Merknadsskjema – Offentlig ettersyn og begrenset høring

Plannavn	Årstad, Gnr. 159, Bnr. 28 m.fl., Sykkelkryssing av Fjøsangerveien, Reguleringsplan arealplan-ID 61930000
Arealplan-ID	61930000
Saksnummer	2022/20439
Utarbeidet av	Irene Dale
Sist revidert	26.05.2026

Begrenset høring 28.04. – 21.05.2026

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
1	Høringsinstanser:					

	Vestland fylkeskommune 12.05.2026 Dok.nr. 107	Nr. 1 Planendring Planendringa i nord med utbetring av snusløyfa i Solheimsgaten er i tråd med tidlegare innspel frå Vestland fylkeskommune. Nr. 2 Byggetrinn Det er gjennomført fleire møter i plansaka mellom Vestland fylkeskommune ved infrastruktur og veg og Statens vegvesen. I møtereferatet datert 09.09.2025 foreslo Bergen kommune ei løysing med vedlegg til planen som viser og sikra byggetrinna, og Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen var semje i løysinga. Vi kan ikkje sjå at denne løysinga er innarbeidd i planforslaget. Oversendt material manglar også skisse som viser omfang av byggetrinn 1 i Fabrikkgaten. Vi har fått bekrefta på e-post frå Statens vegvesen planskildringa skal utdjupe dette i vidare arbeid, og illustrasjon som det er semje om skal leggast ved. Nr. 3 Omsynssone #5 og #6 Det er ikkje mogleg å lese avgrensingane til #5 og #6 i oversendt plankart. Det manglar eit tydeleg grensesnitt for omsynssonene. Vi ber om at omsynssonene vert vist i plankartet med tydeleg grensesnitt, og at føresegna vert tydeleggjort knytt til sikring av byggetrinn 1 og 2. Alternativt skal byggetrinn 1 og 2 vises som vedlegg og sikra gjennom føresegna.	Nr. Planendring Tas til informasjon. Nr. 2 Byggetrinn Tas til følge. Framstilling og innhold i byggetrinn presisert og tydeliggjort i både plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og ny illustrasjonstegning O003. Det er lagt et ekstra bestemmelsesområde for tydeliggjøring av at tiltak i Fabrikkgaten inngår i byggetrinn 1. #5 og #6 regulerer utstrekning av byggetrinn langs med og sør for Fabrikkgaten og #7 viser utstrekning av byggetrinn 2 sør for Fabrikkgaten. Nr. 3 Omsynssone Se kommentar under punkt nr. 2. ovenfor.	X	X	
2	Statens vegvesen 05.05.2026 Dok.nr. 106	Foreslått løsning er i samsvar med som SVV har blitt enig om tidligere i planprosessen. De har derfor ingen vesentlige trafikale merknader til forslaget.	Tas til etterretning.			
3	Bymiljøetaten 28.04.2026	Nr. 1 Bytre Eksisterende tre i snusløyfen er i dårlig stand og skal erstattes, noe	Nr. 1 Bytre Bestemmelser om erstatning av tre i snusløyfen i Solheimsgaten er endret for å sikre riktig type tre ved		X	

		Bymiljøetaten er enig i. De ber om at nytt tre får minimum størrelse SO 14–16 og gode vekstvilkår, samt at sentraløya beplantes. De stiller også spørsmål ved endring fra avokadoformet til sirkelformet sentraløy, da dagens form gir større vegetasjonsareal. <u>Nr. 2 Mobilitet og trafikk</u> Bymiljøetaten har deltatt i møte vedrørende justert løsning i sørenden av Solheimsgaten. Det er et trangt tverrsnitt i området, med mange hensyn som skal ivaretas. I møtet ble løsningen for området optimalisert, for å ivareta alle trafikantgruppene best mulig. Etter vår vurdering er det gjort en god faglig avveining og fordeling av arealer, og Bymiljøetaten støtter utformingen som nå er valgt for området.	utførelse. Sirkeltformet sentraløy beholdes i denne omgang. I byggefasen kan kommunen revurdere om avocadofasongen skal beholdes. <u>Nr. 2 Mobilitet og trafikk</u> Tas til etterretning.			

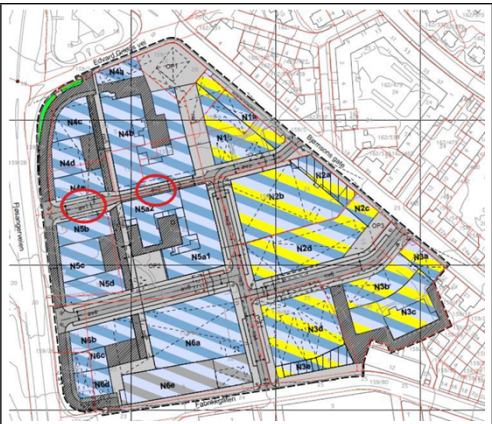
Offentleg ettersyn 23.08. – 07-10.2025

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
	Private merknader:					
1	Eviny Termo 26.08.25 2022/20439	Eviny Termo varsler om at de har infrastruktur i planområdet som må hensyntas. God planlegging er nødvendig for å sikre varmeleveranse ved eventuell omlegging av fjernvarmerør. Viser til tidligere dialog. Må varsles i god tid før arbeid nært fjernvarmerør for å gjennomføre SJA og beredskap. Oppfordrer til tidlig dialog. Eviny har lagt ved bilde som viser eksisterende infrastruktur.	Tas til følge.			x
2	Gunhild Hofstad 24.09.25 PLAN-2022/20439	Overordnet merknad om behovet for trygg kryssing av Fjøsangerveien for gående og syklister. I tillegg til utbedringer ved Fjøsangerveien og Fabrikkgaten, må det snarest utarbeides reguleringsplan for kryssing rett sør for *Minde Allé 35*. Etter åpningen av bybanen til Fyllingsdalen har fotgjengertrafikken økt kraftig, og området er preget av høy fart, støy og trafikkfarlige situasjoner. Med kommende studentboliger ved Reperbanen (2027) og 3000 planlagte boliger på Mindemyren, vil dagens overgangsfelt bli uholdbart. Det må etableres en undergang – eventuelt bro	Tas til orientering. Planlegging av kryssing lengre sør ligger utenfor planområdet og er dermed ikke en del av dette planarbeidet.			

		– så snart som mulig for å sikre trygg ferdsel for gående og syklende.				
3	Stian Breistein Løbergsalleen 21 26.09.25 Ref.nr: FHGCNS	1. Planlagt planovergangen over E39 fremstår som en dårlig løsning. Støtter Statsforvalteren sin merknad der det gis uttrykk for skepsis til løsning med kryssing i plan over E39, med begrunnelse i trafikksikkerhet. 2. Uklart hvorfor man velger planovergang fremfor planfri løsning, som undergang eller bro. Alternativt legge veien under krysset med planfri ferdsel over E39. 3. Bør finne en bedre løsning på krysningen på et så sentralt sted som dette. Dersom økonomi er premissgiver bør en ta med i betraktningen at endringen kommer til å bli værende for lang tid, og en dårlig løsning kan bli omgjort, samt at hvis det er Byvekstavtalen som er med å finansiere så vil lokale penger bli sterkt subsidiert.	1. Tas til orientering. 2. og 3. Kulvert- og broløsninger er grundig vurdert i silingsprosess fra 2017/2018. Dokumentene tilhørende denne vurderingen finnes i saks-nr. 2011/07713-95 på saksinnsyn på bergen.kommune.no. Planarbeidet baserer seg på kryssing av Fjøsangerveien i plan i tråd med vedtak i Byrådsmøte 03.10.2019, saksnummer 1271/19. Viser også til kap. 3 i planbeskrivelsen.			
4	Geir W. Rogde Sanddalsringen 50 28.09.25 Ref.nr: MVSEMX	1. Uheldig med to lysregulerte kryssinger så tett på hverandre. Siden kryssing av E39 må lysreguleres, bør man unngå lysregulering over Fabrikkgaten. 2. Ber om at det vurderes om kryssing av Fabrikkgaten kan trekkes østover, til om lag midt mellom Kanalveien og Fjøsangerveien for å unngå lysregulering av Fabrikkgaten. Gir mulighet for å etablere fotgjenger/sykkelkryssing hvor biltrafikk har vikeplikt (som i Solheimsgaten ved Bergen Helsehus/legevakten, ev. som ved Michael Krohns gate). Betinger at overgangen/sykkelvei over Fabrikkgaten ikke blir lagt for tett inntil Fjøsangerveien.	1. Det er nødvendig med lysregulering av begge krysninger pga. trafikksikkerhet og trafikkavvikling av E39 Fjøsangerveien. Som avbøtende tiltak kan det vurderes samkjøring/grønn bølge for sykkeltrafikk gjennom lyskryssene. Andre aktuelle tiltak er lysdetektorer, ventebøyler og fleksibelt signalanlegg. Konkrete tiltak planlegges i byggefasen. 2. Plassering av kryssing over Fabrikkgaten sammenfaller med faktiske observasjoner av hvor folk foretrekker å krysse i dag (uten overgangsfelt). Det er også nødvendig å ha et langt nok kø-magasin til å håndtere ventende trafikk, og Fabrikkgaten er ikke lang nok til dette alene. Dette er en av grunnene til at høyresvingefelt gjeninnføres i krysset E39 Fjøsangerveien /Fabrikkgaten.			

