BERGEN KOMMUNE

Plan- og bygningsetaten

**REGULERINGSFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN**

**Fagnotat**

Vår referanse: PLAN-2024/16959-63
Saksbehandler: Thale Aline Haverkamp
Dato: 01.10.2026

# Forslag til detaljregulering – offentlig ettersyn Bergenhus. Hovedsykkelrute Torget - Skuteviken arealplan-ID 71730000


**Sammendrag**

Dette fagnotatet gjelder planforslag for Hovedsykkelrute Torget - Skuteviken, «sykkelplanen». Denne er del av et samlet reguleringsplanforslag med planen for Bybanen, Delstrekning Kaigaten – Sandviken, «baneplanen». Disse to planene inngår igjen i det store planprosjektet for Bybanen og hovedsykkelrute til Åsane, inkludert forlenget Fløyfjelltunnel, som ble vedtatt i 2023.

Bybanen med hovedsykkelrute til Åsane er et svært viktig prosjekt som vil gi et sterkere transporttilbud i nordkorridoren med høyere kapasitet og betydelig mindre sårbarhet enn i dag. Hovedsykkelruten mellom sentrum og Vågsbotn vil gi en stor forbedring i sykkeltilbudet nordover – både for korte og lange reiser. De to planforslagene beskriver løsninger i sentrum og Indre Sandviken som er viktige brikker i å sikre en stor forbedring for kollektivtrafikk og syklende mellom sentrum og Åsane.

Reguleringsplanene skal sikre tilstrekkelig areal til å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkelruten. Teknisk forprosjekt skal gi sikkerhet for at løsningene som legges til grunn for reguleringsplanene er gjennomførbare, kostnadseffektive og oppfyller krav til sikkerhet.

Opparbeiding av tiltakene innenfor de to planforslagene henger ikke direkte sammen, det vil si at opparbeiding av sykkelfelt over Torget og Bryggen og fortau rundt Festningen, ikke nødvendigvis gjennomføres samtidig med bygging av Bybanen. Planforslaget for hovedsykkelruten mellom Torget og Skuteviken omfatter også byrom som ikke nødvendigvis opparbeides samtidig med hovedsykkelruten.

Bybanen er det største prosjektet i Miljøløftet, og Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen har deltatt aktivt med innspill og drøftinger i reguleringsplanarbeidet. Det har også vært dialog med en rekke offentlige etater og instanser. Det er holdt møter med utbyggere og aktører, samt direkte berørte grunneiere langs traséen.



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

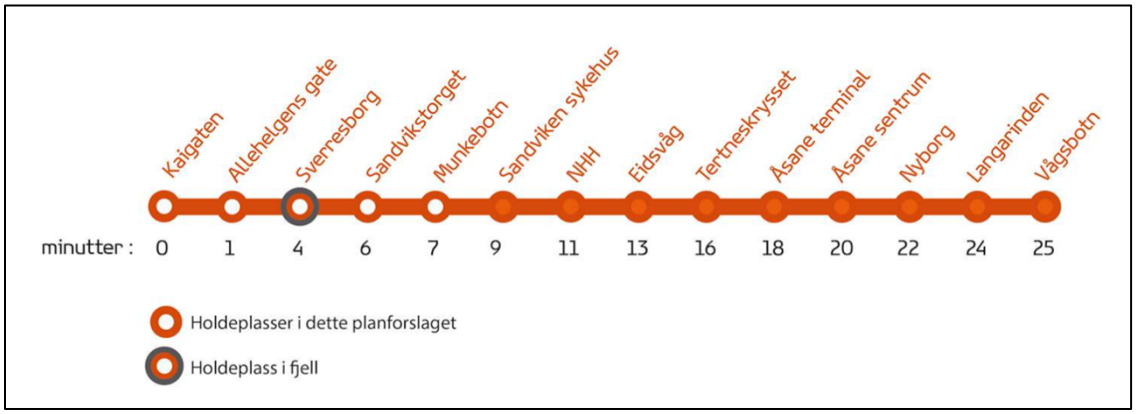
Telefon: 55566310
E-post: postmottak.planogbygg@bergen.kommune.no

**Internett:** www.bergen.kommune.no

Bybanen

Bybanetraseen i planforslaget strekker seg fra Kaigaten i sør til Munkebotstunnelen i nord. I sør kobles ny banetrasé på eksisterende skinner i Kaigaten, og i nord fortsetter banetraseen mot Åsane som vist i de vedtatte reguleringsplanene (2023). I planforslaget går Bybanen i tunnel fra Heggebakken i sentrum til Sjøgaten ved Slaktehustomten, og ellers går den i dagen.

Planforslaget inkluderer fem holdeplasser: Kaigaten, Allehelgens gate, Sverresborg (underjordisk holdeplass), Sandvikstorget og Munkebotn. Holdeplassene gir god betjening av store deler av Indre Sandviken og sentrum. Planforslaget legger opp til at det fortsatt kan kjøres busser i sentrum og Sandviken som bidrar til et godt, helhetlig kollektivtilbud i Bergen. Banetraseen gir god kjørehastighet, og som resten av bybanenettet har banen prioritet i alle kryss, noe som gjør at den opprettholder regularitet uansett trafikksituasjon på vegnettet.




*Figur 1 – Kjøretid for hele banetraseen fra sentrum til Vågsbotn.*

Bybanen mellom sentrum og Åsane, BT5, er et stort prosjekt med høye kostnader. I den pågående planprosessen mellom sentrum og Sandviken har vært fokus på å søke kostnadseffektive løsninger. De anbefalte løsningene berører imidlertid områder med utfordrende grunnforhold og medfører omlegging av infrastruktur, behov for å innløse og rive bygg og gir en omfattende anleggsfase.

Det er gjennomført et oppdatert kostnadsanslag for hele BT5 fra sentrum til Åsane. Kostnadsoverslaget for gjeldende planer, med Bybanen i dagløsning gjennom Bergen sentrum, er beregnet til 24,8 mrd. (P50, 2025-kroner). Kostnadsoverslaget for dagløsning er oppdatert med indeksjustering og nye erfaringspriser fra større samferdselsprosjekter. Kostnadsoverslaget som omfatter planforslaget med banetunnel mellom Heggebakken og Sjøgaten er beregnet til 28,9 mrd. (P50, 2025-kroner). Begge anslagene bygger på prosjektomfanget i vedtatt plan på strekningen fra Munkebotn til Vågsbotn.

Planforslaget beskriver utfordringer knyttet til tunneltraseen og tunnelportalene, der risiko for grunnvannssenking i automatisk fredet middelaldergrunn har vært et særlig viktig tema. Teknisk forprosjekt foreslår meget strenge krav til tillatt innlekkasje til bybanetunnelen for å hindre senkning av grunnvann i berg og løsmasser som følge av tunneldriving. Planforslaget beskriver at dette er gjennomførbart, men ikke uten risiko. Konsekvensen ved uønsket grunnvannssenking kan være stor for middelalderbyen og verdensarvstedet Bryggen og Finnegården. Det bør jobbes videre med å redusere denne risikoen før planforslaget er klart for vedtak og/eller byggearbeidene kan starte. Dette vil avhenge av Riksantikvarens vurderinger av risikobildet og anbefalte tiltak.

Hovedsykkelruten

Planforslaget for «sykkelplanen» viser sykkelfelt på Torget og langs Bryggen i sentrum, og en videreføring av dagens sykkeltilbud med sykkelvei rundt Festningen og i Sjøgaten frem til gang- og sykkeltunnelen i Rothaugen. Planforslaget sikrer også fortau og torgareal for gående gjennom sentrum og rundt Festningen. I «baneplanen» foreslås det en sykkelrampe som del av ny mur ved tunnelportalen for bybanetunnelen i Sjøgaten ved Slakthustomten. Denne rampen kobler sammen «nedre» og «øvre» nivå i Sandviken. Hovedsykkelruten foreslås videre i Ekregaten og Amalie Skrams veg med sykling i blandet trafikk og som gang- og sykkelveg. Planforslaget foreslår en ny, forbedret bro over Sandviksveien med sykkelveg og fortau ved Munkebotn. Sykkelveien fortsetter i Åsaneveien, og videre nordover slik det er regulert i vedtatte reguleringsplaner for bybaneprosjektet til Åsane.

I sentrum og Indre Sandviken er det trange gater og tettbygde områder med mange kulturminneverdier. I planarbeidet er det søkt å finne best mulig løsninger for både Bybanen, buss, sykkel, gange og øvrig trafikk innenfor det tilgjengelige arealet. Flere steder er det ikke plass til at alle trafikantgruppene kan få egne areal, og kvaliteten i løsningene er derfor dårligere enn ønskelig i sentrum og sentrumsnære strøk. For eksempel inneholder ikke planforslagene et sammenhengende separat sykkeltilbud i Bergen sentrum og Indre Sandviken. I Sandviksveien og Sjøgaten er det ikke gjennomgående tosidig fortau.

Fagetaten mener at planforslagene sikrer tilstrekkelig plass til gode og trafikksikre løsninger for fotgjengere. Rundt holdeplassene, og ved utgang fra underjordisk holdeplass settes det av så mye areal som mulig til fotgjengerne innenfor det byrommet som er tilgjengelig. Planforslagene vektlegger løsninger som styrker eksisterende byrom og forsterker sammenkoblingen mellom dem. En fredeliggjøring av store deler av sentrumskjernen åpner muligheter for etablering av nye byrom i områder som i dag er preget av trafikk.

Rammer for planarbeidet

Planforslagene er utarbeidet i samsvar med bestillingen Plan- og bygningsetaten fikk fra byrådsavdelingen i oktober 2024, basert på vedtak i bystyret og samarbeidsavtalen mellom Vestland fylkeskommune og Bergen kommune. Bestillingen gir presise føringer for spesielt banetraseen og en svært stram fremdriftsplan. Det har ikke vært aktuelt å vurdere alternative traseer for Bybanen til den gitt i bestillingen. Plassering av holdeplasser og utforming av områdene langs banen har vært vurdert i planprosessen. For hovedsykkelruten har både ulike traseer og valg av utforming av traseen vært vurdert, men banetraseen gir føringer for løsningene for hovedsykkelruten både i sentrum og Sandviken.

