

PLANBESKRIVELSE

Datert: 21.06.2024



Bymiljøetaten, Bergen kommune
Årstad/Laksevåg, Gnr. 158, Bnr. 782 mfl.
Damsgård-Småpudden, sykkeltiltak.
Arealplan-ID 71330000

Innhold

1	Sammendrag og nøkkelopplysninger	3
1.1	Sammendrag	3
1.2	Nøkkelopplysninger	3
2	Bakgrunn.....	4
2.1	Intensjonen med planforslaget	4
2.2	Planstatus	5
2.3	Planprosess	11
3	Planområdet – dagens situasjon	15
3.1	Kort redegjørelse av dagens situasjon	15
4	Beskrivelse av planforslagets innhold og virkninger.....	37
4.1	Planlagt arealbruk	37
4.2	Plassering og utforming	38
4.3	Bolig og bokvalitet.....	39
4.4	Uteoppholdsareal.....	39
4.5	Universell utforming	43
4.6	Levekår og folkehelse	44
4.7	Mobilitet og samferdsel	44
4.8	Vannforsyning og avløp	53
4.9	Blågrønne verdier	53
4.10	Energi og klima	64
4.11	Kulturmiljø	65
4.12	Barn og unges interesser	66
4.13	Risiko og sårbarhet	67
4.14	Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen	68
4.15	Rekkefølgebestemmelser	68
4.16	Oversikt over arealformål	68

1 Sammendrag og nøkkelopplysninger

1.1 Sammendrag

Planforslaget følger opp Bergen kommunens sykkelstrategi ved å tilrettelegge for sykkel og gange på Damsgård og Gyldenpris. Gateopprustingstiltaket skal gi bedre og tryggere ferdsel for syklende mellom Damsgård og Småpudden og koble områdene opp mot Puddefjordsbroen, sykkelfelt i Michael Krohns gate, samt videre utbygging av sykkeltiltak i området. Videre blir også gangnettverket forbedret gjennom opprusting av snarveger. I tillegg ligger fremkommelighet for buss til grunn for foreslått regulerte løsninger. Parker og møtepunkter blir opparbeidet med busker, trær og blågrønne kvaliteter for å generelt forsterke bokvalitet i området. Som konsekvens av tiltaket rustes også dagens vann- og avløpsanlegg opp, med separering av spillvann og fordrøyning av overvann.

Tiltaket blir etablert i et tett bebygd område. Planbestemmelsene sikrer stedstilpasset terrengbehandling og mest mulig lokal massehåndtering, og tar høyde for å minimere ulempe for naboskapet i anleggsgjennomføringensfasen. Planen har i tillegg fokus på opprusting av eksisterende grøntarealer i innersvingparkene langs Gyldenprisveien.

Samlet sett skal planforslaget ivareta alle interesser best mulig. Det ligger alternativsurderinger bak valg av løsninger for alle trafikantgrupper. Disse er gjort kort rede for i kapittel 4.7.2.

1.2 Nøkkelopplysninger

Bydel:	Årstad og Laksevåg	Gårds- og bruksnummer:	158/782 m.fl.
Gårdsnavn/adresse:			
Forslagsstiller:	Bergen kommune, Bymiljøetaten	Plankonsulent:	Norconsult Norge AS
Sentrale grunneiere:			
Planens hovedformål:	Tilrettelegge bedre for syklende og gående langs Gyldenprisveien, i henhold til Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030	Planområdets størrelse:	26,0 daa
Grad av utnyttning:	-	Nytt bruksareal / Antall nye boenheter:	-
Konsekvensutredningsplikt:	Nei	Varsel om innsigelse/Innsigelse:	Nei
Kunngjort oppstart:	12.09.2023	Offentlig ettersyn:	dd.mm.åååå–dd.mm.åååå
Problemstillinger:	Tverrsnitt, trafiksikkerhet, overvannshåndtering		

2 Bakgrunn

2.1 Intensjonen med planforslaget

Planforslagets intensjon er å omdisponere tilgjengelig vegareal i Gyldenprisveien slik at myke trafikanter i større grad prioriteres. Tiltaket følger opp kommunens fokus på trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Planforslaget omhandler Gyldenprisveien og planens avgrensning kan ikke sees alene, men som del av flere tiltak for å sikre et prioritert nett for syklende fra Damsgård til Småpudden. Planen vil også gi bedre forhold for gående, og øke den generelle trafiksikkerheten i området.

Tiltaket har sin bakgrunn i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. Sykkelstrategien er vedtatt av bystyret den 17. november 2020 og er et styringsdokument for planlegging og bygging av sykkeltilpasset infrastruktur. Planforslaget skal sikre at sykkeltilbudet gjøres mer trafiksikkert og attraktivt, og er et viktig ledd i å sikre fremtidig sammenheng i sykkelnettet i henhold til sykkelstrategien.

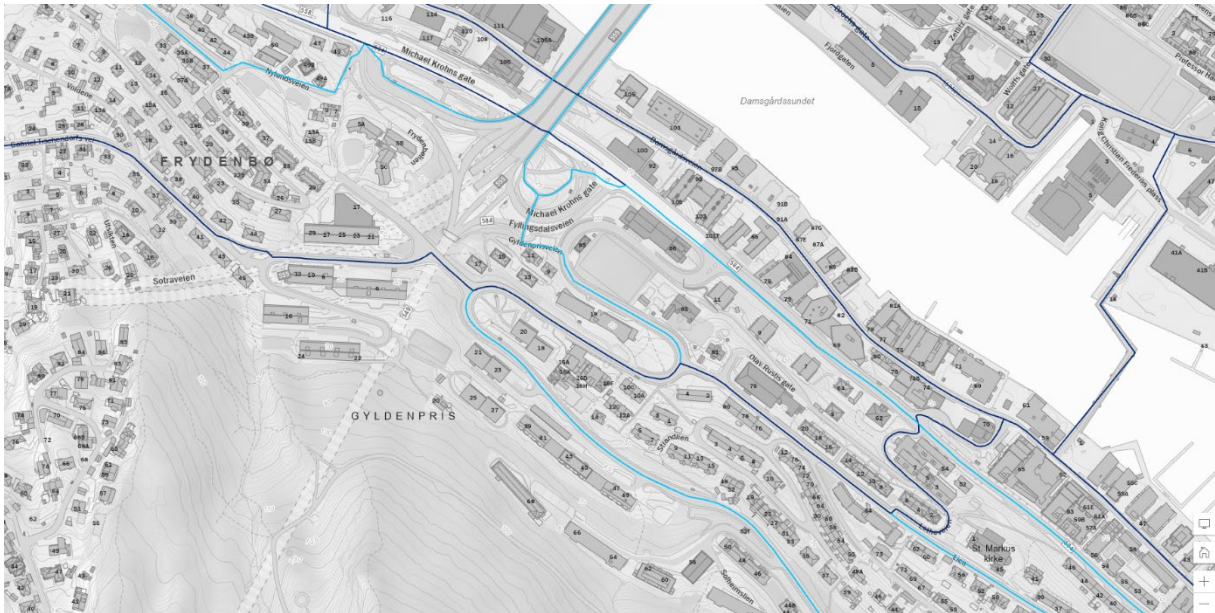
Gyldenprisveien inngår i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030, og er dels definert som offentlig utbyggingsfase 1. Dette tilsier at strekningen skal sikres tilrettelagt av det offentlige innen 2030.

Sykkelstrategien kan sees her: [Sykkelstrategi for Bergen 2020 – 2030](#).

Tiltaket vil ivareta og forsterke eksisterende grønne kvaliteter i området. Overvann håndteres i dagen der hvor det er mulig. Sentrale dokumenter som gåstrategi (Bergen bystyre, sak 347/20), grønn strategi (Bergen bystyre, sak 7/23) og naturstrategi for Bergen (Bergen bystyre, sak 82/23) er førende for planforslaget.

Det er rutegående buss i begge retninger, som gir krav til minimumbredde på kjørebane. Foreslått løsning med sykkelfelt mot stigning og sykling i blandet trafikk nedover er mulig å få til innenfor begrensningene på stedet, samtidig som hensyn til bussenes fremkommelighet ivaretas. Andre løsninger ville medført nedbygging av grønne arealer til asfalt, gjennom at det ville utløst større behov for breddeutvidelse av vegen.

I dette tilfellet utløser planlagte tiltak krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Andre tiltak i nærområdet gjør ikke det, og kan behandles etter andre prosesser. Det er rimelig å forvente full effekt av tiltakene i denne planen, først etter at andre tiltak i området gir *sammenheng* med resten av sykkelnettet. Disse andre tiltakene vil i første omgang omfatte Gabriel Tishendorfs vei, Frydenbølien, Lien og Lotheveien, som er koblinger inn og ut av planområdet. De fleste som reiser med sykkel gjennom planområdet i dag, tar av via Lien mot Småpudden, imens en noe mindre andel benytter seg av Puddefjordsbroen. Bydelens nærhet til sentrum innebærer i alle tilfeller at her er mulighet for at sykkel kan løse en vesentlig større andel av folks behov for å komme seg dit de skal i hverdagen, forutsatt at et sammenhengende tilbud først etableres, og at tilbudet samlet sett oppleves som effektivt, attraktivt og trygt.



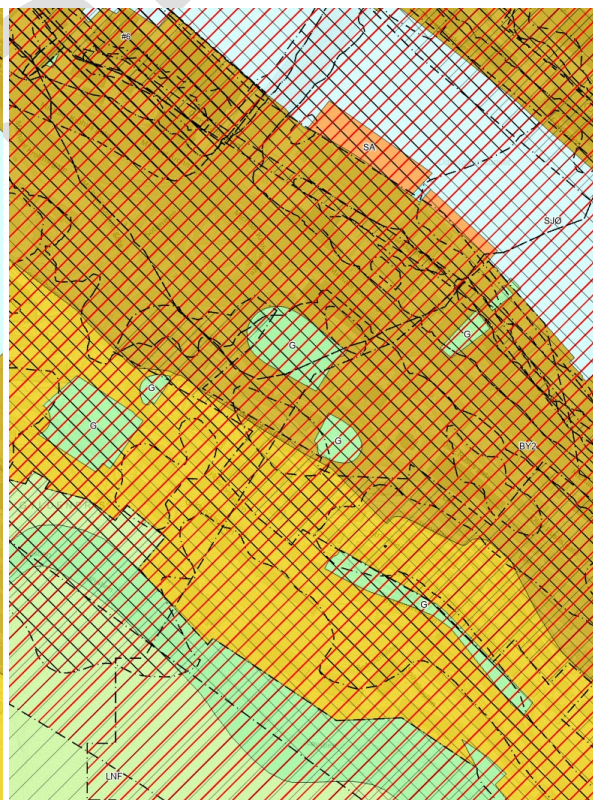
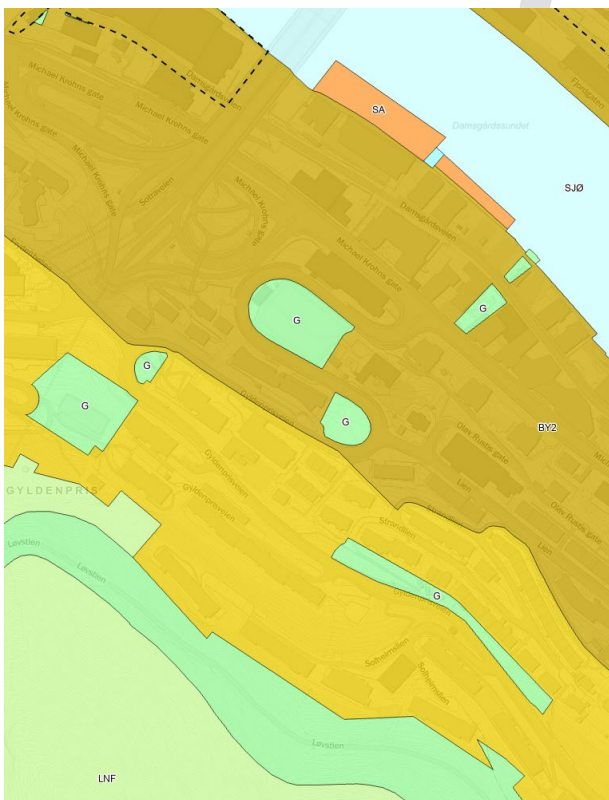
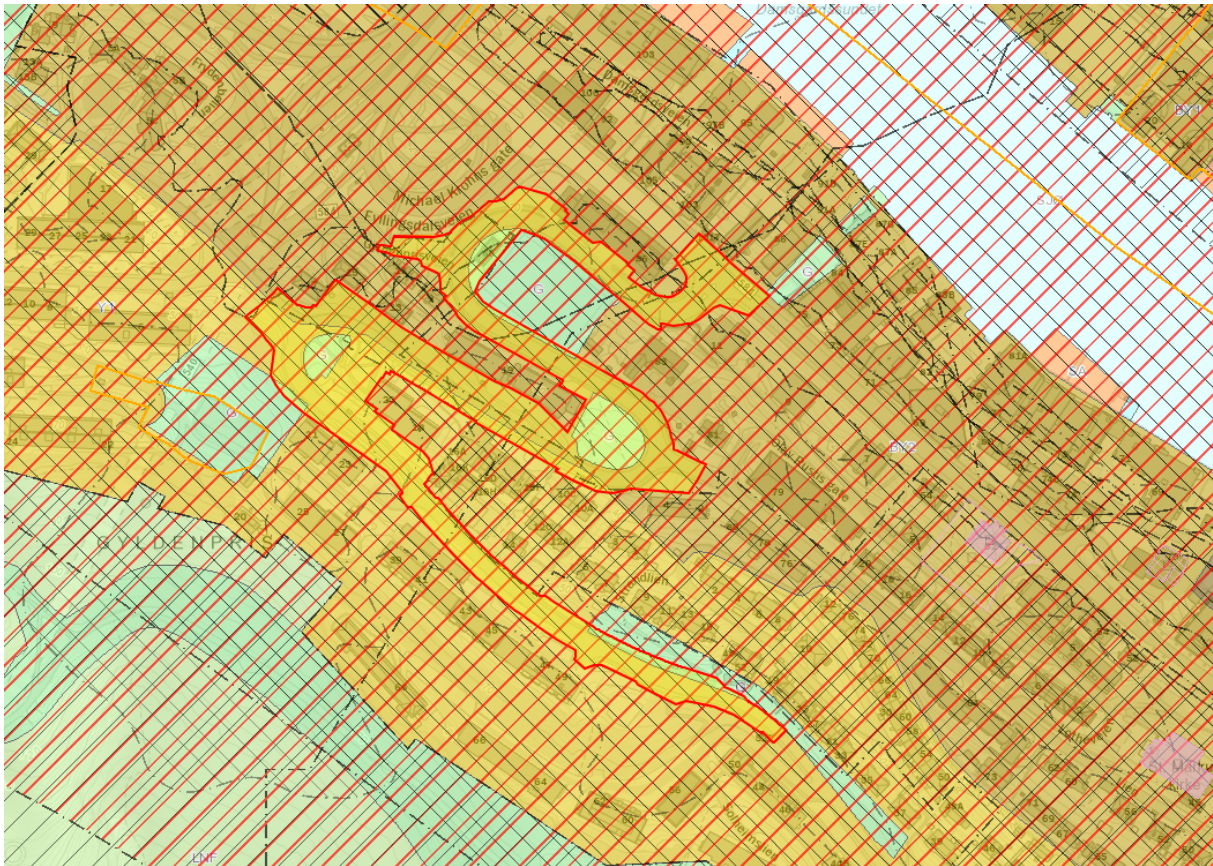
Figur 1: Kartutsnitt fra sykkelstrategien. Utbyggingsfase 1 er vist med mørkeblå linjer (kart hentet fra Bergen kommune).

2.2 Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2018-2030 (KPA 2018)

I gjeldende kommuneplan (Arealplan-ID: 65270000) er planområdet avsatt som byfortettingssone (BY), og ytre fortettingssone (Y1). Det er og satt av areal til grønnstruktur. Området er omfattet av følgende hensynssoner:

- H570_3 Kulturmiljø (Solheim)
- H410_1 Infrastruktursone: Konesjonsområde fjernvarme Flesland-Sentrum
- H210_3/220_3 Veistøy gul og rød sone
- H310_1 Aktsomhetsområde for steinsprang, jord- og flomskred og snøskred
- H390_2 og H390_1 Luftkvalitet – gul og rød sone



Figur 2: Kartutsnitt fra KPA 2018, med og uten hensynssoner (fra bergenskart.no).

Kommunedelplan

Sørvestlige del av planområdet omfattes av KDP Puddefjorden og Damsgårdsundet (Arealplan-ID: 17330000), med ikrafttredelse i 2010. Planen ble utarbeidet med mål om å gi

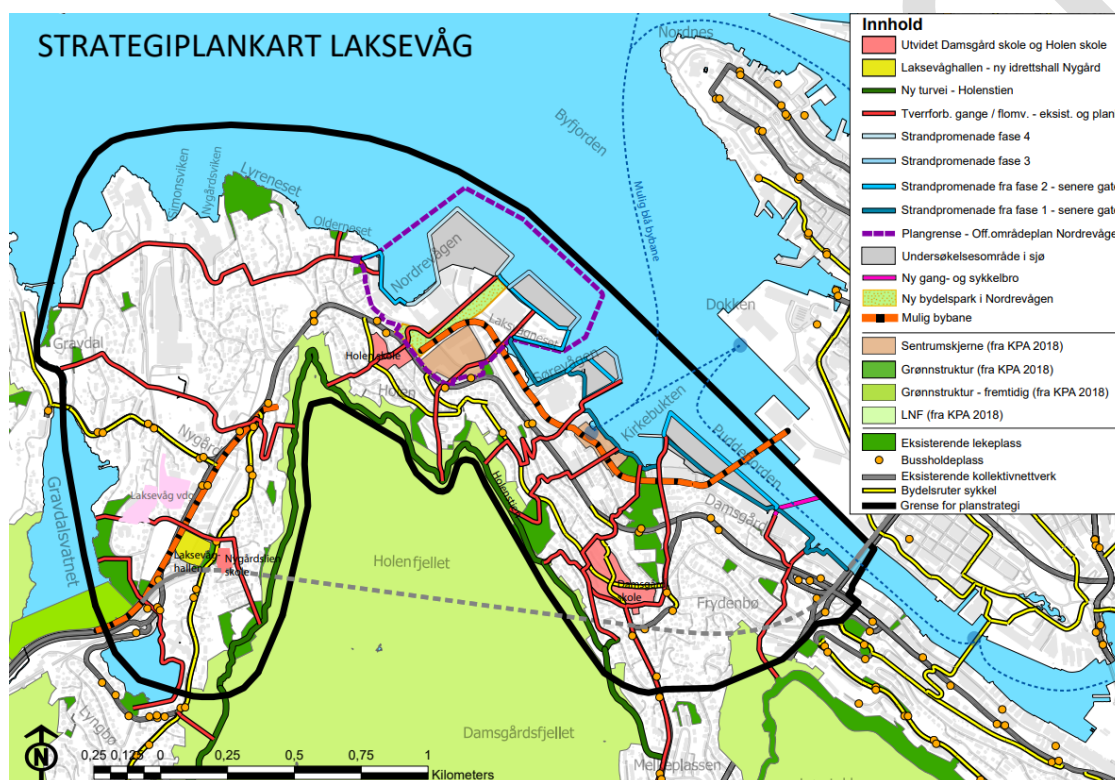
rammer for transformasjon i områdene rundt Puddefjorden, og legge til rette for at utviklingen også skal komme boligområdene på Løvstakksiden til gode.

Strategisk planprogram Laksevåg

Deler av planområdet omfattes av strategisk planprogram for Laksevåg. Planprogrammet ble vedtatt i bystyret oktober 2019.

Planprogrammet sin hensikt var å få på plass et overordnet grep for å kunne ta stilling til private planforslag, som har fortetning og byutvikling som mål. Det strategiske planprogrammet beskriver visjon og målsetting, planprogram for nødvendige kommunale planoppgaver, samt en strategi for byutvikling og gjennomføring.

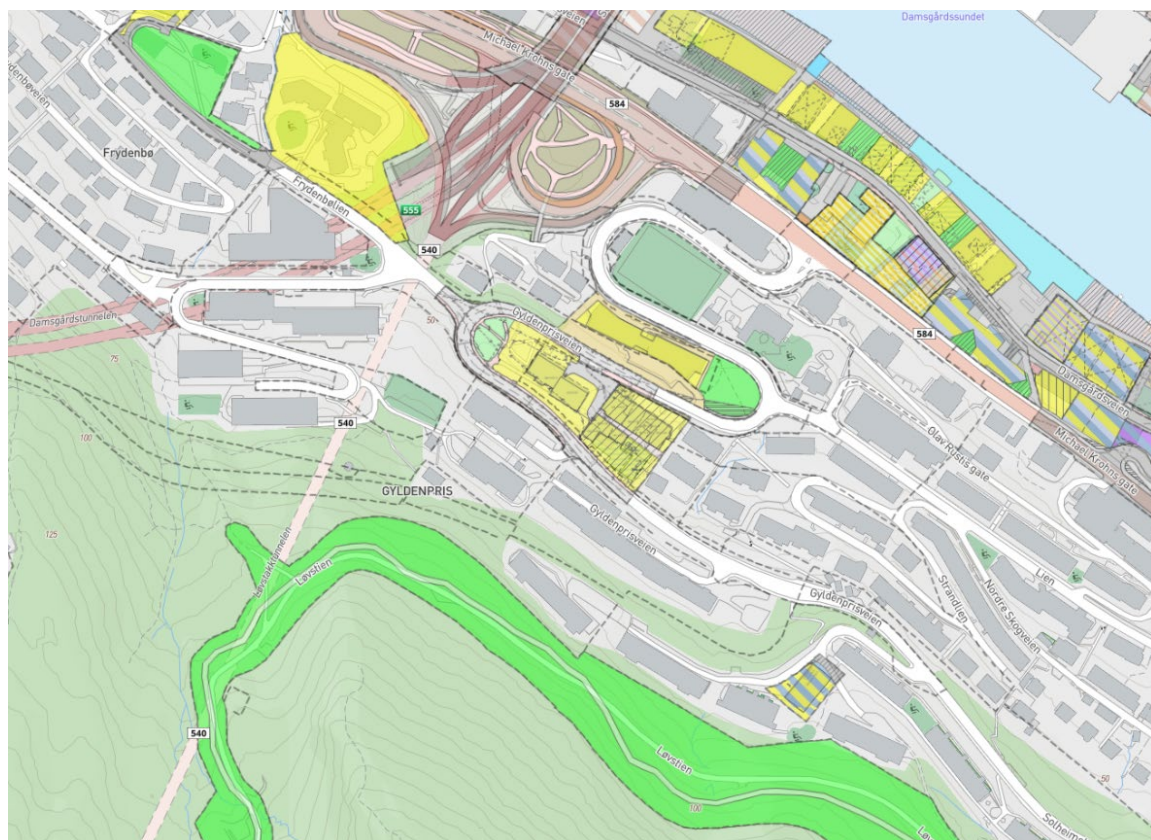
Særlig relevant i sammenheng med dette planarbeidet er at hovedgrepet i planprogrammet er etableringen av sammenhengende gang- og sykkelvegnett som knyttes til målpunkt, slik som f.eks idrettsplasser.



Figur 3: Strategiplankart Laksevåg. Planområdet for Damsgård – Småpudden er like sørøst for planstrategiens grense.

Reguleringsplaner

Planområdet grenser inntil og overlapper i varierende grad med flere reguleringsplaner, se figur 4 og tabell 1.



Figur 4: Oversikt over vedtatte reguleringsplaner i området (fra kommune kart.no).

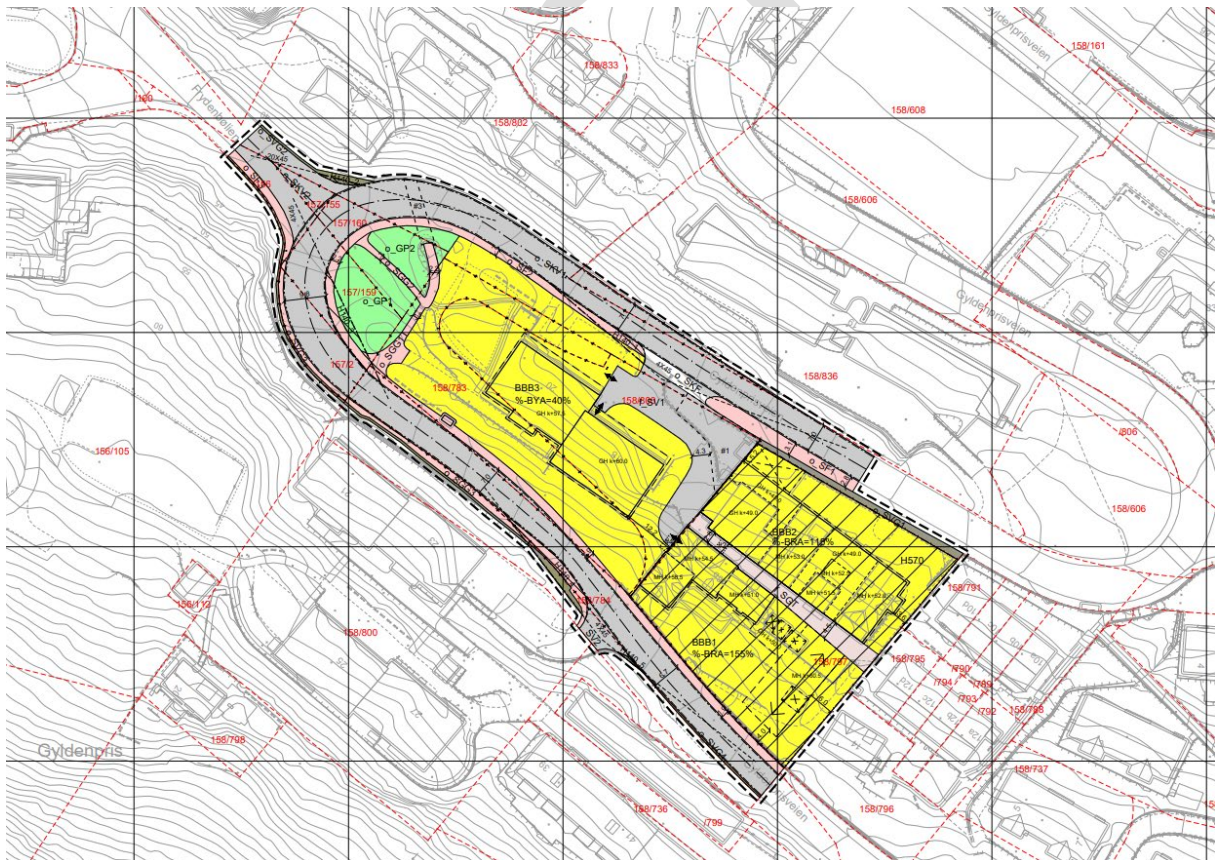
Tabell 1: Tabellen viser vedtatte reguleringsplaner i nærområdet.

Arealplan-ID	Plannavn	Ikrafttredelsesdato	Plantype
410000	ÅRSTAD/LAKSEVÅG. GYLDEPRIS OG STRANDEN	31.03.1931	Eldre reguleringsplan
130000	ÅRSTAD. LØVSTAKKENS NORDSKRÅNING, MELLOM BLEKENBERG OG GYLDEPRIS	02.07.1938	Eldre reguleringsplan
10250000	ÅRSTAD. DEL AV GNR 159 BNR 9, STRANDEN, GYLDEPRIS	17.12.1947	Eldre reguleringsplan
10980000	ÅRSTAD. LØVSTAKKENS NORDSKRÅNING FRA BLEKENBERG TIL GYLDEPRIS	01.07.1958	Eldre reguleringsplan
11190000	ÅRSTAD. GYLDEPRIS - STRANDEN, TOMTER FOR OFFENTLIG FORMÅL	08.05.1963	Eldre reguleringsplan
10980100	ÅRSTAD. LØVSTAKKENS NORDSKRÅNING, ENDRET REGULERINGSPLAN	09.05.1963	Eldre reguleringsplan
11480000	ÅRSTAD. GYLDEPRIS, VEIKRYSS	18.10.1966	Eldre reguleringsplan

3380000	LAKSEVÅG/ÅRSTAD. KARENSFRYD - FRYDENBØ - GYLDENPRIS	22.01.1974	Eldre reguleringsplan
5080000	ÅRSTAD/LAKSEVÅG. ØVRE GYLDENPRIS VEI 1X	23.07.1979	Eldre reguleringsplan
7490000	LAKSEVÅG/ÅRSTAD. VESTRE INNFARTSÅRE, INDRE DEL	25.04.1988	Eldre reguleringsplan
11190100	ÅRSTAD. GNR 158 BNR 606 OG 806, VIKEN, GYLDENPRISVEIEN	24.06.2002	Eldre reguleringsplan
10980300	ÅRSTAD. GNR 158 BNR 772, SOLHEIMSLIEN 56X	22.02.2010	Eldre reguleringsplan
63270000	LAKSEVÅG/ÅRSTAD. GNR 154 MFL., SYKKELFELT CARL KONOWS GATE, GYLDENPRIS - DAMSGÅRD	21.06.2017	Detaljregulering
64130000	ÅRSTAD/LAKSEVÅG. GNR 158 BNR 797 MFL., GYLDENPRIS - HØYEGÅRDEN	20.10.2020	Detaljregulering

Årstad/Laksevåg. Gnr 158 Bnr 797 mfl., Gyldenpris – Høyegården

Planområdet grenser til detaljreguleringsplan for Gyldenpris-Høyegården (arealplan-ID: 64130000). Den ble vedtatt 20.10.2020. Planforslaget legges det til rette for opprusting av eksisterende bygningsmasse til boligformål. Totalt er det planlagt 35 boenheter.



