Statens vegvesen

Notat

Til:	**Byrådet**	**Saksbehandler:**	Irene Dale
Fra:	**Utbygging, Byvekstavtale Bergen**	**Tlf saksbeh.**	55516139
Kopi til:		**Vår dato:**	28.05.26

Oppfølging av vedtakspunkt i forbindelse med høring

Bakgrunn

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.

Dette notatet vil besvare vedtakspunktene.

Prosess

Statens vegvesen har gjennomført en utvidet dialog med berørte parter som del av vedtakspunkt f. Formålet har vært utvidet dialog med grunneiere som berøres av rigg- og anleggs-areal. Dialogen dokumenteres i form dette notatet.

- Møte med Bara Eiendom, 11.09.25 og 29.01.2026. Eier av gnr. 159 bnr. 2, 29, 32, 34, 983 og 1020.
- Møte med Certas Energy, 15.09.25. Eier av gnr. 159 bnr. 36.
- Møte med BKK, 18.09.25. Eier av gnr. 159 bnr. 37, Fjøsangerveien 65.

Kort om behov for riggområder

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

underkategorier:

1. Arealer avsatt til rigg- og anlegg er viktig for å ivareta sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) under bygging.

2. Arealene er viktig for å ivareta ytre miljø.

3. Det trengs i tillegg arealer for selve byggingen av prosjektet som murer, masseutskifting, riving av bygg ol.

4. Ut over dette trengs arealer til plassering av anleggsmaskiner, brakkerigg med pauserom, anleggskontor, toalett og annet utstyr, samt mellomlagring av byggematerialer.

Eksisterende veg, høy trafikkmengde (ÅDT 39 000) og arealbruken i området gjør anleggsarbeid krevende og legger begrensninger for plassering av midlertidige rigg- og anleggsområder i utgangspunktet. Det er lite tilgjengelig areal for å etablere tiltaket på en forsvarlig måte, både med hensyn på HMS, men også med tanke på byggetid og kostnad. Eksisterende og planlagt infrastruktur i grunnen kompliserer det hele ytterligere. For å sikre framkommelighet og at ikke kø forplanter seg utover i vegnettet er det krav om at det på dagtid skal være to åpne kjørefelt i hver retning, og om natten ett kjørefelt i hver retning.

Arealer satt av til midlertidige rigg- og anleggsområder, ut over det som er regulert til offentlig samferdselsformål i opprinnelig planforslag datert 15.11.24, er omtalt under. Her er også kort forklart hva disse arealene er planlagt brukt til.

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

Det er viktig å merke seg at arealene ikke kan betraktes som likeverdige med tanke på funksjonalitet.

Område 1

EA, #MBA_1,

Ved Solheim transformatorstasjon.

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

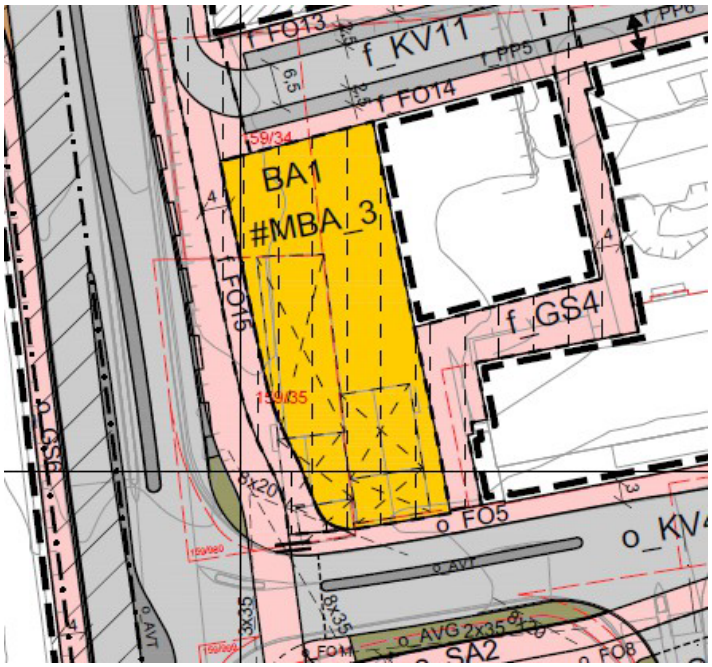


Figur 1: Utsnitt fra opprinnelig planforslag 15.11.24.

Område 2

BA1, #MBA_3

Område 1, BA1er området nord for Fabrikkgaten, inne i Kronstadparken (Figur 2). Bakgrunnen for behovet for BA1 er at det er at det er nødvendig med midlertidig adgang til arealet i forbindelse med riving av byggene som tidligere er benyttet til bilpleieverksted.