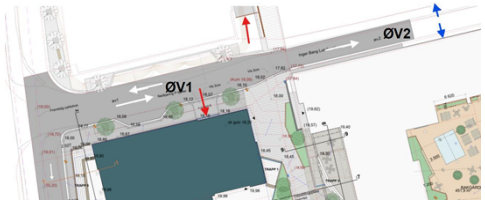
5	Bara Eiendom 30.09.25	Støtter etablering av et trafikksikkert og attraktivt sykkeltilbud, og anerkjenner prosjektets betydning for byens mobilitetsstrategi. Berøres samtidig direkte av foreslåtte rigg- og anleggsområder som overlapper med eiendom planlagt utviklet som siste byggetrinn i Kronstadparken (byggestart i 2027). Planen utgjør en betydelig risiko for forsinkelser, noe som kan svekke gjennomføringsevnen. **1. Hovedanliggende** Statens vegvesen har foreslått midlertidig bruk av Baras eiendom til rigg- og anleggsformål. Medfører usikkerhet med tanke på fremdrift. Avgjørende at vårt prosjekt ikke blir stående på vent som følge av en uforutsigbar regulerings- og byggeprosess, samt risiko knyttet til tildeling av midler for gjennomføring. Ønsker en avtaleform som ivaretar begge parters interesser, og som sikrer fremdrift både for sykkelprosjektet og vårt neste byggetrinn. **Forslag til løsning – Hybridavtale** Vi har foreslått en hybridmodell overfor Statens vegvesen, som kombinerer forskuttering og betinget makeskifte. Forslaget innebærer i korte trekk som følger: **Forskuttering:** - Utbygger river eksisterende bygg på SVV sin eiendom og etablerer deler av regulert fortau/sykkelvei med tilhørende nødvendige tekniske installasjoner (vann/avløp, fjernvarme m.m.). Omfang og grensesnitt avklares i videre dialog med SVV. - SVV refunderer dokumenterte kostnader innen en avtalt tidshorisont	1. Avtale om betinget makebytte mellom Statens vegvesen og Bara Eiendom er per mai 2026 under utarbeidelse. Avtalen vil ha virkning først når reguleringsplanen E39 Sykkelstamveg Bergen, Delstrekning 5B, Fjøsangerveien/Solheimsgaten-Fabrikkgaten, Nasjonal arealplan-ID: 4601_61930000 er vedtatt. Utgangspunktet er at det skal være en avtale som kan ivareta begge parters interesser. Det forventes at avtalen inngås før sommeren 2026. Avtalen kommer i tillegg til justeringer i planforslaget, og følges opp i form av bestemmelse 5.2.3 som omhandler varighet av #MBA3 og hva som skal til for at formålet skal kunne opphøre. Med avtalen og justeringer i planforslaget sikres det forutsigbarhet for partene, både med tanke på fremdrift og at tiltakene er mulig å etablere uavhengig av hverandre.			

		(eksempelvis 3–5 år), eller når budsjettmidler er stilt til disposisjon. Beløpet reguleres etter gjeldende indeks/finansiell praksis (inflasjonsjustering). **Makeskifteavtale (betinget):** - Partene inngår avtale om makeskifte allerede nå, men med virkning først når reguleringsplanen er vedtatt. - Utbygger gis midlertidig rådighet/byggetillatelse over SVVs grunn som er nødvendig for realisering av byggetrinnet. - SVV sikres samtidig rett over den delen av vår eiendom som skal brukes til sykkelvei. - Makeskifte gjennomføres straks planen gir hjemmel, og verdidifferanse kompenseres i penger. Denne modellen gir forutsigbarhet og balanserer hensynet til samfunnets behov (sykkeltiltak) og privat utbygging (næring). **2. Kjøreretning og gatebruk – ØV1 og ØV2** Ber om at ØV1 etableres som toveiskjørt for personbiler, og ØV2 som enveiskjørt fra vest mot øst for større kjøretøy (renovasjon og varelevering). Pga. smal veg og uegnet svingradius vil ikke større kjøretøy kunne kjøre mot vest. Begrunnes med trafikksikkerhet og ambisjon om et levende og urbant byrom.	**2. Kjøreretning og gatebruk – ØV1 og ØV2** Tas ikke til følge. Det kan ikke tilrådes av hensyn til trafikksikkerhet å la ØV1 være toveiskjørt. Det er et svært trangt snitt mellom kjøreveg og sykkelveg ved ØV1, og krevende å få til sporing for store kjøretøy. For å forhindre overheng over sykkelvegen er det en tryggere løsning å beholde kjøremønsteret som foreslått med envegskjøring fra vest til øst her. En løsning med toveistrafikk i ØV1 ville krevd et fysisk skille mellom sykkelveg og kjøreveg for å forhindre store kjøretøy å ta denne svingebevegelsen. Et tydelig kjøremønster her vil være mer trafikksikkert. Det vil uansett være den korteste rute ut på hovedvegsystemet med gjennomgående kjøreretning vest–øst, gjennom ØV2.			



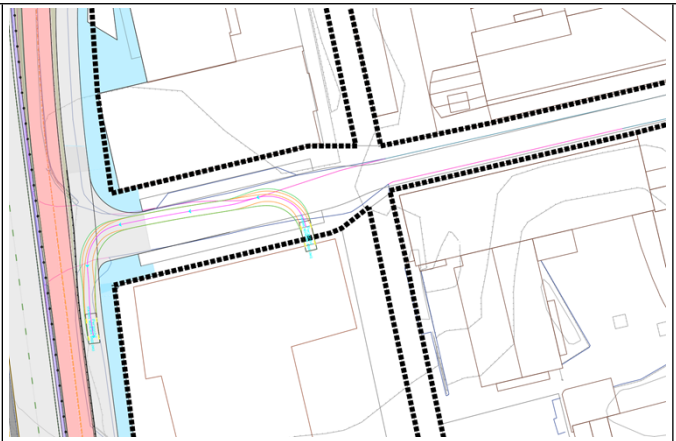
Over: ØV1 og ØV2 markert på gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken.

Ønsket løsning illustrert under:



Hvite piler markerer ønsket kjøreretning, røde piler markerer eksisterende nedkjørsler til underjordiske parkerings-garasjer. Ønskelig med toveis kjøreretning på ØV1, slik at man unngår at all trafikken presses inn i ØV2. Blå piler markerer eksisterende inngangsparti hvor spesielt inngangen på sørsiden av ØV2 vil være utsatt ved økt trafikkbelastning i gaten.

Oppsummering
Ber Plan- og bygningsetaten og Statens vegvesen om å ta vårt forslag til hybridavtale inn i den videre saksbehandlingen. Understreker at vi ønsker å opprettholde den gode dialogen som allerede er etablert, og bidra til løsninger som ivaretar begge



Kjøreveg rett fram- 80 m
Kjøreveg rundt kvartalet- 300 m

		parters interesse. Håper på gjennomslag for ønsket om å gjøre ØV1 toveiskjørt.				
6	Syklistenes landsforening Bergen og omegn 06.10.2025	Har i tidligere faser gitt høringsuttalelser på denne planen i brev av 11. mai 2021 og 29. november 2022. Dette høringssvaret er utfyllende. Strekningen utgjør en kritisk lenke i hoved-sykkelruten fra sør mot sentrum via Danmarks plass – en av Bergens mest trafikkerte sykkelstrekninger. Stort behov for oppgradering, tiltaket vil gi en helhetlig løsning som styrker sykkelinfrastrukturen i Bergen. Syklistforeningen har tidligere støttet opprinnelig forslag om en planskilt løsning (bro) som ville gitt best sikkerhet for myke trafikanter. Etter at Bergen kommune avviste dette, har Statens vegvesen jobbet videre med en løsning i plan, og som vi anser som akseptabel. Planforslaget gir vesentlig bedre trafikksikkerhet og tydelig separasjon mellom gående og syklende selv om den ikke reduserer reisetid eller avstand. Med forventet økt sykkeltrafikk fra utviklingen i nærliggende områder er en trygg og effektiv løsning i dette krysspunktet avgjørende. **Tilbakemelding på konkrete punkter** 1. **Snusløyfen i Solheimsgaten** Vi støtter alternativ løsning. Dagens løsning gir konflikt mellom gående og syklende, og hovedsykkelveien er svært smal. Det nye forslaget bedrer forholdene. 2. **Kantparkering og grøntområder** Foreslår å fjerne kantparkering	1. Tas til følge. Alternativ Solheimsgaten reguleres. 2. I Byrådssak 25/ 2022/56523-60 er det sagt at planarbeidet bør konsentrere seg om det som er nødvendig for å etablere sykkelveiprosjektet, og gode løsninger for myke trafikanter. Byråden mener Plan- og	X	X	X