Figur 5: Utsnitt av plankart for reguleringsplan Gyldenpris-Høyegården.

Reguleringsplaner under arbeid i nærområdet

Innenfor planområdet er det ingen reguleringsplaner under arbeid. Det foreligger flere igangsatte reguleringsplaner nord for planområdet i tilknytning Damsgårdssundet. Det pågår områderegulering for Indre Laksevåg, vest for Puddefjordsbroen.

Pågående prosjekter

Sykkeltiltak i Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien

Parallelt med denne reguleringsplanen pågår det sykkeltiltak for strekningene Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien. Sammen med strekningen Gyldenprisveien utgjør de tre strekningene *Sykkeltiltak Damsgård – Småpudden*, se figur 6. Tiltak for delstrekning 1 og 2 vil utbedres uten behov for reguleringsplan. Det pågår også andre tiltak i området, i Lien og Lotheveien frem mot Småpudden.



Figur 6: Delstrekning 1 og 2 skal behandles gjennom byggesøknad og dispensasjon, mens delstrekning 3 behandles gjennom reguleringsplan.

Kryssområde mellom Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien

Det pågår detaljprosjektering for å utbedre kryssområde mellom Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien med fokus på tilrettelegging for myke trafikanter, samt prosjektering av en ny trappeforbindelse mellom krysset og Frydenbøveien. Det er også planlagt oppgradering av flere snarveger i området, for å forbedre gangforbindelser mot sentrum, i henhold til handlingsplan for gange 2022-2025.



Figur 7: Oversikt over detaljprosjektering ved kryssområde Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien. Tegningen viser hovedprinsipp med sykkelpassasje og snuhammer (illustrasjon fra Bymiljøetaten).

2.3 Planprosess

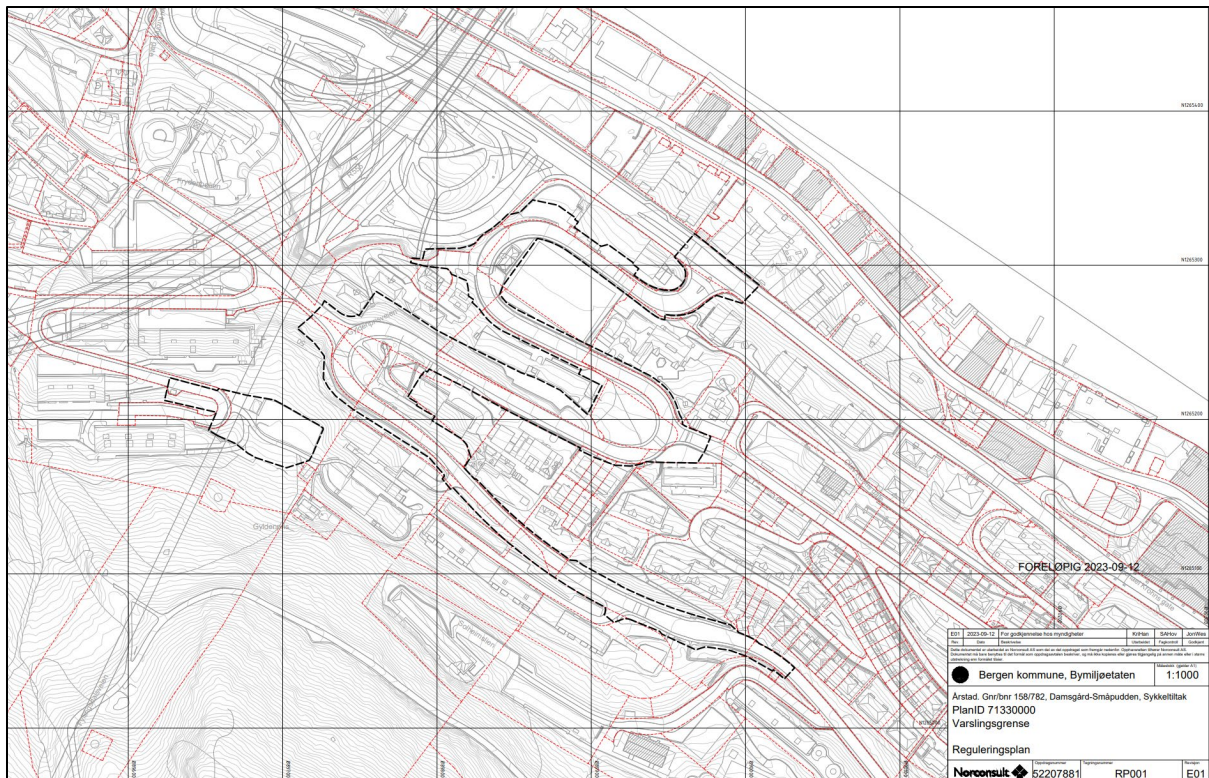
2.3.1 Planprosess

Planområdets avgrensning

Avgrensning av planområdet som ble varslet ved oppstart er på ca. 26 300 m² og vises i figur 8. Den følger hovedsakelig Gyldenprisveien med noen tilgrensende koblinger. Følgende strekninger og områder er inkludert i planområdet:

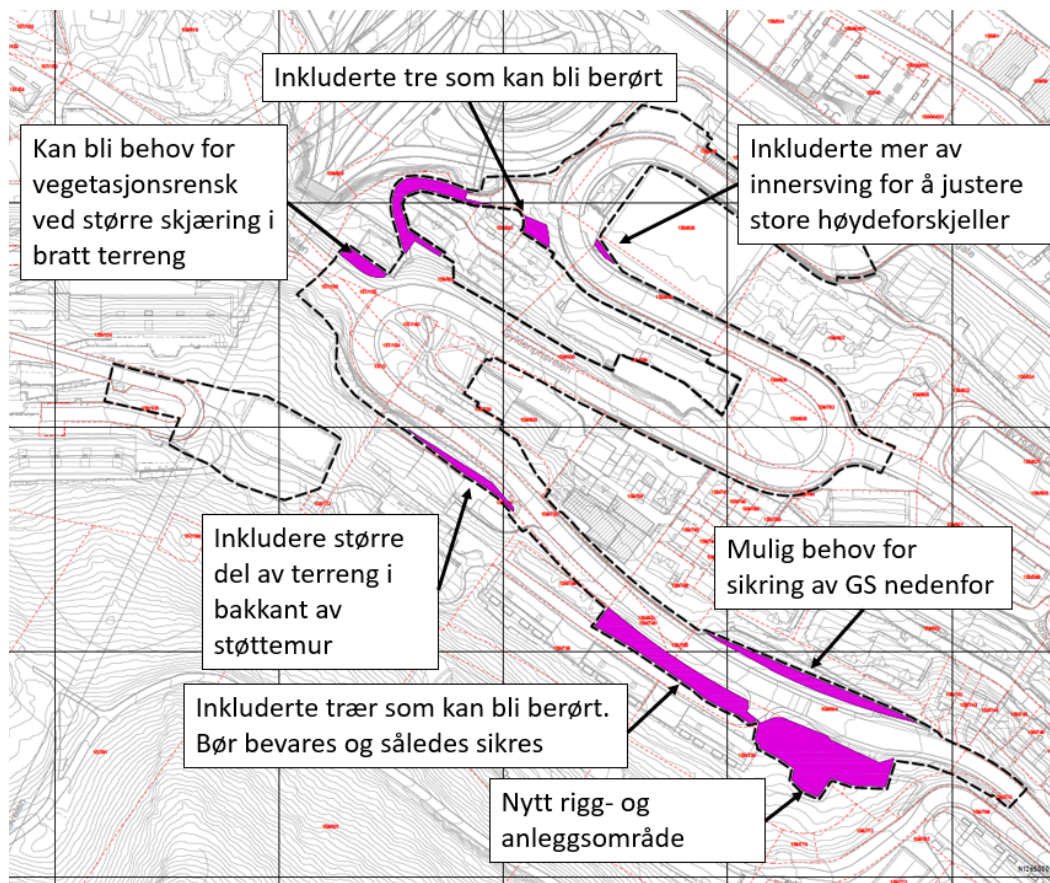
- Gyldenprisveien (Michael Krohns gate til Solheimslie)
- Krysset i Michael Krohns gate
- Ballbinge og grøntområde i enden av Frydenbølien

Det er også tatt med sideareal langs vegene til annen veggrunn og breddeutvidelser. Plangrensen inkluderer også areal for mulige bygge- og anleggsområder, eventuelle tiltak for vann- og avløp, samt behov for siktsoner i kryss og avkjørsler.



Figur 8: Varslingsgrense ved oppstart av reguleringsplanen, datert 12.09.2023.

Underveis i planarbeidet har det blitt sett på alternative plasseringer for midlertidig bygge- og anleggsområde. Det har ført til en utvidelse av planområdet lengst sørøst ved Gyldenprisveien (gnr/bnr 158/738, 739). Kulvert under Gyldenprisveien har fra en bruinspeksjon i regi av Bergen kommune, 2023, vist seg å måtte rustes opp. Plangrensen justeres/utvides noe for å inkludere utskifting av kulvert og tilpasning av tilstøtende gangveg. Det har også blitt gjort små utvidelser langs vegbanen for å sikre at tiltaket lar seg gjennomføre innenfor grensen bl.a. for å kunne sikre trær og murer. Utvidelsene vises i figur 9, og varsles i forbindelse med Plan- og bygningsetatens vedtak om offentlig ettersyn av planforslaget. Ingen nye naboer er direkte berørt av utvidelsen. Merknader til oppstart har ikke omtalt sidearealene som nå inkluderes i planområdet.



Figur 9: Utvidet varslingsgrense. Områder som er markert lilla viser utvidelse av planområdet sammenliknet med varslet plangrense ved oppstart.

Kunngjøring og varsling av oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt til naboer, grunneiere, offentlige og private instanser 12.09.2023 og annonsert i Bergens tidende. Merknadsfrist ble satt til 24.10.2023.

I forbindelse med planoppstart ble det invitert til folkemøte. Det ble avholdt 26.09.2023 i kantinen til Bymiljøetatens lokaler i Autogården. I møtet ble bakgrunn for prosjektet, planlagt gang- og sykkeltiltak og videre arbeid presentert. Det ble også anledning for fremmøtte å komme med spørsmål og innspill. Til sammen deltok 19 naboer som hadde tilhørighet i Gyldenprisveien, Frydenbølien og Gabriel Tischendorfs vei.

Ved oppstart av planarbeid kom det inn 6 innspill fra privatpersoner og 12 uttalelser fra offentlige høringsinstanser, se tabell 2. I merknadene vises det blant annet til parkeringsforhold, alternativ rute for sykkelveg, forhold i bygge- og anleggsfase, bytrær m.m. Disse er oppsummert og kommentert i merknadsskjema vedlagt planforslaget.

Tabell 2: Oversikt over merknader som kom inn ved planoppstart.

Nr.	Avsender	Dato
Private		
1	Jostein Solberg	12.09.2023
2	Berit Kårevik Solberg	27.09.2023
3	Gyldenpris borettslag	23.10.2023
4	FAU Gyldenpris barnehage	24.10.2023
5	Christian H. Reinshol	24.10.2023
6	Marius Tingdal Røbech	24.10.2023

Offentlige		
1	Barn og unges representant	12.10.2023
2	BIR	13.10.2023
3	Helsevernenheten	17.10.2023
4	Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE)	20.10.2023
5	Bergen Vann	20.10.2023
6	Statsforvaltaren i Vestland	24.10.2023
7	Statens vegvesen	24.10.2023
8	Bymiljøetaten	24.10.2023
9	Byarkitekten	25.10.2023
10	Byantikvaren	25.10.2023
11	Bergen brannvesen	26.10.2023
12	Vestland fylkeskommune	30.10.2023

2.3.2 Vurdering av konsekvensutredningsplikt (KU)

Det er gjort vurdering om reguleringsplanen kommer inn under forskrift om konsekvensutredninger. Konklusjonen er at reguleringsplanen ikke er konsekvensutredningspliktig.

Vurdering etter § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram
Tiltaket i reguleringsplanen kommer ikke under planer og tiltak listet opp i vedlegg I til forskrift om konsekvensutredning. Punkt 7 d) stiller krav til konsekvensutredning ved andre veg- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr. Tiltaket vil ha investeringskostnad langt under denne terskelverdien.

Vurdering etter §8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn

Vedlegg II til forskriften omtaler planer som skal vurderes nærmere. Punkt 10 og underpunkt e) omtaler bygging av veger.

Vurdering etter §10, om tiltaket har vesentlige virkninger

Tiltaket omfatter utbedring av tilbud for gående og syklende langs eksisterende kjøreveger. Store deler av tiltaket vil ligge innenfor eksisterende vegarealer. Noen steder vil det være behov for utvidelser. Dette vil i liten grad endre eksisterende arealbruk. Lokaliseringen berører ikke i vesentlig grad område eller tema som er listet opp under § 10 i forskriften.

Innenfor planområdet er det ikke kulturmiljø eller enkeltobjekt som er fredet etter kulturminneloven. Planområdet er utenfor byfjellsgrensen.

Del av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for jord- og flomskred, for snøskred, og for kvikkleire. Dette er vurdert i *risiko og sårbarhetsanalysen* datert 23.11.2023.

2.3.3 Medvirkning

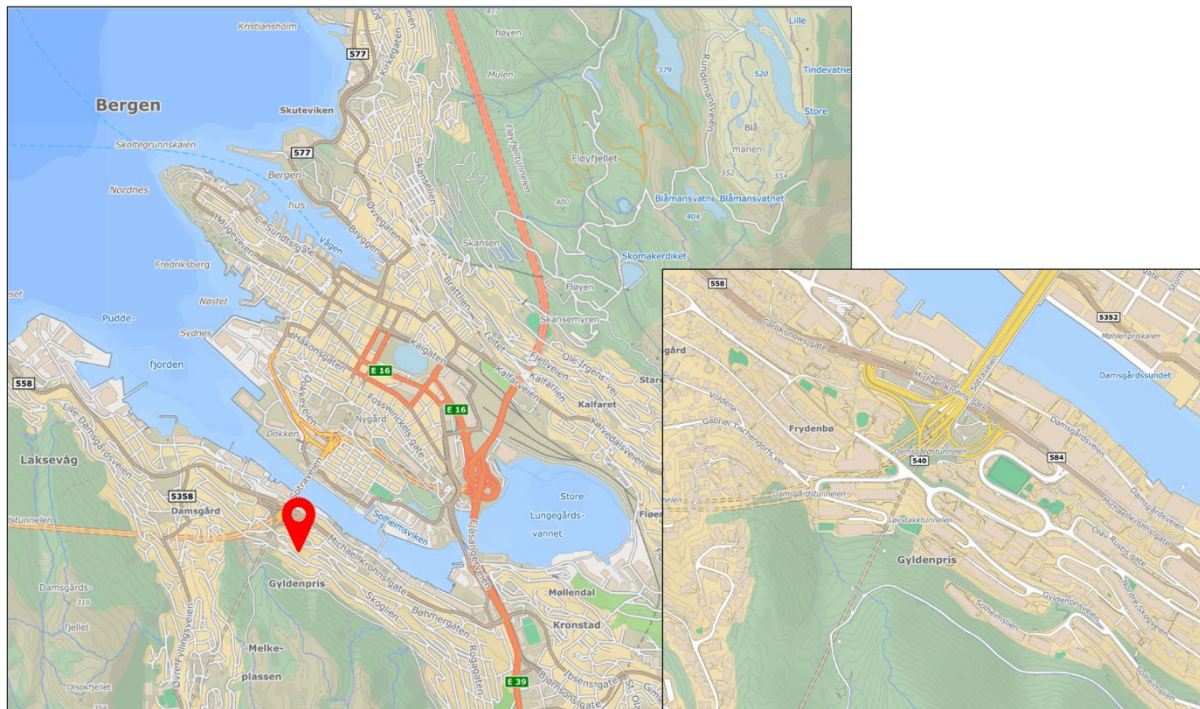
Medvirkning er beskrevet ovenfor, varsling, annonsering i Bergens Tidende og avholdt nabomøte.

3 Planområdet – dagens situasjon

3.1 Kort redegjørelse av dagens situasjon

3.1.1 Områdets beliggenhet

Planområdet er på vestsiden av Byfjorden, ved Puddefjorden, i bydelen Årstad. Området grenser mellom boligområdene Damsgård og Gyldenpris.



Figur 10: Oversiktskart. Planområdet er markert med et rødt merke (kart fra finn.no).

Planområdet ligger like sør for Bergen sentrum, og har en sentral beliggenhet. Det er korte avstander til arbeidsplasser, handel, kulturtilbud, skole, barnehage, samt andre ulike aktiviteter og målpunkt. Dette gjør at hovedandelen av de daglige målpunkt ligger innenfor gang- og sykkelavstand. Småpudden er en viktig forbindelse for gående og syklende og kobler området nærmere sammen med sentrum.



Figur 11: Oversiktskart over noen sentrale målpunkt (foto fra 1881.no).

3.1.2 Arealbruk

Planområdet er tett bebygd og strekker seg fra fjorden opp mot fjellsiden, og avgrenses av friområdene mot Løvsstakken. Friområdene består av skogkledde områder i lauv- og blandingsskog. Planområdet følger etablert vegnett, og består i stor grad av kommunal eiendom.



Figur 12: Utsnitt av markslagskart (AR5) som viser arealtyper i planområdet. Bebygd areal (lys brun), samferdsel (mørk brun) og skog (grønt) (kart hentet fra kilden.nibio.no).

3.1.3 Arkitektur og byform

Damsgård, Frydenbø, Gyldenpris og Solheimslien nord er områder som preges av blandet boligbebyggelse og småindustri som strekker seg fra Damsgårdsveien til fjellsiden, og som viser hvordan området har utviklet seg med ulike bebyggelsesstrukturer over tid.

Damsgårdsveien følger den opprinnelige hovedferdselsåren fra byen, rundt Store Lungegårdsvann og videre ut langs fjorden gjennom Damsgård, Gravdal og videre til Alvøen.

Bebyggelsesstrukturen i området er preget av å ligge i fallende terreng, langs smale veger som strekker seg langs Løvestakksiden. Bebyggelsen er lineært organisert, langs koter og veger, og det er et samspill mellom terreng, hus og hager. Bebyggelsesstrukturene er delvis preget av hagebyidealer og tidlig funksjonalisme, men også med tydelige innslag fra nyere boligbebyggelse med større byggehøyde og større parkeringsanlegg. Langs Damsgårdssundet er strukturen mer preget av tett kvartalsstruktur og høy utnyttelse.

3.1.4 Universell utforming

Områdets terreng og beliggenhet gjør at det ikke er spesielt tilrettelagt for universell utforming. Flere av de eksisterende fortau følger stigning på veg uten noe form for repos, og mangler tilstrekkelig bredde. Mange steder er helningen brattere enn krav til akseptabel stigning for universell utforming. Nedenfor viser bilder fra ulike vegstrekninger innenfor planområdet.



Figur 13: Situasjonsbilder over Gyldenprisveien. Foto: Norconsult oktober 2022.

3.1.5 Mobilitet

Myke trafikanter

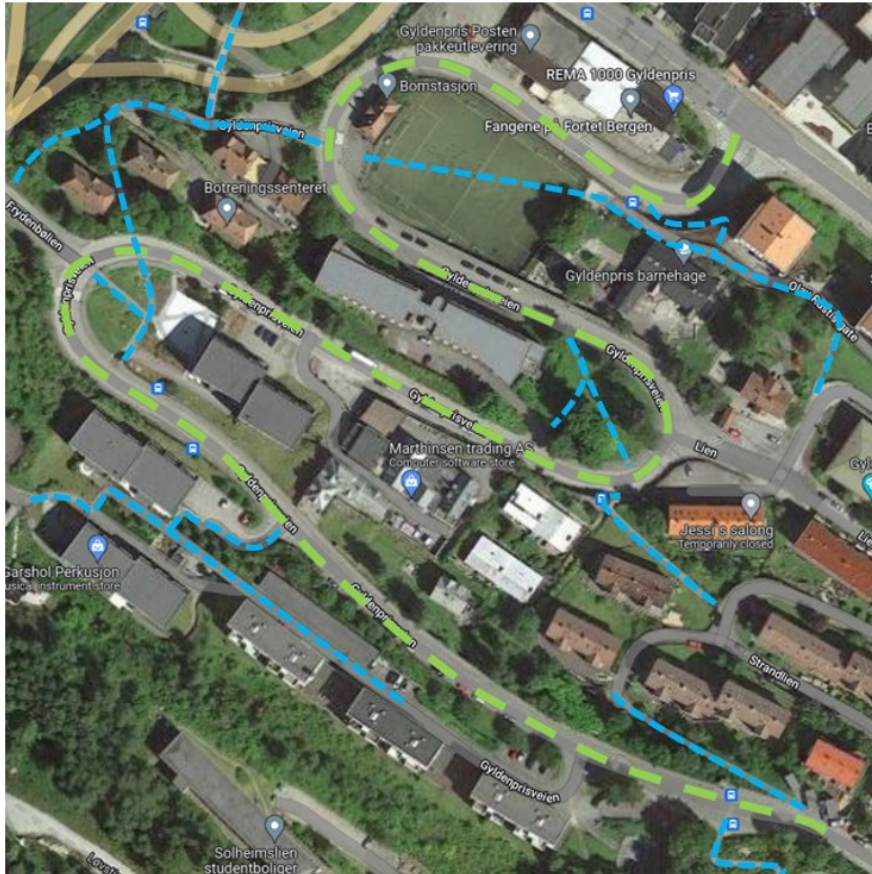
Gangsystemet følger i all hovedsak bilvegen som slynger seg langs fjellsiden. Det er gjennomgående ensidig fortau langs hele Gyldenprisveien, og på deler av strekningen er det tosidig fortau.

Det finnes også flere gangveger og tverrforbindelser, se figur 14. Samtlige av disse inngår som en del av investeringstiltakene i *Handlingsplan for gange 2022-2025*¹, hvor det er

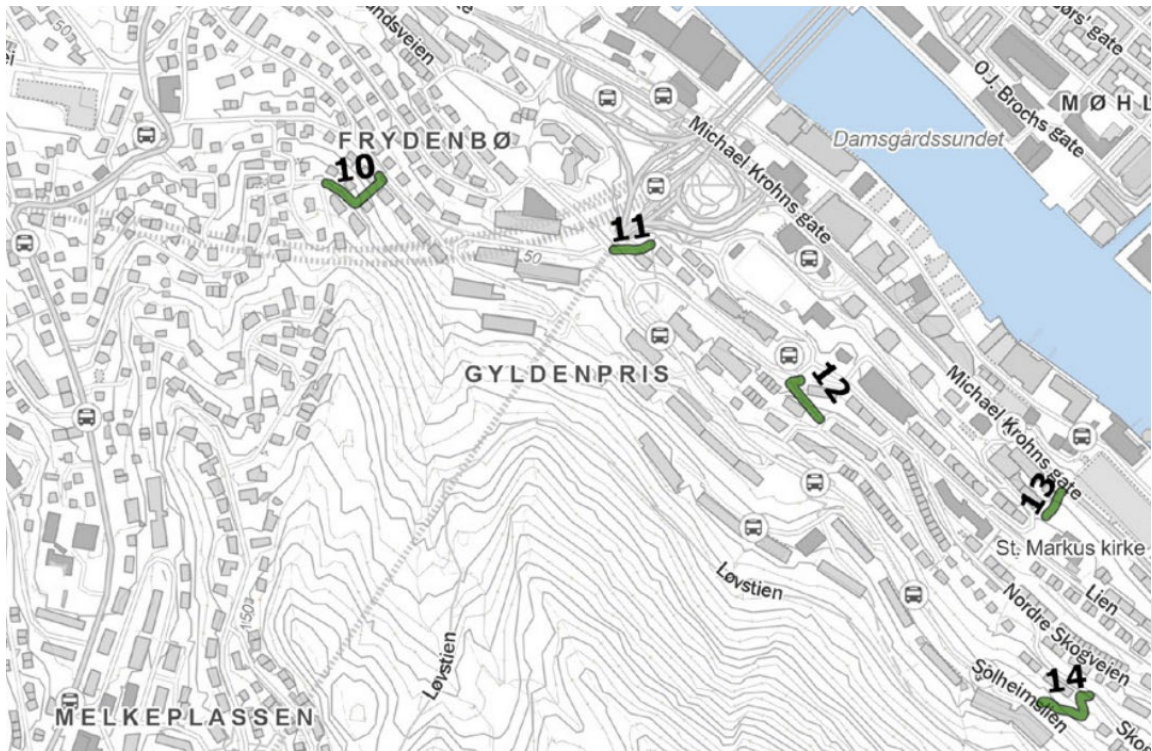
¹ [Handlingsplan for gange 2022-2025](#)

ønskelig å både oppgradere eksisterende gangveger og etablere nye forbindelser, se figur 15. Innenfor og i direkte nærhet til planområdet gjelder dette:

- 11: forbindelse fra Frydenbølien til Gyldenprisveien
- 12: forbindelse mellom Gyldenprisveien og Strandlien



Figur 14: Oversikt over gangnettverket i området. Grønn stiplet linje viser fortau langs Gyldenprisveien, tosidig og ensidig. Blå stiplet linje viser tverrforbindelser og snarveger.



Figur 15: Utsnitt over foreslåtte investeringstiltak for Laksevåg og Solheim (fra handlingsplan for gange 2022-2025, Bergen kommune).

Mellom Gyldenprisveien og Gyldenpriskrysset går det en gangveg, se figur 16. Denne er lagt i en kulvert som består av et stålrør. Tunellen er smal og har dårlig belysning.



Figur 16: Kulvert ved Gyldenprisveien. Gul stiplet linje viser kulvertens plassering.

Ved Lien ligger en liten park med plen og større trær. Stiene gjennom parken fungerer som snarveger til og fra kantstoppet ved Lien nord.



*Figur 17: Park ved Lien.
Foto: Norconsult, juni
2022*



*Figur 18: Park ved Lien (fra Google
Street View 2023).*



*Figur 19: Gul stiplet linje viser
gangsystemet (fra 1881.no)*

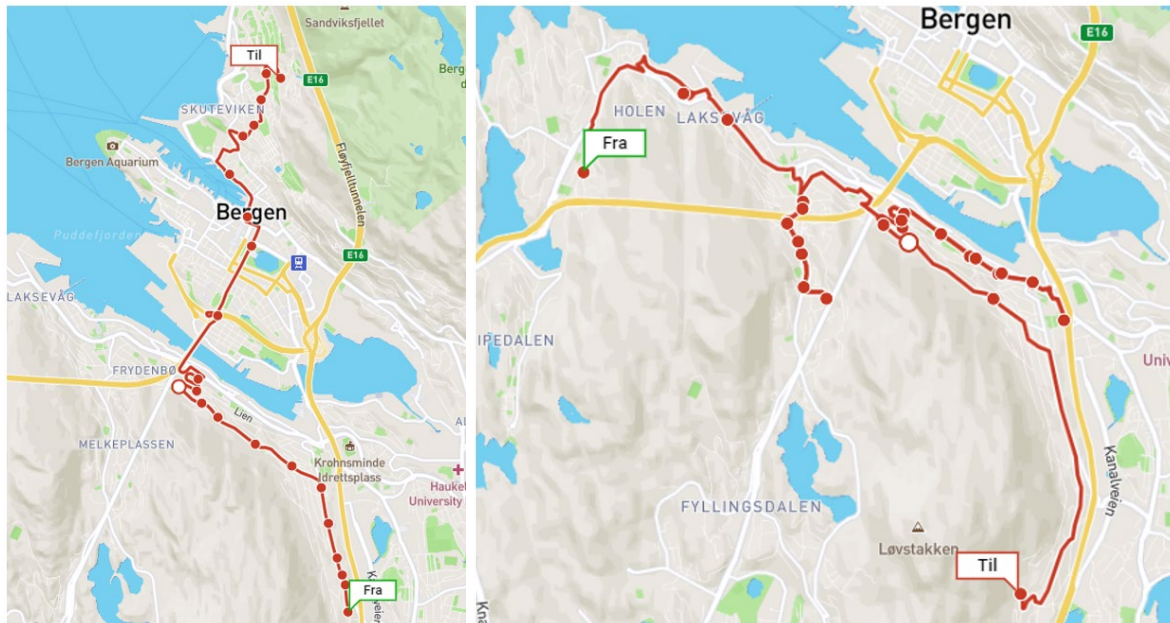
Sykkel

Gyldenprisveien mangler i dag et tilbud for syklende. En må her velge mellom å sykle i kjørebanelen, som kan være utrygt i oppoverbakke med store hastighetsforskjeller mellom kjørende og syklende, eller benytte fortau som varierer i bredde og plassering langs kjørebanelen. Den aktuelle strekningen i Laksevåg inngår som en del av strategiens sykkelnett definert som «offentlig utbyggingsfase 1». Fram mot 2030 skal det sikres at nett definert som «offentlig utbyggingsfase 1» får en sykkelvennlig utforming. Utbyggingen i Gyldenprisveien vil sikre en gjennomgående løsning for syklende fra sykkelfelt i Michael Krohns gate, samt gang- og sykkelveg over puddefjordsbroen, til Damsgård. Med ytterligere koblinger til fremtidige sykkelprosjekt i Lien og ned Solheimslie, iht. vedtatt strategi.

Kollektivtilbud

Det er god kollektivdekning i området, og bussruter til mange deler av Bergen stopper i nærheten (Gyldenpriskrysset). Løvstakkens fjellside betjenes av linje 10 og servicelinje 85, se figur 20. Linje 10 (Mulen - Søndre Skogveien/Wergeland) har en frekvens på hvert 7 minutt i rushtiden, hvert 15 minutt på dagtid og hvert 20 minutt på morgen/kveld.