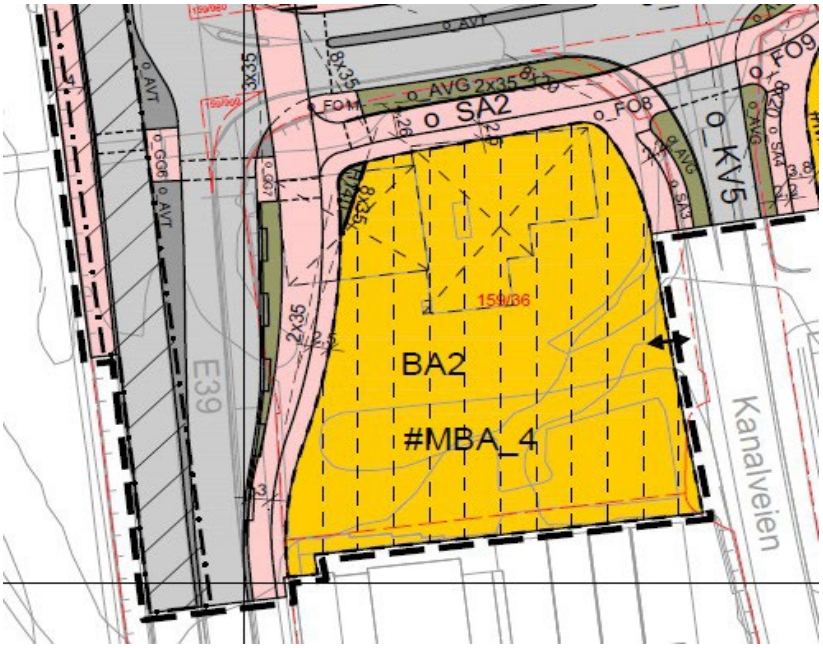
Figur 2: Utsnitt fra opprinnelig planforslag datert 15.11.24, området nord for Fabrikkgaten.

Område 3

BA2, MBA_4

Ved bensinstasjonen og sør for denne. Det legges opp til at planforslaget kan realiseres i to etapper, men det er ikke en forutsetning for gjennomføring av planen. I opprinnelig planforslag sikret BA2, MBA_4 tilgang til å gjennomføre tiltak for begge utbyggingstrinnene, samt tilgang til å benytte avkjørsel fra Kanalveien (Figur 3).

Arealet lengst sør på eiendommen 159/36 er planlagt som riggområde for tiltaket. Denne delen kan ivareta behovet til bygge- og anleggsarbeidet for entreprenør og byggherre. I dag er arealet i bruk som parkeringsplass. Riggområdet vil ha samme avkjørsel som Esso- stasjonen mot Kanalveien. Det er forventet relativt lite trafikk inn og ut fra riggområdet.



Figur 3: Utsnitt fra opprinnelig planforslag datert 15.11.24. Området ved bensinstasjonen og sør for denne.

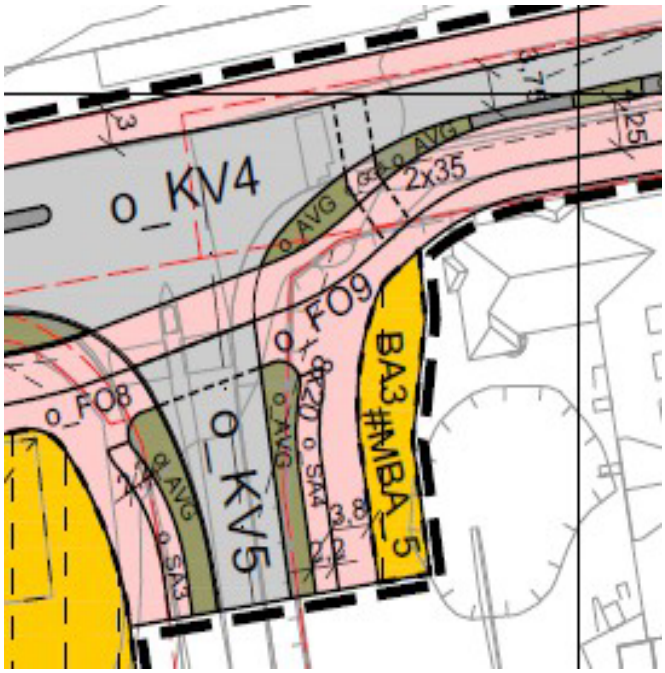
Område 4

BA3, #MBA 5

Området øst for kryss Fabrikkgaten/Kanalveien (Figur 4). Areal vist som midlertidig rigg- og anleggsområde sikrer opparbeiding av tiltak inn mot kryssområdet. Det har vært dialog om gjensidige tilpasninger og grensesnitt underveis i planprosessen.

Det er beskrevet et mindre anleggsbelte, BA3, fram mot krysset Fabrikkgaten/Kanalveien. I en tidlig planfase var BA3 større og trukket lengre mot sør. Dette er arealer som ligger innenfor delfeltene S19/S20 i områdeplan for Mindemyren.

Delfelt S19 og S20, Mindemyren (Arealplan ID 71140000) for utvikling av delområdene S19/S20 ble vedtatt i Bergen bystyre 29.04.26. Planforslaget innebærer transformasjon fra handel- og industriområde til bolig, kontor, barnehage, forretning og tjenesteyting.



Figur 4: Utsnitt fra opprinnelig planforslag datert 15.11.24, området ved Kanalveien.

Vurdering av arealer satt av til rigg- og anleggsområder

Oppfølging av vedtakspunkt e.

Område 1

Revidert planforslag: EA, #MBA_1,

Ved Solheim transformatorstasjon, gnr/bnr 159/37

Det var avholdt et møte vedrørende saken med BKK den 18.09.25. Forslaget til reguleringsplan ble gjennomgått og drøftet.

I møtet ble det vist til at prosjektet gjennom byrådsvedtaket bl.a. er bedt om å vurdere alternative rigg- og anleggsområder. For å svare på vedtakspunkt e. i byrådsvedtaket har prosjektet derfor sett på muligheter for å dele opp rigg- og anleggsområdene.

