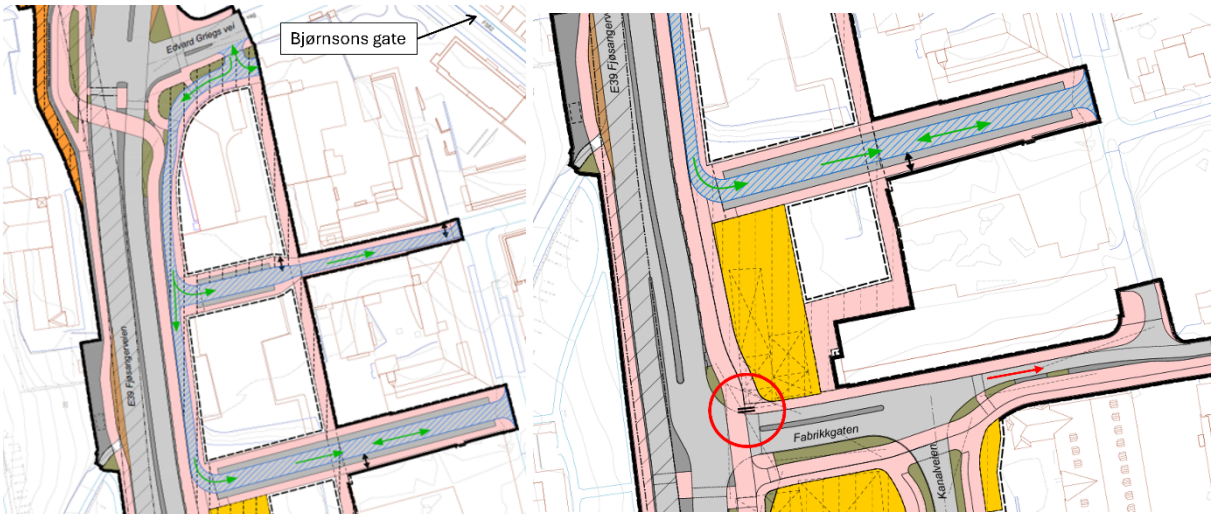
Figur 5. T.v. Utsnitt av plankart av snusløyfe i Solheimsgaten, t.h. Illustrasjonsplan av snusløyfen (Norconsult).

Denne løsningen beslaglegger større deler av forplassen til Solheim Omsorg Pluss. De har likevel uttalt seg positivt til den alternative løsningen, og ser muligheter for å forbedre forholdene utenfor bygget ved omlegging av snusløyfen. Innspill fra Omsorg Pluss til planforslaget, er så langt som mulig innarbeidet i planforslaget. Bymiljøetaten har også stilt seg positive til dette.

Kronstadparken
Langs Kronstadparken mot E39 erverves en liten stripe langs flere eiendommer for fremføring av sykkelvegen, i tillegg til midlertidig areal for byggeperioden.

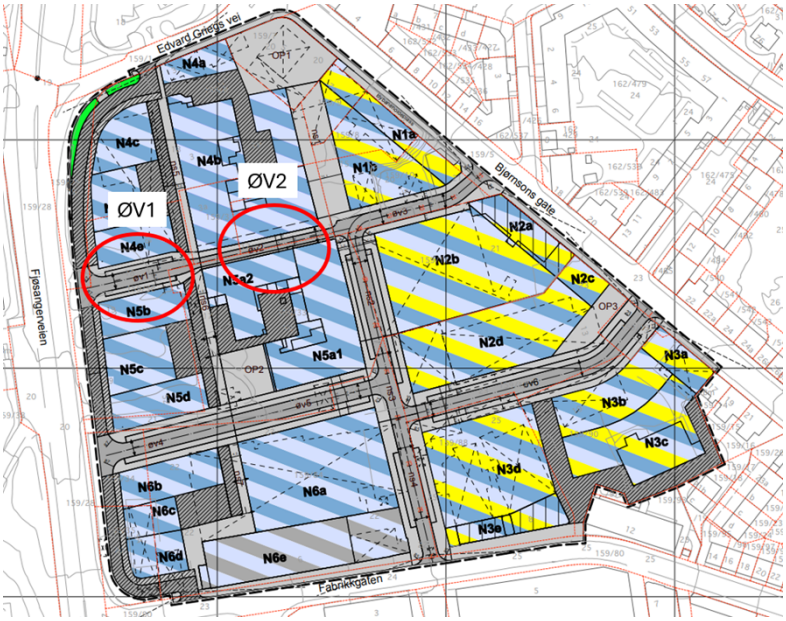
Det interne kjøremønsteret i Kronstadparken vil endres som følge av reguleringsplanforslaget, og eierform endres fra offentlig til felles (privat). Kjøreveg, fortau og parkeringsplasser internt i Kronstadparken er regulert til eierform felles. Det er også regulert gang- og sykkelveg i Kronstadparken for å endre eierform fra offentlig til privat. Hovedinnkjøring til Kronstadparken vil skiltes fra Edvard Griegs vei i nord, og dagens