I planområdet går rutebussene gjennom Gyldenprisveien med kantstopp, med unntak av en busslomme i Solheimslie.



Figur 20: T.v. Oversikt over linje 10 Mulen - Søndre Skogveien/ Wergeland. T.h. Oversikt over servicelinje 85. Kart hentet fra skys.no.

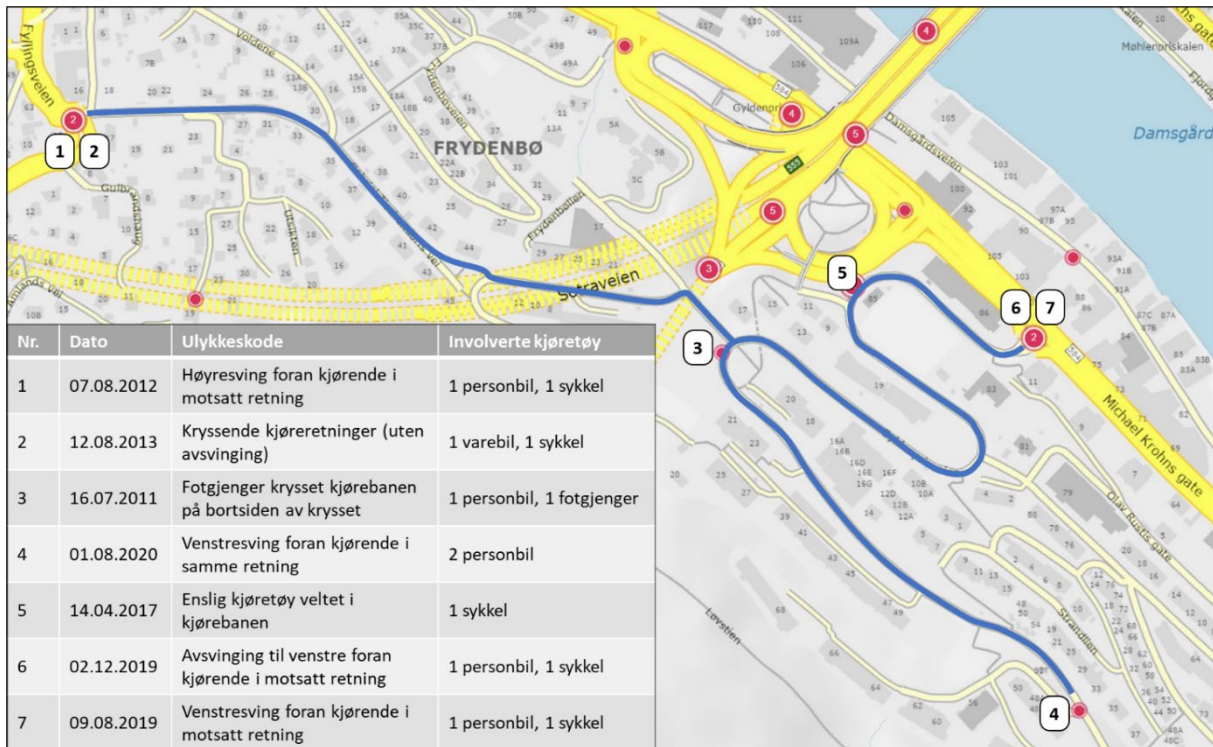


Figur 21: Oversikt over kollektivholdeplasser i området.

Historisk ulykkessituasjon

Figur 22 viser at det har vært syv politirapporterte trafikkulykker i plan- og nærområdet de siste 12 årene. Ulykkesdata er hentet fra nasjonal vegdatabank (NVDB). I figuren er det en tabell som gir informasjon om dato, ulykkeskode og involverte kjøretøy for hver registrert ulykke.

Fem av ulykkene (tilsvarende 71%) inkluderer sykkel, mens en (tilsvarende 14%) inkluderer fotgjenger. Dermed er mange trafikanter involvert i 86% av ulykkene i området. Det vil være mørketall i datagrunnlaget.

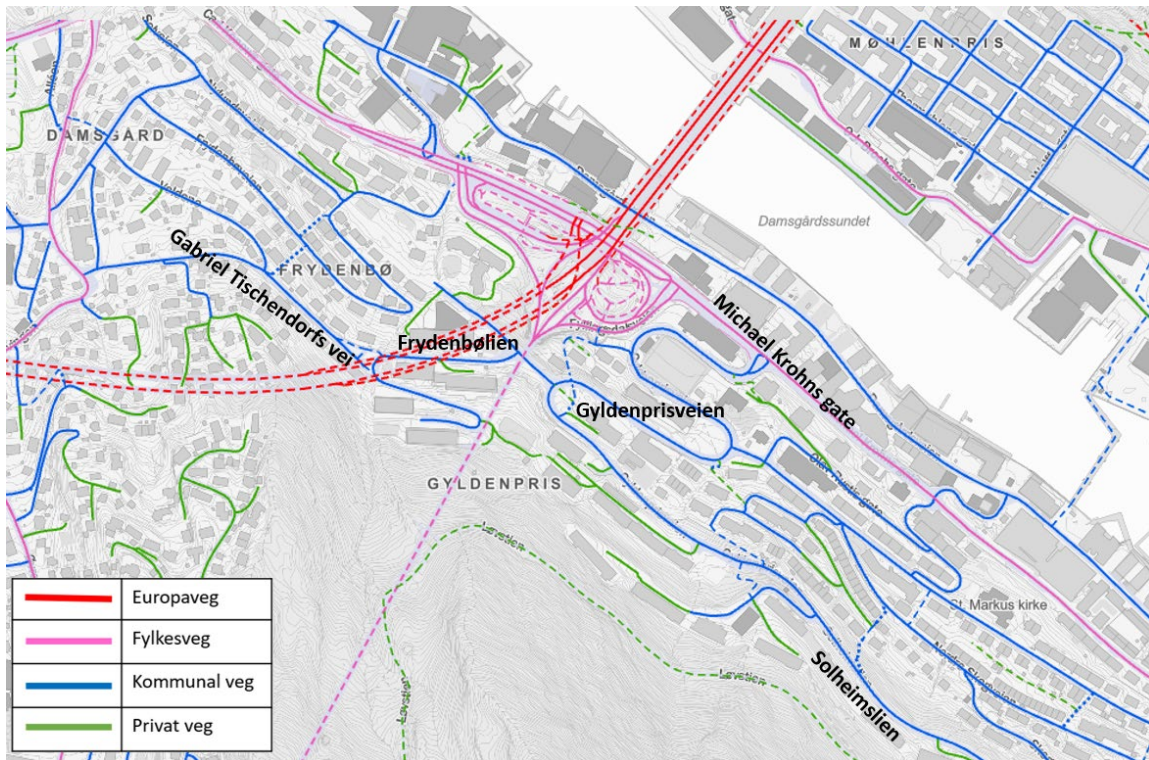


Figur 22: Politirapporterte trafikkulykker de siste 12 årene (Kilde: Nasjonal vegdatabank, Statens vegvesen).

Kjøreatkomst

Figur 23 viser at planområdet består av den kommunale vegstrekningen KV4527 Gyldenprisveien. Vegen strekker seg fra Michael Krohns gate til Solheimslien.

Gyldenprisveien har en samlet lengde på ca. 1,1 km, og oppgitt fartsgrense på 50 km/t, reell skilting 40 km/t. Vegen har en bredde på ca. 8,5-11 meter, og varierer grunnet krappe svinger og kantstopp for buss. Stigningsforhold på strekningen er på 4-7%. Atkomst går via Michael Krohns gate, Lien og Solheimslien.



Figur 23: Oversikt over vegsystemet i planområdet (fra bergenskart.no).

Trafikkmengde

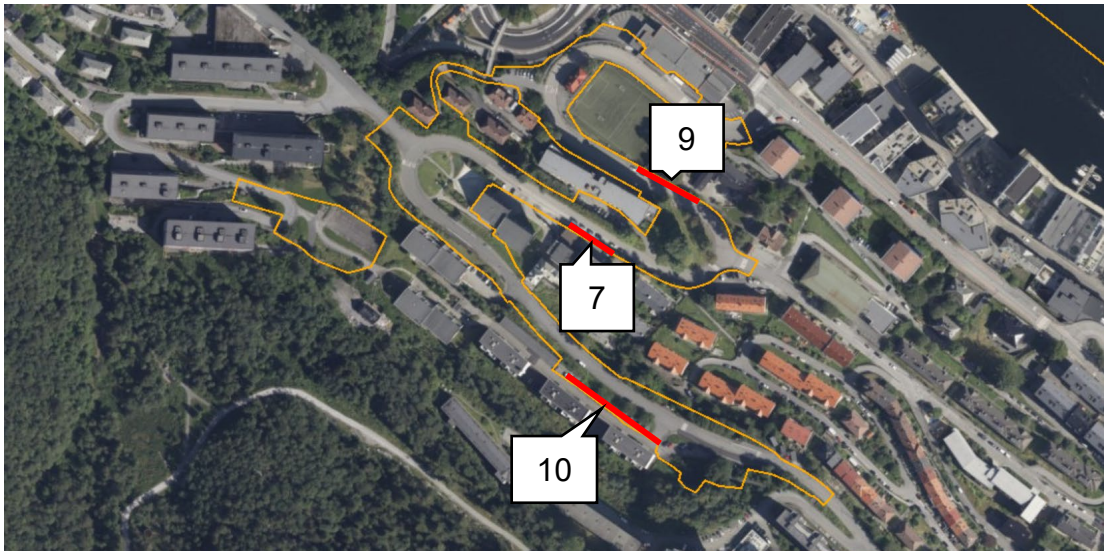
Strekningen fv. 584 Michael Krohns gate har registrert årsdøgntrafikk (ÅDT) på 7400. Det er ikke registrert trafikkmengde for de kommunale vegene i vegkartet til Statens vegvesen.

Parkeringsforhold

Deler av Gyldenprisveien har i dag kantparkering med P-sone 12 innenfor gitt tidsintervall.

I øvre del, etter kryss Gyldenprisveien x Frydenbølien, er det ikke satt opp særskilt regulering med stans eller parkering forbudt skilt. Tellingene tyder på at det er kapasitet til 26 biloppstillingsplasser tilknyttet kantparkering i Gyldenprisveien. Observasjoner tilsier at tillatt parkering overstiger behovet langs denne strekningen.

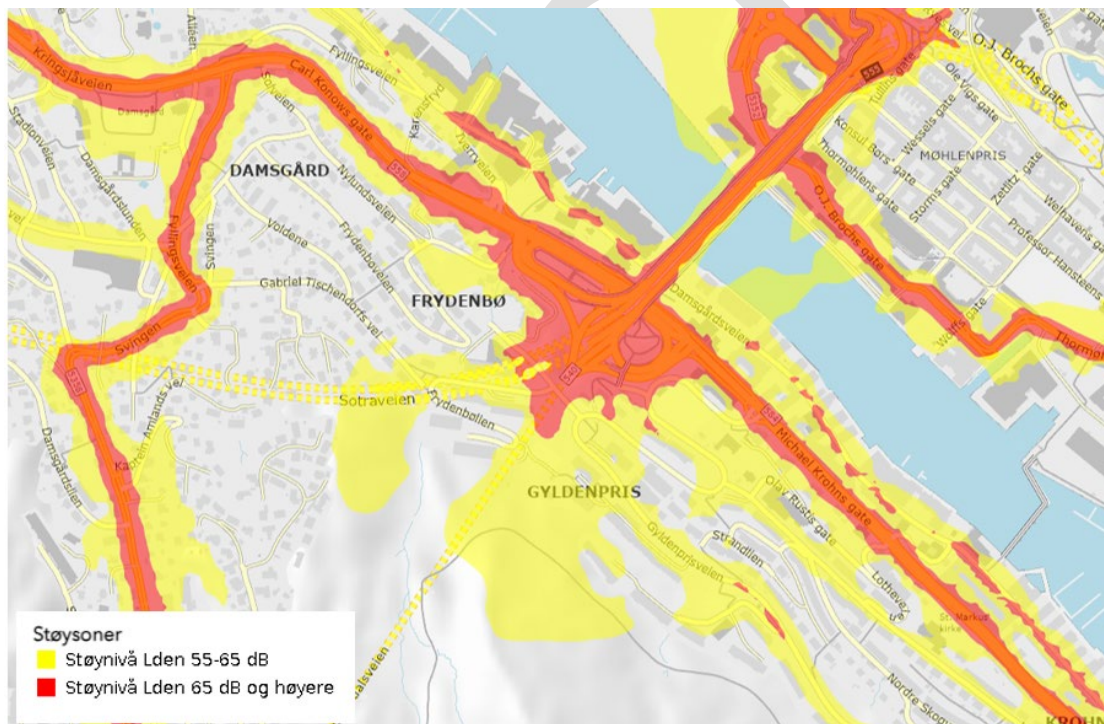
Det er sett 3 kjøretøy tilknyttet bilkollektiv i området uten oppmerket parkering (frittflytende).



Figur 24: Oversikt over parkeringsforhold Gyldenprisveien, i dagens situasjon. Det er til sammen mulighet for å parkere ca. 26 biler langs veien innenfor planområdet, fordelt på tre strekninger markert med rødt. Planavgrensningen er gjengitt med gul strek.

3.1.6 Støysituasjon

Støysituasjonen i området er preget av vegtrafikkstøy på Michael Krohns gate/Carl Konows gate og særlig fra Puddefjordsbroen.



Figur 25: Kart over støysoner i området (fra Statens vegvesen).

3.1.7 Energi

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme i Bergen. Nord i planområdet på gnr/bnr 158/828 ligger en nettstasjon.

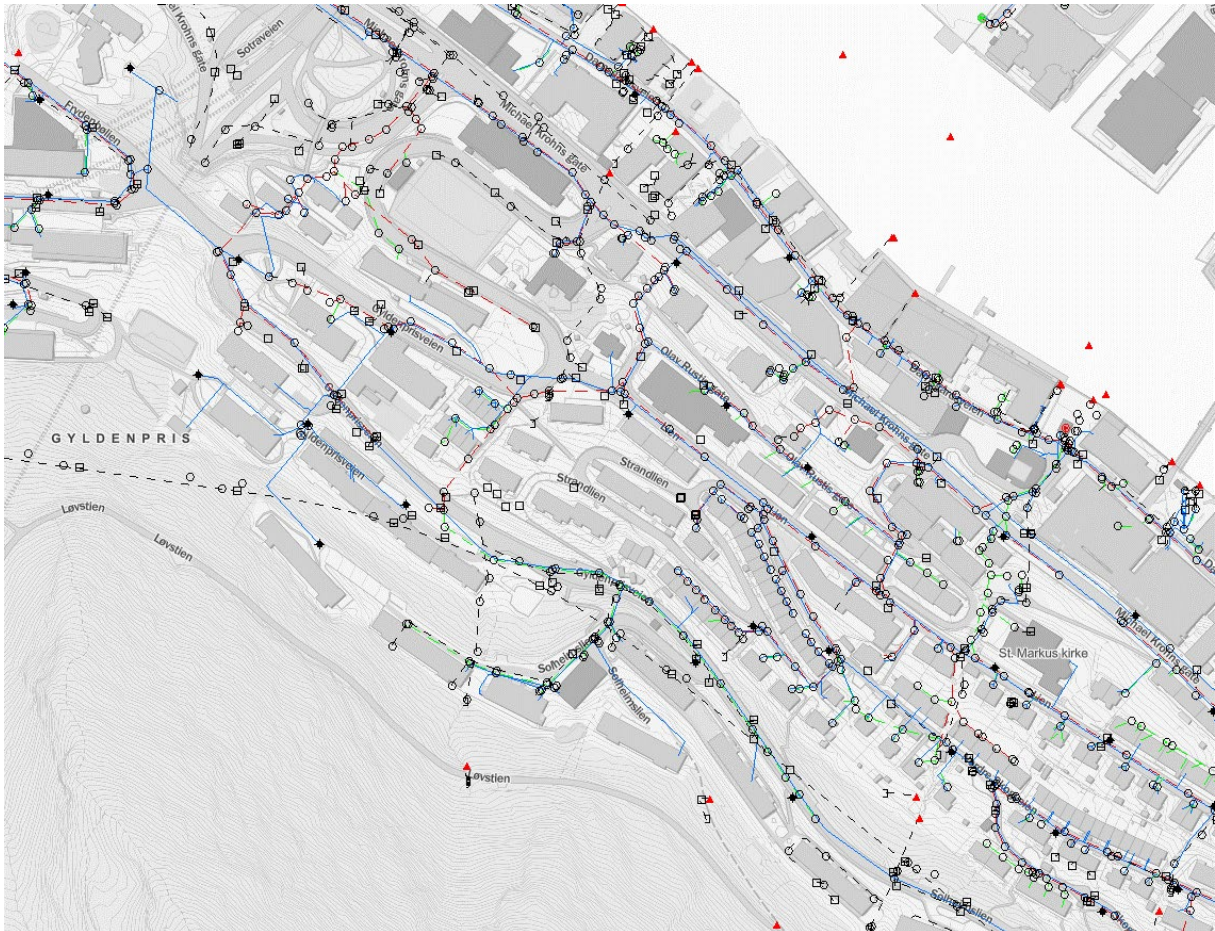


Figur 26: Nettstasjon i nordlige del av Gyldenprisveien.

3.1.8 Vannforsyning og anlegg

For ytterligere informasjon vises det til *VA-rammeplan*, datert 12.04.2024.

Planområdet strekker seg gjennom et område som er utbygd med VAO (vann, avløp og overvann)-ledninger. Området er bygget ut i flere etapper og følger den tids standard og krav til ledningsnett. De eldste ledningene er fra 1932 og de yngste fra 2004. Hovedparten av VAO-anlegget er etablert på 1970-tallet.



Figur 27: Utsnitt fra vann- og avløpskart (fra bergenskart.no).

Vannforsyning til planområdet skjer fra Svartediket og Espeland vannbehandlingsanlegg. Området er innenfor trykksone 2. Vannforsyningen er bygget opp av et ringleidningssystem med dimensjoner mellom DN100mm og DN400mm. Brannvannsdekningen i planområdet er god selv om ikke avstandskrav i TEK17 er oppfylt for alle bygninger. Alle bygninger har nærmeste slokkevannsuttak med maks. 50m avstand. Uttakspunkt nr. 2 er maks 100m ifra bygningen slik at det er mulig å benytte slangeutlegg fra uttakspunktet for å ha to uavhengige brannvannsuttak ved slokkeinnsats.

Spillvannshåndtering i planområdet er i hovedsak bygget opp av et avløpfellessystem som håndterer både spillvann og overvann i samme ledningsanlegg. Nyere utbygginger i området har separat spill- og overvannshåndtering. Kapasiteten på avløpfellessystemet er vurdert å være begrenset i forhold til tilknyttet mengde overvann.

Overvannshåndtering i dagens situasjon er i både separat- og avløpfellessystem. Det renner en bekk gjennom området, med opprinnelse fra Løvstakken. Bekken er ledet i både åpent- og lukket system. Den separerte overvannshåndteringen fra vegarealer ledes til bekkeløpet og øvrig oppsamling av overvann ledes til avløpfellessystem.

3.1.9 Risiko og sårbarhet

Det har blitt utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) med en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av temaer som er vurdert som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Skred i bratt terreng
- Ustabil grunn (områdestabilitet)

- Ustabile skjæringer
- Overvann
- Skog-/lyngbrann
- Trafikkforhold
- Sårbare bygg

For en nærmere utredning, se delkapittel 4.13 og vedlagt rapport *Risiko- og sårbarhetsanalyse*, datert 23.11.2023.

3.1.10 Blågrønne strukturer

Innenfor og i nærheten til planområdet er det registrert blågrønne strukturer, se figur 28 nedenfor, som er utsnitt av temakart blågrønne strukturer fra KPA 2018. Grønn stiplet strek viser blågrønne forbindelser. Dette er viktige turtraseer som Løvstien – Langedgården, Småpudden og Håsteinarparken– Løvstien. Brun strek viser turtraseer, og rød stiplet strek indikerer fremtidige turtraseer. I området er det også elver, bekker som går i rør og kulvert (blå strek). Langs den blågrønne forbindelsen er det potensial for åpen overvannshåndtering på deler av strekning. Den økologiske korridoren som er markert på kartet (grønn prikket strek) er et mer eller mindre sammenhengende vegetasjonsbelte hvor dyr kan ferdes.



Figur 28: Kartutsnitt som viser blågrønne strukturer (KPA 2018) i området (fra bergenskart.no).

Naturverdier

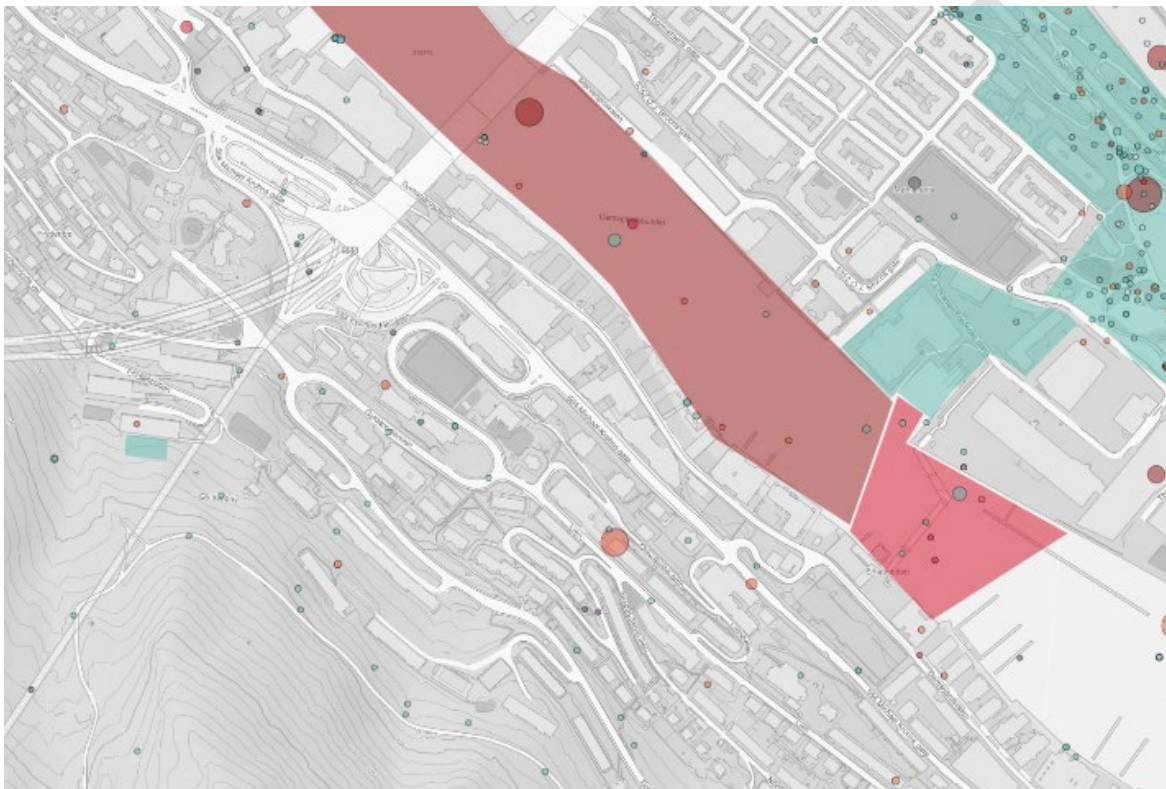
Karttjenesten Naturbase² viser at det ikke er registrert viktige eller sårbare naturtyper innenfor- og i tilknytning til planområdet. Det er heller ikke registrert prioriteterarter av statlig forvaltningsinteresse³. Planområdet grenser ikke direkte til sjø eller større vassdrag, men en bekk lagt i rør/kulvert renner fra grøntområdet ved Løvstakken til Damsgårdssundet (se figur 28 over). Naturverdiene er generelt begrenset ettersom Gyldenprisveien ligger i et urbant og tett bebygget område, hvor graden av menneskelig påvirkning og kontinuerlig forstyrrelse forringer levevilkår for flere arter. Likevel har området økologisk, kulturhistorisk og landskapsarkitektonisk verdi ettersom det inneholder en frodig kantvegetasjon og opparbeidede hager og parker i tilknytning til boliger. Grønnstruktur i området har størst verdi

² [Naturbase kart \(miljodirektoratet.no\)](http://naturbase.kart.miljodirektoratet.no)

³ [prioriterte arter – Store norske leksikon \(snl.no\)](http://snl.no/prioriterte-arter)

der hvor det er kontinuitet og sammenheng i vegetasjonsdekket. Grønnstrukturen bidrar til å sikre naturmangfold gjennom å gi næring og oppholdssted til en rekke arter, og yter viktige økosystemtjenester i et bymiljø.

Kart fra Artsdatabanken⁴ viser registrering av de rødlistede fugleartene grønnfink (sårbar - VU), fiskemåke (sårbar - VU) og tyrkerdue (nær truet - NT) innenfor- eller i umiddelbar nærhet til planområdet. På samme område er i tillegg ni andre vanlig forekommende og livskraftige arter registrert (figur 29). Med utgangspunkt i artsregistreringer i Bergen sentrum, vurderes det at planområdet kan ha betydning som økologisk funksjonsområde for flere arter, særlig for fugl.



Figur 29: Kartutsnitt som viser artsregistreringer i området. Kart hentet fra Artsdatabanken⁵.

Befaring langs Gyldenprisveien ble utført den 24. august 2022, og den 26. oktober 2023. På befaring var det fokus på grønnstruktur i planområdet, rødlistearter, samt fremmedarter som krever særlig hensyn ved massehåndtering i henhold til Miljødirektoratets rapport 982⁶. I tillegg ble det utført en artsregistrering av trær, hvor enkelte trær som potensielt blir berørt av tiltaket ble målt (stammeomkrets i brysthøyde). Det ble også dokumentert forekomster av lav og mose på stammene til de utvalgte trærne (foto). Registreringer fra Artsdatabanken er videre supplert med funn fra befaring.

Kantvegetasjonen langs vegen er holdt nede av hensyn til sikt og sikkerhet. Dette gjelder særlig for trær og busker som vokser under/langs autovernet. Oppslag av unge asketrær inngår i kantvegetasjonen på flere steder. Ask er rødlistet som sterkt truet (EN). Arten er ikke sjelden, men populasjonsnedgang skyldes angrep av soppen askeskuddbeger. Større, eldre trær som ikke er angrepet har derfor stor verdi. Utover dette består kantvegetasjonen av vanlige trearter som bjørk, selje, rogn, spisslønn, or og osp. Busk- og feltsjiktet preges av

⁴ <http://artskart.artsdatabanken.no/>

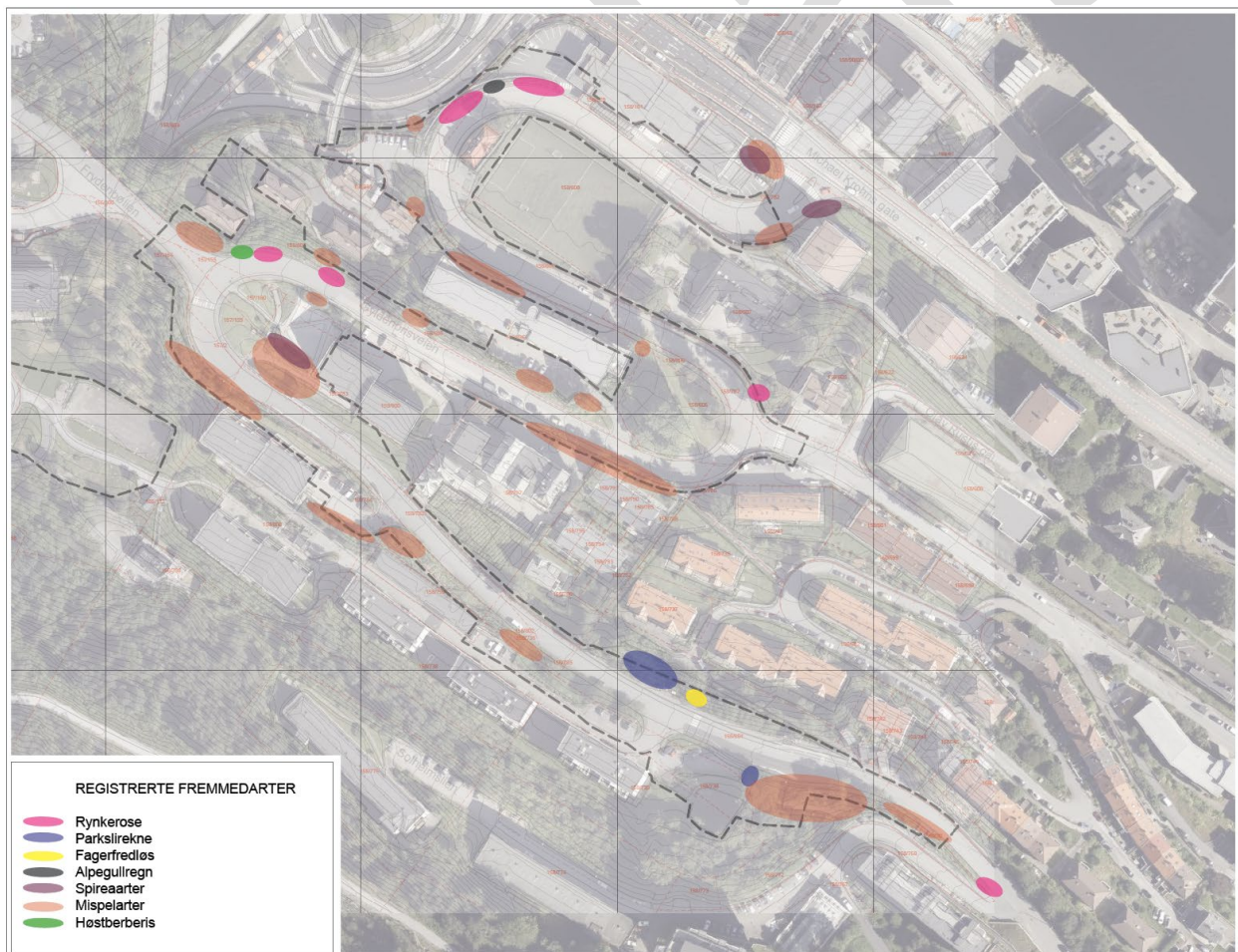
⁵ <http://artskart.artsdatabanken.no/>

⁶ [Memo \(miljodirektoratet.no\)](https://www.miljodirektoratet.no/Memo)

naturlig forekommende næringskrevende arter som bringebær, geitrams, byhøymol, kystbjørnekjeks og grove gressarter.