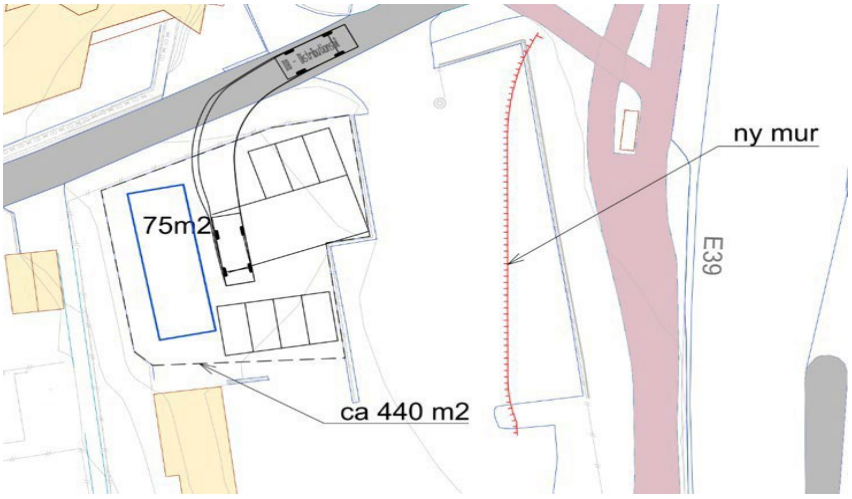
Et forslag som ble presentert i møtet med BKK var å plassere brakkerigg på det øvre parkeringsarealet/platået i nordvestre hjørne av eiendommen til BKK (gnr/bnr 159/37), se Figur 5. Dette utgjør et areal på ca. 440 m3. Rigg- og anleggsområdet ville lagt beslag på ca. 14-15 av BKK sine eksisterende p-plasser, og krevd mer areal fra BKK enn det som allerede lå i planforslaget datert 15.11.24. Skissen ble presentert i møtet for å synliggjøre arealbehovet for en brakkerigg med parkeringsplasser. En slik plassering av rigg- og anleggsområde ville medført en avkjørsel mot Solheimsgaten og egen inngjerding for å ivareta sikring. Det ble bedt om innspill på alternativet.

I møtet informerte BKK om at forutsetningene som lå til grunn ved tidligere møter og dialog har endret seg. Transformatorstasjon med kontorer var under ombygging og bygget vil bli hovedkontor for BKK fra desember 2025. BKK hadde allerede utfordringer med å få plass til nødvendige tjenestebiler på eksisterende parkeringsareal. Reguleringsplanforslaget som da lå ute til offentlig ettersyn medførte at BKK ville miste omtrent 15 parkeringsplasser ved realisering av planforslaget. BKK hevdet dette ville vanskeliggjøre drifts-situasjonen deres.

Et eventuelt riggområde for brakker/kontorer i anleggsperioden som foreslått i møtet ville legge beslag på arealet i inntil 2 år. Byggetid for å gjennomføre sykkelstamvegen på hele strekningen er ca. 1 ½ - 2 år. BKK så for seg at et anleggsareal med brakker ville ha stor innvirkning på driften av BKK sin i anleggsperioden. BKK opplyste om at det heller ikke ut fra et HMS-perspektiv var ønskelig med to anlegg- og riggområder på eiendommen, ett for brakker/kontorer i byggeperioden og ett for selve byggingen av sykkelanlegget forbi eiendommen. Forslaget om midlertidig regulering for riggområde i det nordvestre hjørnet av BKKs eiendom så BKK ikke som aktuelt.

Dersom foreslått riggområde for anleggskontor/brakker ikke reguleres og etableres, og det kun er gjeldende reguleringsplanforslag som skal gjennomføres, anslås byggetiden i det aktuelle området til å være inntil ½ år.

Høsten 2025 hadde BKK og Statens vegvesen flere møter i forbindelse med planarbeidet og BKK sitt eget prosjekt for inn/ut transport av transformatorer samt tilpasninger av parkeringsarealer.



Figur 5: Utsnitt av skisse for forslag til brakkerigg ved Solheim sekundærstasjon lagt frem for BKK i som et forslag til diskusjon, og som en oppfølging av byrådsvedtak punkt e. Det ble besluttet å gå bort fra forslaget, og det planlegges ikke å bruke dette arealet i anleggsfasen.

Planforslaget foreslås å justeres som følger i revidert utgave:

Etter høring og offentlig ettersyn, mottatt merknad og prosess med grunneier av gnr/bnr 159/37 er planforslaget justert.

I det reviderte planforslaget er støttemuren er flyttet lengre mot øst (Figur 6). Anleggsbeltet langs den lave støttemuren langs parkeringsplassen er også redusert fra 4 m til 3 m. Dette er et absolutt minimum for å kunne etablere mur her. Det er i tillegg åpning i bestemmelsene for at det kan etableres direkte gangadkomst til BKK sin eiendom gjennom AVT_2.