		for å gi mer grøntareal i Kronstadparken.	bygningsetatens forslag om å omregulere gateparkering i Kronstadparken til grøntareal går ut over formålet med planarbeidet. Byråden anser det ikke hensiktsmessig å fjerne etablerte og planlagte parkeringsplasser, og mener det videre planarbeidet må ta utgangspunkt i at gateparkeringen i gjeldende reguleringsplan videreføres. Gateparkering som i gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken er derfor videreført.			
		3. **Etappevis utbygging og etterbruk av restareal ved Fabrikkgaten 1 (Esso)** Syklistforeningen ønsker samlet utbygging for å sikre sammenheng med sykkelvei i Fabrikkgaten, men uten å forsinke prosjektet. Frykter at delvis utbygging kan føre til at resten ikke realiseres, og viktige riggarealer kan gå tapt.	3. Vi mener også at det er viktig med sammenheng i sykkelnettet. Samtidig har armen inn Fabrikkgaten svært høy kostnad da realisering av byggetrinn 2 medfører at ESSO stasjonen må innløses og rives. Styringsmål for prosjektet tar høyde for Byggetrinn 1. Prosjektet har vurdert at realisering av byggetrinn 2, (arm inn Fabrikkgaten) skjer som et ledd i naturlig utvikling av området. Strekningen reguleres under ett for å sikre arealer og vise sammenhengen og viktigheten av denne. Det har i høringsperioden vært dialog med Vestland fylke vedr. bedre tilpasning til Fabrikkgaten i byggetrinn 1. Dette har medført en forbedring allerede i første byggetrinn ved utvidelse av fortau langs dagens Esso-stasjon (nord for bensinstasjonen) og en mer permanent fortausløsning lenger inn i Fabrikkgaten på nordsiden av fylkesvegen.			
		4. **Gang- og sykkelvei mellom eiendommer** Kronstadparken er et målpunkt for syklende. Vi ber om at gang- og sykkelveien internt mellom blokkene opprettholdes. Vi støtter ikke Bergen kommunes forslag om omregulering til gangvei, da det vil presse syklister ut i trafikkert gate.	4. Tas til følge. I revidert planforslag kommer det bedre frem at Statens vegvesen har tatt med f_GS24 gjennom Kronstadparken for å sikre mulighet til å bruke aksen til omlegging av gang/sykkeltrafikk i byggefasen.			X
		5. **Refuge og kryssutforming** Støtter bruk av refuge og	5.Tatt til informasjon. Valg av og løsning for refuge tas i byggeplanfase. Kryss er dimensjonert for vogntog.		X	

		innsnevring av kryss for å redusere bilhastighet og øke sikkerheten.	Det er lagt til bestemmelse om at det kan etableres trafikkdeler innenfor o_KV2. C-tegning viser til at det kan etableres trafikkdeler innenfor o_KV2, i krysset mot Fabrikkgaten, uten nærmere angitt plassering i plankartet. Trafikkdeler prosjekteres slik at framkommelighet for dimensjonerende kjøretøy ivaretas.			
		6. **Tilkomst for modulvogntog** Tunge kjøretøy utgjør stor risiko for syklende. Dette må tas hensyn til.	Det er ikke lenger aktuelt med tilkomst for modulvogntog. Det kan ikke forbys, men signalanlegg sikrer god sikkerhet for syklende- konfliktfritt/skilt i tide.			
		7. **VA-infrastrukturplan** Ingen merknad.	7. Tas til orientering.			
		8. **Fartsgrense** Vi anbefaler maks 30 km/t i hele området, inkludert Fjøsangerveien, som er under byutvikling med butikker og restauranter på gateplan.	8. Fartsgrense kan ikke reguleres i plan, men styres etter annet lovverk. Det vil uansett ikke være aktuelt å legge opp til 30 km/t i Fjøsangerveien. Fjøsangerveien er en del av E39 og det overordnede vegnettet på Vestlandet. Vegen har regional og nasjonal funksjon der god framkommelighet er avgjørende for næringsliv og beredskap.			
		9. Anleggsperioden Støtter tiltakene i planen, men er bekymret for hvordan byggearbeidene vil påvirke syklister. Stenging av hovedsykkelveien kan skape utrygge situasjoner. Viktig at sykkelveien holdes åpen så langt det lar seg gjøre, eller at det etableres trygge midlertidige løsninger. Ber kommunen stille krav til dette i bestemmelsene, og sikre tydelig skilting ved endringer.	9. Det skal sikres god tilgjengelighet gjennom gode løsninger for myke trafikanter i anleggsfasen. Forslag til faseplaner for gjennomføring av prosjektet er utarbeidet, prinsipp og arealbehov for reguleringsnivå er vist i faseplanene. Endelige faseplaner og arbeidsvarslingsplaner utarbeides ikke før anlegget skal bygges. En viktig del av arbeidet med å planlegge gjennomføringsfasen, herunder også arbeidsvarsling, er å vise hvordan myke trafikanter skal ivaretas i denne fasen. Ev. omkjøring skal skiltes i god tid slik at de syklende og gående får informasjonen de trenger. I planforslaget er det ma. sikret trygg ferdsel for myke trafikanter i anleggsfasen ved å legge midlertidig gang- og sykkeltilbud gjennom Kronstadparken. Det er lagt et eget midlertidige bygge- og anleggsområdene over f_GS2, f_GS3 og f_GS4, for å synliggjøre at disse			

		10. Syklistforeningen stiller seg tilgjengelig for videre prosjektering og bidrar gjerne med kompetanse for å sikre gode løsninger for syklende.	arealene er sikret i planen slik at de kan brukes av gående og syklende i anleggsperioden. 10. Tas til orientering. Setter pris på god dialog.			
7	Certas Properties 07.10.25	Viser til planforslaget og møte med forslagsstiller 15. september. Certas er misfornøyd med planforslaget, da gjennomføring av fase 1 vil ha meget negative konsekvenser for dagens drift, og fase 2 vil medføre full avvikling av virksomheten. De negative konsekvensene ved gjennomføring av fase 1 i tråd med planforslaget oppfattes av Certas å være: 1. Redusert pumpekapasitet og omsetning ved at pumpen (m/pistoler på begge sider nærmest Fjøsangerveien vil måtte avvikles. 2.Ombygging av pumpetak. Permanent erverv vil redusere det samlede kjørearealet på eiendommen; gjennomkjøring vil måtte skje over	Certas legger til grunn at: 1. Tiltakshaver dekker alle kostnader knyttet til tilpasninger. 2. Permanent og midlertidig arealavståelse kompenseres etter gjengse prinsipper. 3. Dokumenterte økonomiske tap som følge av anleggsarbeidet erstattes. 1-3: Certas vil de få erstatning for areal som erverves permanent og midlertidig etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper. I den videre grunnervervsprosessen vil en gå nærmere inn på hvordan grunneier mener tiltaket påvirker eiendommen både i anleggsfase og etter-situasjonen.			

		pumpearealet under pumpetaket. Mindre manøvreringsrom for tankbil; totalt sett en mindre sikker trafikkavvikling på eiendommen. 3. Vanskeliggjøring av videreutvikling av nåværende vegservice-anlegg, inkludert lite hensiktsmessig å fortsette planlegging av etablering av ladestasjoner. 4. Midlertidig og sannsynlig risiko for permanent tap av leietaker på sørlig del av eiendommen. 5. Delt adkomst med riggområde gir økt risiko. 6. Ulemper i anleggsperioden (støy, støv og forstyrrelser). Certas legger til grunn at: 1. Tiltakshaver dekker alle kostnader knyttet til tilpasninger. 2. Permanent og midlertidig arealavståelse kompenseres etter gjengse prinsipper. 3. Dokumenterte økonomiske tap som følge av anleggsarbeidet erstattes.	Dokumentasjon på disse forholdene vil bli en del av diskusjon om erstatning.			
8	Anders Breivik Krokeideveien 412, 5244 Fana 13.10.25	Det må da blir vanvittig mye billigere og sikrere for alle parter og bedre trafikkavvikling uten hinder, hvis det lages en enkel kulvert for syklende under Fjøsangerveien. Annet er misbruk av vei-kroner.	Kulvert- og broløsninger er grundig vurdert i silingsprosess fra 2017/2018. Dokumentene tilhørende denne vurderingen finnes i saks-nr. 2011/07713-95 på saksinnsyn på bergen.kommune.no. Planarbeidet baserer seg på kryssing av Fjøsangerveien i plan i tråd med vedtak i Byrådsmøte 03.10.2019, saksnummer 1271/19. Viser også til kap. 3 i planbeskrivelsen.			
	<u>Høringsinstanser:</u>					
1	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	DSB gir automatisk svar på plansaken om sykkelkryssing ved Fjøsangerveien. Statsforvalteren har ansvar for	Tas til orientering.			

	21.08.2025 2022/20439	samfunnssikkerhet i planarbeid. DSB uttaler seg kun ved saker som gjelder farlige stoffer, storulykker, brannsikkerhet, transport av farlig gods eller tilfluktsrom. Dersom det er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.				
2	Statens vegvesen 09.09.2025 2022/20439	For gjennomføring av sykkelkryssinga av Fjøsangervegen er det heilt naudsynt med mellombelse rigg og anleggsområde. I planen er desse lokalisert like nord av Solheim transformatorstasjon, ved Kronstadparken og arealet ved Esso rett sør av Fabrikkgaten. Areala er naudsynte med tanke på sjølve bygginga av sykkelkryssinga, samt areal for massehandtering, anleggsmaskiner og utstyr, samt HMS i prosjektet, m.m.. lokalisert ved: Statens vegvesen stadfester at areala satt av til mellombels rigg- og anleggsområde i planen er eit minimum og avgjerande for sikker og effektiv bygging. Alternative område kan vurderast, men planen viser det mest funksjonelle.	Tas til orientering.			
3	Vestland fylkeskommune 11.09.25	Ber om utsatt frist.	Med utgangspunkt i dialogmøtet har vi forståelse for behovet for mer tid til å komme med en uttalelse. Vi imøtekommer derfor ønsket om utsatt frist, og at vi kan bli enig om dato for fristen senere.			
4	Bergen kommune, Helsevernenheten 2022/56523-79 29.09.25	Miljørettet helsevern ved Etat for helsetjenester uttaler seg som helsemyndighet i henhold til folkehelseloven § 4.3. **Merknader:** 1. Generelt positiv til planforslaget.	1. Tas til orientering.			