Plan- og bygningsetaten sin anbefaling er at planforslaget legges på høring. Planforslaget har positive og negative virkninger som er belyst i plandokumentene. Planforslaget er i tråd med Bystyrets vedtak, og beskriver en løsning for Bybanen i tunnel i sentrum som del av Bybanen til Åsane. Høringen vil gi nyttige innspill til det planforslaget som foreligger. Avhengig av innspillene og merknadene som mottas, må prosjektet vurdere hvordan man skal jobbe videre frem mot andregangsbehandling for å raskest mulig realisere Bybanen til Åsane. Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

# Innhold

Forslag til detaljregulering – offentlig ettersyn ....1
Bergenhus. Hovedsykkelrute Torget - Skuteviken arealplan-ID 71730000 ....1
Sammendrag ....1
Innhold ....4
1 Saksbehandling og prosess ....6
1.1 Oppstart av planarbeidet ....6
1.2 Formålet med planarbeidet ....6
1.3 Planprosess og utredninger ....6
1.3.1 Konsekvensutredning, 2013 ....6
1.3.2 Vedtak om trasé, 2016-2018 ....6
1.3.3 Reguleringsplaner for bybane og hovedsykkelrute til Åsane samt forlenget Fløyfjelltunnel, 2018-2023 ....7
1.3.4 Vedtak om endret trasé, 2024 ....9
1.3.5 Oppstart detaljreguleringsplaner for Bybanen og hovedsykkelrute på strekningen Bergen sentrum til Sandviken, 2025 ....10
1.3.6 Tilleggsutredninger ....10
1.4 Forhold mellom de to planforslagene ....11
1.5 Forhold mellom nytt planforslag og tidligere vedtatte bybaneplaner ....12
1.6 Grensesnitt mot andre pågående planprosesser ....13
1.7 Samarbeid med partene i Miljøløftet og offentlige etater ....14
1.8 Medvirkning, merknader og innspill til planarbeidet ....14
2 Bakgrunn, målsetninger og premisser for begge planene ....15
2.1 Politisk forankring ....15
2.2 Mål for Bybanen, gange og sykkel ....16
2.3 Premisser og forutsetninger i planarbeidet ....17
3 Sentrale tema i planarbeidet for begge planene ....18
3.1 Løsning for Bybanen ....18
3.2 Prioriteringer mellom trafikantgruppene og bymiljøet ....18
3.2 1 Trafikkløsning i sentrum ....18
3.2.2 Trafikkløsning i Sandviken ....19
3.3 Sammenhengende sykkelrute ....19
3.4 Tunneltrasé: Geoteknikk og grunnvannsforhold ....20
3.5 Konsekvensutredning for verdensarvstedet Bryggen og hensynet til kulturmiljø ....20
4 Planforslag hovedsykkelrute Torget - Skuteviken ....22
4.1 Om planforslaget ....22

4.2 Sentrale problemstillinger i planarbeidet ..... 22
4.3 Overordnet plangrep ..... 23
4.4 Planforslaget - Geografisk gjennomgang ..... 23
4.5 Nøkkelinformasjon ..... 30
5 Tematiske vurderinger ..... 30
5.1 Byrom og bymiljø ..... 30
5.2 Verdensarv, kulturminner og kulturmiljø ..... 30
5.3 Trafikk- og kollektivsystemet ..... 32
5.4 Sammenhengende sykkeltrase ..... 33
5.5 Barn og unges interesser ..... 34
5.6 Naturmangfold ..... 34
5.7 Risiko, sårbarhet, havnivå og stormflo ..... 35
6 Gjennomføring og kostnader ..... 36
6.1 Anleggsgjennomføring ..... 36
6.2 Kostnadsoppsummering ..... 37
6.3 Berørte eiendommer ..... 38
7 Oppsummering av virkninger og anbefaling ..... 39
7.1 Virkninger ..... 39
7.2 Måloppnåelse ..... 39
7.3 Prosjektrisiko ..... 40
7.4 Konklusjon ..... 40
8 Videre prosess og fremdrift ..... 42
Vedtak ..... 43
Vedlegg ..... 44

# 1 Saksbehandling og prosess

## 1.1 Oppstart av planarbeidet

Reguleringsplaner for Bybanens byggetrinn 5 til Åsane med bybane og hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane, ble vedtatt i 2023. Her ble det, blant annet, regulert bybanetrasé over Bryggen. Bystyret vedtok 02.10.2024, sak 334/24, at Bybanen i stedet skal reguleres i tunnel bak Bryggen. Som en oppfølging av dette vedtok Byrådet i byrådsmøte 23.01.2025, sak 1010/25, oppstart av offentlig detaljreguleringsplan for Bybanen og hovedsykkelrute på strekningen sentrum-Sandviken.

Det fremmes to detaljreguleringsplaner med teknisk forprosjekt:

1. Bybanen, delstrekning Kaigaten – Sandviken, Plan ID 71720000
2. Hovedsykkelrute, Torget - Skuteviken, Plan ID 71730000

## 1.2 Formålet med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å utarbeide reguleringsplan og teknisk forprosjekt for:

- Bybanen fra sentrum til Åsane, delstrekning Kaigaten – Sandviken, der banen reguleres i tunnel bak Bryggen.
- Hovedsykkelrute fra sentrum til Sandviken.

Reguleringsplanen skal sikre tilstrekkelig areal til å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkelruten. Teknisk forprosjekt skal gi sikkerhet for at løsningen som legges til grunn for reguleringsplanen er gjennomførbare, kostnadseffektive og oppfyller krav til sikkerhet.

Med byggetrinn 5 fra sentrum til Åsane blir den første linjen gjennom Bergen sentrum etablert. Åsane får et kollektivsystem som er rustet for videre utvikling og økt kollektivbruk i bydelen. Byggetrinn 5 legger også til rette for økt frekvens på de eksisterende linjene til flyplassen og Fyllingsdalen.

## 1.3 Planprosess og utredninger

### 1.3.1 Konsekvensutredning, 2013

Konsekvensutredning for Bybanen fra sentrum til Åsane ble utarbeidet i 2013 (KU2013) med tilleggsutredninger for Sandviken i 2016. Utredningen ble gjort på kommunedelplannivå i tråd med vedtatt planprogram datert 4. mai 2012. I KU2013 med tilleggsutredninger ble et stort antall alternativer utredet.

### 1.3.2 Vedtak om trasé, 2016-2018

Bybanetraseen i sentrum og Åsane ble vedtatt av Bergen bystyre, april 2016 (sak 88/16), med grunnlag i konsekvensutredningen og tilleggsutredninger. Bystyret stilte i vedtaket krav om tilleggsutredning av alternative traseer i Sandviken, disse tilleggsutredningene ble utarbeidet i 2017. Traseen i Sandviken med forlenget Fløyfjelltunnel ble vedtatt 31. januar 2018 (sak 19/18).

### 1.3.3 Reguleringsplaner for bybane og hovedsykkelrute til Åsane samt forlenget Fløyfjelltunnel, 2018-2023

Byrådet i Bergen vedtok i møte 09.05.2018 (sak 1111/18) oppstart av reguleringsplanarbeid for:

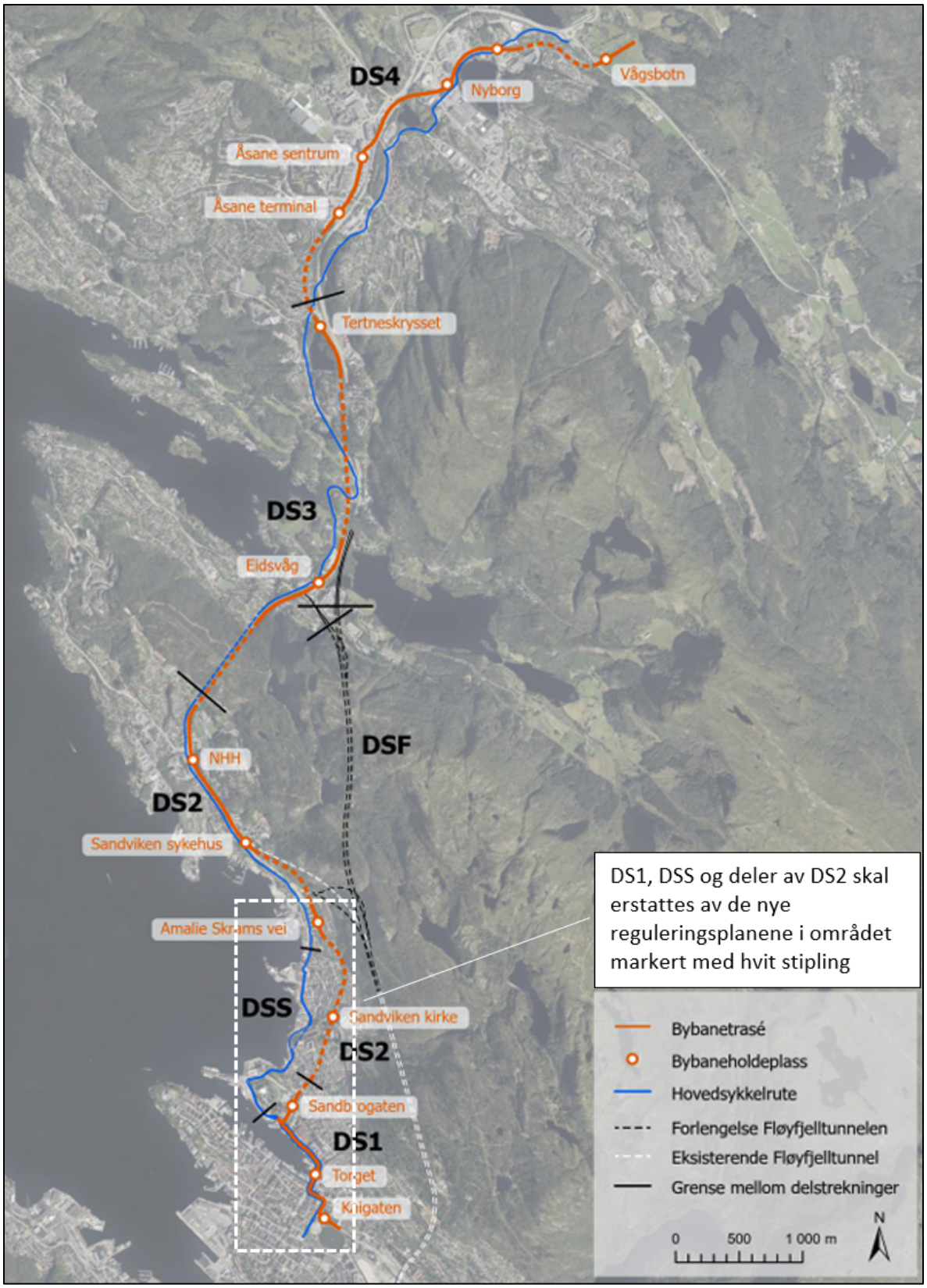
- Bybanen fra sentrum til Åsane
- Hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane
- Forlengelse av Fløyfjelltunnelen fra Sandviken til Eidsvåg

Planprosessen etter vedtak om oppstart i 2018 til vedtak i 2023:

- Oppsummeringsrapport skissefasen behandlet i byrådet 17.12.2020 sak 1334/20, og i bystyret 24.02.2021, sak 42/21. Byrådet la dette til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen. Bystyret tok anbefalingene fra skissefasen og byrådssaken til orientering.
- Byrådet vedtok 12. mars 2020, sak 1012/20, å bestille oppstart av utredning for tunnelløsning mellom sentrum og Sandviken. Samtidig vedtok Byrådet at reguleringsplanarbeidet for vedtatt trasé fortsetter uten opphold. Bystyret behandlet saken om alternativ i sentrum i møtet 15.12.2021, sak 398/21, og vedtok at dagløsningen for Bybanen gjennom sentrum fortsatt skal legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet. Arbeidet med tunnelalternativet avsluttes.
- Vedtak i byrådet oktober 2022 om høring og offentlig ettersyn av planforslagene.
- Vedtak i bystyret i 2023 av reguleringsplaner for Bybanen og hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane, og forlengelse av Fløyfjelltunnel til Eidsvåg.