Fremmedarter

Kontinuerlig forstyrrelse i form av skjøtselstiltak og forurensing skaper et miljø som gir fremmedarter konkurransefortrinn. Større forekomster av rynkerose (SE), parkslirekne (SE) og forvillede mispelarter som bulkemispel (SE) finnes derfor langs Gyldenprisveien. I tillegg inngår platanlønn (SE), gul valmuesøster (PH), fagerfredløs (SE), alpegullregn (SE) og høstberberis (SE) i vegetasjonen. Artene er vurdert å utgjøre svært høy økologisk risiko (SE) og potensielt høy risiko (PH). Prydplanter som er plantet i tilknytning til boliger og ved parkareal forekommer også som rømlinger andre steder langs veien. Flere av artene er fremmedarter som kan være skadelige med tanke på invasjonspotensial og økologisk effekt. Figur 30 gir en oversikt over fremmedarter innenfor planområdet, basert på registreringer fra befarings. Kartutsnittet⁷ viser ikke en fullstendig oversikt over forekomster, men markerer områder hvor enkelte arter forekommer i høy tetthet, og hvor det må tas hensyn til vegetasjon ved en vegutviding. Kun rynkerose og parkslirekne omtales som særlig skadelige fremmedarter, og krever spesielle tiltak ved massehåndtering. Likevel bør tiltak vurderes for mispelarter ettersom enkelte er utnevnt som prioriterte arter i Bergen Kommune.



Figur 30: viser fremmedarter innenfor planområdet, basert på registreringer fra befarings. Øvrige prydplanter i tilknytning til boliger er ikke vist på kartutsnittet.

⁷ Flyfoto: [Naturbase kart \(miljodirektoratet.no\)](http://naturbase.kart.miljodirektoratet.no)

Grøntområder

To tydelig avgrensede parkområder finnes i tilknytning til boliger langs Gyldenprisveien. Den ene parken ligger ved Gyldenpris studentboliger og krysset mot Lien, og består av bjørketrær, platanlønn (SE) og et tre som trolig er av arten parklind (LO), ettersom det er plantet⁸. Det er ikke avklart om treet alternativt kan være en lind, som fra 2021 er rødlistet som nær truet (NT). Vegetasjonsdekket består ellers av gressplen og større parkrododendron (SE) som del av beplantning nær boliger. Parken er viktig som grøntområde på Gyldenpris med tanke på bymiljø, men oppfattes som et lite attraktivt oppholdsområde ettersom den ligger i en sving og er omkranset av vegareal. Parken ved Frydenbølien er også plassert i en sving, og inneholder en rekke pryddplanter, i tillegg til svensk asal, hjertetre, selje og buskvegetasjon med et mangfold av arter. Dekket består av brostein, singelareal og gressplen. Parken er holdt i god hevd og tilrettelegger for opphold. En trapp og gangveg går på tvers av parken, som forbindelse mellom Frydenbølien busstopp og kulverten.

Langs vegen mot Solheimslie er det plantet busker, klatrehortensia, svensk asal og morelltre i tilknytning til boliger og parkeringsplasser. Utover dette vokser det flere trær langs vegen, i hovedsak bjørk og selje. Ved bussholdeplassen Strandlien går det en snarveg gjennom et tettvokst kratt. Krattet består av et mangfold av vanlig forekommende tre- og plantearter, inkludert fremmedarter.

Videre vises det til *Notat for naturmangfold og blågrønne strukturer*, datert 16.01.2024, i eget vedlegg for utdypende informasjon, tabeller og bilder av artsforekomster og grøntområder.

3.1.11 Geologisk mangfold

Ifølge Norges Geologiske undersøkelse består hovedbergarten i området av øyegneis til flastergneis, og er for det meste granittisk, rød og biotittrik⁹ (figur 31).

⁸ [Norge i bilder](#)

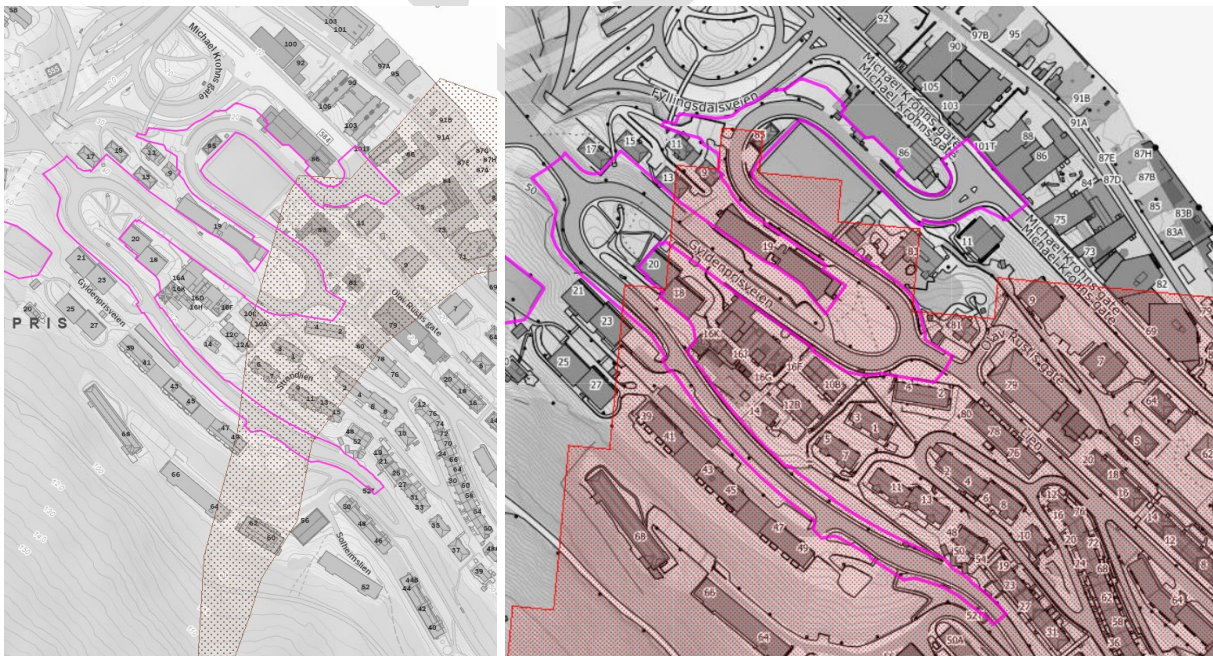
⁹ [Berggrunn \(ngu.no\)](https://ngu.no)



Figur 31: Kartutsnitt som viser hovedbargarter på lokalt nivå (1:50 000). Kart hentet fra Norges Geologiske Undersøkelse (NGU)¹⁰.

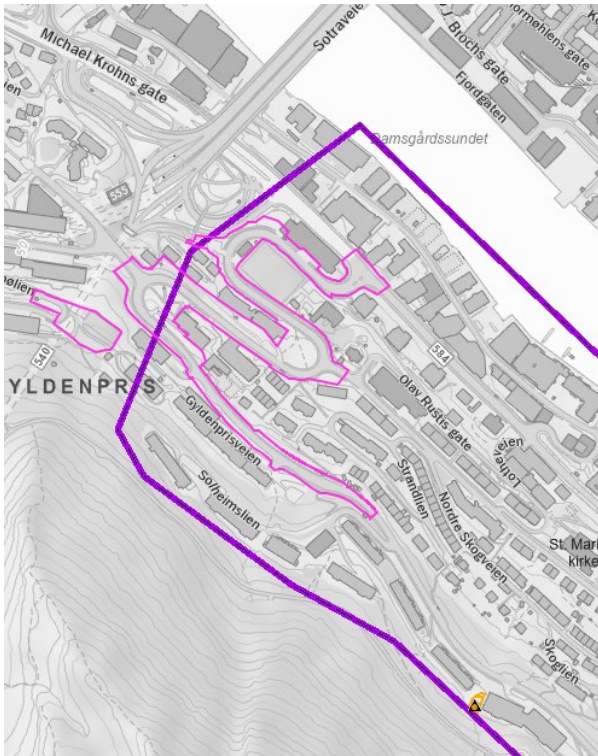
Aktsomhetsområde og faresone skred

NVE Atlas er deler av planområdet berørt av aktsomhetsområde og faresone for skred i bratt terreng og snøskred (se figur 32), og deler inngår i en kartlagt faresone (figur 33).



Figur 32: T.v. Jord- og flomskred aktsomhetsområde markert i område med brune prikker (NVE Atlas). T.h. Aktsomhetsområde snøskred (DSBs kartinnsynsløsning).

¹⁰ [Berggrunn \(ngu.no\)](http://Berggrunn(ngu.no))



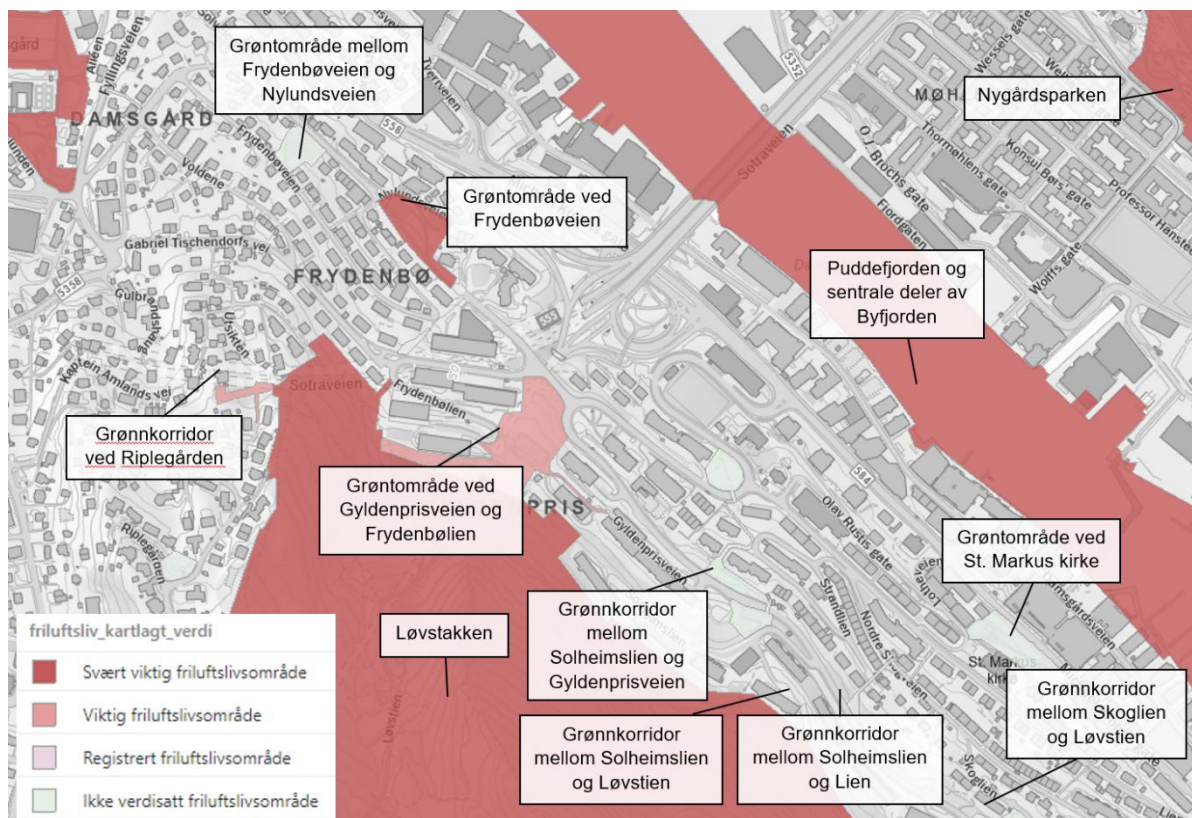
Figur 33: Plangrense i rosa og kartlagt faresone for skred i bratt terreng i lilla (NVE Atlas).

Skredfaresonen er etablert på bakgrunn av faresoneutredning for skred i bratt terreng gjennomført i 2023¹¹. Skredfare er utredet for skredtypene snø-, sørpe-, stein-, jord og flomskred. Resultatene viser at planområdet ikke er utsatt for slik skredfare. Nærmeste område med skredfare er en skredfaresone angitt med sannsynlighet 1/5000 noe sør-øst for planområdet. For detaljer rundt skredfarevurderingen, vises det til rapport *Faresoneutredning i bratt terreng, Bergen kommune, 2023*.

3.1.12 Kartlagte friluftslivsområder i og nær planområdet

I perioden 2015-2016 gjennomførte Bergen kommune en kartlegging og verdisetting av friluftslivsområder. Både i og direkte nærhet til planområdet er det registrert flere leke- og rekreasjonsområder, se figur 34.

¹¹ [Norges vassdrags- og energidirektorat, «Faresoneutredning skred i bratt terreng - Bergen kommune,» 2023.](#)



Figur 34: Kartlagte friluftslivsområder (fra Naturbase.no).

Innenfor planområdet er det registrert følgende friluftslivsområder:

Grøntområde ved Gyldenprisveien og Frydenbølien: er registrert som et leke- og rekreasjonsområde. Området er klassifisert som viktig friluftslivsområde og omfatter blant annet grusbane og tilkomststi til sentrale byfjell. Bruksfrekvensen i området er middels og er ganske godt tilrettelagt.

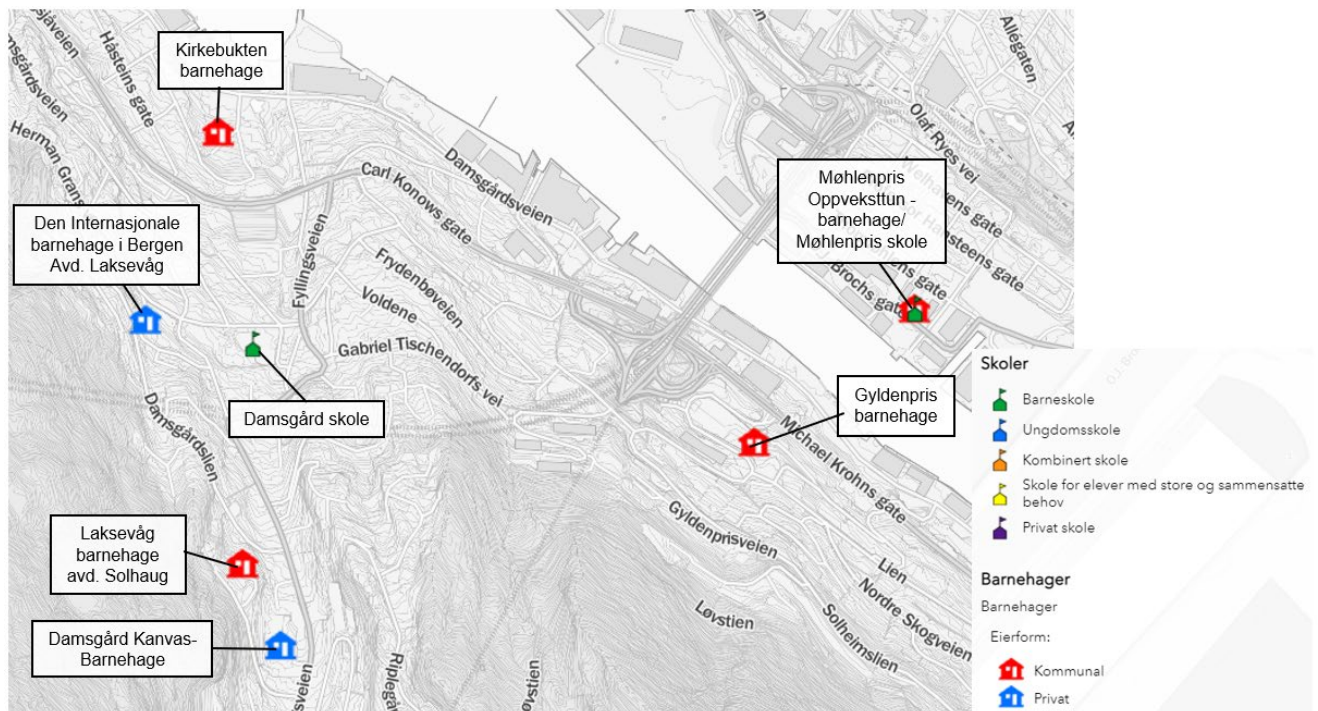
Grønnkorridorer: Det er registrert flere grønnkorridorer innenfor planområdet. Disse er klassifisert som ikke verdisatt friluftslivsområde, grunnet ukjent bruk. Korridorene utgjør snarveger som går på tvers av vegsystemet. Dette gjelder blant annet Grønnkorridor mellom Solheimslie og Gyldenprisveien.

Løvsstakken: Løvsstakken grenser til planområdet i sør, og er registrert som områdetype marka i Naturbase. Området er klassifisert som et svært viktig friluftslivsområde. Løvsstakken er en del av de sentrale byfjellene i Bergen. Toppen av Løvsstakken kan nås både fra Laksevåg, Solheimslie, Fjøsanger og Bønes. Løvsstien som går fra Melkeplassen til Løvsstakksiden er en populær turveg.

3.1.13 Skole og barnehage

Det finnes flere skoler og barnehager innenfor og i nærheten til planområdet, se figur 35. Damsgård skole grenser til planområdet i vest. Skolen huser vel 450 elever fra 1. til 7. årstrinn¹². Nordøst i planområdet ligger Gyldenpris barnehage.

¹² [Damsgård skole • Byggeindustrien](#)

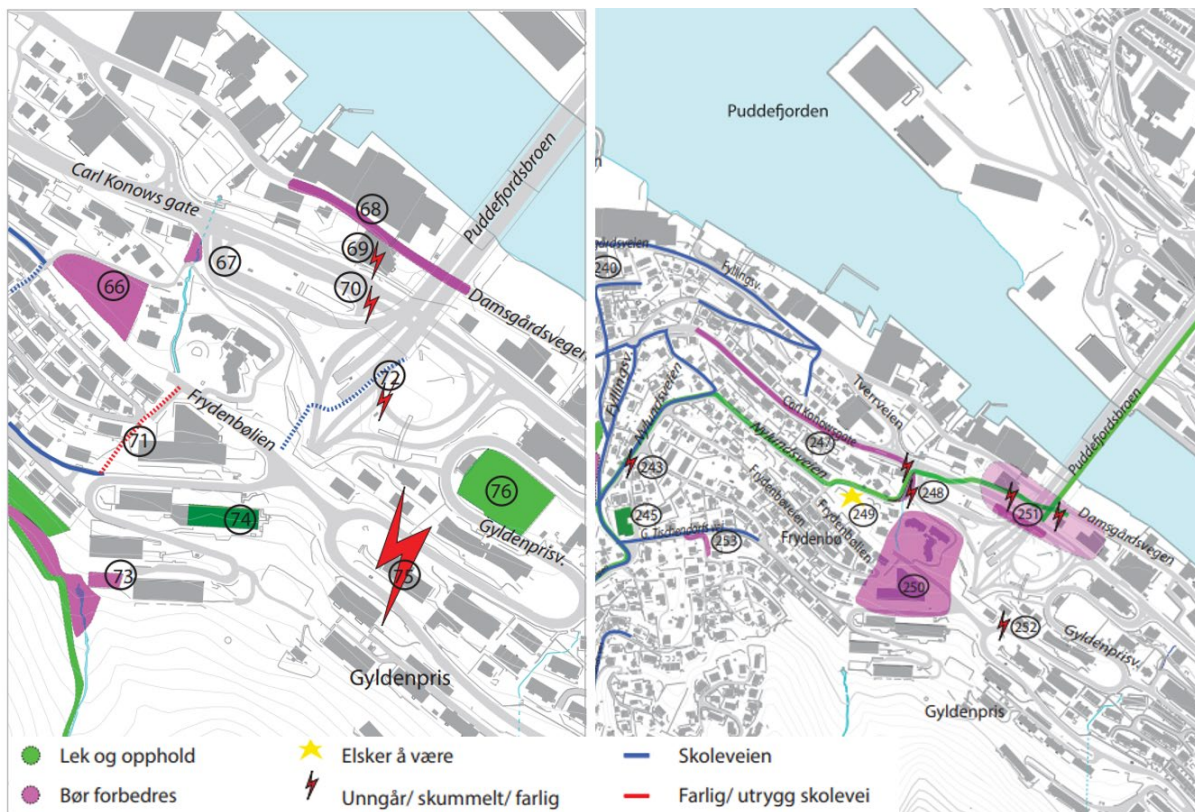


Figur 35: Oversiktskart over skoler og barnehager (kart hentet fra bergenskart.no).

3.1.14 Barn og unges interesser

Det er gjennomført Barnetråkkregistrering for Indre Laksevåg i 2013¹³. Den ble utført av 6. klasse på Damsgård skole og 9. klasse på Holen skole sammen med tidligere Etat for plan og geodata. Registreringen viser deler av Gyldenpris som en farlig/utrygg skoleveg. Kunstgressbanen blir vist som et område for lek og opphold.

¹³ [Barnetråkk på Damsgård og Holen skoler, Bergen kommune 2013](#)



Figur 36: T.v. viser registrering på Damsgård skole, 6. klasse. T.h. viser registrering på Holen skole, 9. klasse.

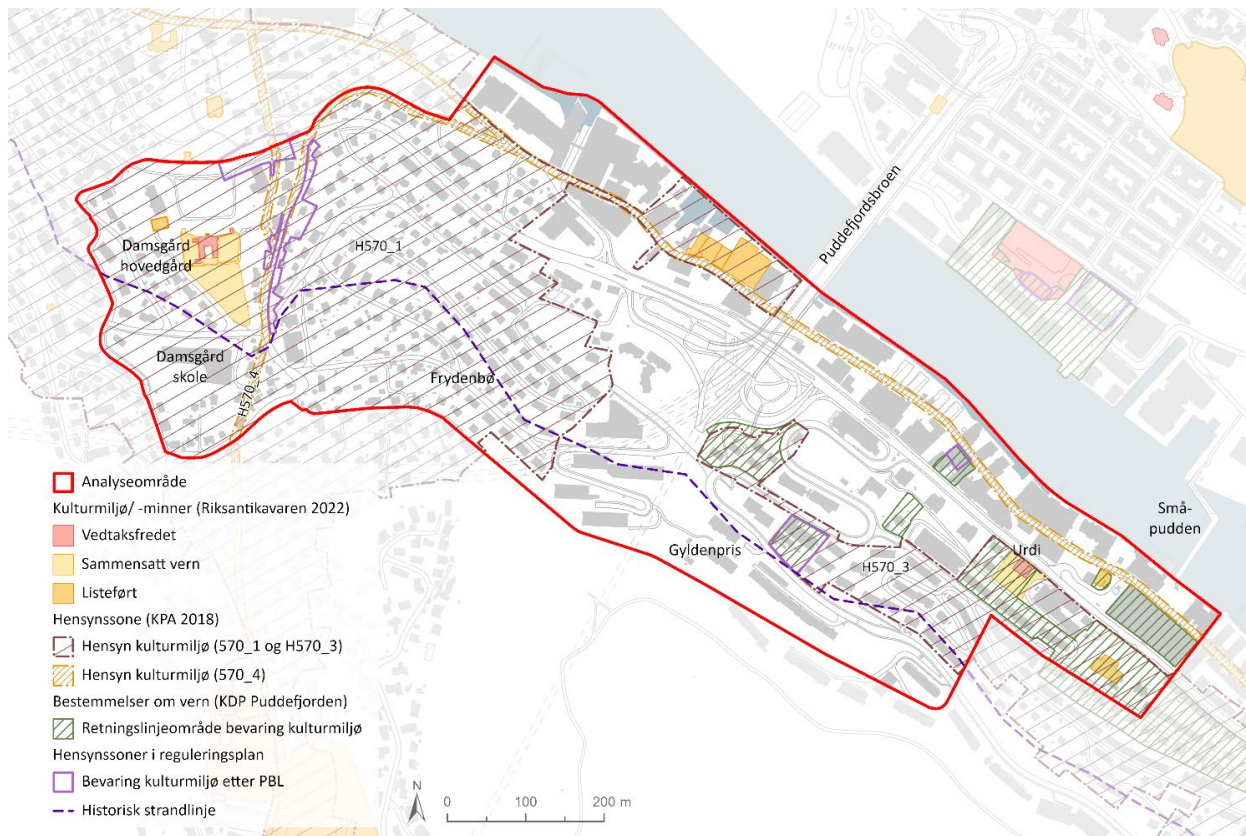
I området er det registrert flere leke- og rekreasjonsområder som er tilrettelagt for barn. For en nærmere beskrivelse av områdene vises det til delkapittel 4.9.1 *Rekreasjon og friluftsliv*.

Andre områder som også er tilrettelagt for lek og opphold er:

- Gyldenpris kunstgressbane
- Damsgårds skole, vest for planområdet
- Damsgård lekeplass og ballbane, nordvest for planområdet
- Private lekeplasser/område i tilknytning Münsterbekken Borettslag
- Lekeområde i tilknytning nærliggende barnehager

3.1.13 Kulturmiljø

For en kort oppsummering av stedets historie vises det til *Stedsanalyse* datert 16.12.2022 og oversiktskart over historie (figur 37). Stedsanalysen omfatter et større analyseområde enn det som faktisk reguleres. Det er også utarbeidet kulturminnedokumentasjon, datert 16.11.2023. Denne er vedlagt planbeskrivelsen.



Figur 37: Oversiktskart historie (illustrasjon hentet fra stedsanalysen).

Det er ingen SEFRAK-registrerte bygninger eller automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. SEFRAK-registeret (SEkretariat For Registrering Av faste Kulturminner) innebærer ikke en formell vernestatus for objektene, men gir et signal om at kulturhistoriske verdier finnes i området, dvs. bygninger oppført før 1900). Ett bygg inngår i planområdet, klubbhuset i Gyldenprisveien 85 (også oppgitt som Lien 85).

Planområdet preges av tett bebyggelse som strekker seg fra fjorden, opp mot fjellsiden og Løvestakken. Det er flere landemerker i nærheten av planområdet. Høyegården, Høyes vinfabrikk, som i kommunedelplan Puddefjorden er vist som monumentalbygg med hensynssone bevaring og boligene i Gyldenprisveien 9-17 (Blodbyen) er også vist med hensynssone bevaring i KDP Puddefjorden. Like øst for planområdet finner vi det vedtaksfredete Urdihuset med hageanlegg og St. Markus kirkested som er listeført. Et stykke vest for planområdet ligger det fredete lystgårdsanlegget Damsgård hovedgård. Langs Damsgårdssundet, på nedsiden av Damsgårdssveien ligger industrianlegget Damsgård Motorfabrikk, som er kommunalt listeført.

Gyldenpris, som planområdet er en del av, preges i dag av større veganlegg med tunellinnslag og Puddefjordsbroen. Utbyggingen av Gyldenpris foregikk etter den store bybrannen i 1916. Gyldenprisveien ble etablert etter de store bro- og tunnelprosjektene på slutten av 1950-tallet.

Hele planområdet inngår i hensynssone kulturmiljø H570_Solheim, i kommuneplanens arealdel. Hensynssonen strekker seg over et større område og er bygget ut over tid, og hvert delområde har en arkitektur som er typisk for sin tid. Solheim med Solheimsviken utvikler seg i løpet av siste halvdel av 1800-tallet til et konsentrert industriområde med Bergens Mekaniske Verksteder i Solheimsviken som tyngdepunkt. Industrivirksomheten har etter hvert avtatt og er erstattet med tett nærings- og boligbebyggelse.

Gjennom kulturminnegrunnlaget for KPA 2018 er det særskilt vektlagt at nye tiltak skal opprettholde området gate- og byromsstruktur, dets bebyggelsesstruktur og grønnstruktur.

4 Beskrivelse av planforslagets innhold og virkninger

Planen legger til rette for at det blir innpasset et nytt sykkeltilbud langs Gyldenprisveien. Ensidig sykkelfelt mot stigning m.v. er vurdert som det beste blant flere mulige sykkeltilretteleggingstiltak. Bredden på sykkelfelt har vært prioritert opp mot særlig hensyn til bussens fremkommelighet, fortausbredde, samt forhold til gående. Videre har det vært et ønske om at planforslaget ikke skal gi negativ virkning på kulturminner eller grønne verdier.

4.1 Planlagt arealbruk

4.1.1 Arealformål

En fullstendig oversikt over arealformål oppgis i tabell i kapittel 4.16.2 *Gjennomgang av arealformål*.



Figur 38: Forslag til plankart, datert 11.04.2024.

Bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1)

- B, Boligbebyggelse
- IDR, Idrettsanlegg
- EA, Energianlegg

Samferdsel og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr. 2)

- V, Veg
- KV, Kjøreveg
- FO, Fortau
- GG, Gangveg/gangareal/gågate
- SA, sykkelanlegg
- AVG, Annen veggrunn – grøntareal

- Arealformålet brukes til sideareal langs veg, og omfatter skjæring, fylling, grøfter. Arealene skal ha et grønt preg, og eierform skal tilsvare eierform på tiliggende veg.
- KH, Kollektivholdeplass
- PP, Parkeringsplasser
- SK, Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer

Grønnstruktur (§ 12-5 nr. 3)

- TV, Turveg
- FRI, Friområde
- PA, Park

Hensynssoner (§ 12-6)

- H140 Frisikt
- H410 Krav vedrørende infrastruktur
- H770 Bevaring kulturmiljø

Bestemmelsesområder (§ 12-7)

- # @, Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg
- #MBA, Midlertidig bygge- og anleggsområde
 - Innenfor bestemmelsesområde #MBA er det tillatt med midlertidig bygge- og anleggsområde. Dette er arealer som er nødvendig for bygging, rigg og gjennomføring av tiltaket, utover det som reguleres til samferdselsformål.

4.2 Plassering og utforming

4.2.1 Byggehøyder, byggegrens, utforming og grad av utnyttning

Planen regulerer tre bygninger, dagens klubbhus i Lien 85 (gnr/bnr 158/608), dagens trafostasjon nedenfor Frydenbølien 22 og reetablering av en trafostasjon ved Michael Krohns gate 85 (gnr/bnr 158/161).

Idrettsanlegg

For bygningen i Lien 85 videreføres eksisterende situasjon ved at området reguleres til klubbhus tilknyttet idrettsbanen like ved. Området kan benyttes til garderobes, treningsrom, kontorer og samlingsrom.

For dette området gjelder en hensynssone for bevaring av kulturmiljø og i bestemmelsene heter det at bygningen skal bevares med eksisterende byggehøyde, takform, materialbruk, fasader og grad av utnyttelse. Det blir også påpekt at det ikke er tillatt å rive eller vesentlig endre eksisterende bygning, og heller ikke å oppføre ny bebyggelse.

Bestemmelsene fastslår at ved eventuell gjenreisning av tapt bebyggelse er maksimal tomteutnyttelse $BYA=35\%$ og maksimal gesims- og mønehøyde hhv. 25,0 og 30,5 moh., noe som tilsvarer dagens bygning.

Energianlegg

Planen legger til rette for mulighet for å flytte dagens nettstasjon til parkeringsarealet ved Michael Krohns gate 85. Flyttingen frigjør nødvendig rom til gangpassasje mellom parkeringsplassene på hver side av bygningen til Rema 1000, og sikrer at fremtidig arealdisponering ikke i for stor grad går ut over kjørebanebreddene på stedet.

4.2.2 Arkitektur, byform og estetikk

De mest aktuelle føringene fra Arkitektur- og byformingsstrategien finner vi i "03 Samspill mellom by og natur". To punkter i strategien handler om å skape tett kontakt mellom bebyggelse og grønne byrom og å bygge i tett kontakt med terrenget.

Regulert veg har beskjedne dimensjoner i forhold til dens funksjoner med buss i rute og det er lagt vekt på god tilpasning til de grønne områdene langs vegen. Slik vegutbedringen er planlagt vil Gyldenprisveien bli ivaretatt for alle trafikantgrupper, med videreføring av trær og vegetasjon, samt oppgradert overvannshåndtering og vannføring i dagen der hvor det er mulig. Bratt terreng og korrekt håndtering av risiko overfor nedenforliggende eiendommer begrenser mulighetene på enkelte strekninger for åpen overvannshåndtering. Alternativet er da å føre vannet i lukket system under bakken, på tradisjonelt vis. Planen tilrettelegger for opprusting av de to parkfeltene i innersvingene til Gyldenprisveien. Regulert løsning sikrer at kjøreveg og fortau møter tilliggende terreng på en god måte og det er avsatt nok areal til at flere av terrengmurene kan utføres i naturstein.

Opprusting av Gyldenprisveien med nytt sykkeltilbud og forbedring av sammenhengen i gangnettverket vil, sammen med øvrige tiltak i parker mv., være positivt for bomiljøet og for Gyldenprisveien som både byrom og transportakse. Samlet bredde for kjøreveg, fortau og sykkelfelt blir på enkelte steder bredere enn dagens veg. Dette skyldes først og fremst hvor fortau er smalere enn dagens krav, utvidelse av slakt sideterreng for å minimere bruk av rekkverk og utvidet areal ved bussholdeplasser. I tillegg kommer kurveutvidelser for buss i svingene. At veganlegget stedvis planlegges noe bredere enn i dag innebærer noen terrenginngrep. Enkelte trær vil kunne måtte flyttes, først og fremst som en følge av arbeider nært stamme og rotsone. Se kap. 4.9.4 hvor behov for utvidelse langs strekningen er illustrert.

4.3 Bolig og bokvalitet

Ikke aktuelt fordi planforslaget ikke omfatter nye boliger.

4.4 Uteoppholdsareal

4.4.1 Privat og felles uteoppholdsareal

Ikke aktuelt.

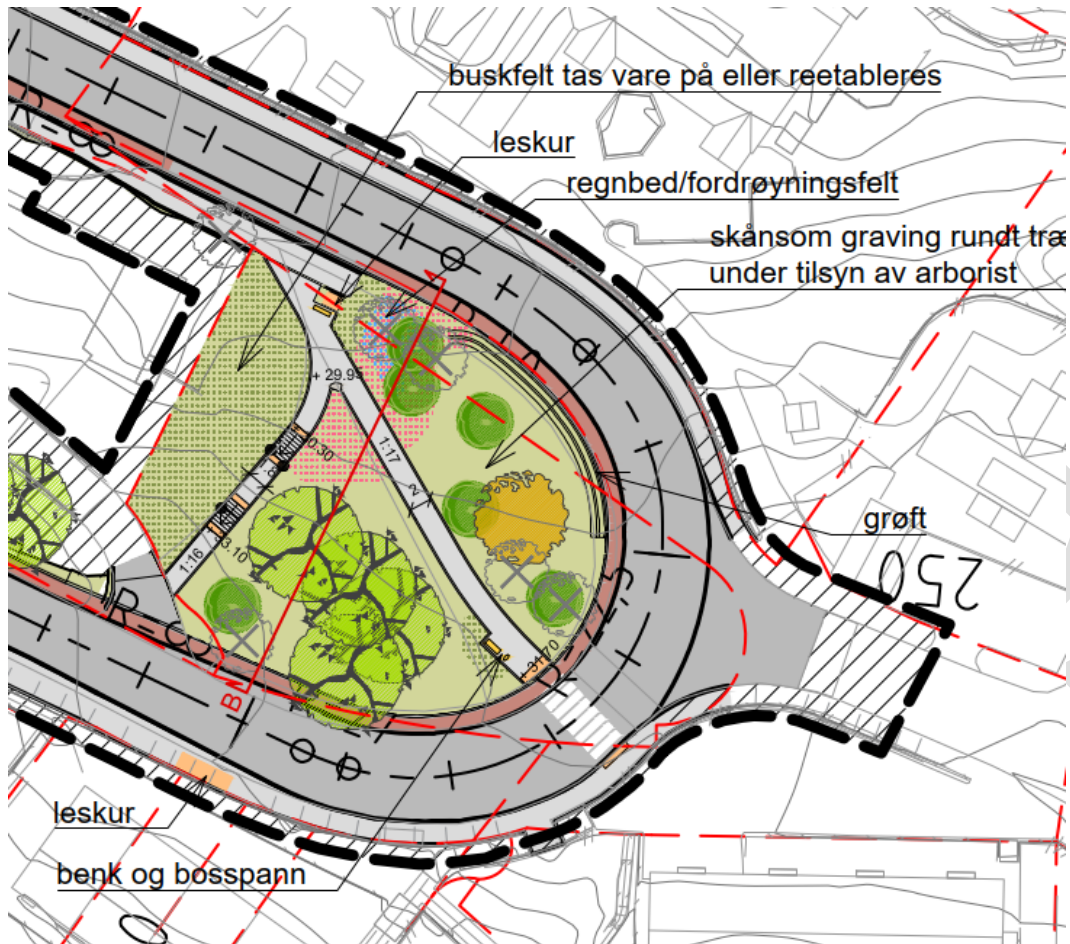
4.4.2 Andre uteoppholdsareal

I planarbeidet har det vært fokus på å videreføre og forbedre eksisterende grønne arealer og byrom langs Gyldenprisveien. Disse er utformet som lavterskel uterom som kan benyttes til både gjennomfart, opphold og som møteplass for nærmiljøet. Planen viser opprustning av grøntområdene, tilpasset særlig gående.

Parken ved Lien

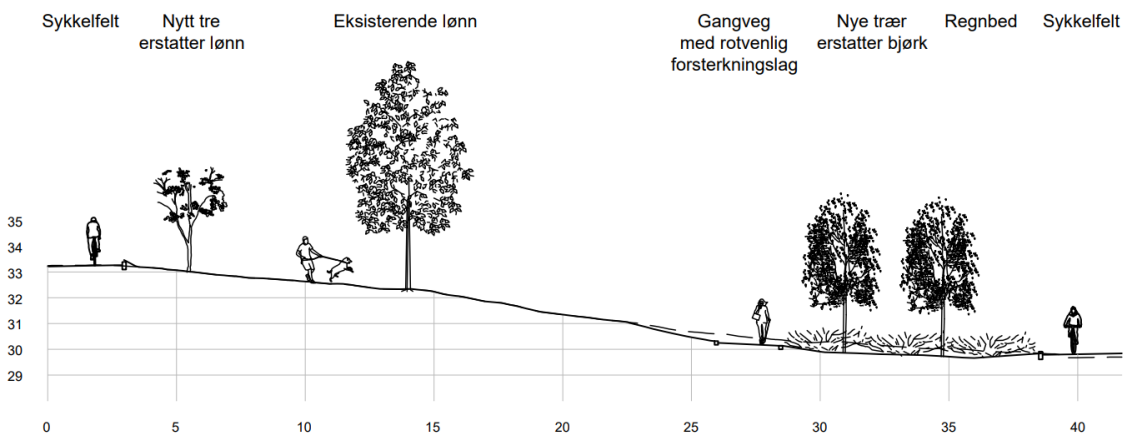
Langs parken ved Lien utgår fortau langs veg til fordel for gangveg gjennom parken. Det er lagt vekt på å begrense omfang av inngrep for å bevare eksisterende trær i så stor grad som mulig. Parken vil opparbeides med vekt på bruk og grønne verdier. Beplantning skal speile stedets status som park, i tillegg til at trær som evt. må felles vil erstattes av nye trær med lang levetid. Det er planlagt for opphold og møblering med benker.

En åpen grøft langs nordvestsiden av parken sørger for at avrenning fra grøntarealene ikke renner ut i vegbanen. Grøfta leder til et regnbed som skal beplantes med stauder og trær som tåler å stå i tørke og flom.



Figur 39: Plan over parken ved Lien, slik den vises i illustrasjonsplan.

Snitt B

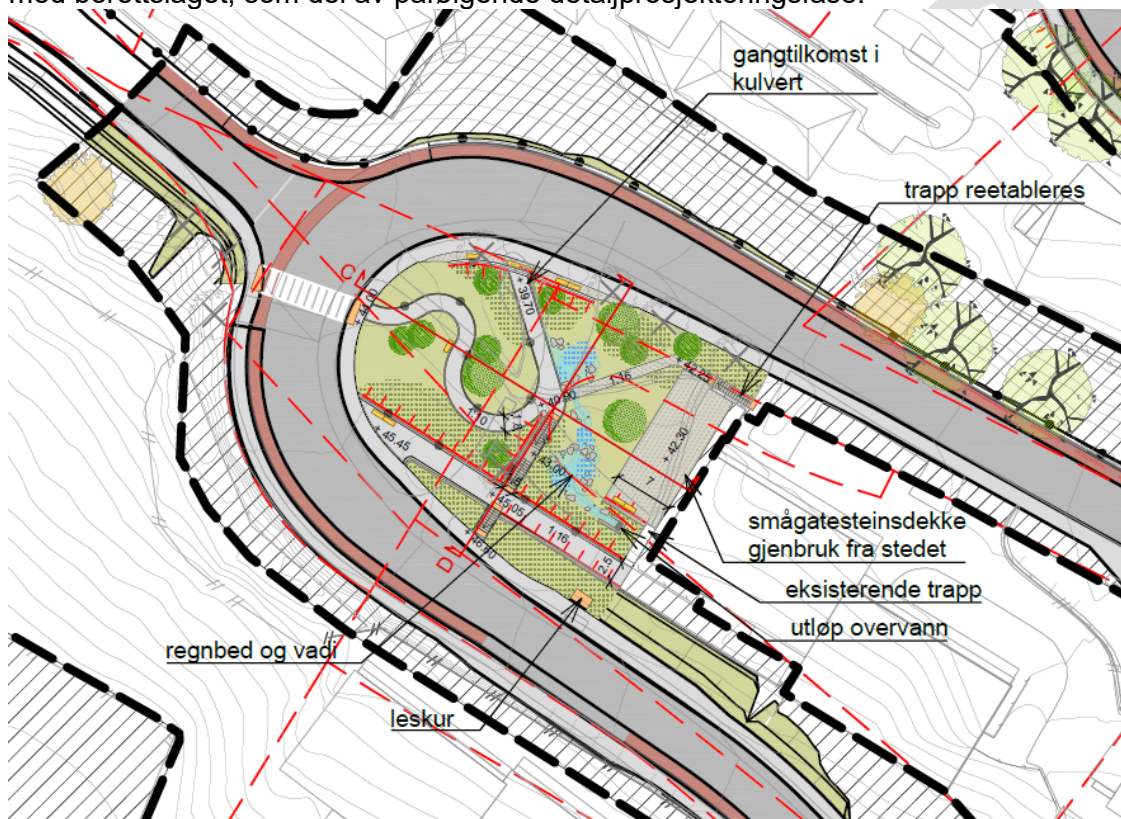


Figur 40: Snitt gjennom parken ved Lien viser hvordan terrenget vil påvirkes av inngrepene. Eksisterende terrenget vises med stiplet linje. All graving må foregå skånsomt for å ikke negativt påvirke røttene til trærne som skal bli stående.

Grøntområde ved Frydenbølien

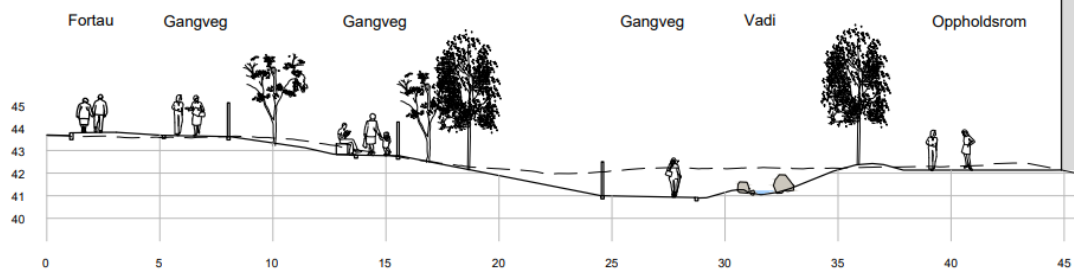
Grøntområdet ved Frydenbølien vil gjennomgå en større transformasjon, der gangtilkomster til kulverten opparbeides med tanke på universell utforming, og det etableres åpen håndtering av overvannet. Dette medfører relativt store inngrep i terrenget, selv om ganglinjene ved ferdigstilt anlegg vil bli liggende tilnærmet likt som i dag.

Deler av området benyttes til opphold av borettslaget ved siden av, og denne bruken planlegges videreført som i dag med noe nedjustert omfang i bytte mot oppgradering av det grønne landskapet. Åpen overvannshåndtering planlegges som et landskapselement for rekreasjon/bekvalitet. Det foreslås regulert til offentlig formål park på deler av eiendom med gnr 58 bnr 800 som er del av eies av Gyldenprisveien borettslag, for å sikre nødvendige kvaliteter i parken som helhet. Avgrensning fremgår nærmere av plankartet. Detaljer rundt dette slik som mulighet for offentlig driftsansvar av grøntområder mv. må avklares i dialog med borettslaget, som del av påfølgende detaljprosjekteringsfase.



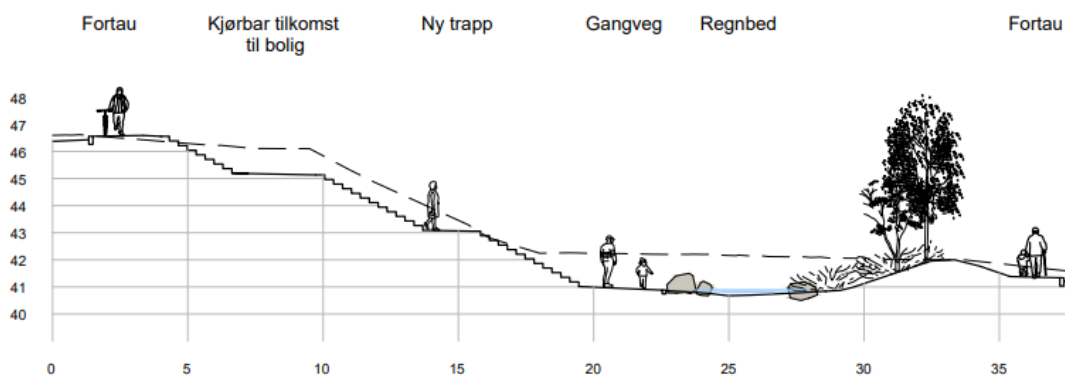
Figur 41: Plan over parken ved Frydenbølien, slik den vises i illustrasjonsplan. Merk at det vil kunne etableres ikke-universelle snarveger i form av trapper (ikke vist her), mellom kurvene.

Snitt C



Figur 42: Snitt C viser senkning av terrenget i lommeparken, for å sikre gangtilkomst til kulvert. Rekkverk følger hele gangvegen.

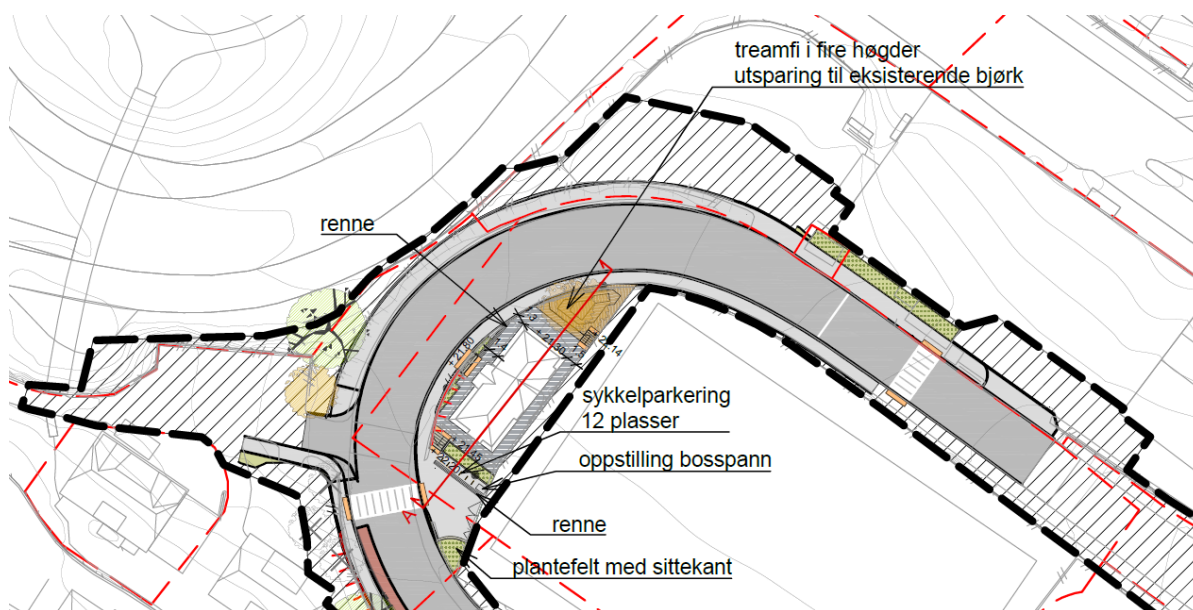
Snitt D



Figur 43: Snitt D viser ny trapp og plassering av regnbed i terrenget.

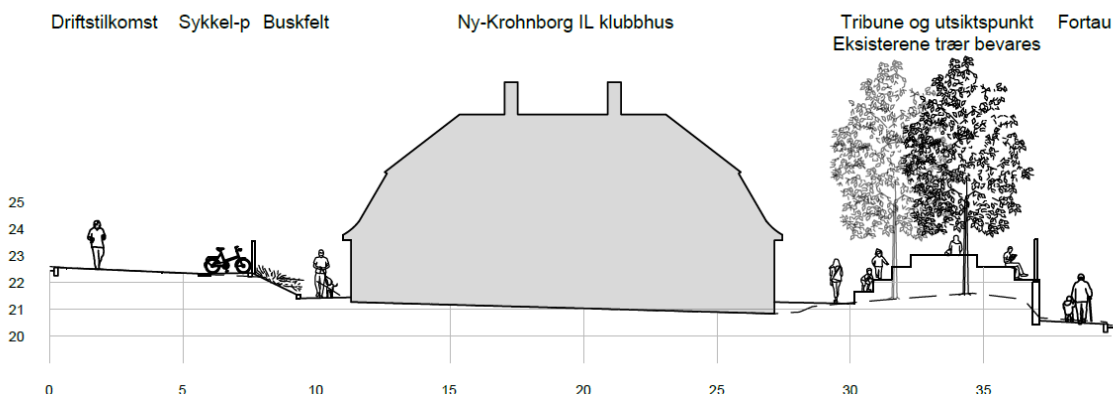
Klubbhuset til Ny-Krohnborg IL

Rundt klubbhuset til Ny-Krohnborg IL er det planlagt for høy kvalitet på utforming og materialbruk for å hensynta og styrke bygningens kulturhistoriske verdier. Området skal tilrettelegges for opphold og som møteplass, med særlig hensyn til tilskuere og brukere av idrettsbanen. Ny tribune og oppholdsplass er tenkt etablert i terrassedekke med utsparing til trestammene til eksisterende bjørketrær. Rundt bygget er det planlagt dekke i naturstein. Detaljprosjekteringen vil avdekke nærmere detaljer om hvordan terrenget kan møte bygget på en bedre måte enn i dag.



Figur 44: Plan over området rundt klubbhuset, slik den vises i illustrasjonsplan.

Snitt A



Figur 45: Plassen opprustes med særlig tanke på opphold, og som møteplass for brukerne av klubbhuset.

4.5 Universell utforming

Krav om universell utforming i Byggeteknisk forskrift (TEK17) ligger til grunn for vurderinger som er gjort, sammen med Statens vegvesen sin håndbok V129 *Universell utforming av vegger og gater*. Eksisterende veg og fortau har bratt stigning på grunn av terrengforholdene. Prosjektet stigning er lik eksisterende, og ligger flere steder brattere enn 1:20. Der eksisterende forhold ligger for bratt for 1:15 og 1:12, etterstrebes 1:10 og avbøtende tiltak. Se vedlagte plan og profiltegninger for lengdeprofil på veg og fortau. Se illustrasjonsplan, datert 05.04.2024, for stigning på interne gangveger.

Egnet belysning er planlagt langs hele strekningen, også i lommeparkene. Dette bidrar også til økt opplevelse av trygghet.

Fortau

Alle fortau hensyntar soneinndeling i henhold til håndbok V129, som vil gjøre det enklere særlig for svaksynte å ferdes på fortau, sammenlignet med dagens situasjon. Det skal etableres kantstein med vis og ledelinjer ved bussholdeplass, ved gangkryssing og ellers ved

forhold som krever ledelinje. Bredde på fortau utvides til minimum 2 m, som er tilfredsstillende for rullestoler i møte.

Kobling mellom Puddefjordsbroen og fortau i Gyldenprisveien (over botreningscenterets parkeringsplass) tydeliggjøres med brostein i flukt med asfalt, ev. kantstein e.l. for å skille tilegnet gangareal fra parkeringsareal, samt for å virke som ledelinje for svaksynte.

Grøntområdene langs Gyldenprisveien

De to uteoppholdsarealene rustes opp med hensyn til universell utforming. Enkelte steder er sti og gangveg brattere enn kravet til stigning i byggeteknisk forskrift (TEK17). I disse områdene etableres følgende avbøtende tiltak:

- Parken ved Lien: Ved gangvegen som leder nordøst-sørvest er det planlagt trapper og gjennomgående håndløper. Det gir også økt trygghet for gående på vinterstid.
- Grøntområde ved Frydenbølien: Ved gangveg til kulverten skal det etableres rekkverk, Det vil vurderes om stedet egner seg for utplassering av benk.

Klubbhuset til Ny-Krohnborg IL

Høydeforskjeller mellom klubbhuset og fortauet skal i så stor grad som mulig utviskes, slik at bygget finner en mer naturlig plassering i terrenget, og sørge for universelt utformet tilkomst til bygget. Der det ikke er mulig med terskelfri adkomst, etableres trapper. Lave murer og plantefelt skal ta opp forskjeller i terrenghøyde.

4.6 Levekår og folkehelse

Planforslaget bygger opp under målsetninger i KPA § 7 om bedre levekår og folkehelse gjennom å tilrettelegge for aktiv mobilitet med økt sykkelandel og bedre forhold for gående. I tillegg reguleres det for oppgradering av byrom ved klubbhuset, park ved studentboligene og området ovenfor kulvert.

4.7 Mobilitet og samferdsel

Som utgangspunkt for utforming av vegene innenfor planområdet legger planen opp til endring i fartsgrensen fra 50 km/t i dag til 40 km/t i Gyldenprisveien. I Frydenbølien er det lagt til grunn en fartsgrenseendring fra 40 km/t til 30 km/t. 30 km/t er ikke forutsatt i Gyldenprisveien bl.a. fordi her går buss i rute. Endring av fartsgrense skjer som egne prosesser, men at man oppnår dette er viktig for å få til løsningene i planforslaget.

Anbefalingen om 40 km/t er basert på flere forhold som delvis overlapper og påvirker hverandre. Lavere fartsgrense gjør at:

- Vegene vil i større grad oppleves som gater. Ifølge håndbok N100 «Veg- og gateutforming» har de fleste gater 30- 40 km/ t som fartsgrense.
- Redusert hastighet vil minimere nødvendige frisiktlengder, som minimerer inngrep i eiendommer.
- Vegene/ gatene vil oppleves som lettere å krysse og barrierevirkningen av vegene vil reduseres. De gående vil oppleve en større trygghet og det vil være en tydeligere prioritering av myke trafikanter.
- Trafikksikkerheten for alle trafikanter vil forbedres.
- Det kan forventes *noe* reduksjon i støynivå for omkringliggende bebyggelse.

Planforslaget gir forbedrede forhold for gående og syklende og også flere gangforbindelser (enn i dag), se kapittel 4.5 om universell utforming. Generelt opprustes planområdet og gjøres mer tilgjengelig.

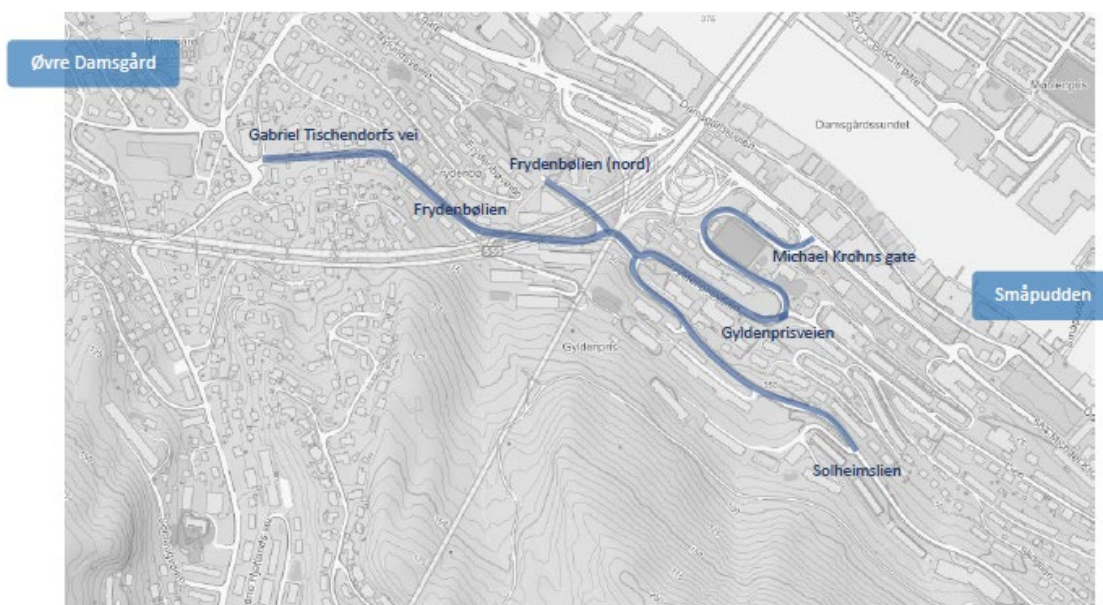
For kjørende vil standarden være lik som i dag, men med en lavere fartsgrense. Dersom strekningen endres fra uregulert til forkjørsregulering, vil det forenkle vikepliktsforholdene i kryssene og vil sannsynligvis forbedre den generelle trafikksikkerheten ved å øke andelen som overholder vikeplikten. Det vil også være en fordel for sykkelprioriteringen og buss langs strekningen, da de ikke må stoppe for trafikk fra høyre i alle kryss. Dette gjelder i de to kryssene langs Gyldenprisveien. Se *vedlagt Trafikkanalyse, datert 16.08.2023*, for fullstendig utredning.