avkjørsel mot Fabrikkgaten stenges. Fabrikkgaten øst for krysset med Kanalveien gjøres enveiskjørt, så utkjøring fra området må skje via Bjørnsons gate i øst.



Figur 6. T.v. Kjøremønster innad i Kronstadparken. T.h. Rød sirkel viser dagens avkjørsel mot Fabrikkgaten som er planlagt stengt, og rød pil viser envegskjøring øst for krysset Fabrikkgaten x Kanalveien.

Kronstadparken er bygget ut av BARA Eiendom. I høringsperioden fremmet de forslag om endrede kjøreretninger internt i Kronstadparken. De foreslo at ØV1 (se figur 7) etableres som toveiskjørt for personbiler, og ØV2 som enveiskjørt fra vest mot øst for større kjøretøy. Forslaget er begrunnet i trafikksikkerhet, ambisjon om et levende og urbant byrom, og ønske om mindre gjennomkjøring i ØV2.



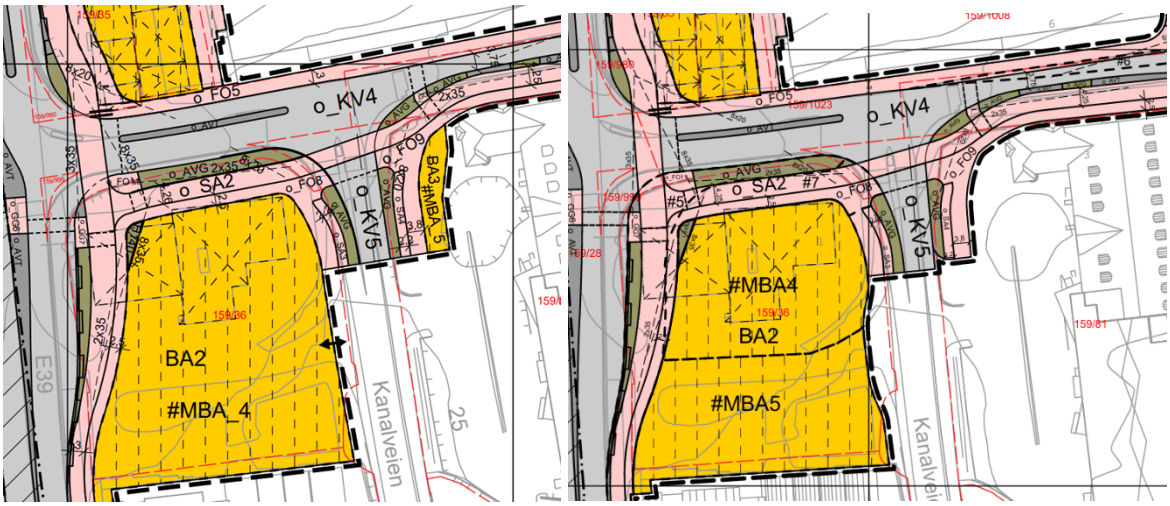
Figur 7. ØV1 og ØV2 i reguleringsplan for Kronstadparken (PlanID 71201).

Statens Vegvesen mener ØV1 ikke kan tillates å være tovegskjørt av hensyn til trafikksikkerhet. Det er trangt snitt mellom kjøreveg og sykkelveg ved ØV1, og krevende å få til sporing for store kjøretøy. BARA sitt forslag er derfor ikke tatt til følge, og kjøreretninger som vist i Figur 6 (t.v.) er videreført i planforslaget til sluttbehandling.

Kanalveien
Bensinstasjonen på gnr./bnr. 159/36 (Kanalveien 1, Esso-tomten) i krysset mellom Fjøsangerveien og Kanalveien er forutsatt fjernet ved realisering av hele tiltaket i planforslaget. Planforslaget åpner for to byggetrinn, hvor beninstasjonsbygget på eiendommen kan bli stående ved realisering av første byggetrinn, men må rives ved gjennomføring av byggetrinn 2.