Vedtatt reguleringsplan fra sentrum til Åsane er delt i seks reguleringsplaner:

- Delstrekning 1, Kaigaten - Sandbrogaten. PlanID 65800000, detaljreguleringsplan
- Delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen. PlanID 65810000, områdereguleringsplan
- Delstrekning 3, Eidsvågtunnelen - Tertneskrysset. PlanID 65820000, områdereguleringsplan
- Delstrekning 4, Tertneskrysset - Vågsbotn. PlanID 65830000, områdereguleringsplan
- Hovedsykkelrute Festningskaien - Sandviksveien. PlanID 65790000, detaljreguleringsplan
- Fløyfjelltunnelen, forlengelse til Eidsvåg. PlanID 65840000, områdereguleringsplan




*Figur 2 – Inndeling mellom de seks reguleringsplanene vedtatt i 2023 er markert med sorte streker: DS1, DS2, DSS, DSF, DS3 og DS4. Hvit stiplet firkant er en forenklet illustrasjon av hvilke deler av de vedtatte planene som vil påvirkes av det nye planforslaget. Merk at den hvite stiplede firkanten ikke er planforslagets plangrense.*

### 1.3.4 Vedtak om endret trasé, 2024

Den 02.10.2024, sak 334/24, vedtok Bergen bystyre traseendring av Bybanen i sentrum og Sandviken:

1. Bergen kommune og Vestland fylkeskommune inngår avtale om en ny løsning for Bybanen gjennom sentrum til Åsane, der tunneltraséen som ble utredet i 2021 (alternativ 2C1) legges til grunn for det videre arbeidet. Det gjøres nødvendige justeringer av den utredete tunneltraséen for å redusere risiko og kostnader.
2. Bergen kommune starter regulering av en tunneltrasé der bybanelinjen mot Åsane legges langs Kaigaten, Christies gate, Allehelgens gate og Nygaten, med tunnelinnslag ved Heggebakken. Den tidligere planlagte holdeplassen bak Øvregaten tas ut. Det vurderes et nytt, underjordisk stopp i området ved Sverresborg/Koengen. Traseen justeres til å ha tunnellutslag i Sjøgaten ved Slaktehustomten.
3. Temaer som krever ytterligere utredning i den justerte løsningen, utredes som en del av reguleringsplanarbeidet.
4. Bystyret ber om at byrådet parallelt med reguleringen av den nye tunneltraséen igangsetter arbeidet med en ny reguleringsplan som regulerer gange, sykkel mv. gjennom sentrum på strekningen fra Kaigaten til Sjøgaten.
5. Finansieringen av arbeidet med Bybanen til Åsane videreføres iht. St.prp. 11 S («Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland»).
6. Det igangsatte arbeidet med tilleggsutredning for et tunnelalternativ avsluttes.

I bestilling til Plan- og bygningsetaten fra byrådsavdeling for byutvikling, 11.10.2024, ble vedtaket utdypet:

Plan- og bygningsetaten bes med dette å effektuere bystyrets vedtak ved å starte opp, og gjennomføre reguleringsplanarbeid, for to nye reguleringsplaner:

1. Reguleringsplan for bybane fra Kaigaten til Sandviken sykehus.

Trasévalget innebærer at bybanen vil gå i dagløsning fra Kaigaten via Christies gate, Allehelgensgate og Nygaten, for deretter å følge en tunnelløsning fra området ved Heggebakken til Sjøgaten vis a vis Slaktehustomten. I området ved Glass Knag kobles den nye linjen på den tidligere regulerte traséen videre mot NHH.

De tidligere planlagte underjordiske holdeplassene bak Øvregaten, og ved Sandvikskirken tas ut, og det vurderes et nytt, underjordisk stopp i området ved Sverresborg/Koengen. Et stopp i området ved Sverresborg er et premiss for at Åsanelinjen på en god måte skal sikre kollektivdekning i Sandviken og Fjellsiden.

Det kan være ulike muligheter for påkobling til vedtatt trase i området mellom Glass Knag og Sandviken sykehus og det bes om at det søkes den løsningen som gir størst nytte og lavest samlede konsekvenser (både prissatte og ikke prissatte).

2. Reguleringsplan for gange-, sykkel og trafikkomlegginger fra Kaigaten til Glass Knag.

Når traseen for bybanen ikke lenger vil gå gjennom sentrum vil det være rom for å kunne optimalisere sykkelløsningene gjennom sentrum. Det forutsettes at Bryggen skal være bil- og banefri i fremtiden. Dette skal hensyntas i løsningen som legges frem, og det skal arbeides for at den totale trafikkbelastningen på Bryggen blir lavest mulig. Reguleringsplanarbeidet må

vurdere trafikkavvikling og beredskap i anleggsfase og i ny situasjon. Prinsippene i trafikkplan sentrum skal være gjeldende. Det skal legges opp til et helhetlig og sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Ettersom det legges opp til at bybanen skal gå i Sjøgaten skal det i planarbeidet vurderes å flytte sykkelveien fra Sjøgaten til Amalie Skrams vei.

Felles

Begge planene vurderes å være innenfor rammene til planprogrammet for Bybanen til Åsane, men det må utføres supplerende konsekvensutredninger, inkludert supplerende konsekvensvurderinger for verdensarv, tilpasset ny situasjon. Det foreligger allerede et omfattende kunnskapsgrunnlag med stor gjenbruksverdi som er utarbeidet i forbindelse med vedtatte bybaneplaner. Det bes om at det vurderes hva som kan gjenbrukes, og hvor det er behov for ytterligere utredning i den justerte løsningen. Nye reguleringsplaner er avgrenset til endringer innenfor områdene til DS1, DS2 og DSS. Det legges ikke opp til endringer ut over dette, eller oppheving av eksisterende planer.

Fremdrift og organisering

Det bes om at reguleringsplanene leveres til sluttbehandling i bystyret januar 2027 og at det legges opp til en fremdriftsplan som muliggjør dette. For å sikre rask fremdrift og raskest mulig bygging av banen til Åsane bes det om at Bergen kommune og Vestland fylkeskommune samarbeider i reguleringsplanprosessen. På denne måten kan fylkeskommunen utføre prosjektering parallelt med reguleringsplanarbeidet, og forberede anslag til KS2. Byråden skal kvartalsvis informere om fremdrift og status i UMBY. Byråden ønsker derfor å være tett på reguleringsprosessen og det bør legges opp til regelmessige møter for å sikre god informasjonsflyt mellom byråd og etat. Plan- og bygningsetaten bes om å igangsette arbeidet med regulering umiddelbart. Arbeidet skal ha høyeste prioritet.

### 1.3.5 Oppstart detaljreguleringsplaner for Bybanen og hovedsykkelrute på strekningen Bergen sentrum til Sandviken, 2025

Byrådet vedtok 23.01.2025, sak 101/25, oppstart av detaljreguleringsplaner for Bybanen og hovedsykkelrute på strekningen mellom Bergen sentrum og Sandviken. Det ble da tatt utgangspunkt i vedtaket om endret trasé (2024).

I byrådssaken bes det om at det skal etterstrebes vedtak januar 2027, og det anerkjennes at denne tidsplanen er stram.

### 1.3.6 Tilleggsutredninger

Planprogrammet fra 2012 gjelder også for det pågående planarbeidet. I henhold til forskrift om konsekvensutredning § 6, pkt. b, er det ikke krav om ny konsekvensutredning dersom det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan (plannivå), og reguleringsplanen som skal utarbeides er i samsvar med denne. Dersom traséen eller løsninger endres vesentlig fra tiltaket som er konsekvensutredet, skal konsekvensene av disse endringene utredes. Det er derfor gjort en konkret vurdering av om banetraseen og andre tiltak som nå reguleres, ligger innenfor utredningsområdet i konsekvensutredningene fra 2013 med tilleggsutredning i 2016. Det ble særlig sett på banetraseen i Sjøgaten og Sandviksveien, og dens virkninger for kulturmiljøet.

For å oppfylle utredningsplikten er det i det pågående planarbeidet utarbeidet:

- Konsekvensutredning for verdensarvstedet Bryggen (KUVA) fordi banetraseen er endret fra gjeldende plan.
- Supplerende konsekvensutredning for kulturarv som vurderer tiltakene i Allehelgens gate, Nygaten og Heggebakken i tillegg til området ved utgangen fra underjordisk holdeplass ved parken Fredens bolig.

## 1.4 Forhold mellom de to planforslagene

Planarbeidet har arbeidet parallelt med to reguleringsplaner, kalt «baneplanen» (planID 70720000) og «sykkelplanen» (planID 70730000).

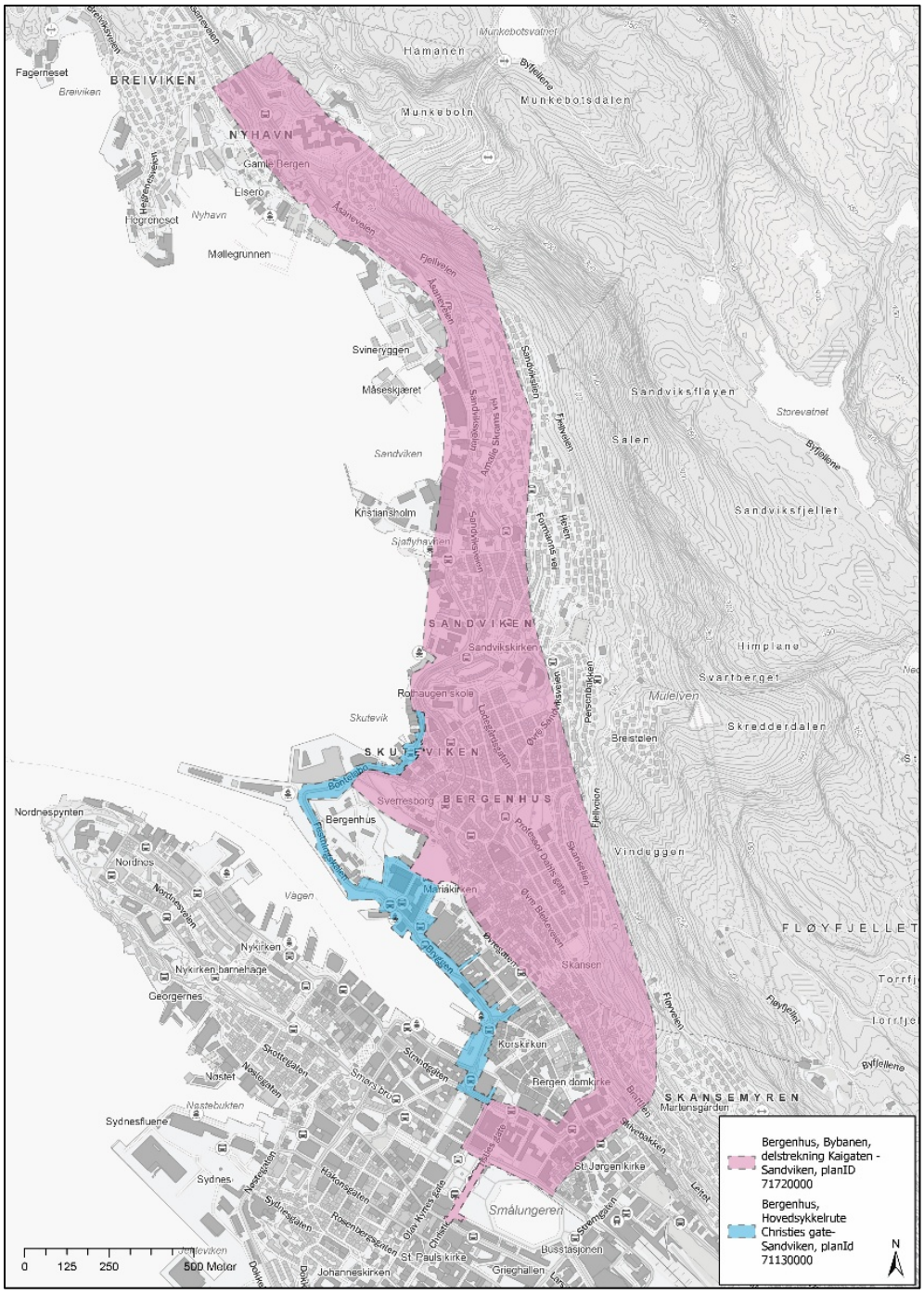
- Bybanetraseen ligger i sin helhet innenfor planforslaget for «baneplanen». Der Bybanen går i dagen er også sykkeltilrettelegging vist i «baneplanen».
- Der Bybanen går i tunnel i sentrum reguleres hovedsykkelruten i dagen som egen plan, «sykkelplanen».

Tilrettelegging for syklende, gående, buss og øvrig trafikk henger sammen i de to planforslagene. Planene er derfor avhengig av hverandre for å få en helhetlig løsning i sentrumsgatene og mest mulig sammenhengende sykkeltilbud mellom Bergen sentrum og Sandviken.