		2. Støtter alternativ løsning for snu-sløyfen i Solheimsgaten, som vil gi en bedre løsning for gående, syklende og kollektivreisende. 3. Positiv til omdisponering av kantparkering i Kronstadparken til grøntareal, som fremmer trivsel, overvannshåndtering og biologisk mangfold.	2. Tas til orientering. 3. I Byådssak 25/ 2022/56523-60 er det sagt at planarbeidet bør konsentrere seg om det som er nødvendig for å etablere sykkelveiprosjektet, og gode løsninger for myke trafikanter. Byråden mener at det alternative forslaget fra Plan- og bygningsetaten om å omregulere noe av dagens gateparkering i Kronstadparken til grøntareal går ut over formålet med planarbeidet. Byråden vurderer at det ikke er hensiktsmessig å fjerne etablerte og planlagte parkeringsplasser som en del av dette prosjektet, og at det videre planarbeidet må ta utgangspunkt i at gateparkeringsplassene fra gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken videreføres. Gateparkering som i gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken er derfor videreført.			
5	Bymiljøetaten	***Bymiljøetatens vurderinger:*** <u>1. Sykkelanlegget</u> Positivt at planforslaget styrker sammenhengen mellom Mindemyren og Solheimsviken. Flere kryssinger inngår i planområdet. - Signalstyring bør samordnes for «grønn bølge» for syklister. • Eksempler: «grønn hale» og varmefølsomt kamera. • Inspirasjon fra København: Grønn bølge Det bør også etableres: • Fotstøtter for syklister • Nedtelling for både syklister og fotgjengere <u>2. Snusløyfe Solheimsgaten</u> Planforslaget foreslår en mindre justering av snusløyfen i sørenden av Solheimsgaten (alternativ 1). Fagnotat og vedlegg beskriver en alternativ utforming (alternativ 2), som også er til	1. Delvis tatt til følge. Det planlegges for en attraktiv løsning for syklende og mulig avbøtende tiltak. Dette er omtalt i planforslaget, og vurderes ytterligere i neste fase (byggeplan). Det kan være mulig med samkjøring/grønn bølge for sykkeltrafikk gjennom lyskryssene. Andre aktuelle tiltak er detektorer, ventebøyler og fleksibelt signalanlegg. Tiltak planlegges i neste fase. Nedtelling brukes per i dag kun i anlegg som har fasttid, og kun for ganggruppene. 2. Tas til følge. Alternativ Solheimsgaten reguleres. Viser til eget møte med Bymiljøetaten den 15.01.26 der løsningen i Solheimsgaten ble diskutert, samt begrenset høring av alternativ Solheimsgaten våren 2026.	X	X	X

		høring, men som har lavere detaljeringsnivå, derfor vanskeligere å vurdere helhetlig. Basert på «Risikovurdering av utforming ved snuplassen i Solheimsgaten» er alternativ 1 akseptabel og gir tilstrekkelig fremkommelighet. Vurderer alternativ 2 som trafikalt bedre pga.: • Bedre bredde og linjeføring for sykkelveg • Buffer mot fortau/plattform Forutsetter at alternativ 2 inkluderer fortau langs sykkelvegen ved Fjøsangerveien 57 – ellers negativt pga. omveger for gående. Ber om at det i det videre arbeides med løsninger som: • Unngår omveger for gående til busstopp • Unngår ledegjerder • Sikrer god kobling til/fra Skrivergaten				
		<u>3. Lindetre</u> Dersom det blir behov for felling av lindetreet i snusløyfen i Solheimsgaten, må dette sikres erstattet i tråd med KPA2018, se avsnitt under «Almetrær».	3. Tas til følge, tre i snusløyfe erstattes. Sikres i bestemmelsene til reguleringsplanen.	X	X	
		<u>4. Almetrær</u> En trerekke med rødlistet alm langs Fjøsangerveien ble nylig felt ved rehabilitering av gravplassmuren, noe som var svært uheldig. Trærne skal erstattes i henhold til KPA § 10.6. Det bes om at erstatningstrær vises med tresymbol på plankartet, eller som bestemmelsesområde dersom plassering ikke er avklart. Ber om bestemmelse som angir formål: F.eks. *"Som erstatning for den gamle trerekken med alm skal det plantes en rekke med nye almetrær."*	4. Tas til følge. I forbindelse med rehabilitering av kirkegårdsmur langs Solheim kirkegård har Bergen kirkelig fellesråd fått vilkår i rammetillatelse til etablering av 11 nye bytrær som følge av at de eksisterende bytrærne må fjernes ved riving av muren. Tresymbol settes på plankartet i tråd med avtalt plassering for ny trerekke.	X		
		<u>5. Bymiljø</u>				

		Bymiljøetaten er positive til fagetatens forslag om å legge til rette for mer vegetasjon langs gater i Kronstadparken. Det er svært lite vegetasjon i eksisterende situasjon, og gatetrær med bunndekkende vegetasjon vil være positivt for bymiljøet. Det kan også være behov for å sette av noe areal til varelevering og HC-parkering (høye biler) i området.	5. Tas ikke til følge. I Byådssak 25/ 2022/56523-60 er det sagt at planarbeidet bør konsentrere seg om det som er nødvendig for å etablere sykkelveiprosjektet, og gode løsninger for myke trafikanter. Byråden mener at det alternative forslaget fra Plan- og bygningsetaten om å omregulere noe av dagens gateparkering i Kronstadparken til grøntareal går ut over formålet med planarbeidet. Byråden vurderer at det ikke er hensiktsmessig å fjerne etablerte og planlagte parkeringsplasser som en del av dette prosjektet, og mener det videre planarbeidet må ta utgangspunkt i at gateparkeringsplassene fra gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken videreføres. Gateparkering som i gjeldende reguleringsplan for Kronstadparken er derfor videreført.			
		<u>6. Støyskjermer</u> Vurdere om deler av støyskjermen kan utføres med klatreplanter. Det vil være svært positivt med noe vegetasjon i dette grå miljøet.	6. Tas ikke til følge. Fjøsangerveien er tett trafikkert veg med ÅDT opp mot 40 000. Planter på støyskjerm er ikke ønskelig da det vil vanskeliggjøre/ikke være mulig med renhold/vask. Dette er i et område med arealknappet og for drift- og vedlikehold er det behov for bredden til snølagring og fremkommelighet for brøyteutstyr.			
		<u>7. Kronstadparken</u> Gang- og sykkelvei, f_GS2-4 Bymiljøetaten støtter Plan- og bygningsetatens vurdering av at reguleringsformål for f_GS2-4 bør endres til gangveg, GG. Traseen er i liten grad egnet for sykling, og det finnes et annet godt tilbud for syklende i området. Det samme bør vurderes for o_GS1. Det mest hensiktsmessige er å beholde felles status på aksen f_GS2-4. De parallelle aksene i øst og vest er viktigere som offentlige gangforbindelser. Samme eierform fra fasade til fasade gir mer helhetlig utforming.	7. Tas ikke til følge. Det er ikke ønskelig å gjøre endringer i gjeldende plan for Kronstadparken. Som det er sagt i byrådssak 25/ 2022/56523-60 bør planarbeidet konsentrere seg om det som er nødvendig for å etablere sykkelveiprosjektet, og gode løsninger for myke trafikanter. I revidert planforslag kommer det bedre frem at Statens vegvesen har tatt med f_GS2-4 gjennom Kronstadparken for å sikre mulighet til å bruke aksen til omlegging av gang/sykkeltrafikk i byggefasen.			
		8. Kjøreveg, f_KV10-12	8. Tas til informasjon			

		I Kronstadparken foreslås kjørevegene f_KV10-12, med tilhørende kantsoner og fortau, med felles status. I gjeldende reguleringsplan har disse offentlig status. Ettersom det foreslås vesentlige endringer i vegnettet, der blant annet kjøremønster og snumuligheter endres, støtter Bymiljøetaten vurderingen av at disse vegene må ha felles status.				
		9. Avkjørsel til Solheim gravplass Avkjørselen er tegnet opp som offentlig kjøreveg, o_KV7, samt kombinert formål kjøreveg og fortau, o_SK1. Vegen inn til gravplassen er imidlertid en privat veg, som ikke forvaltes av noen offentlig vegmyndighet, og KV7 må endres til privat/felles status. Alternativt bør avkjørselen reguleres med avkjørselspil. Etter vår vurdering vil ensrettet avkjørselspil være den beste løsningen her.	9. Tatt til følge. Avkjørsel er endret til regulering av ensrettet avkjørselspil. o_KV7 og o_SK1 er fjernet. Areal innenfor gravplassen sin eiendom er endret til arealformål gravplass. Trekant som var regulert annane veggrunn – grønt er endret til fortau.	X	X	
		10. Naturmangfold Det er ikke utarbeidet egen naturmangfoldsrapport, men temaet er vurdert i planbeskrivelsen. Begrunnet med få naturverdier og at planen i liten grad endrer dagens situasjon. Bymiljøetaten støtter denne vurderingen, forutsatt at erstatningstrær og vegetasjon i Kronstadparken sikres, jf. tidligere merknad om almetrær. Ber om at planforslaget sikrer erstatningstrær, som omtalt i avsnittet om «Almetrær».	10. Tas delvis til følge. I forbindelse med rehabilitering av kirkegårdsmur langs Solheim kirkegård har Bergen kirkelig fellesråd fått vilkår i rammetillatelse til etablering av 11 nye bytrær som følge av at de eksisterende bytrærne må fjernes ved riving av muren. Tresymbol settes på revidert plankart for Sykkelkryssing av Fjøsangerveien i tråd med avtalt plassering for ny trerekke Arealer i Kronstadparken som er inkludert i planforslaget er utelukkende tatt med for å kunne gjennomføre tiltaket med sykkelkryssing av Fjøsangerveien. Det er ikke ønskelig å gjøre endringer i gjeldende plan for Kronstadparken av andre grunner. Som det er sagt i byrådssak 25/ 2022/56523-60 bør planarbeidet konsentrere seg om det som er nødvendig for å etablere sykkelveiprosjektet, og gode løsninger for myke trafikanter. I revidert planforslag kommer det bedre frem hvorfor Statens vegvesen har tatt med noen arealer i Kronstadparken og hva de er tenkt brukt til.			