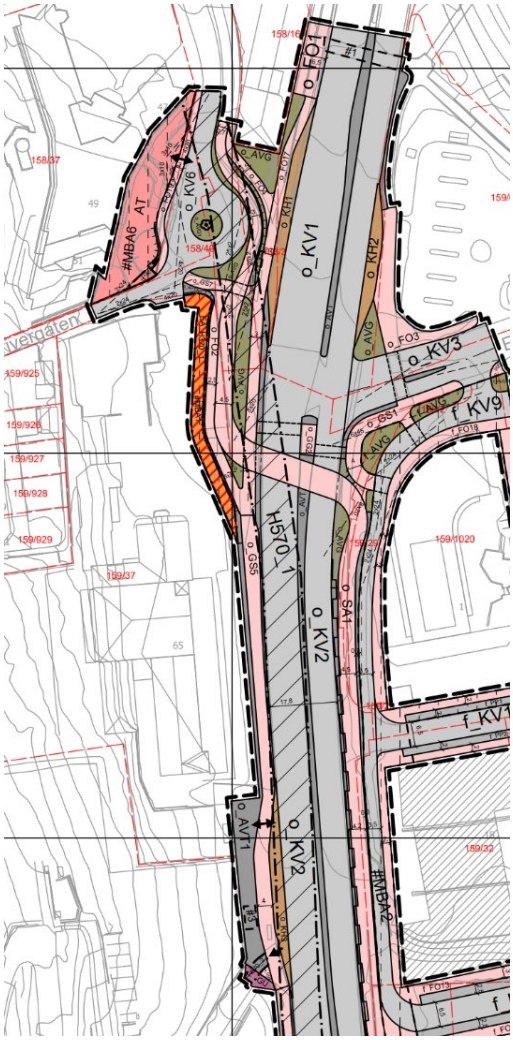
Bruk av BKK sine parkeringsarealer til rigg- og anleggsområde ble lagt frem for BKK i møte den 18. september som et forslag til diskusjon, og som en oppfølging av byrådsvedtak punkt e. av 24.06.25 om alternativ lokalisering av rigg- og anleggsområder.

Statens vegvesen 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 eiendom ut over areal som midlertidig er nødvendig for å etablere lav støttemur ut mot E39.

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. Skissert løsning for omarbeiding av parkeringsareal har hensyntatt ev. nye krav for avstand til bygg

som BKK har varslet kan komme. I tidsrommet muren skal etableres vil det være behov for å benytte ca. 13 parkeringsplasser for å sette opp ny mur mot fortau.

Det har også vært dialog og egne møter med BKK for å finne en løsning i sør som gjelder atkomst ved eventuell utskiftning av de store transformatorene. Planforslaget vil ikke være til hinder for denne type transport.



Figur 6: Utsnitt av revidert plankart ved BKK sin eiendom.

Forslag til bestemmelser:

3.2.7. Annen veggrunn, tekniske anlegg, AVT

3.2.7.a. Innenfor o_AVT2 kan det etableres en gangbar kobling mellom EA og fortauet o_FO2.

5.2. Midlertidige bygge- og anleggsområde, #MBA

5.2.1. Når anleggsarbeidet er avsluttet skal områdene føres tilbake til opprinnelig arealformål, og istandsettes senest ett år etter ferdigstillelse av tiltaket.

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

5.2.6. De midlertidige bygge- og anleggsområdene #MBA1, #MBA2, #MBA4 og #MBA5, #MBA6, skal gjelde til 10 år etter vedtaksdato, men ikke lenger enn ett år etter at anlegget er åpnet for ordinær drift.

Figur 7: Utklipp fra forslag til aktuelle bestemmelser for Sykkelkryssing av Fjøsangerveien, Nasjonal arealplan-ID 4601_61930000 ved BKK sin eiendom.

Område 2,

Revidert planforslag: BA1, #MBA_3

Ved Kronstadparken.

I forbindelse med høringsperioden ble det den 11.09.2025 avholdt et møte med Bara Eiendom.

I møtet gikk partene gjennom planforslaget, og det ble drøftet hvordan sykkelstamvegen kan påvirke utbyggingen til Bara. Begge parter er interessert i at prosjektet kommer til en snarlig utførelse. Det var enighet om at partene vil arbeide videre med en avtale om bruk av arealer som ivaretar interessene til både Bara Eiendom og Statens vegvesen.

Bara eiendom ønsker en forsikring om at de kan starte opp med prosjektering av sitt siste byggetrinn i 2027, med ventet byggestart 2028. I nytt møte den 29.01.26 var det derfor enighet om at partene i det videre ville diskutere en avtale om betinget makeskifte med virkning først når reguleringsplanen E39 Sykkelstamveg Bergen, Delstrekning 5B, Fjøsangerveien/Solheimsgaten-Fabrikkgaten, Nasjonal arealplan-ID: 4601_61930000 er vedtatt.

I avtalen vil det inngå at utbygger river eksisterende bygg på eiendom 159/35. Midlertidig rigg- og anleggsområde i BA1 MBA_3, er nødvendig for å sikre plass til å rive bygg, tilkomst til maskiner, nødvendig utstyr og sikring av anleggsområde og arbeidere. Da byggene har vært brukt til bilpleie-verksted kan en også anta å finne forurensing i grunnen. Arealformålene Midlertidig rigg- og anleggsområde i BA1, MBA_3 kan opphøre etter godkjent riving av bygg (Figur 8).

Det er vurdert at arealet foreslått regulert til felles fortau (f_FO15) er tilstrekkelig for opparbeiding av selve sykkelstamvegen her så lenge bygninger er revet.

I avtale om betinget makeskifte foreslås det at Bara eiendom overtar arealer de har behov for til sitt siste byggetrinn (eiendom 159/35) i bytte mot arealer som Statens vegvesen har behov for til sykkelveg lengre nord på strekningen. Dette inkluderer også tilgang til arealer som Statens vegvesen midlertidig har behov for i byggefasen i forbindelse med etablering av tiltaket langs Kronstadparken.