Til sluttbehandling er midlertidig riggområde på Esso-tomten delt i to for å tilpasse byggetrinnene, hvor #MBA4 gjelder for byggetrinn 2 og #MBA5 gjelder for byggetrinn 1 og 2. Den sørligste delen av tomten er i dag en parkeringsplass. Riggområdet vil ha samme avkjørsel som Esso-stasjonen har til Kanalveien i dag.

Reguleringsplanforslaget for bebyggelse på delfelt S19/S20 på Mindemyren ble vedtatt våren 2026. Det er derfor ikke lenger aktuelt å regulere midlertidig rigg- og anleggsområdet på denne tomten, og #MBA5 (BA3) er derfor tatt ut av planen.



Figur 8. Utsnitt av planforslag for Kanalveien. T.v. planforslag til 1. gangsbehandling, t.h. planforslag til sluttbehandling.

Avkjørsler
Vestland fylkeskommune ønsker at avkjørsel til Esso-tomten fra Kanalveien tegnes ut i plan, istedenfor foreslått avkjørselspil i planforslaget til offentlig ettersyn. Avkjørselen er tegnet ut i tilstøtende plan for delfelt S19 og S20 på Mindemyren (PlanID 71140000), som ble vedtatt våren 2026. Plan for sykkelkryssing Fjøsangerveien har derfor innskrenket plangrensen langs Kanalveien til å ikke overlappe med plan for S19/S20. Se Figur 8 for justering gjort til sluttbehandling.

Avkjørselen til Solheim gravplass blir endret som følge av tiltaket. Reguleringsplanforslaget innebærer at det kun vil være innkjøring fra E39 og ikke lenger utkjøring. Dette vil bedre trafikksikkerheten i forhold til dagens situasjon.

Fagetatens vurdering
Det regulerte trafikksystemet vil tilrettelegge for en mer sikker og trygg ferdsel mellom målpunkt langs Fjøsangerveien, samt utgjøre en viktig kobling mellom sykkelruter i området. Gang- og sykkelkryssingen vil binde sammen eksisterende og nye bolig og næringsområder langs E39, og minimere barriereeffekten av veien. Planforslaget utgjør et sentralt grep for å forbedre fremkommeligheten for gående og syklende lokalt, samtidig som det understøtter utviklingen av et helhetlig og sammenhengende gang- og sykkelnett i Bergensdalen. Dette vil

øke attraktiviteten og fremkommeligheten for både korte og lengre sykkelreiser og støtte opp under delmål fastsatt i KPA2018 om å forbedre folkehelse og sosial ulikhet.

Det nye krysningspunktet over Fjøsangerveien er også et viktig tiltak for å tilby en ny universelt utformet tilkomst over E39.

I tillegg medfører tiltaket i planen en oppgradering av holdeplasser og gangsystemer rundt, som fagetaten vurderer at vil betre forholdene for kollektivtrafikken, for de som venter på holdeplassen samt for gående og syklende som ferdes der.