		11. Klima Positivt at det er gjort en tiltaksanalyse for klimagassreduserende tiltak. Analysen viser at klimagassutslippene kan reduseres med opptil 50%. Bymiljøetaten ber om at det vurderes hvordan klimagassreduserende tiltak kan sikres i planmaterialet.	11. Klimagassbudsjett (veg-LCA) er oppdatert etter nye mengder i planen. Forslag til tiltak i tiltaksanalysen er inkludert i planbeskrivelsen.			
6	**Merknad fra Bergen kirkelige fellesråd** **03.10.25** **25/02156-9**	Viser til prosjektet som berører Solheim kapell og gravplass, og takker for at vårt innspill fra 11.05.2021 er hensyntatt. Tilfredse med at innkjørselen til kapell og gravplass opprettholdes, da dette er avgjørende for framkommelighet, særlig for bårebiler. **Rehabilitering av mur** 1. Vi informerer om at arbeidet med muren langs Solheim gravplass og Fjøsangerveien forventes ferdigstilt høsten 2026.	1. Tas til orientering.			

		Anleggsperiode og tilgjengelighet 2. Driften ved kapell og gravplass må sikres under hele anleggsperioden. Det må tas særskilt hensyn til seremonier, som må kunne gjennomføres verdig og uten forstyrrende støy. Adkomst må til enhver tid være tilgjengelig for pårørende, ansatte og seremonideltakere – både under og etter byggeperioden. 3. Ber om dialog før innsending av byggesakspapirer. Ta gjerne kontakt.	2. Ivaretas. Dette vil inngå som del av kontrakt med entreprenør. 3. Statens vegvesen vil ta kontakt i forbindelse med utarbeidelse av konkurransegrunnlag.			
7	Statsforvaltaren i Vestland 2021/5199	1. Statsforvalteren har tidligere vært kritisk til foreslått løsning for kryssing av Fjøsangerveien. Syklister må krysse både Fjøsangerveien og Fabrikkgaten, noe som gir to lyskryss og økt tidsbruk, selv med prioritering. Dette svekker konkurransekraften mot bil. Trafikksikkerheten svekkes også, da syklistene må krysse to trafikkerte gater. Statsforvalteren foreslår derfor igjen at det vurderes en løsning uten kryssing i plan – helst tunnel. Dette vil gi et raskere og sikrere tilbud for syklister og gående, og samtidig bedre flyt for biltrafikken. 2. Avslutningsvis savner vi en nytte/kostnadsvurdering av dette tiltaket slik det nå foreligger.	1. Kulvert- og broløsninger er grundig vurdert i silingsprosess fra 2017/2018. Dokumentene tilhørende denne vurderingen finnes i saks-nr. 2011/07713-95 på saksinnsyn på bergen.kommune.no. Planarbeidet baserer seg på kryssing av Fjøsangerveien i plan i tråd med vedtak i Byrådsmøte 03.10.2019, saksnummer 1271/19. Viser også til kap. 3.3 Bakgrunn for planarbeidet i planbeskrivelsen. 2. Det er ikke gjennomført en egen samfunnsøkonomisk vurdering av dette tiltaket. Dersom hele strekningen av sykkelstamvegen fra Flesland til Bergen sentrum blir bygd ut er samfunnsnytten beregnet til 5,59 med oppdaterte kostnader fra 2023. Det er ventet at prosjektet vil ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgående gang- og sykkeltrafikken ved å binde sammen eksisterende sykkel- og gangakser og gi god kobling til målpunkter både i og i tilknytning til planområdet. Separate arealer, trygge krysningspunkter og bedre siktforhold bidrar til færre konflikter mellom			

			brukergrupper og bedre trafikksikkerhet. Ved å flytte flere syklister over på østsiden av Fjøsangerveien blir også fremkommeligheten og trafikksikkerheten på vestsiden (gangdelen) bedret. Oppgradering av eksisterende holdeplasser bedrer forholdene for de kollektivreisende, og konflikter mellom ventende busspassasjerer og syklende blir redusert ved å legge til rette for separate arealer.			
8	Bergen vann 2022/56523-22	Det er utarbeidet VA- rammeplan for reguleringsplanen og Bergen Vann har gitt uttalelse til denne den 30.11.2023 sak 2021/ 69662. Bergen vann har følgende merknader til planforslaget: 1. Illustrasjonsplanen viser at det skal etableres nye trær innenfor planområdet. Vi gjør oppmerksom på at det ikke tillates å plante trær over eksisterende og fremtidige kommunale vann og avløpsledninger. 2. Det må henvises til VA-rammeplanen i reguleringsbestemmelsene og det må fremgå av bestemmelsene at VA-rammeplan av 26.09.2023 skal følges i senere detaljprosjektering.	1. Tas til følge. 2. Delvis tatt til følge. Bestemmelsene viser til at VA-rammeplanen er juridisk retningsgivende, det vil si at er en del av plangrunnlaget som skal legges til grunn ved videre prosjektering og byggesaksbehandling. Det ønskes ikke å låse alle detaljer i VA-rammeplanen i reguleringsplanen.			
9	BKK AS Deres ref: 2022/20439 Vår ref: 1058-616016145-81620	BKK eier eiendommen gnr. 159 bnr. 37, hvor Solheim transformatorstasjon ligger, og vil fra desember 2025 bruke eiendommen som hovedkontor. BKK er nettselskap med områdekonsesjon etter energiloven, og har ansvar for bygging, drift og vedlikehold av strømnettet i Bergen. **1. Overordnet om virkninger av planforslaget** Transformatorstasjonen er kritisk for strømforsyningen til Bergen sentrum, og BKK kan ikke akseptere tiltak som truer	1. Tas til orientering.			

		drift eller fremtidig utvikling. Må sikres tilstrekkelig avstand, plass til parkering, kabeltraseer og transportmuligheter for store komponenter. Området inneholder mange viktige strømkabler, og omlegging er krevende grunnet begrenset areal. Eiendommen inkluderer også BKKs nye hovedkontor med innflytting i desember 2025 og ca. 200 ansatte, noe som gir økt trafikk og parkeringsbehov. Forslaget om å avstå areal til gang- og sykkelvei er derfor svært problematisk. Det finnes også beredskapshensyn som ikke kan omtales offentlig. BKK mener det er uheldig at planarbeidet har gått videre uten tilstrekkelig dialog konkret på viste løsning. **2. Eventuelt permanent erverv av areal fra BKKs eiendom** Planforslaget legger opp til sykkelkryssing av Fjøsangerveien like ved nordenden av BKKs eiendom. BKK har ingen innvendinger mot plassering eller plankryssing, men utforming krever både permanent og midlertidig erverv (fem m. langs permanent erverv). Intensiv bruk og stort behov for parkeringsareal for tjenestebiler fra desember 2025. Permanent erverv vil medføre tap av ca. 15 p-plasser, og midlertidig anleggsbelte ytterligere 12. Dette vil gi betydelige utfordringer for både drift og beredskap. BKK vil derfor sterkt motsette seg erverv av areal fra eiendommen.	2. Det har vært dialog mellom SVV, BK og BKK om erverv av grunn og erstatning for tap av arealer i høringsperioden. Arealbeslaget på BKK sin eiendom er redusert i planforslaget etter innspill fra BKK. Erverv av grunn som planen nå legger opp til er helt avgjørende for gjennomføring av tiltaket Det er utarbeidet forslag om utforming av parkeringsplassen som etter at tiltaket er etablert totalt medfører tap av én parkeringsplass, sett opp mot dagens antall. Da har ny skissert løsning for omarbeiding av parkeringsareal hensyntatt ev. nye krav for avstand til bygg som BKK har varslet kan komme. I anleggsperioden vil det være behov for å benytte ca. 13 parkeringsplasser for å sette opp ny mur mot fortau. Det har fra planarbeidet ble varslet startet opp på nytt i 2021 vært en omfattende dialog mellom partene, både i forbindelse med selve planarbeidet for sykkelkryssingen og i søknadsprosessen for sikring av eiendommen med gjerde. Statens vegvesen viser her til at BKK har vært kjent med at det pågår planarbeid som vil påvirke deres eiendom, gnr. 159 bnr. 37 i lang tid. Dette er BKK gjort			