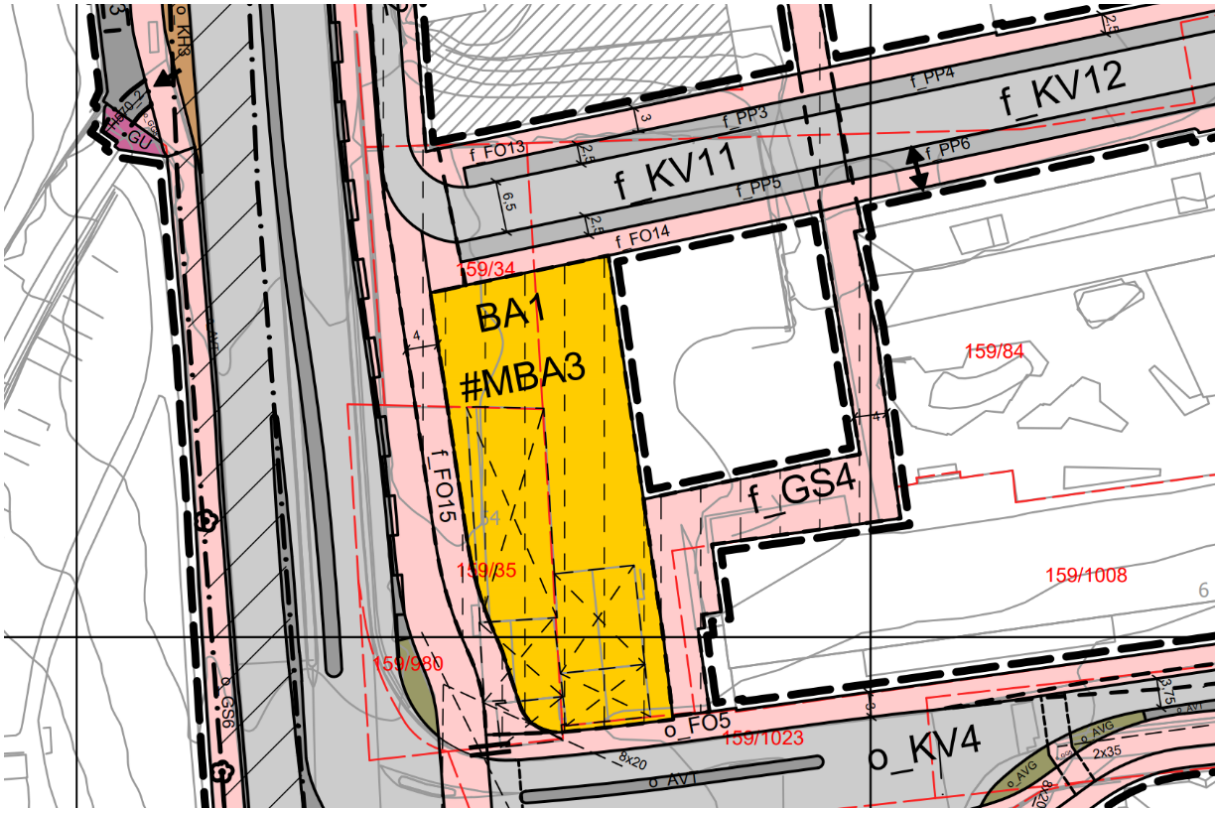
Planforslaget foreslås å justeres som følger i revidert utgave

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 under (Figur 9).

Med justeringene i planforslaget som vist under (Figur 8) sikres det forutsigbarhet for partene, både med tanke på fremdrift og at tiltakene er mulig å etablere uavhengig av hverandre.



Figur 8: Utsnitt av plankart for aktuelt område. Plankart datert 26.05.26.

Forslag til bestemmelser knyttet til BA1, #MBA3.

3.1. Bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1)

3.1.1. Bebyggelse og anlegg, BA

3.1.1.a. Arealformålet ligger under bestemmelsesområder for midlertidig bygge- og anleggsområde, jf. 5.2. I områder regulert til BA skal eldre reguleringsplan eller kommuneplan i samsvar med tabellen under 5.2.4, gjelde foran denne plan (PlanID61930000) ett år etter at tiltaket er ferdig etablert.

5.2.3. #MBA3 gjelder til og med 31.12.2035. #MBA3 kan også fjernes når det er gitt ferdigattest for riving av alle bygninger innenfor feltet.

5.2.6. De midlertidige bygge- og anleggsområdene #MBA1, #MBA2, #MBA4 og #MBA5, #MBA6, skal gjelde til 10 år etter vedtaksdato, men ikke lenger enn ett år etter at anlegget er åpnet for ordinær drift.

5.2.7. Planer som er gjeldende etter at bruken av områdene til midlertidig bygge- og anleggsområder opphører:

Bestemmelsesområde og arealformålområde	Planer som skal gjelde etter at tiltaket er etablert
#MBA_3, BA1	71201, Årstad, gnr 159 Bnr 2, 4 m.fl., Kronstadparken

Figur 9: Utklipp fra forslag til aktuelle bestemmelser knyttet til planforslag for Sykkelkryssing av Fjøsangerveien, Nasjonal arealplan-ID 4601_61930000.

Område 3

Revidert planforslag: BA2, #MBA4 og #MBA5

Ved Esso og Fabrikkgaten

Det var avholdt et møte om saken med Certas 15.09.25 som grunneier av gnr/bnr. 159/36, tomten der Esso-stasjonen med tilhørende anlegg ligger. Forslaget til reguleringsplan ble gjennomgått og drøftet.

Skissen som viser prinsipp for inngrep i første byggetrinn (Figur 10) ble presentert i møtet. Slik figuren viser kan en ved etablering i to byggetrinn drive stasjonen videre, men da med én pumpe mindre. Først ved realisering av 2. byggetrinn med fullverdig sykkelveg og fortau i Fabrikkgaten må hele stasjonsområdet/bygningene innløses. Bestemmelsene er utformet slik at de ikke hindrer gjennomføring av planen i to etapper.