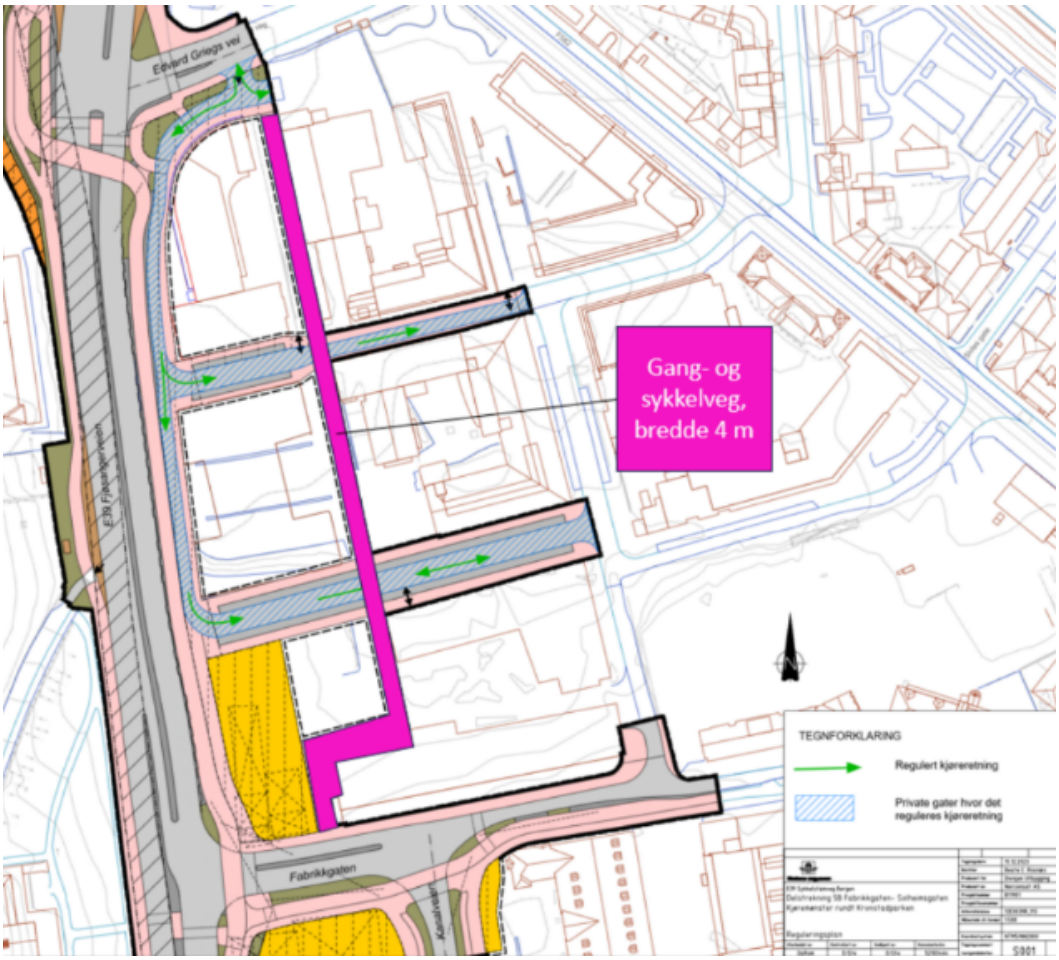
Planlagt erverv av grunn vurderes å være nødvendig for å skape god tilrettelegging for gående og syklende i området. Fagetaten er positive til at forslagsstiller har sett på mulig fremtidig utnyttelse av parkeringsarealet til BKK, samt klart å redusere permanent og midlertidig erverv ved bearbeiding av planforslaget.

Justering av snusløyfen i Solheimsgaten vurderes å være et viktig grep for å gi bedre plass og separering mellom de ulike trafikkgruppene i Solheimsgaten, samtidig som det vil gi et uteoppholdsareal med bedre kvaliteter enn det som eksisterer ved Solheim Omsorg Pluss i dag, og en mer lesbar og tryggere løsning for de eldre beboerne og besøkende.

Forslag til endring av regulert gang- og sykkelveg i Kronstadparken

Planforslaget regulerer felles gang- og sykkelvei (f_GS) i internveien i Kronstadparken (se figur 9). Fagetaten har anbefalt at internveien i Kronstadparken reguleres til offentlig gangveg (o_GG). Begrunnelsen for å regulere internvegen til gangveg er ønsket om å øke trafikksikkerheten i krysningspunkter og påkoblingspunkter til øvrig infrastruktur, og i større grad tilrettelegge for gående i området enn det gjeldende plan legger til rette for. Fagetaten anbefaler derfor at f_GS2-4 reguleres o_GG9-11.
Statens Vegvesen har motsatt seg fagetaten sitt forslag, og har valgt å gå videre med planformålet regulert til 1. gangs behandling med gang- og sykkelvei med felles eierform i internveien. Statens Vegvesen har ikke ønsket å gjøre endringer i Kronstadparken som ikke er nødvendige for fremføring av sykkelvegen, og har kun med internveien for å sikre at den kan benyttes som midlertidig gang- og sykkelveg i anleggsfasen.

Fagetaten mener at den nye sykkelkryssingen reduserer behovet for et parallelt sykkeltilbud til sykkelstamveien. Ved regulering til gangveg vil det fremdeles være mulig å sykle der, men ved utforming av gaten gis det en høyere prioritet til gående, og legges i større grad til rette for opphold gjennom utforming som krever redusert hastighet for syklister. Det pekes på at tilrettelegging for gående også har vært et viktig mål i planarbeidet. Kronstadparken er et viktig byutviklingsområde, hvor internvegen er en sentral akse for gående som fagetaten mener bør sikres opparbeidet som gangveg. Den parallelle gaten i øst, Fabrikkgaten, er åpen for bilkjøring og varelevering, og er i mindre grad egnet som en attraktiv gangakse.