			kjent med i forbindelse med oppstart av planarbeid både i 2021 og 2022, og i egne møter der bla. løsninger har blitt presentert (i 2022 og 2023). Det er også sagt at prosjektet vil påvirke eiendommen i svar på nabovarsel datert 18.11.22 om oppgradering av inngjerding rundt eiendommen, i brev datert 01.12.2022: *Tilbakemelding* *Statens vegvesen arbeider med reguleringsplan for sykkelkryssing av Fjøsangerveien, arealplan-ID 61960000. Det er sannsynlig at plan for sykkelkryssing vil påvirke plassering av gjerdet.* *Gjerdet er et tiltak som er enkelt å flytte/justere og vi har vurdert det slik at behovet for å sikre eiendommen omgående veier tungt. Statens vegvesen har derfor ingen merknader til omsøkte gjerde, men vil presisere at plasseringen må endres i forbindelse med framtidig sykkeltiltak.* Dette fremgår også i Bergen kommunes svar på tillatelse til tiltak med ansvarsrett, datert 11.01.2023 der tiltaket er oppføring av gjerde rundt eiendommen gnr/bnr. 159/37. BKK har slik lenge vært kjent med at tiltaket som planlegges ville påvirke eiendommen gnr. 159 bnr. 37, inkludert behov for erverv og flytting av gjerde som er plassert i eiendomsgrensen.			
		3. Forslaget om riggområde på eiendommen gnr. 159 bnr. 37 I byrådets vedtak om offentlig ettersyn fremgår det at rigg- og anleggsområder skal vurderes nærmere. I møte 18. september ble BKK informert vurdering om bruk av BKKs parkeringsarealer som rigg- og anleggsområde, inkludert brakkerigg på øvre parkeringsfelt og	3. Bruk av BKK sine parkeringsarealer ble lagt frem for BKK i møte den 18. september som et forslag til diskusjon og som en oppfølging av byrådsvedtak punkt e. av 24.06.25 om alternativ lokalisering av rigg- og anleggsområder. Vi har forståelse for at en slik bruk av areal ikke er forenlig med BKK sin fremtidige bruk av parkeringsarealer. Det planlegges derfor ikke bruk å bruke BKK sine arealer i anleggsfasen til rigg- og anleggsområde inkludert brakkerigg på BKK sin			

		midlertidig bruk nord for bygget. Dette kommer i tillegg til allerede betydelige konsekvenser for BKK, og vil beslaglegge ca. 14 ekstra parkerings-plasser. Selv om bruken er midlertidig, er den ikke forenlig med BKKs drift og behov. BKK motsetter seg derfor bruk av eiendommen som riggområde.	eiendom ut over areal som midlertidig er nødvendig for å etablere lav støttemur ut mot E39.			
		4. Hensyn til strømkabler i grunnen Planområdet inneholder flere 132 kV og 11 kV kabler, og omlegging vil være krevende grunnet begrenset plass og annen infrastruktur. BKK krever at kompleksiteten ved kabelomlegging vurderes i planbehandlingen, inkludert risiko for sårbar strømforsyning til sentrum. Temaet er ikke omtalt i ROS-analysen. Midlertidige omlegginger bør unngås, og krav til avstand og overdekning må ivaretas. Kan bli nødvendig å stille krav til tidspunkt for utkoblinger, med hensyn til energilovens leveringsplikt. BKK krever også at det settes av plass til fremtidige 132 kV kabelanlegg til og fra transformatorstasjonen	4. Tas til følge. ROS-analyse tilhørende planforslaget er oppdatert i tråd med merknad. Midlertidige omlegginger unngås så langt det er mulig. Krav til avstand og overdekning ivaretas. Dette blir en del av videre arbeid med prosjektet (byggeplan).			
		5. Forholdet til energiloven Solheim transformatorstasjon med bygg og grunn drives med anleggs-konsesjon etter energiloven § 3-1. Anlegg med slik konsesjon er i stor grad unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og kan ikke reguleres som planformål, men bør vises som hensynssone i reguleringsplanen, jf. § 12-6. Konsesjonen gjelder ikke for hele BKKs grunneiendom rundt stasjonen, men omfatter bygning med elektriske anlegg og nødvendige sikringssoner, herunder arealene som må ligge innenfor perimetersikring.	5. Tas ikke til følge. Plan og bygningsloven gjelder i hele Norge, også for areal omfattet av konsesjonsplikt. At tiltak er omfattet av konsesjon betyr ikke at de er unntatt plan og bygningslovens bestemmelser, men at slike tiltak er unntatt søknadsplikt etter PBL §20-6, unntak fra søknadsplikt dersom tiltaket blir tilfredsstillende behandlet etter andre lover. Planen regulerer midlertidig bygge- og anleggsområde (#MBA1) langs med fortau og mur, inne på BKK sin eiendom. Formål energianlegg fra Kommuneplanens arealdel kan benyttes da parkering er til bruk for BKK og en del av deres virksomhet. Det er avklart med GIS-avdeling i Bergen kommune at energianlegg som var arealformål			

		Endringer i anleggskonsesjoner krever søknad og behandling av energimyndighetene, med NVE som førsteinstans. Kabelanleggene omfattes av områdekonsesjon (§ 3-2) og er viktige for strømforsyningen. Omlegging krever ikke konsesjonsendring, men alternative traseer og arealer må sikres.	til førstegangsbehandling, kan videreføres til sluttbehandling.			
		6. Mulighet for transformatortransport fra sør Store transformatorer krever spesialtransport ved havari eller utskifting. Transport fra nord er ikke lenger egnet, og BKK utreder nå transportmulighet fra sør, over eget areal mot Solheim gravplass. Prosjektering og dialog med Statens vegvesen pågår, jf. møte 25. september. Planforslaget må ta høyde for transport inn/ut fra sør. Transportruten berører arealene o_AVT1, GS5 og o_KH3, og krever landingsplattform ved Bergen Vanns pumpehus. Veibane, gang- og sykkelvei må kunne benyttes, og lyktestolpe og støttemur ved perimeterport må fjernes.	6. Tas til følge. Planforslaget hensyntar BKK sitt behov for utskifting av store transformatorer.			
		7. Transportkorridor nord for transformatorstasjonen Koblingsanlegg må fortsatt kunne transporteres via nord. Reguleringsplanen må sikre tilgang for semitrailere og mobilkran til parkeringsplassen, og veiene inn til eiendommen må utformes deretter. Elementer som skilt, lyktestolper og gjerder kan påvirke fremkommeligheten.	7. Mulighet for utkjøring av semitralier og mobilkran til parkeringsplass er ivaretatt.			
		8. Privatrettslig Dersom planen vedtas som foreslått, vil BKK ikke inngå minnelig avtale om arealerverv.	8. Tas til orientering/til følge. Arealbeslag på BKK sin eiendom er betydelig redusert i nytt planforslag. 9. Tas til følge.			

		9. Inntegning på kart Traseer for kabelanlegg skal ikke vises på plankart, jf. kraftberedskapsforskriften § 6-2.				
10	Bergen Brannvesen 10.10.25	Brannvesenet viser til tidligere uttalelse i 2022 med saksnummer 2022/56523-16 og opprettholder denne, som viser til tidligere uttalelse i 2021 med saksnummer 2018/43226-5.som fortsatt gjelder, med fokus på forhold som kan påvirke redningsinnsats.	Tatt til følge. Det tilrettelegges for adkomst for varetransport i Kronstadparken, dette vil også gi adkomst for brannbiler. Det er hydranter internt i Kronstadparken, hvert enkelt utbyggingsområde er ansvarlig for slokkevannsinstallasjon. Tiltaket for sykkelstamvegen vil ikke vanskeliggjøre tilgang til bygninger.			
11	Bergen Næringsråd 17.09.2025	Bergen Næringsråd påpeker at Fjøsangerveien er en tungt trafikkert hovedinnfartsåre med over 41.000 kjøretøy daglig. Dagens plankryss gir kø og forsinkelser, og ytterligere plankryss vil forverre situasjonen. Rådet mener at trygg og effektiv kryssing krever planfrie løsninger, og anbefaler etablering av gang- og sykkelbro over E39 for å redusere kø og ulykkesrisiko.	Kulvert- og broløsninger er grundig vurdert i silingsprosess fra 2017/2018. Dokumentene tilhørende denne vurderingen finnes i saks-nr. 2011/07713-95 på saksinnsyn på bergen.kommune.no. Planarbeidet baserer seg på kryssing av Fjøsangerveien i plan i tråd med vedtak i Byrådsmøte 03.10.2019, saksnummer 1271/19. Viser også til kap. 3 i planbeskrivelsen.			
12	Rådet for byforming og arkitektur. 17.09.2025	1. Rådet støtter kryssing av Fjøsangerveien i plan fremfor sykkelbro, som ville vært en omfattende og skjemmende konstruksjon. Løsningen gir et bedre helhetsinntrykk. 2. Planforslaget innebærer etablering av støyskjermer langs østsiden av E39 fra Buebygget til Fabrikkgaten og videre til Møller Bil. Støyskjerming vil redusere støy og bidra til bedre luftkvalitet for gang- og sykkelveg samt nærliggende områder. Reguleringsbestemmelsene stiller krav til etablering av langsgående skjermer som vist på plankartet. De skal være min. 1,5 m høye med betongbase med rekkverksfunksjon og gjennomsiktig materiale på toppen. Stolper og rammer utføres i galvanisert,	1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering.			