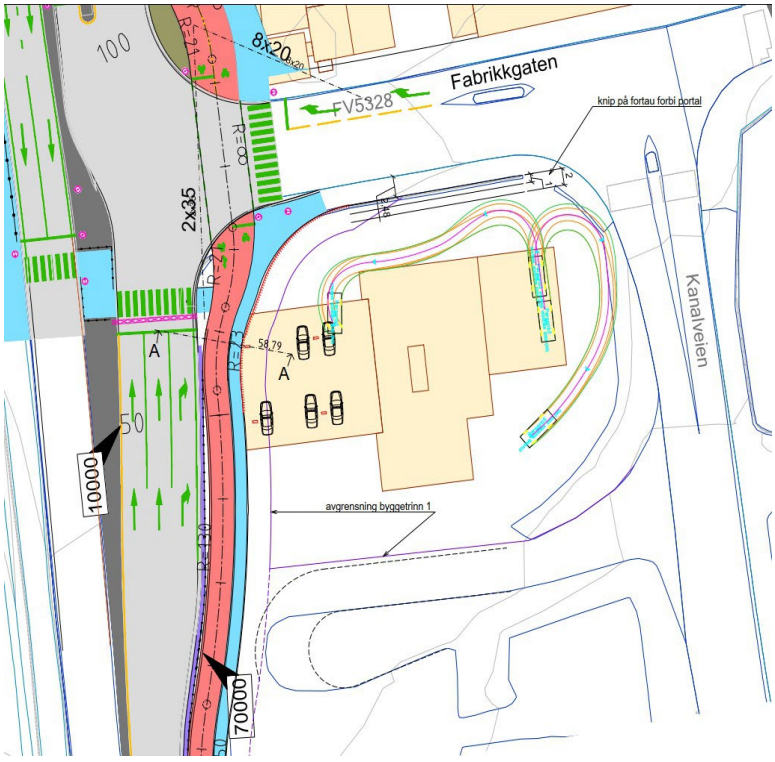
Arealet som påvirkes i byggetrinn 1 er den sørligste delen av dagens stasjon, inkludert kjørevegen fra Kanalvegen. I tillegg er det foreslått satt av et 3 m bredt anleggsbelte mot ny sykkelstamveg langs E39. Øvrig areal på eiendommen vil påvirkes ved utbygging av 2. byggetrinn. Byggetrinn vil 2 trolig først realiseres når grunneier ønsker å utvikle området i tråd med områdeplan for Mindemyren. Areal lengst nord på eiendommen er vist med bestemmelsesområde #15 i områdeplanen. Her er det sagt at plassering av bygg må tilpasses fremtidig sykkel-løsning langs Fabrikkgaten.

Arealet lengst sør er planlagt brukt til plassering av anleggsmaskiner, brakkerigg med pauserom, anleggskontor, toalett og annet utstyr samt mellomlagring av byggematerialer. Den sørligste delen av eiendommen er regulert slik at den kan benyttes for både byggetrinn 1 og 2. Det er forventet relativt lite trafikk inn og ut fra riggområdet, slik at det i byggeperioden blir akseptable forhold for kunder som skal benytte stasjonen.

Vestland fylkeskommune

I forbindelse med høring av planforslaget høsten 2025 ble det også holdt to avklaringsmøter med Vestland fylke (09.09.2025 og 30.10.25) før de oversendte sin formelle uttale til planforslaget. Bakgrunnen for dialogen var at fylket som vegeier av fv. 5328 Fabrikkgaten ønsket en nedskalert og tilpasset løsning for Fabrikkgaten inn i BT1. Slik kunne det sikres en løsning som var realistisk å bygge i nær framtid og som ville gi bedre forhold for myke trafikanter på kort sikt.

Statens vegvesen opplyste fylket om at en forutsetning for utvidelse av løsninger i Fabrikkgaten i BT 1 var at Esso-stasjonen skulle kunne opprettholde sin drift, inkludert vaskehall og mulighet for å kunne kjøre rundt bygget. Det ble enighet mellom partene at Statens vegvesen skulle legge til grunn en tilpasset løsning i Fabrikkgaten som både kunne ivareta ønsket om fortsatt drift av bensinstasjon inkludert bruk av vaskehall og en tilpasning til første byggetrinn som sikrer bedre overgang mellom Fjøsangerveien og Fabrikkgaten og gir bedre forhold for myke trafikanter i Fabrikkgaten (Figur 10).



Figur 10: Utsnitt fra tegning av 1. byggetrinn ved Esso-stasjonen, per 15.09.2025. Tegningen viser bla. nødvendig sporing for kjøretøy til vaskehall.