4.7.1 Overordnede mål for trafikksikkerhet og mobilitet

Planforslaget følger opp *Trafikksikringsplan for Bergen kommune 2022 – 2025* punkt 1 *Fysiske tiltak i veinettet*. Løsningene som foreslås er en avveining mellom forpliktelsene som ligger i sykkelstrategien, forholdene for gående og hensyn til fremkommeligheten for buss i rute. Avveiningene er gjort ut ifra premiss om at området av mange årsaker er uegnet for generell utvidelse av vegens samlede bredde langs store deler av strekningen. Planforslaget tilrettelegger for ensidig sykkelfelt mot stigning, utvidelser av fortau, oppstramming av kryss, utbedring av snarveier, universell tilgjengelighet og trafikksikkerhet, forbedret fremkommelighet for rute 10 og i tillegg til vesentlig opprusting av parker og byrom, som her er en viktig del av tilbudet for gående.

4.7.2 Alternative vegtraseer

Det har blitt utredet flere alternativ for sykkeltiltak langs Gyldenprisveien. Forprosjektet, *Forprosjekt del 1 datert 30.09.2021*, så på løsninger for sykkeltiltak mellom Damsgård og Småpudden. For hver delstrekning ble det utarbeidet tre ulike løsninger; sykkelfelt med fortau, gang- og sykkelveg og delesymbol med fortau ble vurdert. Det ble også gitt en anbefaling for de enkelte delstrekningene. Felles for alle løsningene fra forprosjektet er at de kun så på tiltak innenfor eksisterende vegbredde. I forbindelse med oppstart av reguleringsarbeid i Gyldenprisveien ble det vurdert av BME at grunnlaget ikke er godt nok til å gjøre en beslutning. Det ble bl.a. drøftet hvordan eventuell breddeutvidelse vil påvirke mål for trafikksikkerhet og mobilitet. Ny rapport, *Forprosjekt del 2 datert 24.03.2024*, bygger videre på tidligere forprosjekt og skulle gi det nødvendige grunnlaget kommunen trengte for valg av vegsnitt innenfor planområdet. For ytterligere beskrivelse av alternative sykkeltiltak vises det til forprosjektsrapportene som er vedlagt planbeskrivelsen.



Figur 46: Oversikt over de ulike delstrekningene som ble sett på i forprosjektet.

4.7.3 Fravik i vegløsningen

Valgt vegløsning for Gyldenprisveien krever følgende avvik fra Håndbok N100.

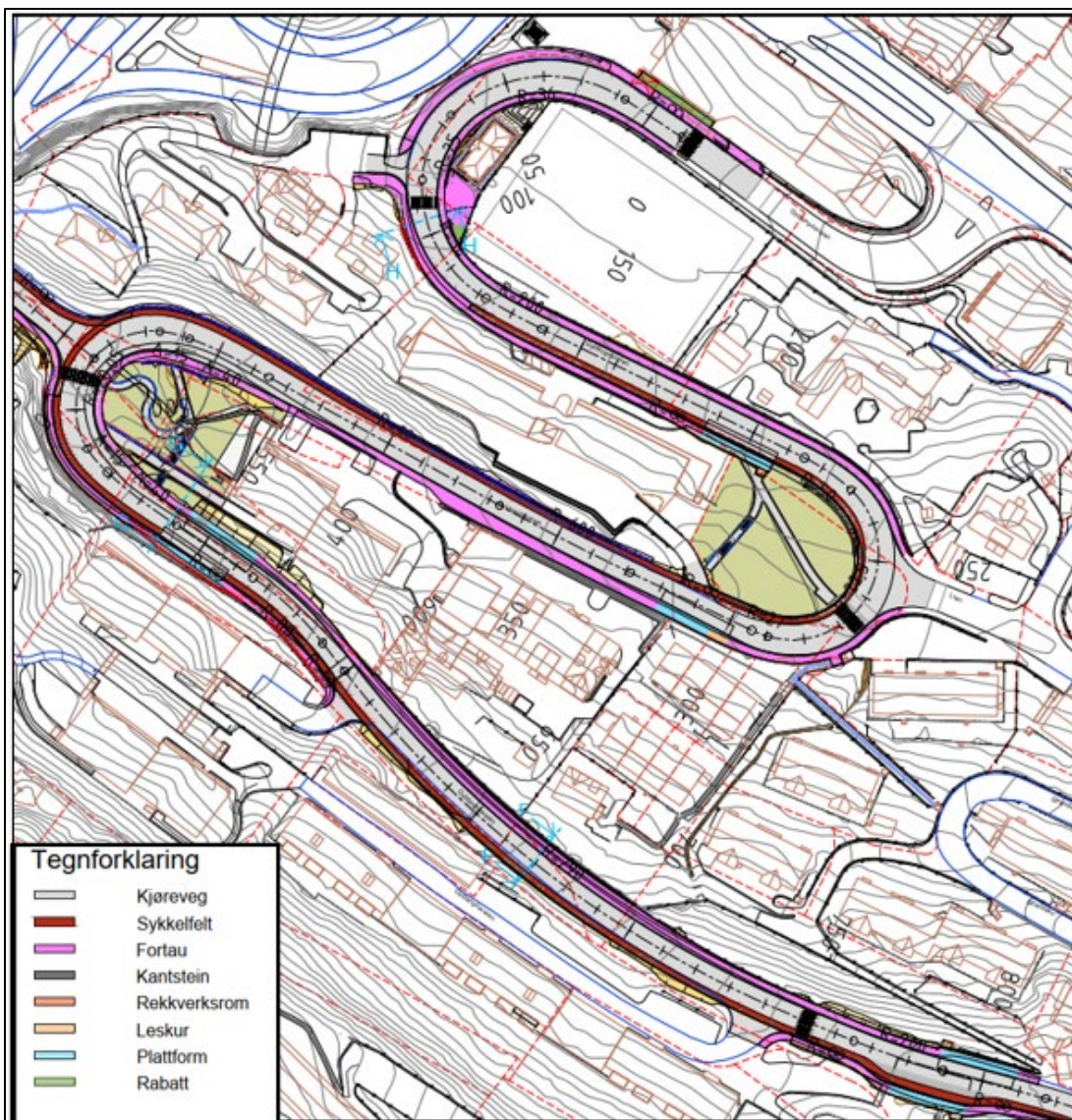
Tabell 3: Oversikt over fravik i Gyldenprisveien.

	Gyldenprisveien	Generelt
Linjeføring	Flere radier i horisontalgeometrien er mindre enn minste kravet på 60 (pga. eksisterende linjeføring). Dette er et fravik fra «skal» kravet om minste horisontalradius lik 60.	
Vertikalgeometri i eksisterende kryss	I eksisterende kryss langs Gyldenprisveien, er ikke vertikalgeometrien opprettholdt iht. krav i håndboken for kryss. Dette på grunn av dagens utforming og bratt terreng, som gjør at kravet om 3% fall i dim.kjøretøys lengde når sek.veg stiger ikke kan opprettholdes.	
Frisikt	Ved overgangsfeltet ved Gyldenpris kunstgressbane er frisikten ikke opprettholdt grunnet eksisterende rekkverk. Dette gjelder utkjøring for driftsbilen til fotballbanen og frisikt mot gående for kjørende nedover Gyldenprisveien. Reell sikt er vist i plan og profiltegninger, og det søkes fravik om gjeldende frisiktkrav i nevnte område.	Se plan og profiltegninger for de ulike delstrekningene. Reell sikt vist i lyseblått, og må søkes fravik for samt rosa siktlinje mot overgangsfeltet for kjørende nedover Gyldenprisveien.
Plattform	Det skal være 2 m fri passasje i alle holdeplasser. Ved kantstopp ved Lien må det søkes om fravik for dette dersom eksisterende leskur beholdes. Det er i dag ca. 1,5 m fri passasje.	
Leskur	I krav 4.3.3.1-1 står det at plattform skal utformes som i figuren. Der ligger det inne	

	leskur. Det søkes derfor fravik fra krav om leskur ved et av kantstoppene i Gyldenprisveien (etter krysset mot Frydenbølien) på grunn av plassmangel.	
Fortau/sykkelfelt	Det søkes fravik om krav til maksimal stigning på fortau/sykkelfelt, og minste radius som kan brukes i linjeføringen. Dette fordi eksisterende linjeføring og stigning ikke endres, og de oppfyller ikke dagens krav for myke trafikanter og universell utforming.	

4.7.4 Gange

Planen viderefører og utbedrer eksisterende gjennomgående fortau langs Gyldenprisveien. På strekninger der fortauet ikke er i henhold til anbefalt bredde på 2 meter, fra «Gåstrategi for Bergen 2020-2030», skal det utvides. Ved å beholde dagens plassering sikrer man tilkomst til bussholdeplasser, fotballbane, snarveger og adkomst til andre sentrale deler av området.



Figur 47: Fortausarealer langs Gyldenprisvegen, markert i rosa. Sykkelfelt i stigning med rødt. Se vedlagte plan og profiltegninger eller illustrasjonsplan datert 05.04.2024.

Viktige krysningspunkter er markert som gangfelt i illustrasjonsplan, datert 05.04.2024. Følgende punkter utreder grunnlag for plassering av gangfelt:

- Kryss mot Frydenbølien for å lede myke trafikanter videre til Frydenbølien og Gabriel Tischendorfs vei. Dette er sentrale gangveger som leder til dagligvarebutikkene Spar og Kiwi, samt til snarveger som leder gående til andre deler av Damsgård.
- Krysningspunktet ved Lien leder gående til det gjennomgående fortauet i Gyldenprisveien og videre innover Lien. Viktige målpunkter i Lien er barnehagen tett på Gyldenprisveien og andre veger som leder gående til sentrale deler av Damsgård.
- I svingen ved fotballbanen flyttes det eksisterende krysningspunktet noe for å sikre trygg tilkomst til Puddefjordsbroen. Eksisterende overgangsfelt er plassert i avkjørselen til parkeringsplassen til Botreningscenteret avd. Gyldenpris, og for å bedre sikkerheten for kryssende, flyttes overgangsfeltet noen meter lenger nord i Gyldenprisveien. Dette i henhold til trafikksikkerhetsvurdering gjort i området, se rapport «Trafikksikkerhetsvurdering datert 21.06.2023».

- Ved Rema 1000 flyttes dagens overgangsfelt for å gi tryggere tilkomst til butikken med tilhørende parkeringsplasser, samt bussholdeplass på hver side av veien. Eksisterende krysningpunkt ved Michael Krohns gate beholdes.
- Sammenheng opp mot det øvrige gangnettverket og planlagt tiltak på snarveger i området. Krysningene ivaretar god kobling mellom forbindelse fra Frydenbølien til Gyldenprisveien (tiltak 11, figur 15), og mellom Gyldenprisveien og Lien (tiltak 12, figur 15). Dette er to områder hvor det foreslås investeringstiltak, jfr. *Handlingsplan for gange 2022-2025*.

Tidligere i planprosessen var det vurdert at strekningen langs Gyldenpris barnehage og kunstgressbanen ble omgjort fra tosidig til ensidig fortau, for å frigjøre plass til fullverdig utvidelse av fortau på øvre/søndre side av veien, mot studentboligene, hvor det er busstopp. På bakgrunn av merknader ble det foretatt en ny helhetlig vurdering og utviklet alternative løsninger hvor tosidig fortau ble videreført, samtidig som bussfremkommeligheten og løsning for syklende også ble ivaretatt. Som resultat av denne prosessen er det nå i stedet foreslått å bevare tosidig fortau. For buss i rute og kjørende innebærer revidert løsning ingen endring. For syklende innebærer det at situasjonen uten dedikert/separert tilbud ved botreningscenteret får sin forlengelse inn i Gyldenprisveien, i form av at en liten strekning vil fungere som utvidet fortau som går over i å deles opp i fortau/ensidig sykkel felt, noen meter opp i bakken. For gående innebærer løsningen en forbedring. Denne nye løsningen er et resultat av innspillene som kom inn til varsel om oppstart og folkemøtet, og vi vurderer at løsningen utgjør et balansert kompromiss mellom alle interesser som skal ivaretas.

Fortau bak kantstoppene utformes som en plattform med en bredde på minimum 2,7 m i samsvar med krav 4.3.3-1 i håndbok *N100 veg- og gateutforming*. Fra krysset ved Frydenbølien og oppover mot Solheimslie beholder eksisterende fortausbredde på 2 m på nordsiden av veien opp til bussholdeplass Strandlien. Fortau på sørsiden av veien anlegges i tilknytning til bussholdeplassene Frydenbølien og Strandlien slik det er i dag.

Ved Rema 1000 tilrettelegges det for tosidig fortau fra parkeringsplassen til overgangsfeltet, se figur 47. Det vil også være mulighet for videre passasje til næringsvirksomhet øst for bygget. I yttersvingen ved fotballbanen fjernes eksisterende grønn rabatt med rekkverk, resterende areal gjøres tilgjengelig for gående. Et kjørestærkt rekkverk med håndlist monteres oppå dagens murkant mot avkjøringsrampe fra Fyllingsdalveien. Eksisterende trafo flyttes til parkeringsplassen på Rema 1000 som vist i figur 48. Løsningen bedrer frisikten fra krysset til Rema 1000 og gir en bedre fremkommelighet for gående i området. Hvorvidt planforslaget vil resultere i gjennomføring av tiltak ved Rema 1000 vil avhenge av påfølgende gjennomføringsvedtak.



Figur 48: Opparbeidet grøntområder i svingen ved Lien og i svingen ved Frydenbølien.

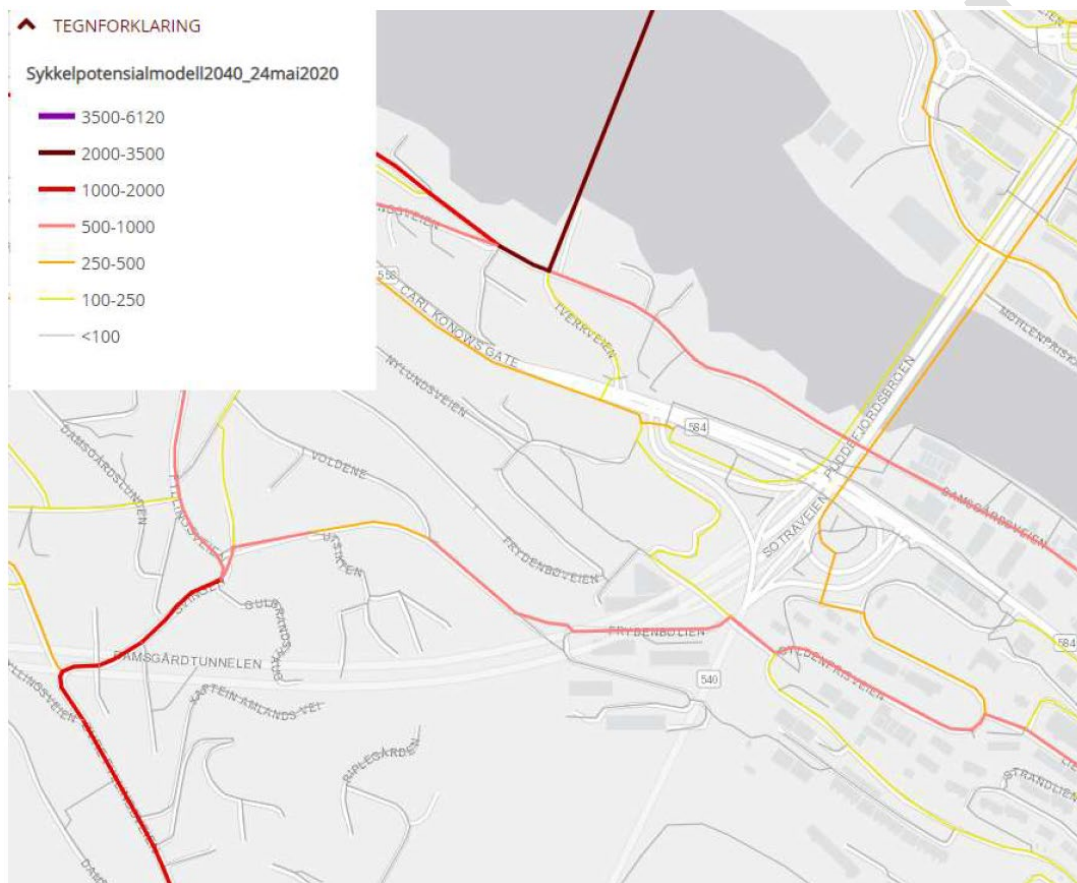
I svingen ved Lien tilrettelegges det for gangveger gjennom parken. Stier som går gjennom parken i dag tilrettelegges som gangveg for å sikre tilkomst mellom fortau og busstoppene i Gyldenprisveien, trapp til Strandlien, samt videre innover Lien. Gangveier tilfredsstillt krav til universell utforming med bredde 2 m og stigning 1:17. Ekstra snarveger med trapper for å optimalisere ganglinjer vurderes i neste fase.

4.7.5 Sykkel

Trasé er basert på *Sykkelpotensialmodellen* til Bergen kommune fra 2019.

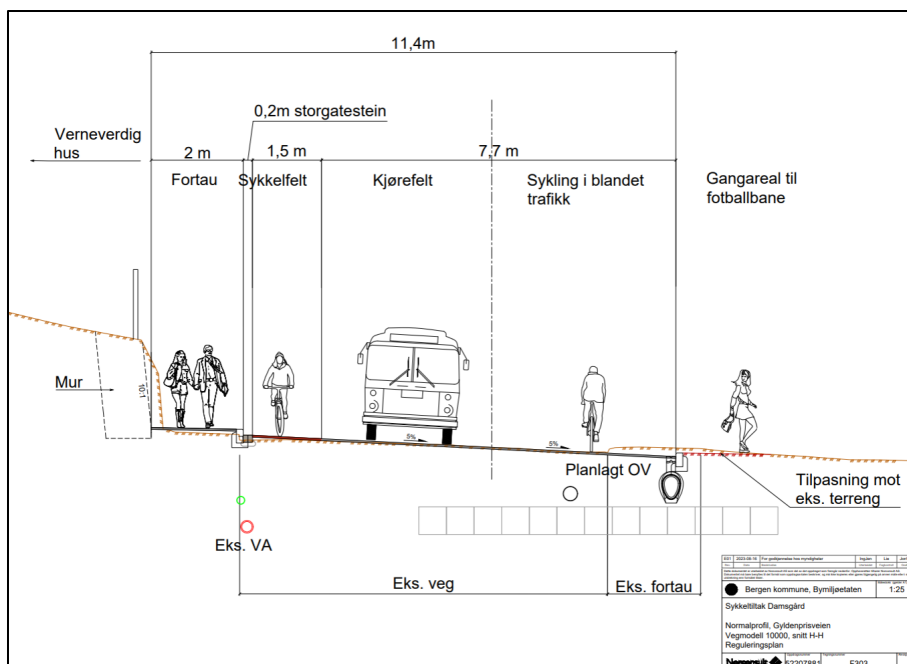
Sykkelpotensialmodellen viser syklende per døgn for en strekning (se figur 49) i 2040.

Potensialet for syklende varierer mellom de ulike strekningene. Modellen indikerer potensial for ca. 600 syklende pr døgn i Frydenbølien og deler av Gyldenprisveien.



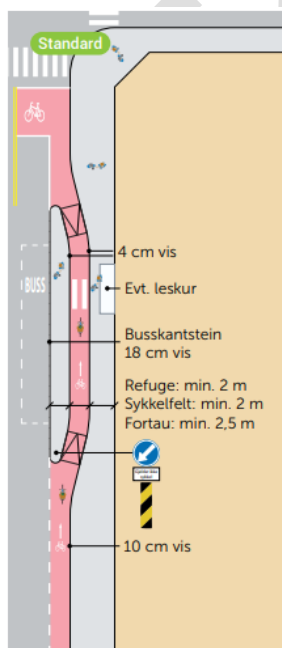
Figur 49: Sykkelpotensialmodellen til Bergen kommune fra 2019.

Langs Gyldenprisveien er det planlagt sykkel felt med rød asfalt for syklende i stigning og sykling i blandet trafikk nedover. Bredden på sykkel feltet er 1,5 m. Bredden er vurdert etter krav i håndbøkene til Statens vegvesen, dagens vegbredde og terrengtilpasning, stigning og potensiell sykkelandel (ref. Forprosjekt del 2, datert 24.03.2023).



Figur 50: Prosjektert vegsnitt H-H. Viser sykkel felt i stigning og sykling i blandet trafikk i fall. Kjørefelt er breddeutvidet i sving.

For syklende ned Gyldenpriseveien anbefales sykling i kjørebanelen. Fra sykkelhåndboken V122: «På lengre strekninger med fall, hvor det er kryss og avkjørsler, bør syklister sykle i kjørefeltet sammen med øvrig trafikk. Syklister vil være mer synlig for innsvingende trafikk når de befinner seg sammen med øvrig trafikk enn i eget felt.» Den samlede strekningen er for lang til å markere kjørebanelen med delesymbol (krav på maksimalt 500 meter). Fra trafikkregistreringen foretatt i forbindelse med *Trafikksikkerhetsvurdering datert 21.06.2023*, ble det funnet at de fleste syklister sykler mellom nordlig del av Gyldenprisveien og til avkjørsel ved Puddefjordsbroen (avkjørselen til boligparkeringen rett overfor fotballbanen). Derfor kan det overveies å markere strekningen fra Puddefjordsbroen frem til Lien (ca. 170 meter) eller helt frem til Frydenbølien (ca. 400 meter) med delesymbol. Dette vil gi en god kobling til der de fleste sykler i dag.



Øverst i Gyldenprisveien avsluttes sykkel feltet etter busstoppet og vegen flates ut mot Solheimslie. Busstoppet ved Solheimslie utformes etter Oslostandard for sykkeltilrettelegging, datert 27.02.2017, med sykkel felt mellom refuge til kantstopp og fortau, se figur 51.

Ved Ny-Krohnborg klubbhus legges det til rette for sykkel parkering.

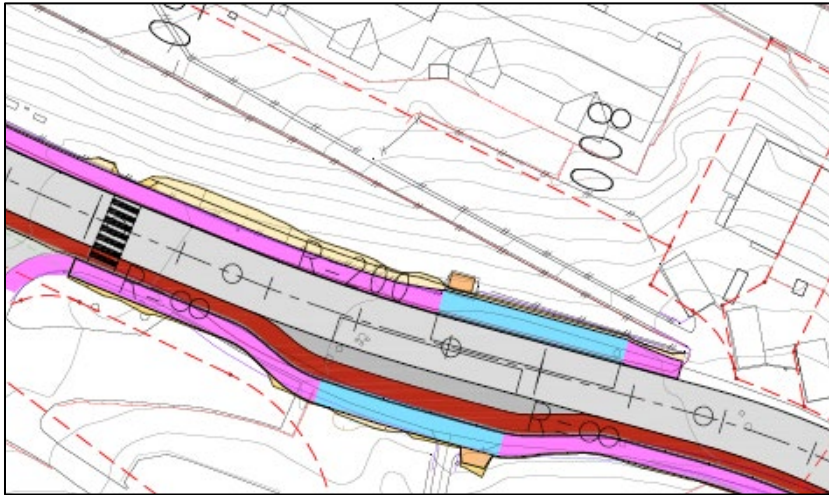
Det er planlagt to rader med storgatestein mellom sykkel feltet og kantstein til fortau., som kan fungere som en brosteinsrenne for overvann. Eksakt løsning for overvannshåndtering er ikke ferdig prosjektert, men overvann skal i hovedsak ledes vekk fra sykkel feltet.

Figur 51: Holdeplass på fortau med refuge for av- og påstigning på utsiden av sykkel feltet

4.7.6 Kollektivtilbud

Plassering av dagens holdeplasser beholdes, men utbedres for å sikre tilstrekkelig bredde på plattformene. På den siden av vegen det er tilrettelagt for sykkelfelt, opphører sykkelfeltet på en 40 m lang strekning for å gi plass til bussene.

I kantstoppet på vegens sørside i Solheimslieen føres sykkelfeltet bak kantstoppet og det plasseres en refuge mellom kantstoppet og sykkelfeltet. Plattformen og leskuret plasseres på baksiden av sykkelfeltet. Dette gir mening her fordi terrengforholdene gjør det mulig og fordi Gyldenprisveien flater ut i området, som vil si at syklister vil kunne oppnå noe høyere hastighet sammenliknet med lengre nede i veien. Se figur 52 nedenfor.



Figur 52: Ny situasjon ved Strandlien holdeplass.

I de krappe svingene i Gyldenprisveien er bredden på vegen utformet slik at en buss og en personbil kan passere hverandre, som i dag.

4.7.7 Renovasjon, beredskap og varelevering

Det forutsettes ikke endringer i geometri som vil ha virkninger på dagens renovasjon, beredskap eller varelevering.

4.7.8 Veg og parkering

Selv om det har vært et mål å endre så lite som mulig på parkeringssituasjonen i området, forutsetter planforslaget at skilting endres slik at mulighet for å parkere langs Gyldenprisveien på oversiden av studentboligene (plass til ca. 7 biler) og på oversiden av fotballbanen (plass til ca. 9 biler) utgår. Dette vil være nødvendig for å frigjøre nødvendig areal til fortausutvidelse og ensidig sykkelfelt og for å ivareta trafikksikkerhetshensyn, samt fremkommelighet for buss. Avbøtende tiltak vil vurderes, bl.a. plassering av faste plasser for bildeling.

På kort sikt vil reduksjonen av parkeringsmuligheter i Gyldenpris kunne medføre større press på tilgrensende vegnett. Av erfaring vil dette gå seg raskt til, etter hvert som reisemiddelfordelingen over tid endrer seg i tråd med hvordan ulike trafikantgrupper til enhver tid prioriteres i den fysiske disponeringen av offentlig gategrunn. Forslaget innebærer en likeverdig prioritering av alle grupper, med hovedvekt på at planforslaget ikke skal gå negativt ut over bussfremkommeligheten for rute 10 sammenliknet med i dag.

Parkeringsplassene som i dag brukes på plassen utenfor Ny-Krohnborg klubbhus fjernes på grunn av dårlige siktforhold og for å sikre trygg passasje for myke trafikanter inn og ut av fotballbanen. Driftskjøretøy er sikret parkeringsmulighet.

4.7.9 Miljøtiltak: Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan

Det er utarbeidet et miljøprogram med medfølgende miljøoppfølgingsplan, se *Miljøprogram datert 14.11.2023*. Miljøprogrammet skal fastsette de miljømålene som skal ligge til grunn for valg av tiltak i prosjektet gjennom hele prosjektets livsløp og følges opp i miljøoppfølgingsplaner. I tillegg vil miljømålene belyse særskilte føringer og krav i forhold til det ytre miljøet slik at disse blir ivaretatt underveis i prosjektet.

Innledende arbeid med miljøprogrammet i regulering og forprosjektfasen har avdekket forhold som krever videre kartlegging, vurdering, prosjektering, søknadsarbeid og tiltak. Ytterligere risikovurderinger skal gjennomføres i neste fase og ivaretas i miljøoppfølgingsplaner (MOP). Bestemmelsene stiller krav om at det skal utarbeides MOP som utarbeides i starten av prosjekteringsfasen.

4.8 Vannforsyning og avløp

Tiltak i planområdet er separering av overvann fra eks. avløpfellesledning til nytt overvannssystem samt oppgradering av eks. vannledninger som har oppnådd teoretisk levetid. Det skal ikke etableres noen nye spillvannsledninger i området. Planlagt tiltak skal følge krav i Bergen kommunes VA-norm.

Overvannshåndtering fra veg, gang og sykkelarealer vil ledes i separat overvannsledning med seriekoblede fordrøyningsmagasin som skal sikre at overvannsmengde som ledes ut av området tilsvarer dagens situasjon. Planlagt overvannsledning vil knyttes til eks. overvannsledning i avkjørsel Gyldenprisveien/Michael Krohns gate. Gyldenprisveien har stort lengdefall og det kan være aktuelt med bruk av opphøyde overgangsfelt eller tilsvarende for å redusere vannhastigheten langs vegbanen samt for å samle opp overvann i konstruerte lavpunkter. Alternative tiltak for å sikre overvannet ned i sidesluk vil bli prioritert fremfor bruk av fartshumper.

Flomveger (for nedbør som overstiger 20 års gjentakintervall) vil følge Gyldenprisveien, gangveg gjennom gangkultvert fra grøntareal ved Gyldenprisveien/Frydenbølien og gjennom Lienparken. Evt. opphøyde gangfelt vil ha en flomdempende effekt samtidig som det vil være lokale flomsoner oppstrøms av alle gangfeltene. Det er behov for avskjærende tiltak langs flomvegen som ledes gjennom gangkultverten for å sikre at nedenforliggende vegarealer ikke tilføres mer flomvann enn i dagens situasjon.

4.9 Blågrønne verdier

4.9.1 Rekreasjon og friluftsliv

Tiltaket når det er ferdigstilt vil ikke berøre viktige områder for friluftsliv. Bedring av ferdsel for gående og syklende vil til en viss grad kunne bidra til å tilgjengeliggjøre omkringliggende friluftslivsområder. I anleggsfasen vil fremkommeligheten sikres, men det må påregnes midlertidige endringer i tilkomst og kjøremønster, særlig ifm. opprusting av kultvert.

4.9.2 Jordressurser

Ikke aktuelt.