For flere fagtema er vurdering av tiltaket gjort samlet, der det er vanskelig å se på de to planene som isolerte prosjekt. Mulig påvirkning av grunnvannstanden av tunneldelen av bybanetraseen mellom Heggebakken og Sjøgaten berører middelaldergrunn innenfor begge planforslagene. KUVA omtaler samlet konsekvens av de to planforslagene.

Oppstart av planarbeid ble varslet felles for de to planene. For å være sikker på at en kunne løse bestillingen innenfor plangrensen, var den satt romslig, og i oppstartsfasen ble det informert om at plangrensen mellom de to planene kunne justeres. Plangrensen er justert etter oppstart. Christies gate ligger nå til «baneplanen». Området i nærheten av publikumsinngangen i Sandbrogaten er ligger også til «baneplanen», dvs. Kroken og nordlig del av Sandbrogaten.

Ved planoppstart inkluderte «baneplanen» området rundt holdeplass Sandviken sykehus, men dette området er ikke inkludert i planforslaget. I Sandviken er grensen for nytt reguleringsplanforslag for Bybanen satt midt i banetunnelen under Munkebotn. Det vil være behov for videre prosess knyttet til den regulerte løsningen ved Sandviken sykehus på grunn av uheldig løsning i Åsanevegen for bussholdeplass og fotgjengerkryssing. I tillegg er planområdet generelt snevret kraftig inn.

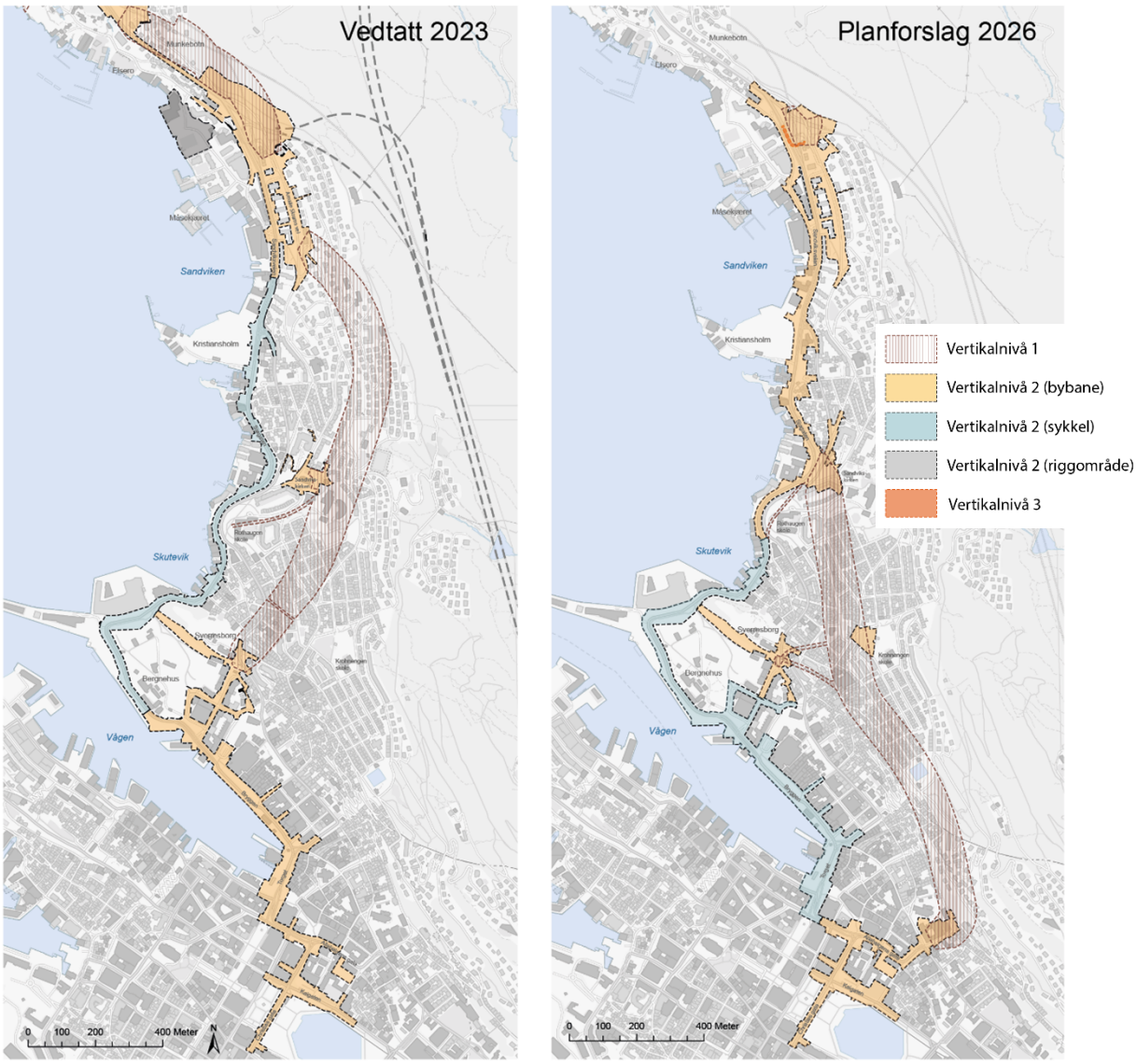



*Figur 3 – Plangrensen tilsvarende området som ble varslet ved oppstart. Noen områder ble varslet som del av sykkelplanen, men er endret fra å inngå i sykkelplanen til å inngå i baneplanen.*

## 1.5 Forhold mellom nytt planforslag og tidligere vedtatte bybaneplaner

Forhold til de tidligere vedtatte planene

Nye reguleringsplaner er avgrenset til endringer innenfor områdene til reguleringsplanene Bybanen BT5 delstrekning 1, 2 og sykkel (forkortet til DS1, DS2 og DSS). Det legges ikke opp til endringer ut over dette, eller oppheving av eksisterende planer. De to reguleringsplanforslagene viser endret trasé for Bybanen og sykkel i sentrum og indre Sandviken. «Nyeste vedtatte plan gjelder», og de nye planene vil derfor erstatte størsteparten av reguleringsplanene DS1 og DSS, samt deler av DS2, se figur 1.




*Figur 4 – Figuren viser plangrenser for vedtatte planer for bybaneprosjektet (2023) til venstre, og plangrenser for nytt planforslag (2026) til høyre. Vertikalnivå 1,2 og 3 er henholdsvis under, på og over bakken.*

Nordlige deler av DS2 samt reguleringsplanene for DS3, DS4 og DSF berøres ikke av dette planarbeidet. Mindre deler av DS2 blir ikke erstattes av planforslaget for Bybanen, f.eks. inngang til underjordisk holdeplass ved Sandvikskirken, og det må eventuelt gjennomføres egne planprosesser for å oppheve eller erstatte de resterende delene av gjenstående plan som ikke er ønskelig å videreføre.

## 1.6 Grensesnitt mot andre pågående planprosesser

Planforslagene kommer i direkte berøring med følgende planer:

- Områdeplan Bergenhus, Gnr. 166, Bnr. 658 mfl. Rådhuskvartalet:
    - Planen blir noe påvirket av justert tilkomst til kvartalet, men bybaneplanen vil ikke legge begrensninger på fremtidig utnyttelse og transformasjon av kvartalet
- Privat planforslag detaljplan Bergenhus. Gnr. 167, Bnr. 517 mfl. Ladegården:

    - Planlagt boligprosjekt er delvis i konflikt med kulverten som må bygges som avslutningen av bybanetunnelen mot Sjøgaten og kan ikke realiseres før denne delen av baneprosjektet er ferdigstilt.
- Privat detaljplan Bergenhus. Gnr. 167, bnr. 399 mfl., Sandviken mobilitetspunkt:
    - Planområdet overlapper reguleringsplanen for Bybanen, men eventuell konflikt mellom tiltakene i planene er ikke vurdert.
- Detaljreguleringsplan Bergenhus. E39 Fløyfjelltunnelen – tunnelramper i Sandviken:
    - Planene vil overlappe noe rundt Amalie Skrams veg i nord. Dette planforslaget legger seg oppå og vil bli gjeldende. Tunnelrampeplanen ble vedtatt i bystyret i Bergen 23.9.2026.

## 1.7 Samarbeid med partene i Miljøløftet og offentlige etater

Gjennom planprosessen har det vært et omfattende og godt samarbeid med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune. Prosjektet har hatt jevnlige møter og dialog om løsninger gjennom prosjektets prosjektgruppe. Saker som trenger prinsipielle avklaringer, er behandlet i prosjektets koordineringsgruppe.

Det har vært jevnlig dialog med andre kommunale etater som Bergen Vann, Bymiljøetaten og Byantikvaren, for å sikre at kommunens interesser blir ivaretatt i planforslagene. Det har også vært kontakt med andre offentlige interesser som kabeleiere.

## 1.8 Medvirkning, merknader og innspill til planarbeidet

Gjennom oppstartsfasen og arbeidet med utarbeiding av planforslagene er det avholdt en rekke møter, både åpne informasjonsmøter, informasjon til sentrale interessenter og med direkte berørte grunneiere. I forbindelse med gjennomføringen av konsekvensutredning for verdensarven (KUVA) er det gjennomført en egen møteserie med ulike aktører.

Det ble varslet oppstart av planarbeidet 1.2.2025. I varslingsperioden mottok plan- og bygningsetaten 17 offentlige uttalelser, 5 fra lag og foreninger og 30 merknader fra private. Disse er oppsummert og kommentert i merknadsskjema som følger planforslaget til offentlig ettersyn.

Merknadene omhandler en rekke forhold. Følgende tema kan trekkes frem:

- Trafikksikkerhet og fremkommelighet for gange og sykkel
- Hensyn til kulturminner, verdensarv og historiske bymiljø, samt mulige konsekvenser ved grunnvannssenking
- Konsekvenser i anleggsperioden
- Kollektivsystem, buss og bybane i sammenheng

# 2 Bakgrunn, målsetninger og premisser for begge planene

## 2.1 Politisk forankring

Bybanen inngår i Miljøløftet. Både bystyret og fylkestinget har målsetninger om at bybanenettet skal bygges ut mest mulig kontinuerlig. Det er derfor av avgjørende betydning at det etableres et tilstrekkelig plangrunnlag som gjør dette mulig, og som sikrer at aktuelle traséer ikke bygges igjen.

Bergen kommune er planmyndighet og har ansvaret for å utarbeide reguleringsplaner for Bybanen. Vestland fylkeskommune er byggherre, samt eier og drifter av Bybanen.

Målsetting for Miljøløftet

Gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune for å oppnå det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil. Miljøløftet er samarbeidet om byvekstavtalen, 2019-2029, for bergensområdet, som er inngått mellom:

- Samferdselsdepartementet, med Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet, med Statsforvalteren i Vestland, og Vestland fylkeskommune
- og kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden

Målene i byvekstavtalene for de store byene, som også gjelder for Bergen, er:

- Nullvekst i personbiltrafikken
- Bedre fremkommelighet
- Styrke kollektivtrafikken
- Mer sykling og gåing
- Redusere klima- og miljøbelastninger
- Forsterke arealfokus

Stortinget har gjennom Nasjonal Transportplan og Klimaforliket sluttet seg til et felles mål om at veksten i persontrafikken skal tas med miljøvennlige transportformer. Det betyr nullvekst for personbiltrafikken til tross for forventet befolkningsvekst. Kollektivtransporten må ta den vesentlige delen av trafikkveksten, sammen med sykkel og gange.

Mål om vekst i kollektivtrafikken er satt både av hensyn til å sikre et funksjonsdyktig samfunn med god mobilitet, og for å bidra til bedre klima og miljø. Kollektivtrafikken har også et velferdsaspekt. Innbyggerne skal ha et tilbud for å kunne nå prioriterte reisemål.