Planforslaget foreslås å justeres som følger i revidert utgave

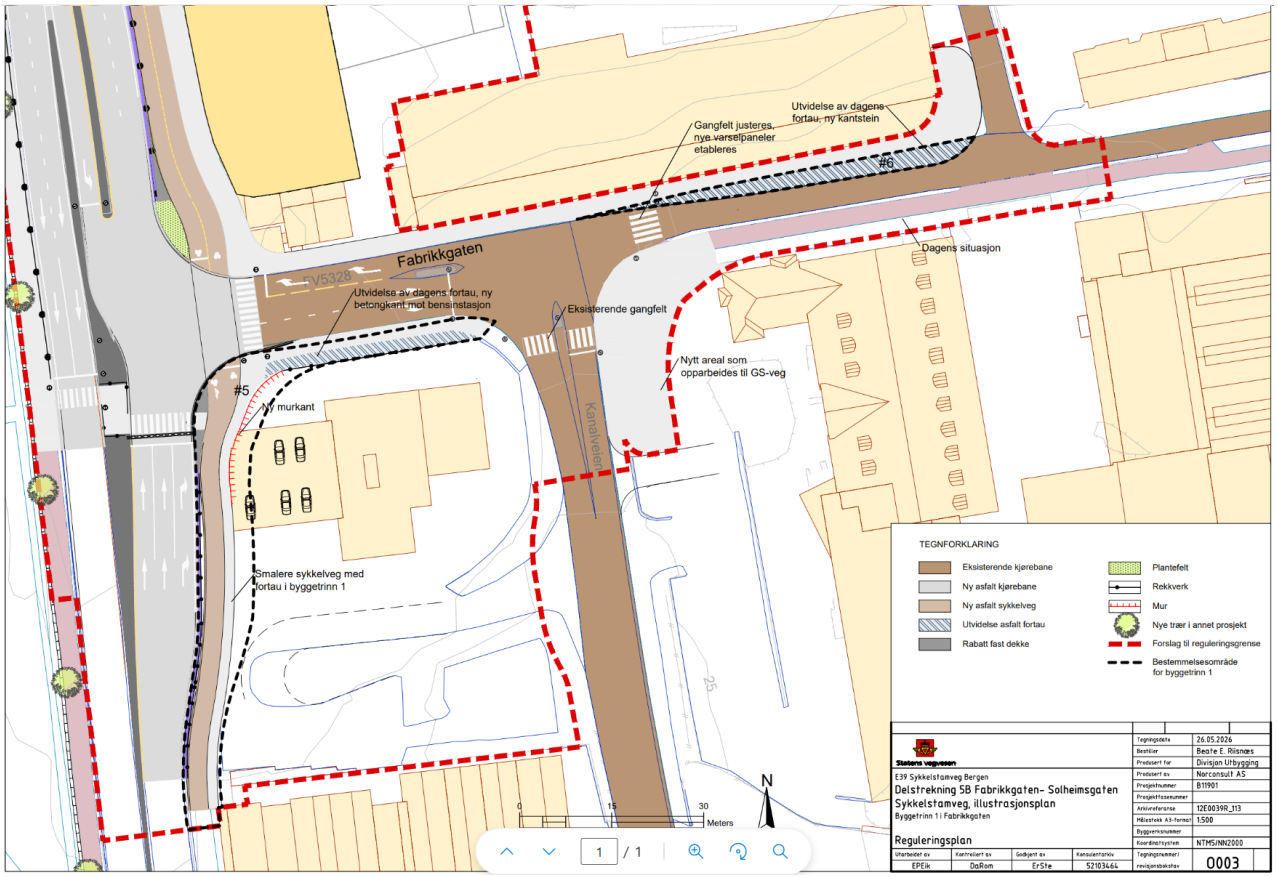
Som følge av prosessen med grunneier av 159/36 (Certas) og Vestland fylkeskommune som vegeier er planforslaget justert (Figur 11). Det er lagt inn et bredere fortau nord for Esso og

nord for Fabrikkgaten etter kryss med Kanalveien for å imøtekomme fylket sin merknad. Sporing for utkjøring av vaskehall og muligheten til å kjøre rundt bygget ivaretas.

I revidert planforslag er BA 2, MBA_4 delt i byggetrinn (Figur 12, Figur 13). Det er tydeliggjort at de midlertidige bygge- og anleggsområdene er knyttet til ulike byggetrinn. Hele det regulerte arealet MBA_4 er dermed ikke bundet til hele/den fulle utbyggingen, men vil likevel kunne sikre en helhetlig utbygging på sikt.



Figur 11: Utsnitt av justert planforslag ved Fabrikkgaten og eiendom gnr/bnr 159/36 (bensinstasjon-tomten). Plankart datert 26.05.26.



Figur 12: Illustrasjonsplan O003 datert 26.05.26 viser hva som inngår i byggetrinn 1.

Forslag til bestemmelser knyttet til BA2, #MBA4 og #MBA5.

Se 5.1.2 a., 5.2.4, 5.2.5, 5.2.5 og 5.2.7, #MBA_4, #MBA_5, BA2.

5.1.2. Krav om særskilt rekkefølge ved utbygging

5.1.2.a. Innenfor #5, #6 og #7 kan sykkelstamvegen etableres i to byggetrinn. Byggetrinn 1 omfatter #5 og #6 og byggetrinn 2 omfatter #7.

5.2. Midlertidige bygge- og anleggsområde, #MBA

5.2.1. Når anleggsarbeidet er avsluttet skal områdene føres tilbake til opprinnelig arealformål, og istandsettes senest ett år etter ferdigstillelse av tiltaket.

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

5.2.3. #MBA3 gjelder til og med 31.12.2035. #MBA3 kan også fjernes når det er gitt ferdigattest for riving av alle bygninger innenfor feltet.

5.2.4. #MBA4 skal kun benyttes til midlertidig bygge- og anleggsområde ved tiltak i tilknytning til byggetrinn 2.

5.2.5. #MBA5 kan benyttes som midlertidig bygge- og anleggsområde for både byggetrinn 1 og 2.

5.2.6. De midlertidige bygge- og anleggsområdene #MBA1, #MBA2, #MBA4 og #MBA5, #MBA6, skal gjelde til 10 år etter vedtaksdato, men ikke lenger enn ett år etter at anlegget er åpnet for ordinær drift.