		pulverlakkert stål, og overganger må være tette for å ivareta støyskjermingsfunksjon. Utformingen skal harmonere med eksisterende skjerm langs Fjøsangerveien. Rådet kan anbefale tiltaket, men understreker viktigheten av høy estetisk kvalitet, særlig for glassdelen over betongbasen.				
13	Solheim Omsorg Pluss, Solheim Seniorsenter og Viken Aktivitetssenter 10	Stiller seg positive til planforslaget presentert på møtet 08.10.2025, under forutsetning av at innspillene fra møtet blir ivaretatt. Den alternative løsningen med endringer i fasade mot rundkjøringen i Solheimsgaten kan være god for alle parter dersom følgende punkter tas hensyn til: 1. Trapp fra Solheimsgaten beholdes, med ny trapp nærmere bygget og tilknytning til nytt fortau. Fjerning av blomsterkasse gir bedre innsyn og synlighet fra gateplan. 2. Ønsker gangfelt nær nordenden av bygget for enklere tilgang til bussholdeplass via heisinngang. 3. Tydelig merking med "Parkering forbudt" ved nordre inngang for trygg passasje for brukere og utrykningskjøretøy. 4. Fjerning av vegetasjon ved garasjeport i nord for bedre sikt ved utkjøring. 5. Redusert fortau i sør for bedre tilkomst for minibuss og drosje mot hovedinngang midt på bygget i front. Særlig viktig for Viken Dagsenter som	1. Tatt til følge, se tegning O002. 2. Omtalte kryssing ligger utenfor prosjektområdet, og reguleres ikke her. Bymiljøetaten er gjort kjent med problemstillingen i møte. Med ny utforming av snusløyfe og fortau vil dette trolig være en mer attraktiv rute i fremtiden. Det antas at de fleste her skal til bussen. 3. Tatt til orientering og meldt videre til Bymiljøetaten som er er vegeier her. 4. Tatt til følge. Bedet gjøres mindre. Sikttrekant både til veg og fortau reguleres inn. 5. Tatt til følge. Adkomsten er utbedret, se tegning O002. 6. Tatt til følge, se tegning O002.			

		benytter denne inngangen når drosje/minibuss bringer/henter brukere hver formiddag i ukedagene. 6. Begrenset vegetasjon i front, med mindre blomsterkasser for bedre tilkomst og synlighet til hovedinngangen.				
14	Vestland fylkeskommune	Vurderer planen ut frå sektoransvar og målsettingar i regionale mål og tidlegare fråsegn (24.01.23). **Om saka** Planen opnar for to byggetrinn, og skal gi eit trafikksikkert og attraktivt tilbod for mjuke trafikantar langs Fjøsangerveien. Planområdet omfattar delar av fylkesveg 5328 Fabrikkgaten og fylkesveg 582 Edvard Griegs vei. **Mobilitet og kollektiv – vurdering** 1. VLFK uttrykte ved oppstart (innspel 26.05.2021) uro for kollektivtilbodet og prioritering mellom trafikantgrupper. Området har store rushutfordringar som også rammar buss. Lang ventetid på grønt lys gjer det lite attraktivt for syklistar, medan prioritering av syklistar kan gi forseinkingar for busspassasjerar. 2. Norconsult peikar i si vurdering av endring av signalanlegg på behov for kollektivfelt mellom Danmarksplass og Edvard Griegs vei for å unngå forseinkingar. VLFK oppfordrar til å arbeide vidare med løysingar som prioriterer kollektiv gjennom krysset og effektiv kollektivframføring då Fjøsangerveien er ein viktig trasé med mange avgangar. 3. Positivt at sørgåande haldeplass er tenkt utvida for to bussar.	1. I denne fasen er det utført omfattande trafikkberekningar som viste at kapasiteten i kryssa er akseptabel. Vidare detaljering med tanke på funksjonalitet må tas i byggeplanfasen. I moderne signalanlegg er det mogeleg å prioritere kollektivtrafikk på ein god måte, samt styre trafikkstraumar. 2. Tatt til orientering. Dette ligg utanfor planområdet og hovudmålsetjinga for planen, men vi noterer oss innspelet.			

		4. I dag vert Solheimsviken betent med servicebuss, men på sikt kan det bli aktuelt å nytte snusløyfa for buss i rute. Nytt forslag medfører flytting av haldeplass. Det er køyrd sporing for 10 meter buss i begge alternativa. 5. Alternativ B vil gi auka areal og betre tilhøve for dei ulike trafikantgruppene. MOK vil tilrå å gå vidare med dette alternativet. **Infrastruktur og veg – vurdering** 6. VLFK har hatt dialog med Statens vegvesen og Bergen kommune om planforslaget. Bekymring knytt til innløysing av Esso-stasjonen er avklart – det blir ingen krav til VLFK, og to byggetrinn blir akseptert. 7. Ny løysing for byggetrinn 1 skal sikrast i reguleringsplan. Denne løysinga ligg vedlagt. Vi forutset at Statens vegvesen bygger heile byggetrinn 1 i deira prosjekt, også utviding av fortau langs dagens Esso-stasjon og lenger inn i Fabrikkgaten på nordsida av fylkesvegen. Dette vil vere kostnadssparande for det offentlege og naturleg at det vert sikra god overgang mellom Fjøsangerveien og Fabrikkgaten. 8. Vi godtar at signalvedtak knytt til utviding av fortau lenger inn i Fabrikkgaten kjem seinare, men det er ein føresetnad at det føreligg godkjent vedtak før igangsetting. Vi legg til grunn at Statens vegvesen bygger utvida fortau i tråd med vedtaket og ny mellombels situasjon. 9. Avkøyrsle til rigg- og anleggsområdet Kritisk til vist avkøyrslepil til rigg- og	3. Tatt til orientering. Vi er enig i at dette er en god løsning, og at det er positivt for kollektivavvikling. 4. Tatt til orientering. Det er mulig å snu buss 10 m i begge alternativene. 5. Tatt til følgje, alternativ Solheimsgaten blir regulert. 6. Tatt til orientering. 7. Tatt til følgje. 8. Delvis teke til følge. 9. Det er avklart at planforslag for S19/S20 viser og regulerer krysset her. Plangrensa for Sykkelstamveg delstrekning 5B blir trekt tilbake frå Kanalveien og lagt	X		

		anleggsområdet for Statens vegvesen og meiner det bør teiknast som kryss, då bruken aukar i byggefasen. Dette er tidlegare spelt inn til reguleringsplan for S19 og S20 (Kanalveien). Minst éin plan må regulere krysset. Ber Bergen kommune følgje dette opp. Krysset bør teiknast og regulerast i begge planane, og den nyaste planen må vise løysinga. Konklusjon: Vestland fylkeskommune har merknader til planforslaget når det gjeld kollektivtransport og infrastruktur og veg. Vi ber om at desse merknadene vert teke omsyn til i prosessen vidare.	inntil plangrensa til S19 og S20. Utenom den delen av avkjørselen som er regulert til felles veg i S10/S20. Den inngår i reguleringsplanen for Sykkelkryssing av Fjøsangerveien, for å regulere grunnlag for å disponere vegen i anleggsperioden.			
15	Byråds-sak 1160/25, 26.06.25	I forbindelse med vedtak om høring og offentlig ettersyn av planforslag for Årstad, gnr. 159, bnr. 28mfl. Sykkelkryssing av Fjøsangerveien, Nasjonal arealplan-ID 4601_61930000, ba byrådet om følgende i vedtakspunkt e. og f. i Byråds-sak 1160/25 av 26.06.25: **Vedtakspunkt:** e. Lokalisering og utforming av rigg- og anleggsområder, samt alternative lokasjoner, vurderes nærmere. f. Utvidet direkte dialog med næringsaktører og grunneiere som berøres av rigg- og anleggsareal skal gjennomføres.	Det er utarbeidet et notat som svarer på vedtakspunkt e. og f. i Byrådssak 1160/25 av 26.06.25. Notatet redegjør for lokalisering, utforming og bruk av arealer som er avsatt til rigg- og anleggområder, utvidet dialog med berørte av rigg- og anleggsområder og løsning i revidert planforslag. Notatet følger plansaken.	X	X	X
16	Klima, miljø og byutvikling/ Plan- og bygningsetaten. Fagnotat-tillegg, 10.06.2025	1. Kommunaldirektøren ber PBE om å utarbeide et supplerende fagnotat som gjør nærmere rede for behovet for rigg- og anleggsområder for gjennomføring av prosjektet, med særlig fokus på bruken av arealene i felt #MBA_3, BA1, og delene av #MBA_¤, BA2 som berører Esso stasjonen i Kanalveien 1.	1–-3. Statens vegvesen som forslagsstiller for planen svarte på spørsmålene fra kommunaldirektøren. Notat datert 06.06.25 redegjør for vurderinger knyttet til rigg- og anleggsområder. Statens vegvesen har gjennom flere omganger vurdert behovet for arealer avsatt til midlertidig rigg- og anlegg, og hvilke områder som kan være egnet. For at			