4.9.3 Naturmangfold og miljø

Virksomheter for vegetasjon, dyreliv, naturtyper, sjø og vassdrag

Ettersom topografien i området er styrende for hvordan vegen kan justeres, vil tiltak føre til inngrep i vegkanter, parkareal og grøntområder tilknyttet boliger. Planforslaget medfører nedbygging av grøntareal på anslagsvis 775 kvm. Eksisterende vegetasjon fjernes stedvis, men ingen større naturverdier går tapt. Håndtering av trær som kommer i direkte- eller

indirekte konflikt med tiltaket, og revegetering langs Gyldenprisveien, vil være avgjørende for omfanget av virkninger som følger av planforslaget. Virkninger for blågrønne forbindelser, sjø og vassdrag vil være positive ettersom åpen overvannshåndtering er del av planforslaget, så langt det er praktisk mulig. For utfyllende informasjon om virkninger for naturmangfold og miljø henvises det til *Miljøprogram datert 14.11.2023*, samt *Naturmangfoldrapport datert 16.01.2024*.

Endring i grøntområder

Utviding av veg vil føre til at oppslag av trearter, næringskrevende karplanter og gress langs autovern, støttemurer og vegkanter fjernes. Ved Ny Krohnborg IL klubbhus er det planlagt etablert fast dekke, plantefelt og tribune av tre. To eksisterende bjørketrær bevares og bygges inn i tribunen. I øvre delen av svingen vil tiltak medføre tap av noe hagebeplantning. Rododendronbusker, mispel, morelltre og tuja fjernes langs vegen.

I parken ved krysset mot Lien innsnevres grøntarealet noe. Lind/parklind, fire bjørk, en platanlønn og noe rododendron fjernes. Øvrige trær bevares, og graving i området må utføres skånsomt for å unngå utilsiktet skade på trærnes rotsystem. Illustrasjonsplanen viser etablering av regnbed/fordrøyningsfelt og ny beplantning. Det legges opp til at eksisterende bunndekke og jord forblir på området, men graving, flytting og midlertidig lagring av jordmasser vil ha en negativ virkning for mikrobiota og andre organismer som lever i øvre jordlag.

Ved krysset mot Frydenbølien fjernes eksisterende kantvegetasjon, inkludert to ospetrær og enkelte bjørk ved overgangsfeltet. Oppslag av ask som berøres skal forsøkes flyttes. Parken i området vil gjennomgå en større transformasjon som gjør det nødvendig å fjerne eksisterende vegetasjon.

Tiltak vil komme i konflikt med beplantning og kantvegetasjon langs vegen mot Solheimslie. Seljekratt fjernes på oppsiden av vegen, og tiltak medfører risiko for skade på Svensk asal i nærheten. To morelltre fjernes foran parkeringsplassen til Gyldenprisveien 45, 47 og 49. Noe vegetasjon fjernes langs vegen ved Strandlien busstopp, men størsteparten av krattet bevares, inkludert eldre trær.

Midlertidig bygge- og anleggsområde

Planen regulerer to alternativer til plassering av midlertidig bygge- og anleggsområde. Det ene området, figur 53, er delvis parkeringsplass og grøntareal med hundeluffegård i tilknytning til Gyldenprisveien 49. Grøntarealet består av plen og busker, og ligger i nærhet til et frodig kratt. Det andre området (figur 54) ligger i tilknytning til nabolaget ved Frydenbølien 6 og 22 og Gyldenprisveien 21 og 25. Arealet består av en asfaltert bane, et oppholdsområde, beplantning, plen og bjørketrær, selje og platanlønn. Det skal ikke være nødvendig å fjerne vegetasjon ved bruk av områdene, og areal med fast dekke skal evt. kun benyttes til lagring av materiale for å unngå skade på vegetasjon og komprimering av øvre jordlag. Når det gjelder virkning for dyreliv i planområdet og influensområde, er støy i anleggsfase og forstyrrelser fra aktivitet og bruk vurdert å ha liten og midlertidig negativ virkning. Areal som reguleres til midlertidig bygg- og anleggsområde, MBA1 og MBA2, skal tilbakeføres til opprinnelig formål i gjeldende plan. Miljøprogrammet skal sikre god praksis i anleggsperioden.



Figur 53: Bildet viser grøntarealet og parkeringsplassen i tilknytning til Gyldenprisveien 49, som vurderes som midlertidig bygge- og anleggsområde. Foto: Norconsult, oktober 2023.



Figur 54: Utsnittet viser banen og grøntområdet ved Frydenbølien som vurderes som midlertidig bygge- og anleggsområde. Bildet er hentet fra Google Street View og er fra oktober 2022.

Forbedrende eller kompensierende tiltak

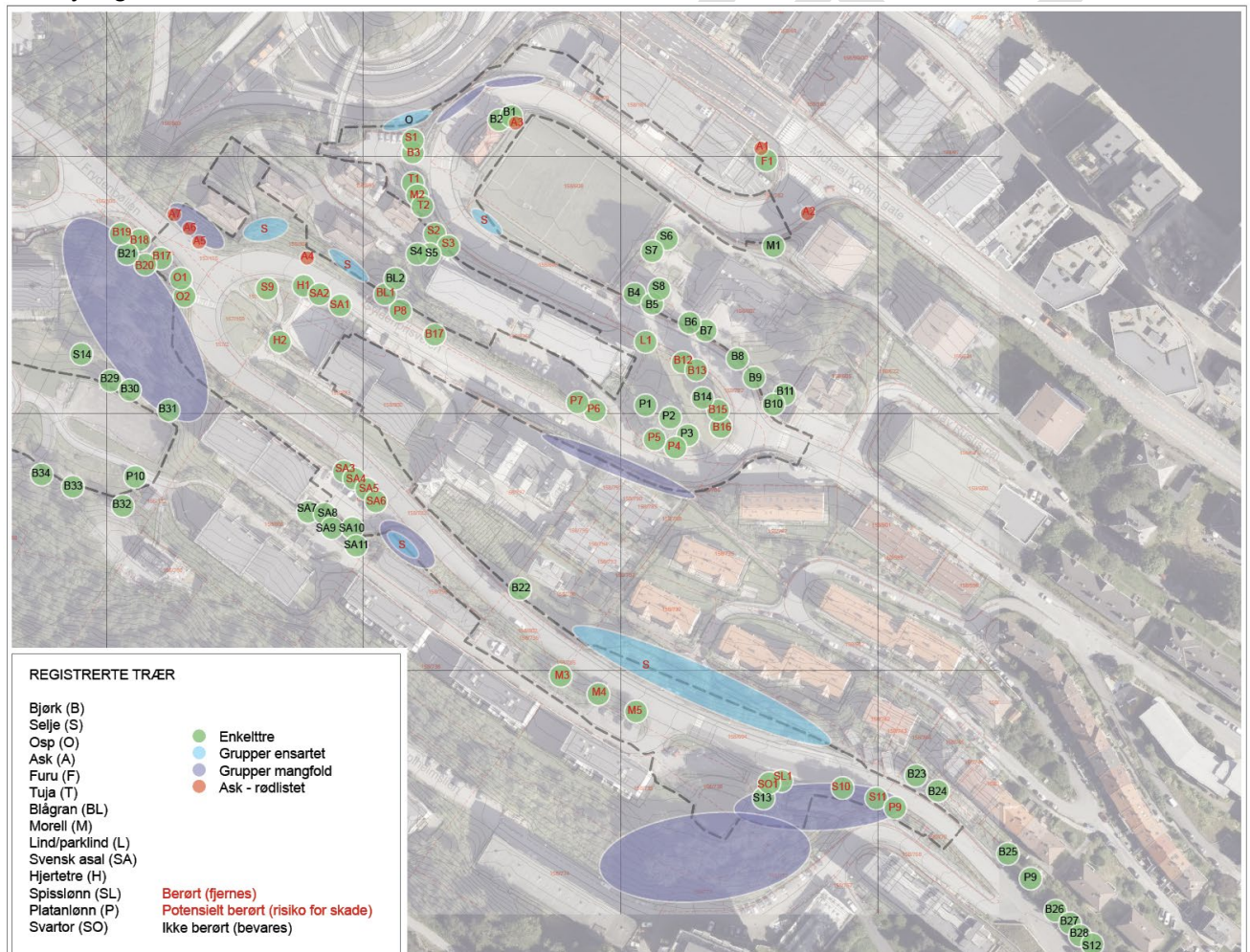
Grøntarealene i området er særlig viktig å bevare med tanke på rekreasjon, opphold og tilrettelegging for møteplasser, i tillegg til verdier knyttet til økologi og biologisk mangfold. Både midlertidige og permanente arealbeslag/inngrep i grøntareal skal minimeres for å unngå forringelse av disse verdiene. Trær i Bergen er satt under et stadig press. I lys av dette, og i henhold til strategiplanen for bytrær i Bergen¹⁴ og KPA 2018 §10.6¹⁵, etterstreber prosjektet å ivareta bytrær der hvor de står og har verdi. Ved felling av trær skal derfor hvert tre erstattes, fortrinnsvis med et nytt tre. Trær skal gis tilstrekkelig areal, gode vekstvilkår og mulighet for å utvikle seg. For å sikre at prosjektet er grønt fra ferdigstillelse kan trær som må fjernes med fordel flyttes til andre lokasjoner innad i prosjektet. Der det ikke er hensiktsmessig med nytt tre skal felt tre erstattes med et grøntvolum som gir verdier knyttet til opplevelse, rekreasjon og økologi tilsvarende dagens situasjon eller bedre. Dersom trær

¹⁴ Bergen Kommune. (2016). *Bytrær i Bergen – Strategiplan*. Bymiljøetaten, Byrådsavdeling for byutvikling. [Strategiplan Bytrær 2016 \(bergen.kommune.no\)](https://www.bergen.kommune.no/strategiplan-bytrær-2016)

¹⁵ <https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V11761932>

dør eller blir skadet i forbindelse med anleggsfasen legges det til grunn et krav om erstatning. Taksering av eksisterende trær skal følge metoden VAT3 som benyttes av Bergen Kommune, og det skal avsettes et tilsvarende beløp til planting av nye bytrær. En arborist skal undersøke trær i området for å vurdere trærns helse og om det er mulig å utføre beskæring og flytting. Epifytter på trær bør også undersøkes i denne sammenheng, med hensyn til mulige forekomster av rødlistede arter. Annen vegetasjon i parker og langs veg kan flyttes midlertidig og gjenbrukes i utforming av nye parkareal hvis dette lar seg gjøre. Likevel kan det med fordel anbefales at prydplanter og andre fremmedarter som medfører svært høy-, høy- eller potensielt høy økologisk risiko byttes ut med stedegne/hjemmehørende arter.

Ivaretagelse av blågrønne kvaliteter er svært viktig på Gyldenpris ettersom området allerede i stor grad er nedbygd. En oversikt over trær i planområdet som potensielt berøres av tiltak presenteres derfor i figur 55. Omkrets i brysthøyde på trær som er målt på befaring i oktober 2023 vises i tabell 4. Det vurderes at flere trær enn vist kan bevares der hvor de står, men det knyttes en viss usikkerhet til skadeomfang og negativ virkning for trær, på grunn av utførelse av anleggsarbeid og forslag om flytting. Risiko for skade innebærer at tiltak kan strekke seg innen 5 meters radius fra trestamme og dermed komme i konflikt med trærns rotsone. Dette, i likhet med skade som påføres stamme/krone, vil kunne redusere trærns levedyktighet.



Figur 55: viser en oversikt over registrerte trær innenfor- og i tilknytning til planområdet. Rødt er brukt for å markere trær som berøres eller potensielt berøres av tiltaket.

Tabell 4: viser art, status, merke på figur 55 og omkrets på stamme i brysthøyde, på trær som ble målt. Flerstammede trær som selje, og vanskelig tilgjengelige trær, ble ikke målt og

vises derfor ikke i tabellen. Betegnelsen bytrær omfatter alle registrerte trær ved unntak av en bjørk (med merke B3)¹⁶.

Art	Status rødliste/ fremmedartsliste	Merke på figur 56	Omkrets (cm)	Berørt / ikke berørt
Bjørk	-	B1	139	Ikke berørt
		B2	86	Ikke berørt
		B3	16	Potensielt berørt (risiko for skade)
		B12	106	Berørt (fjernes)
		B13	113	Berørt (fjernes)
		B14	149	Ikke berørt
		B15	134	Berørt (fjernes)
		B16	133	Berørt (fjernes)
B17	70	Potensielt berørt (risiko for skade)		
Morell	-	M2	176	Potensielt berørt (risiko for skade)
Lind/Parklind	NT – rødliste/ LO - fremmedartsliste	L1	181	Berørt (fjernes)
Platanlønn	SE - fremmedartsliste	P1	161	Ikke berørt
		P2	148	Ikke berørt
		P3	178	Ikke berørt
		P4	131	Potensielt berørt (risiko for skade)
		P5	162	Berørt (fjernes)
		P6	142	Potensielt berørt (risiko for skade)
		P7	110	Potensielt berørt (risiko for skade)
Svensk asal	NR - fremmedartsliste	SA1	130	Berørt (fjernes)
		SA2	131	Berørt (fjernes)
Osp	-	O1	104	Berørt (fjernes)
		O2	84	Berørt (fjernes)

Hensynssone på 5 meter rundt bevaringsverdige trær er vurdert lite hensiktsmessig på grunn av lokale forhold og gjennomførbarhet. Dette gjelder også arten ask som er rødlistet og har svært stor verdi. Avgjørelsen begrunnes med at det gjelder oppslag av unge asketrær som vokser på steder hvor de i dag har ringe levevilkår. Som et avbøtende tiltak anbefales det at asketrærne forsøkes flyttes og plantes på nytt på et sted i nærheten hvor det er godt jordsmonn og plass til at trærne kan utvikle seg. Asketrær vokser fort og er lite kravstore til voksested, men må sikres godt og følges opp de første årene for å sikre levedyktighet. I tillegg anbefales det at eventuelle nyplantinger følges opp over tid for å bidra til økt kunnskapsgrunnlag rundt flytting som et mulig avbøtende tiltak. Hvis treet dør skal det i så tilfelle erstattes, og det skal settes av et beløp som dekker kostnaden av dette, jf. bestemmelse 2.1.3. Ved fjerning av fremmedarten platanlønn anbefales det at treet erstattes med en annen, hjemmehørende art med lang levetid. Platanlønn vokser fort og vurderes å ha liten verdi. Lind/Parklind er i utgangspunktet flyttbar ettersom treet kan beskjæres og har klumprot, men mulighet for flytting må undersøkes videre av en arborist. Det samme gjelder morelltre. Flytting skal skje etter at trær er beskåret så langt tilbake som forsvarlig, og rotklump er avgrenset og forberedt. Trær kan plasseres i nærhet til der hvor de står i dag, eller flyttes til et sted hvor de har bedre levevilkår.

¹⁶ Bergen Kommune. (2016). *Bytrær i Bergen – Strategiplan*. Bymiljøetaten, Byrådsavdeling for byutvikling. [Strategiplan Bytrær 2016 \(bergen.kommune.no\)](http://bergen.kommune.no)

Bevaring og flytting av eksisterende trær, samt nyplanting av grøntvolum vektlegges for å kompensere for negative virkninger av planforslaget og for å opprettholde og eventuelt styrke områdets landskapsøkologiske funksjoner og verdi. Parker og annet grøntareal langs veg bør utformes på en måte som gjør at de kan inngå i arters økologiske funksjonsområde og fungere som delverdige habitat. Som et forbedrende tiltak anbefales det å ha mål om å øke kvaliteten på habitat i grøntareal som skal reetableres/opprustes. I utforming vil dette bety å skape økt strukturell variasjon og sammenheng i grønnstruktur. Variasjon i sjikt og plante-/trearter vil bidra til å sikre leve- og oppholdssteder samt næringstilgang gjennom ulike årstider. LOD-tiltak bør tilpasses og tilgjengeliggjøres som vannkilde for et mangfold av arter. Forbedrende tiltak bør også inkludere hensyn til naturmangfold ved lyssetting av parkareal innenfor planområdet¹⁷. Lys bør være tidsbegrenset og/eller ha en gul tone. Bestemmelsene stiller krav til å vurdere slike hensyn ved valg av belysning.

Skjøtsel

Kantvegetasjonen langs Gyldenprisveien, Frydenbølien og Solheimslien ryddes og holdes nede av Bergen Kommune med hensikt til sikker ferdsel langs vegen. Skjøtsel i grøntareal innebærer i hovedsak slått av plen, samt vedlikehold av prydplanter, dekke og møbler i uterom. En vanlig skjøtselskontrakt innebærer at anleggsgartnere som er ansvarlig for etablering av et anlegg utfører skjøtsel i en periode på 3-5 år. Etter dette overtar normalt kommunen/private eiere ansvaret. Varmere og våtere klima som følge av klimaendringer vil føre til økt vegetasjonsfremvekst, som igjen øker behovet for skjøtsel.

For å oppnå mål om å bedre kvalitet på habitat bør slått av plen utføres sporadisk og maks to ganger om året etter frøsetting. Gress bør ikke klippes helt inntil stammer på trær, og det kan med fordel etableres soner med høyere urterik vegetasjon. Dersom overvannsløsninger habitattilpasses må det tas etiske avveininger og hensyn til arter med tanke på vannkvalitet og utførelse av nødvendige skjøtselstiltak. Skjøtsel skal utføres med metoder og utstyr som påfører arter minst mulig skade. Planforslaget tilrettelegger for at skjøtsel av vegetasjon langs veg skal utføres med mål om å ivareta viktige verdier for bybildet og bidra til å gjøre det attraktivt å gå og sykle¹⁸.

Konsekvenser for geologisk mangfold

Det vil bli utført terrenginngrep i forbindelse med utvidelse av veg og opprustning av parkareal. Tiltak som utføres i planområdet vil ikke ha negativ virkning på geologisk mangfold lokalt, regionalt eller nasjonalt.

Vurdering etter naturmangfoldloven

Ved offentlige beslutninger skal Naturmangfoldloven¹⁹ §§ 8 til 12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Dette gjelder følgende prinsipper:

- § 8 (Kunnskapsgrunnlaget). Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på et vitenskapelig kunnskapsgrunnlag om arters bestandssituasjon, utbredelse av naturtyper og økologisk tilstand, samt effekten av virkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

¹⁷ Bergen Kommune. (2023). *Naturstrategi for Bergen*. [Bergen kommune Naturstrategi 230523.pdf](#)

¹⁸ Bergen Kommune. (2019). *Strategi for drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet i Bergen kommune 2019-2028*. Trafikketaten (Bymiljøetaten). <https://www.bergen.kommune.no/politikere-utvalg/api/fil/1093055/Strategi-for-drift-og-vedlikehold-av-det-kommunale-vegnettet-i-Bergen-kommune-2019-2028>

¹⁹ [Lov om forvaltning av naturens mangfold \(naturmangfoldloven\) - Lovdata](#)

- § 9 (Føre-var-prinsippet). Ved beslutninger hvor det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap om virkningene for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade.
- § 10 (Økosystemtilnærming og samlet belastning). Samlet belastning over tid skal vurderes som del av påvirkning på et økosystem.
- § 11 (Kostnader ved miljøforringelse). Kostnader ved forringet naturmiljø skal dekkes av tiltakshaver.
- § 12 (Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode). Det skal i utgangspunktet tas i bruk teknikker, driftsmetoder og lokalisering som ut fra en samlet vurdering av bruk av mangfoldet og økonomiske forhold vil gi det beste samfunnsmessige resultat.

§8 kunnskapsgrunnlaget og §9 føre-var-prinsippet, henger tett sammen. Er kunnskapsgrunnlaget svakt, skal føre-var-prinsippet vektlegges i større grad. I dette planarbeidet er eksisterende kunnskap hentet fra offentlig tilgjengelige databaser og karttjenester som Artsdatabanken²⁰, Naturbase²¹, Norgebilder²², Opplysningen 1881²³ og Google Maps. I tillegg er informasjon hentet fra rapporter og gjeldende planer og strategier i Bergen kommune, Lovdata og befaringer i planområdet. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig for å belyse mulige virkninger av planen. Risiko for at tiltaket vil få ukjente og vesentlig negative konsekvenser for naturmangfoldet er vurdert som lavt. Negative virkninger som må påpekes ved planforslaget knyttes i hovedsak til håndtering av eksisterende trær i området. Dersom forekomster av rødlistede arter oppdages under videre planlegging eller utføring skal disse hensyntas.

Planområdet inngår som en del av et større område som har blitt bygget ned bit-for-bit. Når det gjelder økosystemtilnærming og samlet belastning viderefører tiltaket den negative trenden ved at det er planlagt inngrep i grøntareal og fjerning av kantvegetasjon. Likevel er tiltak i hovedsak planlagt på areal som allerede er utbygd, og områder satt av til grønnstruktur i KPA 2018 vil ivretas og opprustes stedvis som del av utbyggingen.

Fremmedarter i Bergen kommune anses å være et stort og økende problem²⁴. Følgende skal det iverksettes tiltak for å håndtere jordmasser og plantedeler på en måte som hindrer utilsiktet spredning av fremmedarter i Bergen Kommune²⁵. Skadelige fremmedarter skal håndteres i henhold til Forskrift om fremmede organismer²⁶, Kapittel V, §§ 18-24 i Naturmangfoldloven²⁷. Miljødirektoratets rapport 982 (2018)²⁸ kan legges til grunn for hensyn ved massehåndtering av fremmede arter som omtales som særlig skadelige. Innenfor-, og i tilknytning til planområdet gjelder dette artene parkslirekne og rynkerose. Det kan ikke utelukkes at det finnes innslag av flere fremmedarter som krever hensyn i området, men større forekomster av skadelige fremmedarter vurderes å være tilstrekkelig registrert og beskrevet i planforslaget.

²⁰ <http://artskart.artsdatabanken.no/>

²¹ [Naturbase kart \(miljodirektoratet.no\)](http://naturbase.miljodirektoratet.no/)

²² [Norge i bilder](#)

²³ [Kart, veibeskrivelse og kjørerute - map/maps | 1881](#)

²⁴ Bergen Kommune. (2014). *Fremmede skadelige arter i Bergen kommune – Strategiplan*. Grønn etat, Byrådsavdeling for sosial, bolig og områdesatsing. [Bergen kommune - Strategiplan for fremmede skadelige arter i Bergen Kommune](#)

²⁵ Bergen Kommune. (2014). *Fremmede skadelige arter i Bergen kommune – Strategiplan*. Grønn etat, Byrådsavdeling for sosial, bolig og områdesatsing. [Bergen kommune - Strategiplan for fremmede skadelige arter i Bergen Kommune](#)

²⁶ [Forskrift om fremmede organismer - Lovdata](#)

²⁷ [Lov om forvaltning av naturens mangfold \(naturmangfoldloven\) - Lovdata](#)

²⁸ [Memo \(miljodirektoratet.no\)](#)

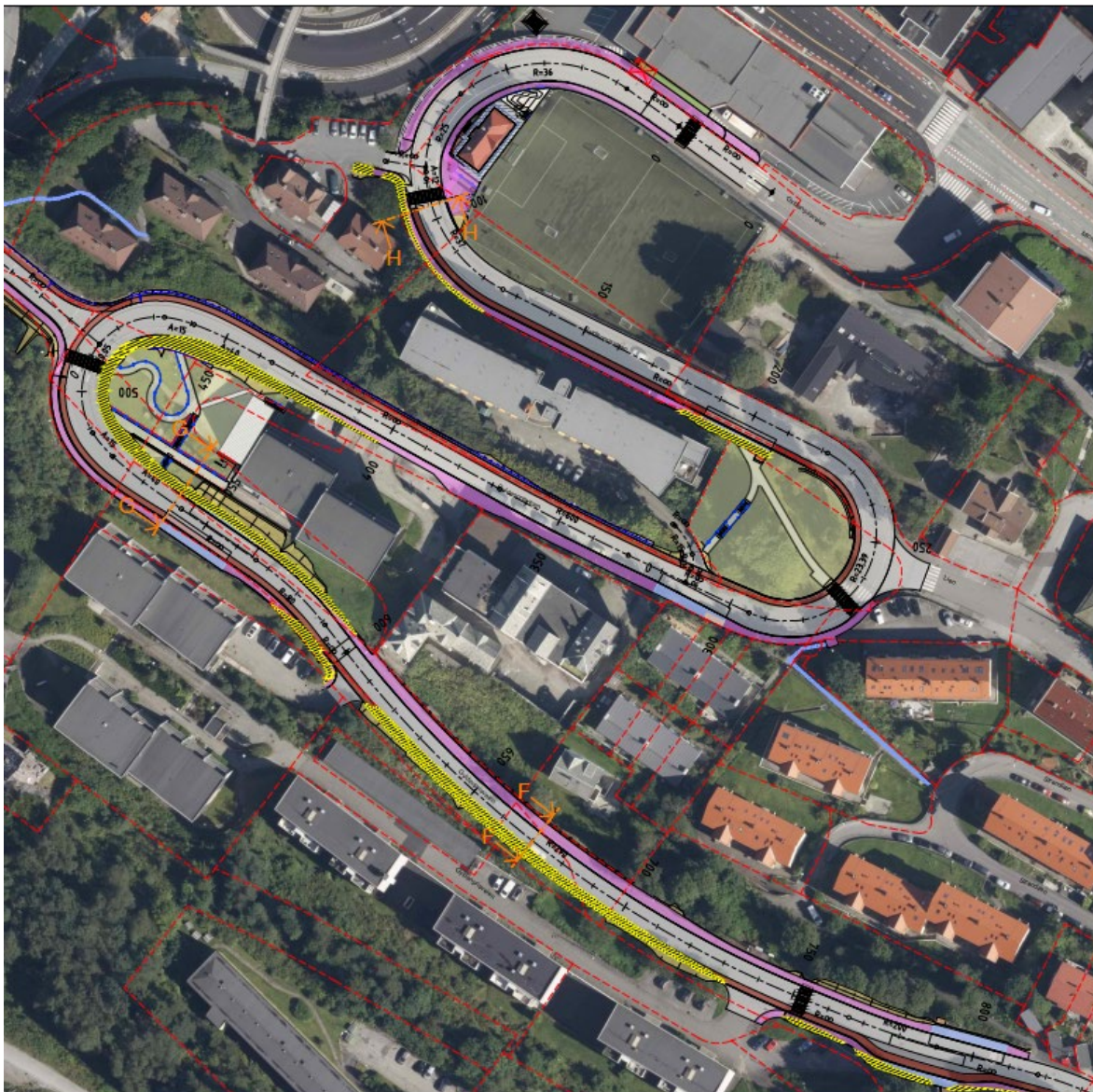
Midlertidig bygge- og anleggsområde bør begrenses til avsatt område og ikke komme i konflikt med vegetasjon på tilstøtende areal. Av hensyn til fugleliv i planområdet og influensområdet, bør støyende grunnarbeid som sprengning/terrengbearbeiding begrenses i hekkeperioden (som generelt varer fra april til juni/juli). Støy kan føre til at fugler i området avbryter hekking, noe som resulterer i lavere reproduksjonsevne. Likevel vil en fossilfri anleggsplass medføre mindre støy enn utførelse etter konvensjonelle metoder, og det ses derfor ikke nødvendig å pålegge stillstand i anleggsaktivitet i hekkeperioden. Kostnader ved å hindre eller begrense skade på naturmangfold skal dekkes av tiltakshaver dersom dette ikke er urimelig sett i lys av tiltaket og skaden sin karakter. Det legges til grunn at den generelle aktsomhetsplikten blir fulgt opp i anleggsfasen og at tiltaket ikke forringer eller medfører varig skade på natur utenfor planområdet. En skånsom tilnærming innebærer blant annet forsvarlig håndtering av utstyr og teknikker for å unngå utilsiktet spredning av fremmede skadelige plantearter (særlig viktig ved massehåndtering), forurensing eller rasering av vegetasjon som ikke planlegges berørt i denne reguleringsplanen.

Samlet vurdering

- Planforslaget medfører at grøntareal på anslagsvis 500 kvm bygges ned.
- Tiltak vil komme dels i konflikt med eksisterende vegetasjon i området, men revegetering og flytting/erstatning av bytrær skal sikre at miljømessige kvaliteter og økologiske funksjoner ivaretas eller forbedres sammenlignet med dagens situasjon. Utbygging vil dermed ikke føre til betydelige eller vedvarende negative virkninger for naturmangfold og miljø.
- Etablering av regnbed/vadi og variert beplantning med stauder og trær tilfører kvaliteter til planområdet som vil gi positive virkninger for naturmangfold og miljø.
- Kunnskapsgrunnlaget i planarbeidet vurderes som tilstrekkelig og planforslaget vil ikke bryte med prinsippene i naturmangfoldloven §§8 til 12.