5.2.7. Planer som er gjeldende etter at bruken av områdene til midlertidig bygge- og anleggsområder opphører:

Bestemmelsesområde og arealformålområde	Planer som skal gjelde etter at tiltaket er etablert
#MBA_3, BA1	71201, Årstad, gnr 159 Bnr 2, 4 m.fl., Kronstadparken
#MBA_4, BA2	61140000, Årstad, del av gnr 159, 15 og 17 mfl., Mindemyren
#MBA_5, BA3	61140000, Årstad, del av gnr 159, 15 og 17 mfl., Mindemyren

Figur 13: Utklipp fra forslag til aktuelle bestemmelser knyttet til planforslag for Sykkelkryssing av Fjøsangerveien, Nasjonal arealplan-ID 4601_61930000.

Andre vurderte rigg- og anleggsområder

Byrådsvedtaket ba også om at alternative lokasjoner ble vurdert.
Med svært begrenset plass innenfor planområdet og faktum at arealene som reguleres brukt til midlertidige rigg- og anleggsområder er nødvendige arealer tilpasset selve bygging av tiltaket (som vist til over) er alternativene få og behovet ikke så stort. Slik prosjektet har vurdert det er det arealer til plassering av anleggsmaskiner, brakkerigg med pauserom, anleggskontor, toalett og annet utstyr, og mellomlagring av byggematerialer som kan legges et annet sted enn sør for Esso.

Alternativ plassering av rigg- og anleggsområde var som diskutert over foreslått på BKK sin eiendom. Denne plasseringen gikk en raskt bort fra.

Delområde S19/S20

I tidligere planforslag var større deler av eiendommen gnr./bnr. 159/81 omtalt som S19/S20 i områdeplan for Mindemyren foreslått avsatt til rigg- og anlegg (Figur 14). Dette ble formidlet til OBOS Nye Hjem AS i oppstartsmøte for deres reguleringsplan 26.09.2022. OBOS Nye Hjem AS var skeptisk til at deres område kunne benyttes til rigg- og anlegg da de har et ønske om rask oppstart for sitt prosjekt med næring (Tryg Forsikring) og boliger på eiendommen. Statens vegvesen vurderte da saken på nytt og valgte å redusere området avsatt til rigg- og anlegg til et minimum for å tilpasse seg OBOS Nye Hjem AS sitt planforslag.

Reguleringsplan for S19/S20 er nå endelig vedtatt (29.04.26). Det er derfor ikke aktuelt å regulere midlertidig rigg- og anlegg her, og alternativet utgår.



Figur 14: Eiendom gnr./bnr. 159/81, delfelt S19/S20 i områdeplan for Mindemyren. Kilde: google maps.

Trekant-tomten, ladestasjon

Den kommunale eiendommen mellom Edvard Griegs vei, Bjørnsons gate og Fjøsangerveien (ladestasjon) har allerede vært vurdert avsatt til rigg- og anlegg tidlig i planprosessen.

Tomten er i dag i bruk til ladestasjon (Figur 15). Formålet måtte opphørt i anleggsfasen dersom en skulle benyttet arealet til rigg- og anleggsområde. Det kunne vært plass til en brakkerigg på eiendommen. Det ville likevel være en ugunstig kombinasjon og ha konfliktpunkt mot ladingen. Å rive ladestasjonene og bygge disse opp igjen er ikke realistisk for prosjektet og ville medført betydelige ekstrakostnader. I tillegg er ladestasjonen en viktig del av infrastrukturen. Med økt el-bil bruk og gunstig plassering av ladestasjon i utgangspunktet ville det også være dyrt å leie dette arealet i byggeperioden sett opp mot andre arealer som allerede er satt av i planforslaget (sør for Esso).

Konklusjonen er at alternativ 5 ikke er aktuelt som riggområde.



Figur 15: Trekant-tomten, ladestasjon ved Edvard Griegs vei. Kilde: google maps.

Konklusjon

Statens vegvesen har gjennomført en omfattende dialog med alle de berørte grunneierne under utarbeidelse av reguleringsplanen. I forbindelse med høring og offentlig ettersyn har Statens vegvesen vært i ny dialog med berørte naboer og grunneiere, lyttet til innspill og sett på muligheter for bruk og alternativ plassering av midlertidige rigg- og anleggsområder. Resultatet av dette er oppsummert over.

Statens vegvesen har gjennom flere omganger vurdert behovet for arealer avsatt til midlertidig rigg- og anlegg, og hvilke områder som kan være egnet. I utgangspunktet er det ikke regulert mer areal enn det som er nødvendig for at prosjektet skal være gjennomførbart på en sikker måte. Reduksjon og oppstykking av arealene ville først og fremst gå på bekostning av HMS, men ville også få konsekvenser for byggetid og kostnad.

I revidert planforslag har en justert plankartet og bestemmelsene slik at rigg- og anleggsområdene ikke skal beslaglegge arealer lenger enn nødvendig:

- Knyttet bruk av midlertidige rigg og anleggsområder til en tidsfrist (10 år etter

vedtaksdato, men ikke lenger enn ett år etter åpning av anlegget for ordinær drift).

- Inngå avtale med Bara Eiendom om betinget makeskifte (som trer i kraft ved vedtatt plan). Avtalen kommer i tillegg til justeringer i planforslaget, og følges opp i form av bestemmelse. Med justeringene i planforslaget sikres det forutsigbarhet for partene, både med tanke på fremdrift og at tiltakene er mulig å etablere uavhengig av hverandre.
- Det er tydeliggjort at de midlertidige bygge- og anleggsområdene er knyttet til ulike byggetrinn. Arealene er dermed ikke bundet til hele utbyggingen, men vil likevel kunne sikre en helhetlig utbygging på sikt.

I tillegg er anleggsbelte mot BKK gjort smalere, og det åpnes opp for gangatkomst via fortauet langs Fjøsangervegen.