		2. Det bes om at etaten også vurderer om det kan være mulig å redusere omfanget av de foreslåtte riggområdene. 3. Etaten bes også belyse mulige alternative løsninger som kan vurderes i det videre planarbeidet, som hvorvidt området sør for Esso- stasjonen og deler av Eviny/BKK- tomten (#MBA_1) kan være tilstrekkelig rigg- og anleggsareal for prosjektet.	prosjektet skal være gjennomførbart på en sikker måte kan ikke omfanget av areal avsatt til rigg- og anleggsområder reduseres ytterligere. Området sør for Esso-stasjonen og deler av Eviny/BKK-tomten (#MBA_1) vil ikke være tilstrekkelig rigg- og anleggsareal for prosjektet. Bygningsmassen på BA1 #MBA_3 må rives for å gjennomføre prosjektet. Rivingen og forventet masseutskifting vil kreve anleggsarealer. Statens vegvesen kan ikke se at prosjektet kan klare denne jobben uten at det sikres arealer i plan. Statens vegvesen åpnet for at kunne være rom for nye vurderinger av areal avsatt til midlertidig rigg- og anlegg dersom Bergen kommune vurderte at konsekvensene ved bruk av disse arealene er akseptable og bedre enn planforslaget. Det er allerede gjennomført en omfattende dialog med alle de berørte grunneierne før offentlig ettersyn, men i forbindelse med høring og offentlig ettersyn vil Statens vegvesen gå i dialog med kommunen, naboer og grunneiere, lytte til innspill og se på muligheter for alternativ plassering av midlertidige rigg- og anleggsområder.			
17	Klima, miljø og byutvikling/ Plan- og bygningsetaten. Fagnotat, 06.02.2025	1. Snusløyfe i Solheimsgaten. Etaten anbefaler at alternativ med ombygging av snusløyfen i Solheimsgaten reguleres. 2. Kantparkering og/eller grøntområder i Kronstadparken. Etaten ber om fjerning av regulert kantparkering i Kronstadparken og heller fokus på grønne områder. 3. Realisering av planforslaget i to etapper. Etaten ber at Miljøløftet finner midler til realisering av begge etappene samtidig. 4. Gang- og sykkelveg mellom eiendommene i Kronstadparken.	1. Ombygging av snusløyfe er inkludert i planen til sluttbehandling. 2. Reguleringsplanen legger kun opp til endring av eiendomsforhold på vegene i Kronstadparken. Det er ikke ønskelig å endre opp i gjeldende plan som er ikke nødvendig som følge av denne planen. Dette kan komplisere planarbeidet unødvendig. 3. Byggetrinn 1 blir utvidet til å forbedre løsning i Fabrikkgaten. 4. Tas ikke til følge. Reguleringsplanen vil ikke rydde opp i gjeldende reguleringsplaner som er ikke påvirket av denne planen.			

		Etaten ber om at GS-veg i Kronstadparken reguleres som gangveg. 5. Refuge som markør og beskyttelse for myke trafikanter. Det er ønskelig med deleøy i krysset ved Fabrikkgaten som kan beskytte myke trafikanter og lede kjørende på en bedre måte. 6. Tilkomst for modulvogntog inn Fabrikkgaten. Etaten stiller spørsmål om det er hensiktsmessig å regulere krysset for modulvogntog. 7. Infrastrukturplan. Etaten skriver at til sluttbehandling må det utarbeides Infrastrukturplan for teknisk infrastruktur i nødvendig grad.	5. Det er ikke ønskelig å vise deleøy med formål i reguleringsplankartet, siden det er hensiktsmessig at dette detaljeres i byggeplanfasen. Det er derimot lagt til hensynssone i plankartet hvor deleøy kan etableres. 6. Sving fra E39 inn i Fabrikkgaten er mulig for modulvogntog, men det er nødvendig at den kjører på fortau noen steder. Dette må detaljeres i byggeplanfase. 7. Det utarbeides infrastrukturplan.			

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
Merknad/uttalelse begrenset høring: 1. Etter merknad fra VLFK er framstilling og innhold i byggetrinn presisert. Det er lagt til et ekstra bestemmelsesområde for tydeliggjøring av at tiltak i Fabrikkgaten inngår i byggetrinn 1. #5 og #6 regulerer utstrekning av byggetrinn langs med og sør for Fabrikkgaten og #7 viser utstrekning av byggetrinn 2 sør for Fabrikkgaten.	**Merknad/uttalelse begrenset høring:** 1. Pkt. 2.3. Etter merknad fra VLFK er framstilling og innhold i byggetrinn presisert, med henvisning til illustrasjonsplan O003, datert 26.05.2026. 2. Pkt. 5.1.2 er tilføyd med #7, ettersom det er lagt til et ekstra areal for regulering av byggetrinn. 3. Pkt. 2.1.2.b er endret. Erstatning av tre av samme art, er endret til: Valg av treart og utforming av beplantning, skal baseres på en fagkyndig vurdering utført av person med relevant trefaglig kompetanse. Dette for at det ikke skal plantes fremmedarter inn i planområdet.	**Merknad/uttalelse begrenset høring:** 1. Kap. 11.2. Etter merknad fra VLFK er beskrivelse av byggetrinn tydeliggjort.
Merknad/uttalelse offentlig ettersyn: 1. #MBA1, EA, H370 1- arealet er redusert som følge av merknad fra BKK 2. o_AVT2- arealet er redusert som følge av merknad fra BKK 3. #5 og #6. Det er lagt til bestemmelsesområder for innhold/avgrensning av byggetrinn 1 og 2 langs med og sør for Fabrikkgaten. 4. Etter merknad fra Bymiljøetaten er regulering av avkjørsel fra Fjøsangerveien til Solheim gravplass	**Merknad/uttalelse offentlig ettersyn:** 1. o_AVT2- det kan etableres gangbar kobling mellom EA og fortauet o_FO2. 2. Pkt. 2.3 Det er lagt til fellesbestemmelse om utbygging i byggetrinn. Området kan bygges ut i byggetrinn. Byggetrinn 1 skal omfatte hele sykkelstamvegen. Byggetrinn 1 skal også omfatte tiltak i Fabrikkgaten, vist i illustrasjonsplan O003, datert 26.05.2026.	**Merknad/uttalelse offentlig ettersyn:** 4. Kap. 3.3 Fjernvarme: Etter merknad fra Eviny Termo er det lagt til presisering om at Eviny skal varsles i god tid før det settes i gang arbeider i nærheten av fjernvarmerør 5. Kap. 9.15 ROS. Lagt til tema Eksisterende kraftforsyning og datakommunikasjon under sårbarhetsvurdering

endret til at plankartet viser ensrettet avkjørselspil. o_KV7 og o_SK1 er fjernet, o_AVT1 er utvidet. 5. Areal innenfor gravplassen sin eiendom er endret til arealformål gravplass. Trekant som var regulert annen veggrunn – grønt er endret til fortau. 6. Etter merknad fra VLFK er utstrekning av plankartert justert mot tilgrensende reguleringsplan Årstad. Gnr. 159, bnr. 81 m.fl., delfelt S19 og S20, Mindemyren (planID 71140000). Plangrense i S19 og S20 følges, utenom fellesveg i avkjørsel mot gnr/bnr 159/36, som inngår i plankartet for Sykkelkryssing av Fjøsangerveien.	3. Pkt. 5.1.2. Krav om særskilt rekkefølge ved utbygging. Det er lagt til bestemmelsesområder for innhold/avgrensning av byggetrinn 1 og 2 langs med og sør for Fabrikkgaten. 4. Etter merknad fra Bymiljøetaten er regulering av avkjørsel fra Fjøsangerveien til Solheim gravplass endret til at plankartet viser ensrettet avkjørselspil. Pkt. 3.2.10 om arealformål kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtraseer, er fjernet. Pkt. 3.2.2.a er endret til avkjørsel fra E39 Fjøsangerveien (o_KV2) mot Solheim gravplass (GU) skal være ensrettet, kun avkjøring fra Fjøsangerveien.	
Fagnotat ved offentlig ettersyn: 1. o_KV6- snusløyfe i Solheimsgaten, samt Skrivergaten 2. o_FO19- fortau langs snusløyfen i Solheimsgaten 3. #MBA6, AT- midlertidig areal som kreves for ombygging av snusløyfen i Solheimsgaten 4. o_AVG1- sentraløy i snusløyfen som vil bygges om 5. o_SA1- hovedsykkelvegen ved snusløyfen er justert som følge av ombyggingen	**Fagnotat ved offentlig ettersyn:** 1. §2.1.2.b. om tre i snusløyfen 2. §2.1.2.c. om trær langs Fjøsangerveien 3. 3.1.2.a, AT, areal av Solheim Omsorg Pluss 4. 3.2.2.a- presisering om avkjørsel til Solheim gravplass 5. 3.2.2.f. Bestemmelsen er fjernet, skiltvedtak følger annet lovverk enn PBL. 6. 3.2.3.a - det kan etableres trafikkdeler i krysset mot Fabrikkgaten, innenfor o_KV2. 7. 3.2.8.e- et tre kan plantes innenfor hele o_AVG1. 8. 5.1.2 (5.1.2.a)- innenfor #5 og #6 kan sykkelstamvegen etableres i to byggetrinn, 9. 5.2.3. Gyldighet for #MBA3. 10. 5.2.4. Gyldighet for #MBA4. 11. 5.2.5. Gyldighet for #MBA5. 12. 5.2.6. Gyldighet for alle bygge- og anleggsområdene.	**Fagnotat ved offentlig ettersyn:** 1. Krav til utarbeidelse infrastrukturplan før sluttbehandling. Det er utarbeidet og lagt ved plandokumentene. Infrastrukturplanen er unntatt offentligheten.
Andre årsaker: 1. #MBA4 og #MBA5 (BA2). Riggområde som var vist på 159/36 er delt i to som følge av tilleggsnotatet til fagnotatet.	**Andre årsaker:** 1. 3.2.5.b.- det kan plantes trær innenfor o_GS6.	**Andre årsaker:** 1. Kap. Veg LCA. Klimagassbudsjett er revidert. 2. Kap. 11.2 Utbyggingsrekkefølge. Tydeliggjøring av innhold i byggetrinn. Forklaring av bestemmelsesområder for byggetrinn. 3. Kap. Om naturmangfold er oppdatert

Merknadskart