Byvekstavtalen/ Miljøløftet omfatter tiltak for alle transportformer, slik at målene om nullvekst kan nås. Planlegging og utbygging av Bybanen er det største enkeltprosjektet i Miljøløftet. Bybanen skal være ryggraden i kollektivtilbudet i Bergen. Bybanen til Åsane vil være femte byggetrinn for Bybanen i Bergen.

## 2.2 Mål for Bybanen, gange og sykkel

Mål for Bybanen
Mål og prinsipper for Bybanen ble utarbeidet i planarbeidet for byggetrinn 1 Sentrum – Nesttun. Målene har siden ligget fast og er lagt til grunn for alle utbyggingsetappene, samt for forslaget til Framtidig bybanenett og planprogrammet for Bybanen fra Sentrum til Åsane (2012).

*«Bybanen i Bergen introduserer et nytt, synlig element i bybildet og et nytt transporttilbud. Som del av byen og bystrukturen skal banen bidra til god byutvikling. Bybanen skal være hovedstammen i kollektivsystemet og gi kvalitet og konkurransekraft til byens kollektivtransporttilbud. Bybanen skal bidra til den gode byen og den gode reisen.»*

Bybanen skal styrke bymiljøet ved å:

- Bygge opp under mål for byutviklingen
- Bidra til miljøvennlig byutvikling
- Være et synlig og integrert identitetsskapende element i bymiljøet
- Bidra til effektiv ressursbruk

Bybanen skal gi en trygg og effektiv reise ved å:

- Være trafikksikker
- Gi forutsigbarhet mht. reisemål og reisetid
- Ha sikker regularitet og høy frekvens
- Ha høy prioritet, og fremkommelighet og uhindret kjøring
- Ha en linjeføring som gir høy fremføringshastighet
- Gi gode overgangsmuligheter med andre kollektivreiser, fotgjengere syklister og bilister
- Ha holdeplasser med god tilgjengelighet
- Være økonomisk å drive og vedlikeholde

Mål for gange og sykkel
Kommuneplanens arealdel og den nylig vedtatte samfunnsdelen legger opp til fortetting der tilrettelegging for gående og syklende er en del av strategien. I Samfunnsdelen *Et nystemt Bergen*, vedtatt 24.09.2025, heter det:

- Selv om Bergen skal vokse i årene som kommer, skal veksten i persontransport skje gjennom gange, sykkel og kollektiv.
- For å bli Bergen for alle skal vi: Jobbe for at gange, sykkel og kollektivtransport blir trygge og enkle hverdagsvalg.

**Gåstrategi for Bergen 2020-2030**
Visjon: det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen.
Hovedmål: Flere skal gå mer.

**Sykkelstrategien for Bergen 2020-2030**
Sykkelstrategien for Bergen 2020-2030 utarbeidet av Bergen kommune i samarbeid med Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen har følgende ambisjonsnivå og mål:

- Ambisjonsnivå 2030: Antallet alvorlige sykkelulykker skal halveres
- Sykkelandelen i Bergen skal øke til 10 %
- Sykkelandelen i Bergens utvidede sentrumsområde skal øke til 20 %
- Andelen av befolkningen som opplever at det er trygt og enkelt å sykle i egen bydel skal øke til 80 %
- Andelen av befolkningen som sykler minst en gang i året, skal øke til 75%

I forbindelse med Sykkelstrategien ble det utarbeidet en kartmodell for å estimere hvordan sykkelturer fordeler seg på vegnettet i kommunen dersom man når målet om 10 % sykkelandel. De estimerte sykkelmengdene i ulike gater er lagt til grunn i bybaneprosjektet til Åsane for dimensjonering av sykkelanleggene.

## 2.3 Premisser og forutsetninger i planarbeidet

Trafikkplan sentrum
Reguleringsplanen forutsetter at Trafikkplan sentrum innføres. Trafikkplan sentrum ble vedtatt i Bergen bystyre 03.05.2023 (sak 127/23). Trafikkplan sentrum beskriver at Torget stenges for gjennomkjøring med privatbil, og skal bidra til reduksjon av personbiltrafikken og gi bedre forhold for gange, sykkel, kollektiv- og varetransport i det sentrale byområdet.

Sentrum som beredskapsvei
Dersom Fløyfjelltunnelen midlertidig stenges er det flere mulige tiltak for å håndtere trafikken før tunnelen åpner igjen. I ny, forlenget Fløyfjelltunnel kan det skiltes til å bli tovegstrafikk i ett løp slik at trafikken kan kjøre i begge retninger i Fløyfjelltunnelen selv om ett løp stenges. For noen scenarioer kan også gjennomkjøring gjennom sentrum måtte fungere som beredskapsvei/avlastningsvei. Trafikkløsningen i sentrum og Indre Sandviken må derfor kunne åpnes for trafikk i begge retninger. Veggeometrien i planforslaget er derfor utarbeidet med hensyn til at Bryggen og Torget kan åpnes for gjennomkjøring dersom det er nødvendig.

Sentrumsterminalen for kollektivtrafikk
I løpet av løsningsutviklingen av tiltaket i sentrum la prosjektet som premiss at Sentrumsterminalen for kollektivtrafikk skal opprettholdes. Bussholdeplassene i Christies gate og Olav Kyrres gate skal i stor grad beholde dagens funksjon, kapasitet og plassering. Sentrumsterminalen skal fortsatt være kollektivknutepunkt for buss og et viktig byttepunkt mellom buss og bane. Se fagnotat for baneplanen for mer info om temaet.

Kulturmiljø og verdensarvstedet Bryggen
Gjeldende planer for Bybanen i sentrum (DS1) og reguleringsplanen for Vågen, Kaiene og Bryggen inneholder en rekke grep, tiltak og bestemmelser knyttet til vern og utvikling av verdensarvområdet Bryggen og omkringliggende områder som er ivaretatt i planforslaget. Prosjektgruppen «Mot Vågen» var engasjert av Bymiljøetaten i Bergen kommune i utarbeidelse av prosjektet «Forslag til byromsutforming for Bryggen og Torget, 14.09.2022». Prinsippene om utforming av bygulvet og lyssetting for Torget og Bryggen er videreført i planforslagets bestemmelser og juridisk bindende illustrasjonsplan for Bryggen.

# 3 Sentrale tema i planarbeidet for begge planene

Gjennom hele arbeidet har det blitt arbeidet med å sikre en god løsning for Bybanen og sykkelruten som også ivaretar andre hensyn. Bystyrets vedtak om endret bybanetrasé i sentrum (2024) og byrådets vedtak om oppstart av planarbeid (2025) gir klare føringer for hvor banetraseen skal gå, og planarbeidet har arbeidet for å finne en best mulig løsning innenfor dette.

Planbeskrivelsene med vedlegg beskriver tiltaket og virkninger for en rekke tema. Se også kapittel 4-7 i dette fagnotatet for omtale av planforslagets foreslåtte løsninger og virkninger.

## 3.1 Løsning for Bybanen

Bybanen skal være ryggraden i kollektivsystemet. Det er arbeidet for å sikre en løsning der Bybanen kan betjene sentrum og Sandviken på en god måte, samtidig som man ivaretar en god kjøretid for Bybanen gjennom planområdet.

Planforslaget foreslår fem holdeplasser for Bybanen. I sentrum foreslås holdeplass i både Kaigaten og Allehelgens gate. Den underjordiske holdeplassen ved Sverresborg foreslås tilrettelagt med to publikumsinnganger: en i Sandbrogaten og en ved Fredens Bolig. I Indre Sandviken foreslås det også to holdeplasser i dagen; en holdeplass på Sandvikstorget og en holdeplass helt nord i planområdet ved dagens Munkebotn-busstopp.

I dag har begge bybanelinjene, til Flesland og Fyllingsdalen, endestopp i sentrum. Bygging av en nordgående linje til Åsane gir et gjennomgående bybanetilbud, og dagens endestopp i Byparken kan fjernes. Samtidig ønsker Vestland fylkeskommune at det legges til rette for at *ikke* begge linjene må kjøre til Norges Handelshøyskole eller Åsane for å snu. En del av planoppgaven har derfor vært å finne et egnet sentrumsnært sted som muliggjør vending for en bybanelinje. Dette krever ekstra areal og tekniske løsninger. I planarbeidet er en rekke plasseringer og løsninger for vending vurdert. Planforslaget foreslår at dette løses som del av den underjordiske holdeplassen ved Sverresborg.

Gjennom hele arbeidet er det gjennomført vurderinger av prosjektet med hensyn til Bybanens pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet og sikkerhet. Dette blir ofte forkortet med betegnelsen RAMS (reliability, availability, maintainability and safety). Det utarbeides en Fare- og RAM-logg som legges ved planforslagene på høring.

## 3.2 Prioriteringer mellom trafikantgruppene og bymiljøet

Både sentrum og Sandviken er tett bebygget med et ganske presset trafikksystem i dag. Prosjektet har arbeidet for å finne plass til både Bybanen og hovedsykkelruten i området, samtidig som det må sikres gode forhold for gående og en fungerende trafikal løsning for motorisert trafikk – både busstrafikk, tilkomst og gjennomkjøring der det er aktuelt.

### 3.2 1 Trafikkløsning i sentrum

I sentrum blir det redusert trafikk i forhold til i dag når Trafikkplan sentrum gjennomføres med stenging for gjennomkjøring over Torget. Mindre gjennomkjøringstrafikk gjør det mulig å redusere kjørearealet og åpner for bedre tilrettelegging for gående og syklende. I flere av

gatene i sentrum blir det derfor bedre plass til myke trafikanter enn i dag. Dette gjelder blant annet over Torget, langs Bryggen og i sørvestre del av Christies gate.

I planarbeidet er det arbeidet for å sikre gode trafikale løsninger for kollektivtrafikken, som inkluderer tilstrekkelig antall bussholdeplasser med god betjening av sentrum og gode byttemuligheter til Bybanen. Christies gate og Olav Kyrres gate inngår i dagens «sentrumsterminal» for buss, og må tilrettelegges for å ivareta de mange kollektivpassasjerene som fortsatt vil reise til og fra sentrum med buss. For å redusere sårbarheten i kollektivsystemet samt prioritere fremkommelighet og uhindret kjøring for banen, er det nødvendig å unngå for mye busskjøring i bybanesporet. Summen av dette har gjort det svært vanskelig å tilrettelegge for separate sykkelløsninger i flere sentrumsgater, spesielt Kaigaten, Olav Kyrres gate og i østre del av Christies gate.

### 3.2.2 Trafikkløsning i Sandviken

Planforslaget må sikre tilkomst og en akseptabel trafikksituasjon i Sandviken. Gjennom Indre Sandviken er det i dag to hovedtraséer for trafikken: den øvre traséen via Nye Sandviksveien og den nedre traséen i Sjøgaten. Disse to traséene samles i Sandviksveien mellom Kristiansholm og Munkebotstunnelen. Ved innføringen av Trafikkplan sentrum stenges det for gjennomkjøring over Torget og all bilkjøring til/fra Indre Sandviken håndteres fra nord via Sandviksveien og en ny rundkjøring nord for Reperbanen.

Planforslaget for Bybanen og hovedsykkelrute introduserer nye trafikkløsninger gjennom Sandviken, som både krever areal og må gis god fremkommelighet. Flere av gatene i Sandviken er smale og er sårbare for økt trafikk. I arbeidet med reguleringsplanforslaget er det arbeidet for å sikre et trafikksystem for kollektiv- og annen motorisert trafikk med tilstrekkelig kapasitet og robusthet, samtidig som det skal tilrettelegges for et attraktivt gang- og sykkeltilbud internt i Sandviken og gjennom området.