Figur 9. Internvei i Kronstadparken som er ønsket regulert til gangveg vist i mørk rosa.

Bymiljøetaten har i sin merknad støttet fagetatens vurdering om at vegen bør omreguleres til gangveg, men mener det er mest hensiktsmessig at vegen beholder status som felles.

Fagetaten mener at den interne gaten i Kronstadparken bør være offentlig gangveg, fordi:

- En gangveg kan binde sammen offentlig tilgjengelige plasser og bygninger med kontorarbeidsplasser og ulike tjenestefunksjoner i første etasje, til et helhetlig og attraktivt nabolag som skaper attraktivitet for hele området.
- Kronstadparken er et område i byen som fortsatt er under utvikling, og vil få et urbant preg som i mindre grad vil være egnet for privat drift og eierskap.
- Denne gaten kan oppnå en funksjon og status som binder Mindemyren til Solheimsviken, og vil da ha stor verdi som gjennomgang for allmennheten, og bør reguleres offentlig.
- Det er den eneste gaten i Kronstadparken som ikke er preget av biltrafikk og varelevering, og som kan fredeliggjøres for gående.

Fagetaten foreslår derfor at internvegen vedtas som offentlig gangveg (o_GG). Internvegen skal uavhengig av dette kunne benyttes som midlertidig gang- og sykkelveg i anleggsfasen slik Statens Vegvesen har behov for.

Anbefalt vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:
   a. Årstad. Gnr. 159, bnr. 28 m.fl., Sykkelkryssing av Fjøsangerveien, arealplan-ID 61930000 vist på plankart, sist datert 26.05.2026
   b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 26.05.2026
2. Med følgende endringer i plankart:
   a. Arealformål f_GS2 – f_GS4 endres til o_GG9 – o_GG11
3. Med følgende endringer i reguleringsbestemmelser:
   a. Reguleringsbestemmelse 3.2.5.c slettes.
   b. Ny overskrift *3.2.11 Gangveg, Gangareal, Gågate, GG* med følgende bestemmelse:

      3.2.11.a. o_GG9 - o_GG11 reguleres til gangveg. All ferdsel skal skje på de gåendes premisser.
4. Før kunngjøring må plankart og reguleringsbestemmelser rettes i samsvar med bystyrets vedtak.

Plan- og bygningsetaten

Hege Løtveit
Avdelingsleder Samferdsel

Tarje I. Wanvik
Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

a) Plankart datert 26.05.2026
b) Reguleringsbestemmelser datert 26.05.2026
c) Planbeskrivelse datert 26.05.2026
d) Merknadsskjema 2025 og 2026 datert 26.05.2026
e) Tegningshefte A-F datert 26.05.2026
f) Tegningshefte GH datert 26.05.2026
g) Tegningshefte M-Y datert 26.05.2026
h) ROS-analyse datert 15.05.2026
i) VA-rammeplan datert 26.09.2023
j) Kulturminnedokumentasjon datert 08.06.2023
k) Støyrapport datert 15.06.2022
l) Klimagassbudskjett datert 26.05.2026
m) Stedsanalyse datert 06.12.2021
n) Sammenligning alternativ for sykkelkryssing over Fjøsangerveien datert 02.12.2021
o) Geoteknisk datarapport datert 05.01.2022
p) Miljøteknisk datarapport 04.07.2023
q) Trafikk- og signalanalyse datert 05.12.2022
r) Geoteknisk vurdering datert 20.10.2023
s) Risikovurdering av utforming ved snuplassen i Solheimsgaten datert 24.01.2023
t) Innspill til ytre miljøplan datert 04.10.2023
u) Sammendrag av merknader 2021 datert 22.03.2024
v) Sammendrag av merknader 2022 datert 22.03.2024
w) Vurdering av muligheter for snuplass Solheimsgaten datert 24.05.2024
x) Endringsnotat til begrenset høring datert 26.05.2026
y) Notat oppfølging av vedtakspunkt i forbindelse med høring datert 28.05.2026
z) Uttalelse fra Bergen Vann til VA-rammeplan datert 29.11.2023
aa) Uttalelse fra Byantikvaren til Kulturminnedokumentasjon datert 05.01.2024

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