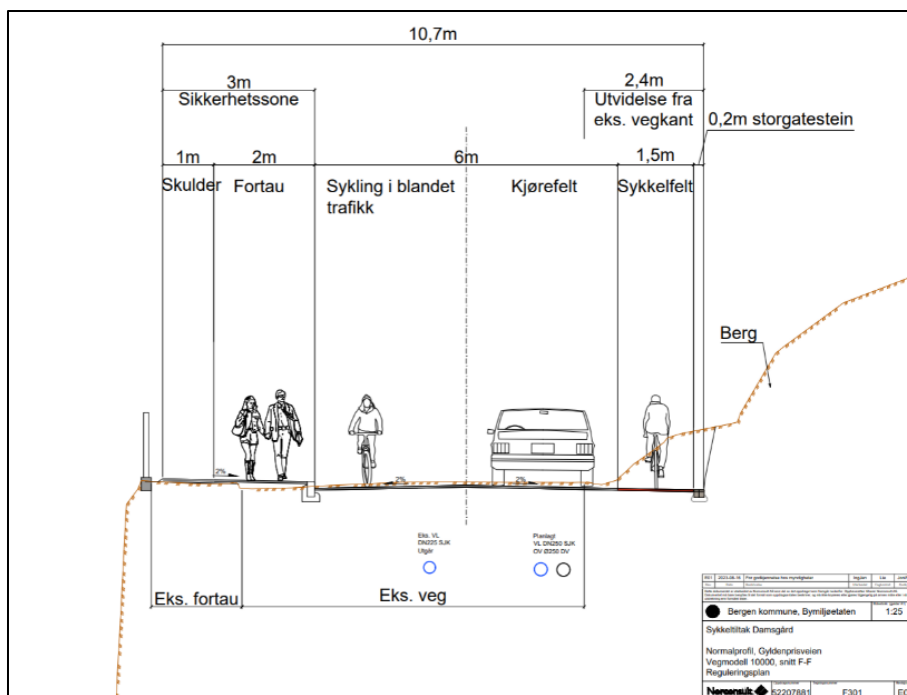
4.9.4 Terrenginngrep og massehåndtering

Prosjektet viderefører i stor grad eksisterende terreng høyder. Gateprofilet med sykkelfelt og fortau ligger i store trekk på dagens terrengnivå, med mindre endringer som følge av kantsteinshøyder og tilpasninger mot sideterreng. Utvidelse langs deler av strekket utføres for å tilrettelegge for nytt sykkelfelt i kjørebanelen, samt oppnå dagens krav til bredde på fortau, bussholdeplass og sikkerhetssone uten bruk av rekkverk. Totalt utgjør utvidelsen ca. 775 m², markert i gult på figur 56 nedenfor.



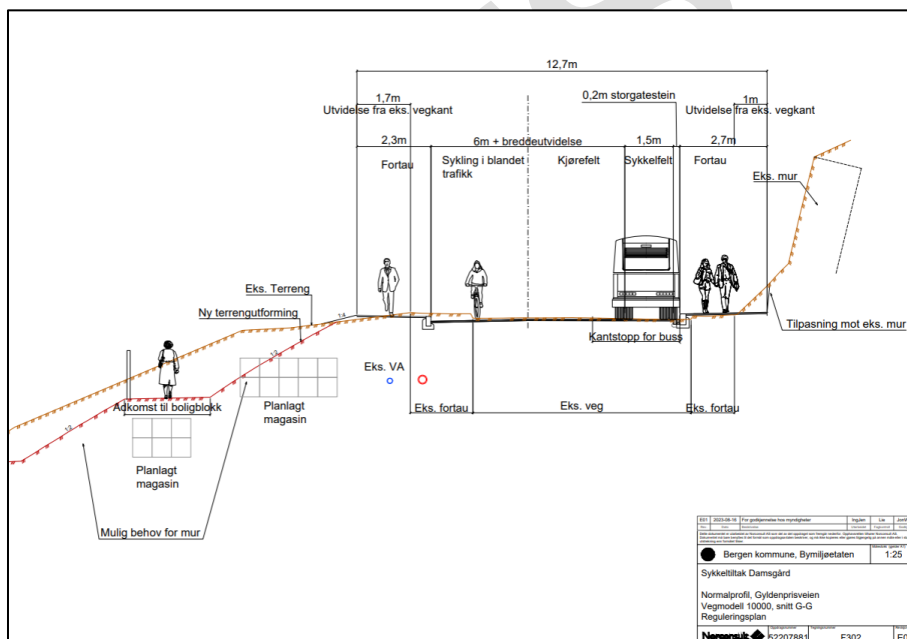
Figur 56: Viser areal hvor nye gateelementer går utenfor eksisterende. Gul skravur, totalt ca. 775 m². Plassering av vegsnitt F, G og H markert i oransje. OBS. merk at illustrasjonen er basert på tidligere utgave av plankart, uten fortau langs Gyldenprisveien over fotballbanen.

Fra Solheimslien til kryss mot Frydenbølien forekommer utvidelser primært på sørsiden av vegen på grunn av høye murer og bratt terreng i nord. Det er behov for utvidelse grunnet krav til sikkerhetssone fra kjørebane kant, utvidet fortau og sykkel felt. Vist i Snitt F-F nedenfor. Sikkerhetssone mellom kjørebane kant og bratt terreng er her sikret som utvidet skulder. Plassering av snitt vises i figur 57 og i Oversiktstegning veg 04.04.2024.



Figur 57: Snitt F-F. Gyldenprisvegen. Sykkelfelt i stigning og sykling i blandet trafikk i fall. Utvidelse av tverrsnittet for veg mot eksisterende grøntareal.

Sør for krysset mot Frydenbøllien er det en høy mur og bergskjæring på sørsiden av vegen. Her utvides vegen mot gressarealet til borettslaget på nordsiden av vegen for å gi tilstrekkelig bredde til bussholdeplassene. Situasjonen er fremstilt i snitt G-G.

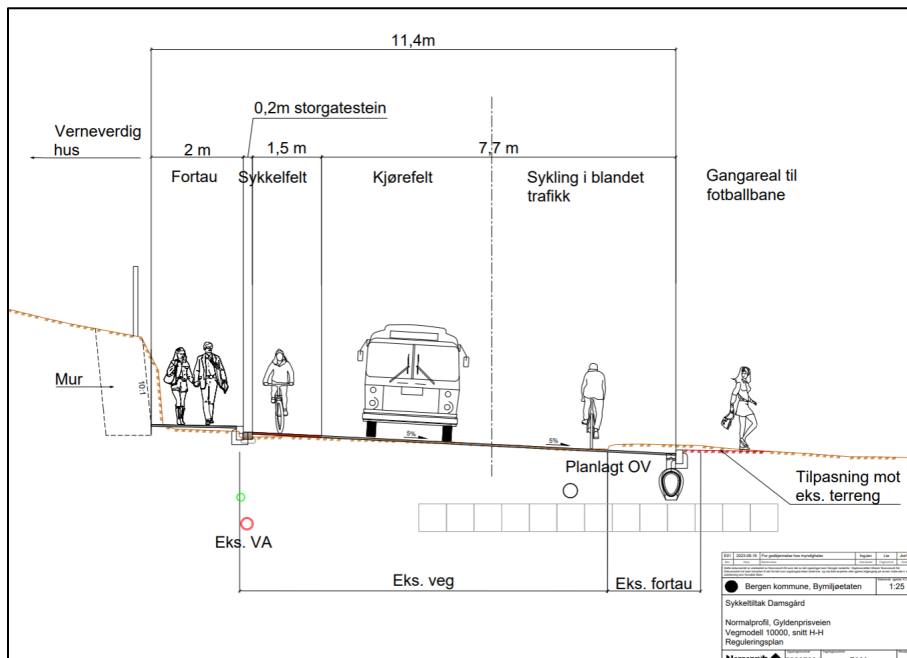


Figur 58: Snitt G-G: Gyldenprisvegen. Sykkelfelt i stigning og sykling i blandet trafikk i fall. Ny utforming av parkområdet i øvre del av Gyldenprisveien.

Fra krysset mot Frydenbøllien og forbi hensynssonen til de verneverdige husene gjøres utvidelsen sør for vegen. Dette resulterer i at eksisterende kulvert og grøntområde i sør berøres. Nytt fortau legges over der hvor rørkulvert ligger i eksisterende situasjon. Utvidelsen er en konsekvens av nytt sykkelfelt. Nytt rekkverk med håndlist må etableres over åpningen til kulvert. Videre nedover Gyldenprisvegen utvides vegen ut mot skråningen i nord. Det vil

på deler av strekningen være behov for en mur for å hindre utslag ned til parkeringsplassen på nedsiden av skråningen.

I svingen ved Lien og videre ned til fotballbanen etableres sykkelfeltet langs eksisterende fortau på vegens sørside som vist i snitt H-H. Noe inngrep gjøres i grøntområde ved gangfelt for å utvide dagens fortau og sikre god kobling mot puddefjordsbroen.



Figur 59: Snitt H-H

Det vil bli behov for å rive og fjerne store deler av det eksisterende vegdekket. Dette må leveres til godkjent deponi, der det eventuelt også kan knuses opp. Knust asfalt kan være aktuelt som overbygningsslag på ny veg.

Et følgetiltak av gateopprustingen er en større omlegging og fornyelse av infrastruktur i grunnen, knyttet til håndtering av overvann og elektro. Grøftbredden som dette krever gjør at store deler av gategrunnen må graves opp, og at masser må skiftes.

Grøntområdet ved innersvingen til Frydenbølien vil i motsetning til resten av prosjektet gjennomgå store terrengendringer. Her vil det bli behov for å ta ut masser for å tilrettelegge planendringer og vannmagasin i grunnen. Det antas at disse massene i hovedsak vil bestå av knust stein fra berg som i dag er synlig i dagen. Noe vil også være jord, grus og asfalt. I tillegg er deler av området bygget opp med gatestein, som skal brukes om igjen i opprusting av uterommet.

Det antas at massene i hovedsak kan brukes om igjen på stedet, til ny grøft og vegoppbygging. Forutsatt at jord fra grøntområdet ved Frydenbølien ikke er forurenset kan disse brukes om igjen. Masser av dårlig kvalitet må fraktes ut av planområdet til et godkjent eksternt deponi, der de enten bearbeides eller deponeres permanent. Transporten vil foregå med lastebil. I detaljprosjektering pålegges krav til forebygging av uønskede hendelser.

4.9.5 Overvannshåndtering

Overvannshåndtering fra veg, gang og sykkelarealer vil ledes i lukket system grunnet mangel på tilgjengelig areal. Overvannssystemet skal etableres med seriekoblede fordrøyningsmagasin som skal sikre at overvannsmengde som ledes ut av området tilsvarer dagens situasjon. Planlagt overvannsledning vil knyttes til eks. overvannsledning i avkjørsel

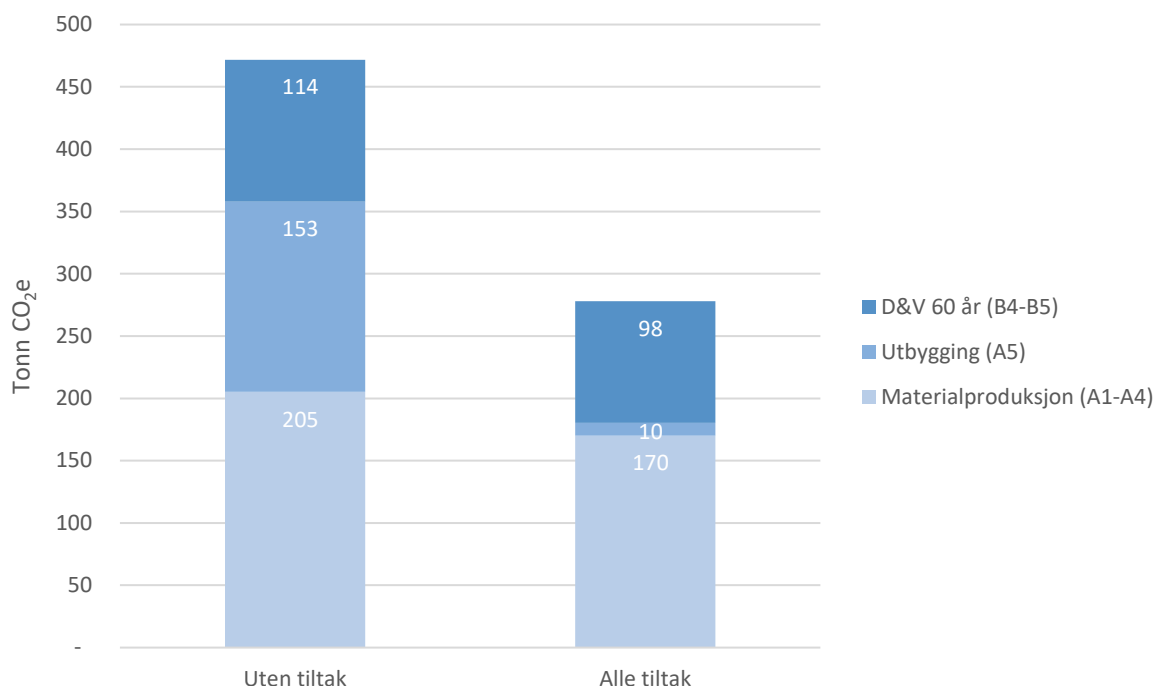
Gyldenprisveien/Michael Krohns gate. Gyldenprisveien har stor lengdefall og en av flere muligheter det planlegges for er bruk av opphøyde overgangsfelter for å redusere vannhastigheten langs vegbanen og for å samle opp overvann i konstruerte lavpunkter. Flomveger (for nedbør som overstiger 20års gjentaksintervall) vil følge Gyldenprisveien, gangveg gjennom gangkulvert fra grøntareal ved Gyldenprisveien/Frydenbølien og gjennom Lienparken. Opphøyde gangfelt vil ha en flomdempende effekt samtidig som det vil være lokale flomsoner oppstrøms fra alle gangfeltene. Det er behov for avskjærende tiltak langs flomvegen som ledes gjennom gangkulverten for å sikre at nedenforliggende vegarealer ikke tilføres mer flomvann enn i dagens situasjon.

4.10 Energi og klima

4.10.1 Klimagassberegninger

Statens vegvesen sitt beregningsverktøy VegLCA v5.11b er benyttet til å utarbeide klimagassbudsjettet. Det overordnede verktøyet er benyttet i foreliggende beregning og er tilpasset bruk blant annet i reguleringsfaser.

Totalt er tiltakets klimagassutslipp beregnet til 472 tonn CO₂e. Det er gjort en tiltaksanalyse for å se på klimagassreducerende tiltak for materialer og anleggsfasen. Dersom alle tiltakene i tiltaksanalysen gjennomføres, kan prosjektet redusere klimagassutslippene med 27 – 41 %, avhengig av andel elektrisk drift. Figur 60 under viser klimagassutslipp for de ulike livsløpsfasene med og uten alle tiltak. Hvis alle tiltak gjennomføres, vil klimagassutslippene reduseres med 195 tonn CO₂e. Utslippet tilsvarer ca. 4 500 personer med fly mellom Bergen og Oslo, eller omtrent 30 flygninger (SAS, 2022). Reduksjonen på 195 tonn CO₂e forutsetter 100% elektrisk drift av anlegget. Her er det sjekket opp i tilgang til strømkurs på nærliggende trafostasjoner. Nullutslippskrav til maskiner sikres i konkurransegrunnlaget.



Figur 60: Viser klimagassutslipp for de ulike livsløpsfasene med og uten alle tiltak.

Det er ikke inkludert klimagass fra arealbeslag i dette dokumentet. Arealbeslaget i prosjektet er svært lite, og hovedsakelig arealer med svært liten innvirkning på klimagassutslipp ifm. arealbeslag.

Det er ikke gjort en egen tiltaksanalyse for klimagassreduserende tiltak for drifts- og vedlikeholdsfasen. Asfalt er den største bidragsyteren til klimagassutslipp også i denne fasen. Et effektivt tiltak vil derfor være å fokusere på å få ned klimagassutslippene fra asfalten, enten gjennom å redusere omfanget, benytte gjenbruksasfalt eller andre typer asfalt med lavere klimagassutslipp. Klimagassberegningene har ikke sett på gevinst ift. endringer i reisemiddelfordeling.

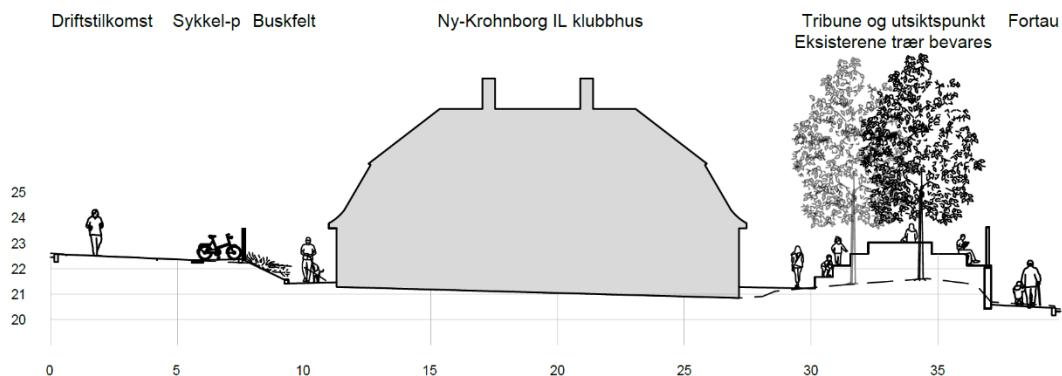
4.11 Kulturmiljø

Store deler av tiltaket ligger innenfor eksisterende vegareal og berører i liten grad kulturminne og kulturmiljø.

For å hensynta forholdet til verneverdige bygg og eksisterende murer, er nødvendige utvidelser planlagt både nord og sør for eksisterende veg. Der det er behov for nye støttemurer skal det etterstrebtes å bruke stedstilpassede materialer, eksempelvis naturstein.

Det er planlagt noen justeringer og tilpasninger av veg- og uteareal rundt det verneverdige klubbhuset i Lien 85. Foreslått justering av høydeforskjellen på arealet mellom veg og bygg vil i liten grad påvirke byggets uttrykk og karakter. Den største endringen vil være lokalt på husets nordøstre hjørne hvor terrenget heves med inntil 45 cm. Øvrige endringer av terrenget er kun mindre justeringer slik at terrenget kan flukte med inngangspartiet.

Snitt A



Figur 61: Snitt som viser ny situasjon ved klubbhuset i Lien 85.

Intensjonen er å bedre tilkomsten til bygget for alle brukergrupper og forbedre uteoppholdsarealet rundt bygget og opplevelsen av det. Ut fra en helhetlig vurdering vil ikke justeringene av terrenget rundt, redusere byggets verneverdi. Lien 85 er foreslått regulert med hensynssone bevaring med tilhørende bestemmelser.

Gjennom tiltaket gjøres området mer tilgjengelig både for syklende og gående. Opparbeiding av grøntområde i Frydenbøveien og tilrettelegging for snarveg gjennom parken ved Gyldenprisveien 19, vil tilføre positive kvaliteter til området og styrke opplevelse av kulturmiljøet i og rundt området.

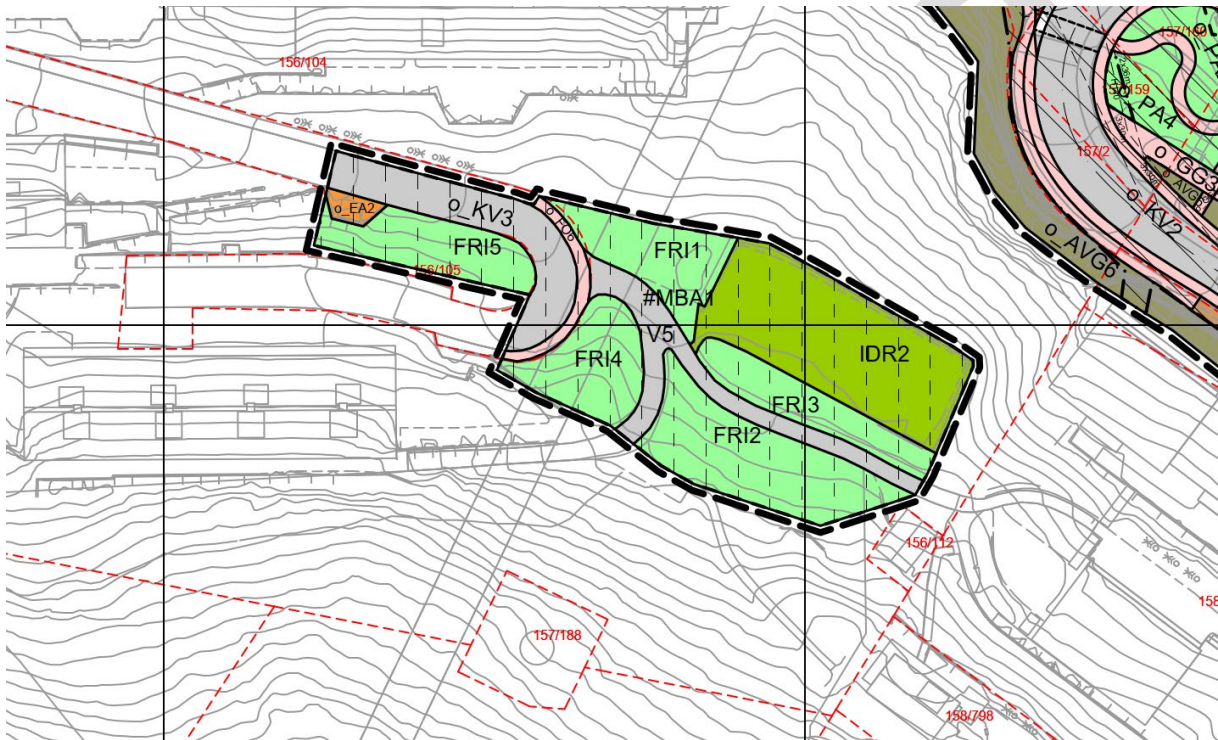
Området som er avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde er i dag i bruk som luftegård for hunder og tiltaket kommer ikke i konflikt med kulturminner i området. Dette gjelder også for den alternative plasseringen i grøntområdet mellom Gyldenprisveien og Frydenbølien.

Slik tiltaket er beskrevet vurderes det at det ikke kommer i konflikt med viktige kulturminner i og rundt området.

4.12 Barn og unges interesser

Planen regulerer til alternativer til midlertidig bygge- og anleggsområde. Ett av arealene har implikasjoner for barn og unges interesser; deler av grøntområde ved Gyldenprisveien og Frydenbølien. Dette er registrert som et viktig friluftslivsområde og omfatter blant annet asfaltert ballbane, og tilkomststi til Løvstakken. Banen tilhører Munsterbekken borettslag, og er i aktiv bruk av barn og unge.

Området som er regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde (arealformål #MBA1) er større enn faktisk behov. Det er i hovedsak idrettsflaten som er tiltenkt som alternativt område. Det er ikke planlagt permanente tiltak innenfor dette området, og arealet er tenkt som et alternativ til midlertidig bygge- og anleggsområde dersom området i østlige del av Gyldenprisveien i sin helhet skulle vise seg uegnet. Bestemmelsene sikrer at dersom banen tas i bruk, skal den opprustes til minst samme kvalitet, senest innen ett år etter ferdigstilling.



Figur 62: Regulert situasjon ved grøntområde Gyldenprisveien og Frydenbølien.

Bygge- og anleggsfasen medfører at det legges beslag på deler av området for en midlertidig periode. Tunge kjøretøy vil operere inn og ut av planområdet. Trygg og sikker ferdsel langs Gyldenprisveien i denne fasen vil være en forutsetning.

Når sykkeltiltaket er etablert vil dette bedre trafikksikkerheten i området og gi tryggere skoleveg for barn og unge i området.

Samlet vil tiltaket gi bedre betingelser for barn og unges bevegelsesfrihet og være positivt for barn og unges interesser. Tiltaket følger direkte opp barnetråkkundersøkelsen hvor den aktuelle strekningen ble pekt på som en farlig/utrygg skoleveg. Tiltaket vil også gjøre det lettere å nå nærliggende målpunkt, samt sikre gode koblinger mot det øvrige sykkelnettverket.

4.13 Risiko og sårbarhet

Det er gjennomført en risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) tilpasset de konkrete, planlagte tiltakene. Konklusjonene blir omtalt nedenfor. For detaljer vises det til rapport *Risiko og sårbarhetsanalyse* datert 23.11.2023.

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Skred i bratt terreng
- Ustabil grunn (områdestabilitet)
- Ustabile skjæringer
- Overvann
- Skog-/lyngbrann
- Trafikkforhold
- Sårbare bygg

Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for skogbrann, og det ble derfor utført en risikoanalyse. Analysen av skogbrann viste uakseptabel risiko (for konsekvenskategorien fremkommelighet), og det er formulert risikoreduserende tiltak:

- Sikre adkomst for utrykningskjøretøy (også under anleggsfasen).
- Etablere god brannberedskap i anleggsfasen.

Planområdet fremsto videre som moderat sårbart for ustabile skjæringer.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp i det videre planarbeidet.

Tabell 5: Relevante faretema og sårbarhets- og risikoreduserende tiltak.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabile skjæringer	I forbindelse med graving tett på mur må det gjennomføres lokale geotekniske undersøkelser og tiltak for å sikre at lokal stabilitet ivaretas. Det er flere steder i planområdet hvor støttemurer er etablert i forbindelse med bebyggelse, og det er særdeles viktig at stabilitet ivaretas her. Det forutsettes at dette følges opp videre i SHA-plan og at lokal stabilitet vurderes og ivaretas gjennom geoteknisk detaljprosjektering.
Overvann	Det forutsettes at krav i N200 og Bergen kommunes VA-norm etterkommes og at reguleringsplanens VA-rammeplan legges til grunn for videre detaljprosjektering.
Naturlige farlige masser (alunskifer/sulfidmineraler)	Det forutsettes at det iverksettes risikoreduserende tiltak ved eventuelle funn av sulfidmineraler/alunskifer (syredannende bergarter) i videre prosjektering.
Jordskjelv	I henhold til håndbok N200 <i>Vegbygging</i> skal seismisk påvirkning regnes som en unormal naturlast. I Eurokode 8, NS-EN 1998-1 (prosjektering av konstruksjoner for seismisk påvirkning) er det sonekart som skal brukes ved vurderinger

	av jordskjelv i Norge. Det forutsettes at N200 og Eurokode 8 følges i videre prosjektering av konstruksjoner på strekningen.
Skogbrann	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre adkomst for utrykningskjøretøy (også under anleggsfasen). • Etablere god brannberedskap i anleggsfasen.
VA-anlegg/-ledningsnett	Tiltaket er innenfor konsesjonsområde til fjernvarmeledningen, men utenfor eksisterende eller planlagt trasé. Dette gjelder spesielt mot barn og ekstra hensyn tilknyttet denne trafikantergruppen
Eksisterende kraftforsyning og datakommunikasjon	Eksisterende kraftforsyning må hensyntas.
Sårbare bygg	Det må tas hensyn til myke trafikanter i anleggsfasen gjennom SHA-planen. Dette gjelder spesielt mot barn og ekstra hensyn tilknyttet denne trafikantergruppen.

4.13.1 Klimatilpasning

Klimaendringer vil medføre økte nedbørsmengder som må håndteres i planområdet. Overvannsanlegg for sykkeltiltaket er dimensjonert i henhold til krav i Bergen kommunes VA-norm. Det skal etableres lukkede fordrøyningsmagasin før tilknytning til eksisterende ledningsnett for å sikre at tiltaket ikke viderefører mer overvann enn i dagens situasjon. I flomsituasjoner vil kjørebanelen i Gyldenprisveien være hovedflomveg for planområdet. Alle flomveger og nødvendige tilpasninger/tilrettelegginger er beskrevet i VA-rammeplan datert 12.04.2024.

4.14 Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget viser ikke innløsning av hele eiendommer eller så store inngrep at dagens arealbruk må opphøre. Flere steder vil planforslaget medføre at bolighus må avstå noe grunn. Dette vil være aktuelt i midlertidig bygge- og anleggsfase. Det legges til grunn at eiendommer tilbakeføres og settes i stand etter ferdigstillelse av tiltaket.

4.15 Rekkefølgebestemmelser

Planforslaget inneholder ingen rekkefølgebestemmelser.

4.16 Oversikt over arealformål

4.16.1 Grad av utnyttning

Ett område i planen har bebyggelse og bestemmelser for utnyttelse. Det gjelder klubbhuset i IDR1. Bygningen har kulturhistorisk verdi og området inngår i en hensynssone for bevaring av kulturmiljø. I bestemmelsene heter det at bebyggelsen ikke kan rives eller endres, og at den er regulert med dagens utnyttelse og byggehøyde. Likevel er det gitt bestemmelse for utnyttelse ved eventuell gjenreisning av tapt bebyggelse for eksempel etter brann.

Om slik utbygging heter det at den skal skje innenfor byggegrensene og at maksimal tomteutnyttelse er $BYA=40\%$ og maksimal gesims- og mønehøyde hhv. 25,0 og 30,5 moh. Bakgrunnen er at omriss av takkant på 128 m² sammen med én biloppstilling på 12,5 m² utgjør 140,5 m², som på område IDR1 på 373 m² tilsvarer bebygd areal (BYA) på 37,7 %. Med antatt brutto/netto-faktor på 0,75 og 1½ etasje har bygningen et bruksareal på rundt 144 m² BRA (128 m² * 1,5 * 0,75).

4.16.2 Arealformål

Arealtabell	
§ 12-5 Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1110 – Boligbebyggelse	0,1
1400 – Idrettsanlegg	1,1
1510 – Energianlegg	0,1
Sum areal denne kategori	1,3
§ 12-5 Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 – Veg	0,9
2011 – Kjøreveg	7,6
2012 – Fortau	3,3
2016 – Gangveg/gangareal/gågate	0,8
2017 – Sykkelanlegg	1,2
2019 – Annen veggrunn – grøntareal	5,3
2073 – Kollektivholdeplass	0,4
2082 – Parkeringsplasser	1,2
2800 – Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer	0,2
Sum areal denne kategori	20,6
§ 12-5 Nr. 3 – Grønnstruktur	
3031 – Turveg	0,1
3040 – Friområde	1,9
3050 – Park	2,1
Sum areal denne kategori	4,0
Totalt alle kategorier:	26,1

Hensynssoner	Areal (daa)
H570 – Bevaring kulturmiljø	0,3
H410 – Krav vedrørende infrastruktur	16,2
H140 – Frisikt	0,2
Sum areal denne kategori	16,7

Bestemmelsesområder	Areal (daa)
#MBA Midlertidig bygge- og anleggsområde	3,6
2 - Vilkår for bruk av arealer_bygningner og anlegg	0,3
Sum areal denne kategori	3,9