I planarbeidet er det vurdert ulike trafikale løsninger for å minimere de lokale trafikkulempene samtidig som man sikrer gode løsninger for gående, syklende og kollektivtrafikken.

## 3.3 Sammenhengende sykkelrute

Planoppstarten beskriver at planen skal regulere en hovedsykkelrute gjennom sentrum, en sammenhengende sykkelrute. Samtidig skal alle planer forholde seg til Bergen kommunes Sykkelstrategi som beskriver at det skal tilrettelegges for sykling i flere gater innenfor planområdet i både sentrum og Sandviken, i henhold til det definerte sykkelnettet i Sykkelstrategien.

Det er arbeidet for å regulere et best mulig sykkeltilbud i og gjennom planområdet. Både fysiske og trafikale begrensninger har gjort det svært vanskelig å etablere et sammenhengende separat sykkeltilbud gjennom hele planområdet.

I flere gater tilrettelegges det for et nytt separat sykkeltilbud, eller at etablert tilbud videreføres. I deler av både Sandviken og sentrum viser planforslaget at det ikke er plass til å tilrettelegge for et separat sykkeltilbud. I noen gater vil sykkeltilbudet være «sykling i blandet trafikk», som flere steder også kan være en akseptabel eller god løsning i henhold til vedtatt sykkelstrategi. Andre steder mangler gode alternativer, og et manglende separat

sykkeltilbud vil innebære økt blanding av gående og syklende, det vil si sykling på fortau, over torg og lignende med de ulempene det kan gi.

### 3.4 Tunneltrasé: Geoteknikk og grunnvannsforhold

Det er arbeidet for at reguleringsplanforslaget skal legge frem en tunneltrasé som er teknisk gjennomførbar og ikke påfører omgivelsene uakseptable virkninger. Dette innebærer blant annet å unngå skader på verdensarvområdet og middelalderbyen. Det er arbeidet for å få mest mulig kunnskap om blant annet grunnforhold og grunnvann, med en rekke ulike typer grunnundersøkelser. Det er også opprettet grunnvannsmodeller for å gi et best mulig verktøy og kunnskapsgrunnlag for vurderingene og anbefalingene.

Det er arbeidet for å sikre risikoreduserende tiltak i prosjektet, både i selve løsningen vist i reguleringsplanen og gjennom bestemmelser som legger føringer videre inn i prosjekterings- og byggefasen. Samtidig vil det i planfasen alltid være en viss usikkerhet knyttet til kompliserte bygge- og anleggsarbeid, kanskje spesielt for tunnelarbeid og andre arbeid som baserer seg på grundig vurderte antagelser om grunnforhold, bergkvalitet og grunnvannsforhold.

### 3.5 Konsekvensutredning for verdensarvstedet Bryggen og hensynet til kulturmiljø

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en ny konsekvensutredning for verdensarven Bryggen (KUVA-rapport) basert på løsningen som nå fremmes. Rapporten er utarbeidet som et selvstendig og uavhengig arbeid, men i et tett samarbeid med resten av prosjektteamet.

Rapporten er i hovedsak utarbeidet etter metoden i veilederen M-1941, Konsekvensutredning av klima og miljø (Miljødirektoratet), men tar med seg prinsippene i Guidance and Toolkit for Impact Assessment in a World Heritage Context, en veileder som er utarbeidet av UNESCO sammen med de andre rådgivende organene for verdensarv, ICCROM og ICOMOS.

KUVA-rapporten som utarbeides på bakgrunn av foreliggende planforslag tar for seg konsekvensene reguleringsplan for Bybanen delstrekning Kaigaten-Sandviken og reguleringsplan for Hovedsykkelrute Torget-Skuteviken har på verdensarvens fremragende universelle verdier (OUV), attributter og støttende verdier. KUVA-rapporten er vedlagt fagnotatet.

Rapporten er ikke endelig. De problemstillingene og bekymringene som er identifisert i rapporten må følges opp og håndteres i de videre plan- og prosjekteringsfasene, frem til en eventuell realisering av tiltaket. Forvaltningen av verdensarven må derfor sees som en kontinuerlig prosess gjennom hele prosjektforløpet, der ny kunnskap og eventuelle endringer i tiltaket fortløpende innarbeides i vurderingene for å sikre at Bryggens OUV ivaretas på en tilfredsstillende måte.

Etter den offentlige høringen og etterfølgende politisk behandling av planforslaget vil det sannsynligvis være nødvendig å revidere og oppdatere vurderingene. En slik gjennomgang bør vurdere om innspill fra høringsprosessen, endringer i prosjektutformingen, oppdatert

teknisk dokumentasjon eller vilkår knyttet til vedtaket påvirker konklusjonene i KUVA-utredningen, herunder vurderingen av mulige påvirkninger på Bryggens fremragende universelle verdier (OUV), samt faglige anbefalinger.

Det er også utarbeidet tilleggsutredninger til konsekvensutredningen fra 2013 for kulturmiljøet rundt Heggebakken og Fredens bolig. Disse er vedlagt fagnotatet.

# 4 Planforslag hovedsykkelrute Torget - Skuteviken

## 4.1 Om planforslaget

Reguleringsplanene skal sikre tilstrekkelig areal til å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkelruten. Planforslaget består av dokumenter som er påkrevd etter plan- og bygningsloven; reguleringsplankart, reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse og ROS (risiko- og sårbarhets) analyse. Det er også utarbeidet rammeplan for VA (vann- og avløp) samt en rekke vedlegg som omtaler ulike forhold i planforslagene. Det er videre utarbeidet et Teknisk forprosjekt som skal gi sikkerhet for at løsningene som legges til grunn for reguleringsplanene er gjennomførbare, kostnadseffektive og oppfyller krav til sikkerhet.

## 4.2 Sentrale problemstillinger i planarbeidet

Følgende tema har vært sentrale i utarbeidelsen av planforslaget:

Fotgjengere

I planen er det jobbet for å sikre gode forhold for de store fotgjengerstrømmene som beveger seg i og gjennom planområdet. Det har vært fokus på å tilrettelegge for gode fortausbredder, etablere flere fotgjengerkryssinger og å lage oversiktlige krysssløsninger som prioriterer de gående.

Syklister

Planen har arbeidet med å finne de beste løsningene for valg av sykkelsystem. Det har vært særlig fokus på å velge løsninger som er trafikksikre og som oppleves attraktivt for brukerne. Det har ikke vært mulig å finne en løsning for sammenhengende sykkeltrasé gjennom hele sentrum grunnet mangel på areal innenfor plangrensen til baneplanen. For å avbøte på dette, skal det settes i gang et eget sykkelprosjekt som skal jobbe spesifikt med å finne en løsning for sammenhengende sykkeltilbud gjennom sentrum. I tillegg er det arbeidet mye for å sikre gode løsninger for start/avslutning av sykkeltilbudet der sykkelplanen grenser til baneplanen i sentrum.

Kollektivbetjening

Det vil fremdeles være et behov for busser over Torget og Bryggen. Det er arbeidet for å sikre god plassering av bussholdeplassene som ikke tar for mye areal fra myke trafikanter, er minst mulig i konflikt med kulturmiljøet og verdensarven, og gir god flatedekning for kollektivtrafikken.

Kulturminner og bymiljø

Dette er et prosjekt midt i det historiske Bergen sentrum. Arbeidet har tatt hensyn til verdensarvstedet Bryggen og andre kulturminner i, og tett på, planområdet. Det er en rekke viktige byrom og viktige gangforbindelser i området. Planarbeidet har forsøkt å tilpasse veganleggene og de trafikale tiltakene til de kulturminnene og byrommene man beveger seg gjennom og forbi. Blant annet er det arbeidet med veigeometri, veibredder, kantsteinshøyder og ulike dekkeløsninger for å sikre gode stedstilpassede løsninger.

## 4.3 Overordnet plangrep

Ved innføring av Trafikkplan sentrum vil Torget stenges for gjennomkjøring med privatbil, og det blir en stor nedgang i trafikken innenfor planområdet. Sykkelplanen foreslår på bakgrunn av dette en ny disponering av veiarealet i store deler av planområdet. Det planlegges for bredere fortau og bedre tilrettelegging for gående. I tillegg foreslås det tosidig sykkelfelt fra Torget til Bradbenken og videreføring av toveis sykkelvei på østsiden av svingen fra Bradbenken og rundt Festningen til Skuteviken. På Torget etableres det bussholdeplasser. Sykkelfeltene ledes på baksiden av bussholdeplassene. Dagens bussholdeplasser og taxilomme flyttes vekk fra Bryggen. Det er lagt inn flere fotgjengerkryssinger, hvor det er jobbet for at flest mulig av dem utformes uten signalregulering. Generelt tilrettelegger planen for store byromsoppgraderinger både på Bryggen og Torget.

Gjeldende plan inneholder en rekke grep, tiltak og bestemmelser knyttet til vern og utvikling av verdensarvområdet Bryggen og omkringliggende områder. Dette planforslaget har videreført mange av disse elementene.

## 4.4 Planforslaget - Geografisk gjennomgang

Vurderte alternativer

På Torget og Bryggen har det blitt vurdert ulike alternativer og kombinasjoner av sykkelsystem; sykkelfelt, ensidig sykkelvei, og midtstilt sykkelvei. I planforslaget har det blitt valgt å gå videre med alternativet som foreslår sykkelfelt på Torget og Bryggen. Det er denne løsningen som samlet sett vurderes til å ha best måloppnåelse. Fra Bradbenken til Skuteviken foreslår planen å regulere den ensidige sykkelveien som nylig har blitt bygget av Statens vegvesen. På store deler av strekningen foreslår planforslaget bredere fortau enn det som er etablert i dag. For mer info om vurderte alternativ se kapittel 6.2 i planbeskrivelsen for Hovedsykkelrute Torget -Skuteviken.

Småstrandgaten, nedre Torgallmenningen og Torget

Planen styrker opplevelsen av Torgallmenningen og Torget som et stort landskapsrom. Sammenbinding av allmenningsstrukturene og forenkling av trafikksituasjonen understreker den historiske konteksten og øker byrommenes attraktivitet for byliv. Plangrepet forbedrer allmenn ferdsel og orientering mot viktige målpunkt og mot sjø.

Planen legger til rette for en betydelig forbedring fra dagens situasjon for fotgjengere. I nordre del av Småstrandgaten planlegges det for at kjørebanen reduseres fra tre til to kjørefelt. Dette gir bedre plass til fotgjengere på begge sider av veibanen. Det planlegges ingen separat sykkeltilrettelegging i Småstrandgaten eller på nedre del av Torgallmenningen, og det må forventes at syklister og personer på el-sparkesykkel fordeler seg på fortausarealer og i veibaner. Se kapittel 5.4 for mer info om fraværet av separat sykkeltilrettelegging sør i planområdet.



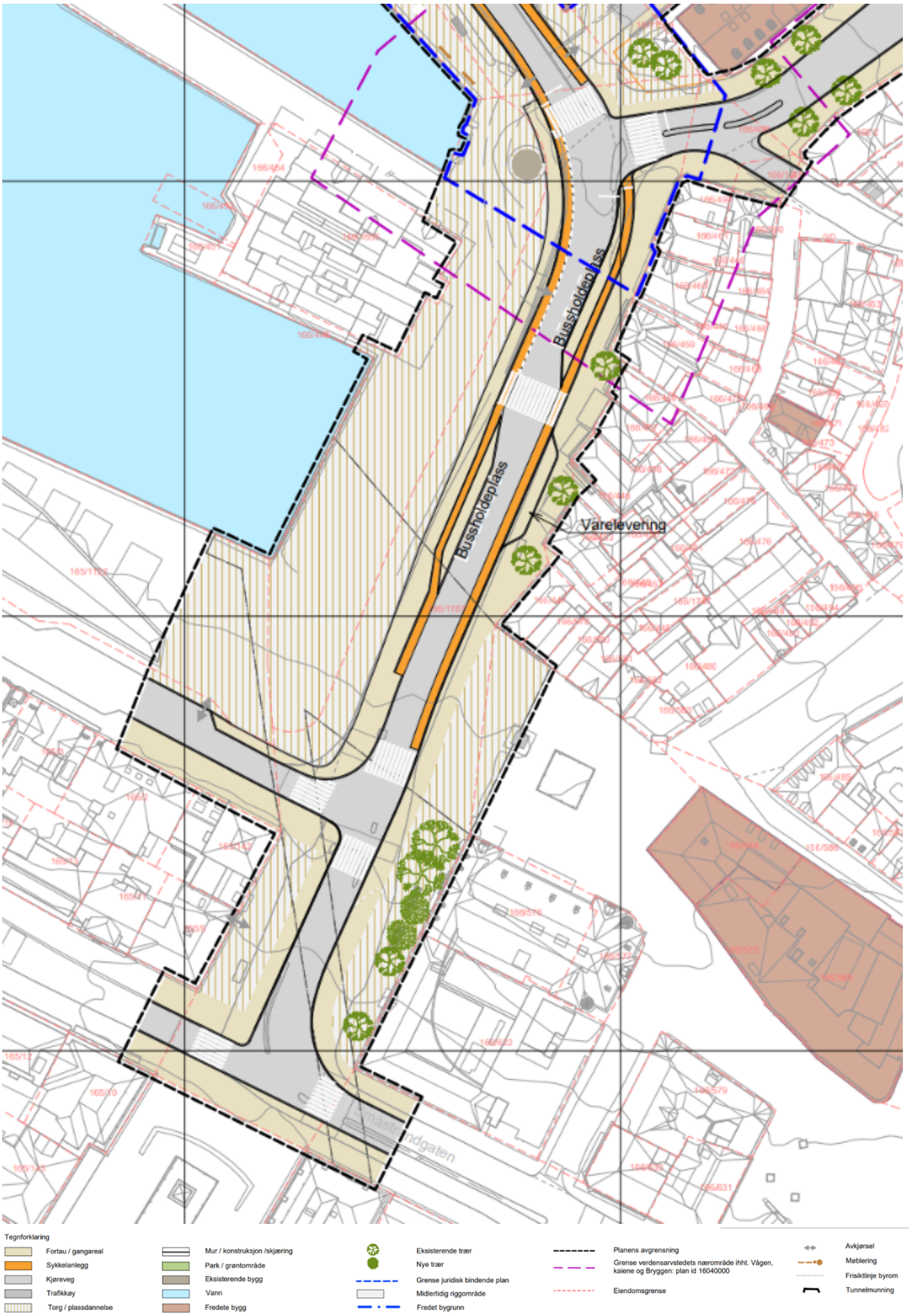
*Figur 5 – Illustrasjon av løsning ved nedre del av Torgallmenningen og Torget. Delvis bearbeidet med bruk av KI.*

Planen legger til rette for en betydelig endring av arealdisposisjonen i nedre del av Torgallmenningen. Veiarealet reduseres fra fem til to kjørefelt. Det planlegges brede fortau og torgareal på begge sider av veibanen. Planen foreslår at trerekken mot øst suppleres med flere trær.

Kryssene Småstrandgaten-Torgallmenningen-Strandgaten og Torgallmenningen-Torget-Strandkaien får begge en smalere og mer oversiktlig utforming enn dagens situasjon. Dagens plassering av fotgjengerfeltene videreføres og foreslås etablert uten lysregulering.

Sykkeltilretteleggingen i sykkelplanen videreføres ikke gjennom resten av sentrum, mot eksisterende separate sykkeltraseer i Rasmus Meyers allé og Lungegårdskaien. Se kapittel 5.4 i fagnotatet og kapittel 6.3.2 i planbeskrivelsen til baneplanen for mer informasjon.

Dagens veibane over Torget reduseres fra fire til to kjørefelt. På Torget begynner/slutter den tilrettelagte sykkeltraseen i form av sykkelfelt på hver sin side av kjørebanen forbi Vågsallmenningen. Planen legger opp til betydelig bredere fortausareal på begge sider av kjørebanen. Fisketorgets areal bevares i sin helhet. På Torget foreslår planen bussholdeplasser i begge kjøreretninger. Holdeplassene er vist som splittet – at de ikke ligger parallelt ovenfor hverandre, for å gi mest mulig areal for fotgjengere. Mellom bussholdeplassene planlegges et nytt, uregulert overgangsfelt. Sykkelfeltene ledes på baksiden av holdeplassene.




*Figur 6 – Illustrasjonsplan for nedre del av Torgallmenning og Torget.*

Bryggen og Hanseatisk museum



*Figur 7 – Illustrasjon av løsning over Bryggen. Delvis bearbeidet med bruk av KI.*

Planen legger til rette for et stort løft for byrommet og bymiljøet på Bryggen. Opplevelsen av Bryggen som et helhetlig byrom som strekkes fra Bryggehusene til Vågen, styrkes. Attraktiviteten og fremkommeligheten for myke trafikanter får en betydelig forbedring fra dagens situasjon. Utformingsprinsippene fra den juridisk bindende illustrasjonsplanen i vedtatt reguleringsplan videreføres, med tilpasninger til en annen trafikal løsning der bybanetraseen erstattes av toveis kjørebane.

Planen tilrettelegger for toveis kjørebane samt sykkelfelt over Bryggen. Dagens buss- og taxilommer flyttes bort fra Bryggen. På Bryggen blir det totalt sett mindre areal til trafikk og mer areal til fotgjengere og opphold. Som følge av Trafikkplan sentrum blir trafikken langs Bryggen kraftig redusert, og kjøreareal skal kun benyttes av et begrenset antall rutebusser, samt taxi, varelevering og eventuelt turbusser. Etablering av sykkelfeltene vil bidra til at færre syklister og el-sparkesykler velger å benytte seg av fotgjengerarealene.

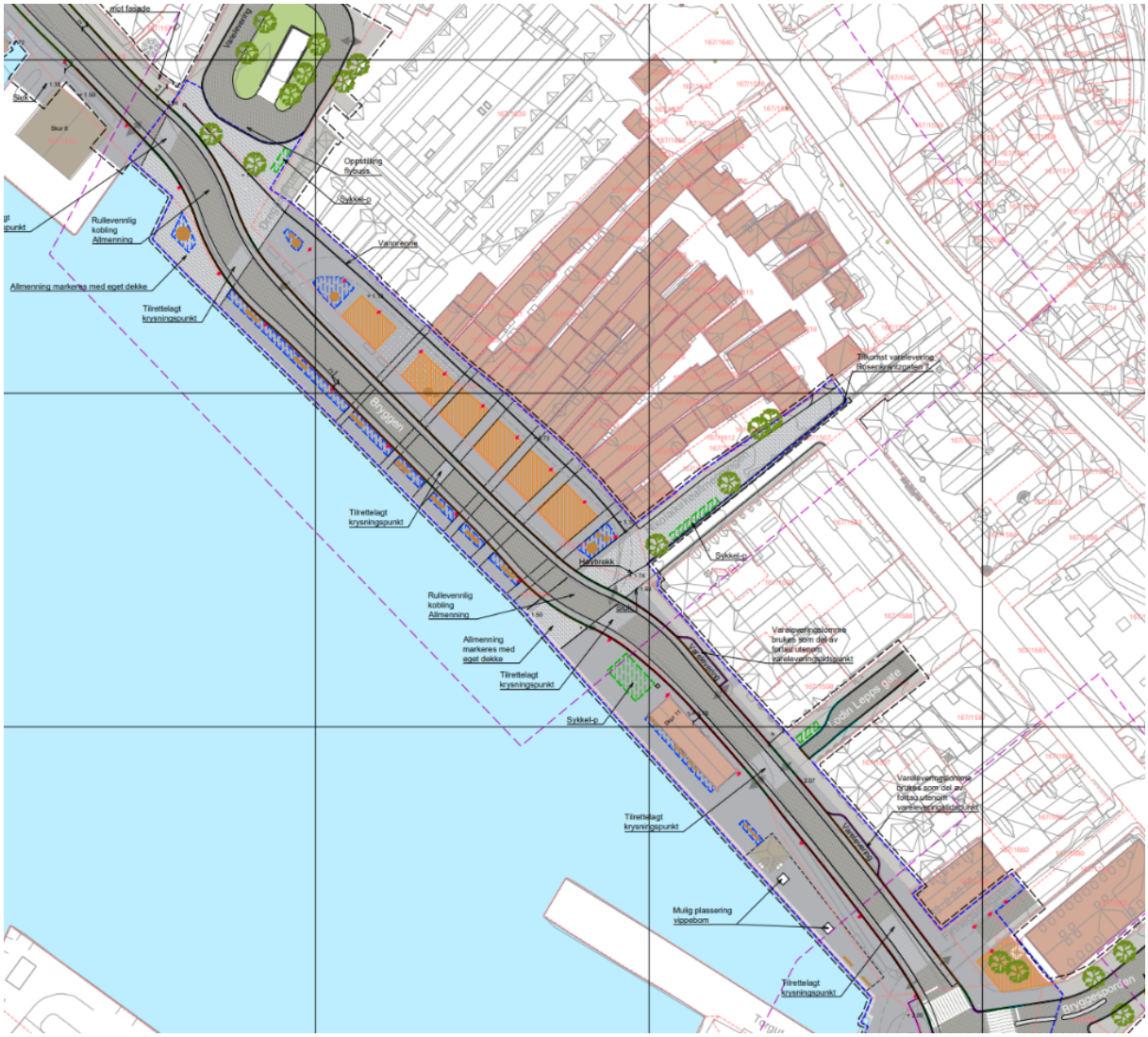
Hensynet til Bryggen som del av UNESCOs verdensarv er tillagt stor vekt. For å minimere den visuelle barriereeffekten mellom bebyggelsen og Vågen er det jobbet for i størst mulig grad å unngå høydeforskjeller med fortauskanter og for å benytte færrest mulig langsgående linjer som vil bryte med de historiske tversgående aksene.

Planforslaget legger også til rette for å redusere den fysiske barrieren mellom Bryggenhusene og kaikanten som dagens veibane utgjør. Det planlegges for seks krysningspunkt for fotgjengere langs Bryggen, som utformes med rullevennlig dekke. Disse ligger ved Finnegårdsgaten, Lodin Lepps gate, Nikolaikirkeallmenningen, midt på Bryggen og

to ved Dreggsallmenningen. I tillegg kommer det signalregulerte gangfelt i hver ende av Bryggen, ved Finnegårdsgaten og Bradbenken. Det må jobbes videre med å plassere flere sikre fotgjengerfelt over Bryggen frem til 2. gangs behandling av planen.

HC-parkering og taxi-holdeplasser flyttes fra Bryggen til områder ved Bradbenken, mens varetransport tillates nær passasjene ved Bryggenhusene. Det er lagt til rette for gangruter med guide langs kaifronten, og historiske spor nedfelt i brosteinsdekket som fysisk formidling av Hansatiden.

Planen tilrettelegger for at Hanseatisk museum får et oppgradert byrom på begge sider av vegen og et betydelig mindre trafikkpreget nærområde. Etablering av kjørebaner med sykkelfelt gir imidlertid mindre fortausareal utenfor museet. Sykkelfeltene her er planlagt smalere enn i resten av planen for å gi mest mulig plass til fotgjengere. Langs kaifronten ved Hanseatisk museum blir det derimot mer areal til fotgjengere enn det er i dagens situasjon. Samling av grupper for formidling av verdensarven vil i større grad muliggjøres langs kaikanten. Vareleveringslommen nordvest for museet utformes slik at den kan inngå som en del av fortausarealet når den ikke er i bruk av varelevering.

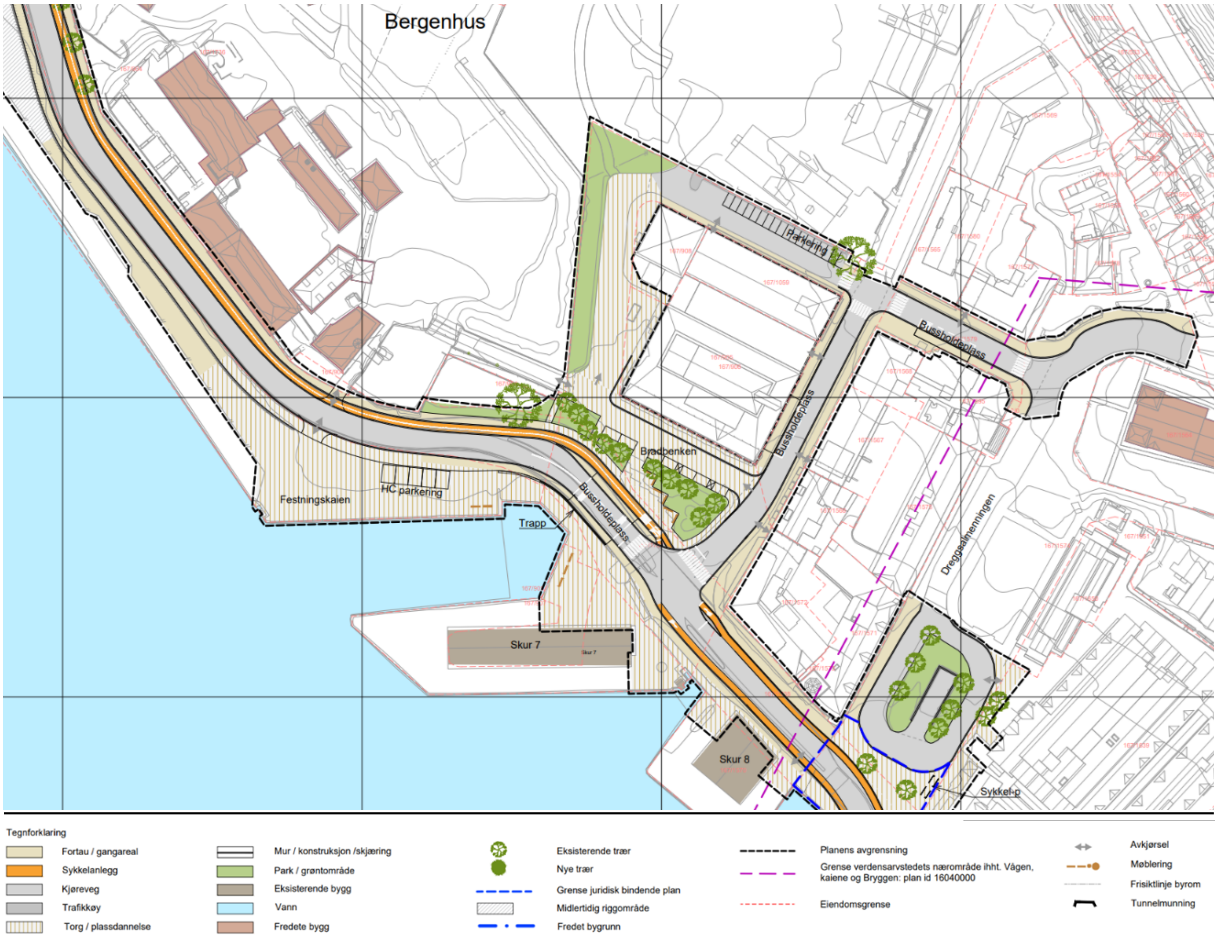



*Figur 4 – Utsnitt av juridisk bindende illustrasjonsplan for Bryggen.*

Bradbenken og Festningen

I krysset Brandbenken-Sandbrogaten foreslås det en systemendring fra sykkelfelt til ensidig sykkelvei. Sykkelveien ledes bak bussholdeplassen i nordgående retning og kobles på dagens løsning rundt Festningen. Sykkelveien rundt Festningen har nylig blitt etablert av Statens vegvesen. I planen foreslås det at denne reguleres slik den er bygget i dag. Gangtilbudet rundt Festningen er i dag mangelfullt, og foreslås utbedret gjennom etablering av et nytt fortau på sjøsiden av veien forbi Festningen/ Festningskaien.

Dagens sørgående bussholdeplass ved Bradbenken kai flyttes slik at holdeplassene ligger parallelt på Bradbenken. Dagens smale fortau ved Bradbenken kai blir dermed betydelig forbedret. I bakkant av nordgående holdeplass legges det opp til å beholde de eksisterende trærne og opparbeide et større, sammenhengende grøntareal under trærne. Mellom trærne opparbeides gangakser for å gi en bedre tilgjengelighet mellom Bradbenken og kaiområdene samt inngangen til Bergenhus.




*Figur 8 – Illustrasjonsplan for Bradbenken og deler av Festningen.*

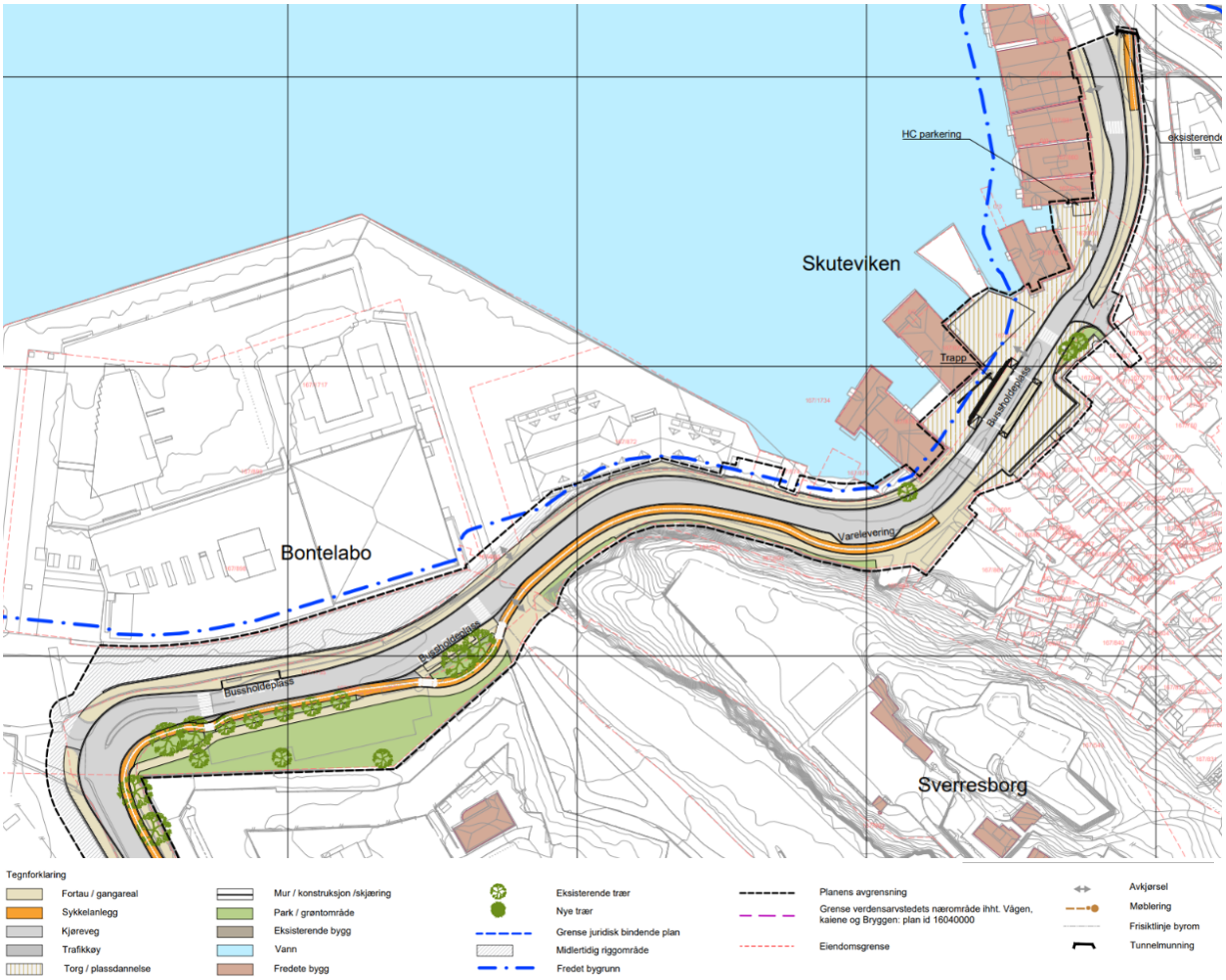
Skuteviken

I Skuteviken er det et mål å vitalisere og samle *hele* torgflaten, samt bygge ned barrieren av veien som går gjennom torget. På Skutevikstorget er det i dag etablert bussholdeplasser utformet med busslommer. Løsningen har nylig blitt oppgradert av Statens vegvesen. Som følge av Trafikkplan sentrum blir det i fremtiden mindre trafikk over Skutevikstorget. Dermed er det mulig å erstatte dagens busslommer med kantstopp, og det er denne løsningen som

foreslås i reguleringsplanen. Dette gir plass til et litt større og mer sammenhengende torg. Torget planlegges uten rekkverk for å bygge ned barrierer og gi gode gangforbindelser på tvers. Høydeforskjellen mellom holdeplassen og kaien er planlagt løst med trappetrinn. Fotgjengerovergangene på Skutevikstorget planlegges uten lysregulering.

Sykkelveien fra Bontelabo ledes frem til østsiden av Skutevikstorget. På Skutevikstorget blir det et brudd i den separate sykkeltilretteleggingen der syklende og gående vil dele torgarealet bak bussholdeplassen. Syklister og gående deler et bredt fortau nord for Skutevikstorget, før det etableres tosidig sykkelvei frem til den gamle trikketunnelen. Sykkelplanens grense er satt ved tunnelmunningen i sør. Videre nordover ligger sykkelløsningene i Baneplanen. I Baneplanen er det regulert fortau og toveis sykkelvei inni tunnelen og fortau på begge sider av Sjøgaten på utsiden av tunnelen.

For å gi tilstrekkelig plass til myke trafikanter i det smale tverrsnittet ved Skuteviksbodene 10 og 11, smalnes veibanen inn til kun ett kjørefelt på en kort strekning. Planen legger begrensninger på dagens utforming av parkering- og avkjørsler. Samtidig er det viktig at det fortsatt er grunnlag for aktivitet og næringsdrift i det historiske sjøbodmiljøet. Det tilrettelegges derfor for tilkomst og varelevering på den ytre delen av torget.




*Figur 9 – Illustrasjonsplan for Skuteviken og deler av Festningen.*

### 4.5 Nøkkelinformasjon

| | Sykkelfelt | Sykkelvei | Blandet trafikk/ sykkel på fortau | Total lengde |
|---|---|---|---|---|
| *Lengder i meter* | 600 (i begge retninger) | 730 | 150 | 1480 |

## 5 Tematiske vurderinger

### 5.1 Byrom og bymiljø

Planen legger til rette for et stort kvalitetsløft for flere sentrale byrom og viktige gateløp. Redusert biltrafikk gjør det mulig å redusere og stramme opp linjeføringen på kjøreareraler. Dette gir flere sentrale gaterom en mer helhetlig og visuelt tydelig utforming. En viktig del av arbeidet har vært å koble byrommene sammen på tvers av kjørefelt og sykkelfelt. Reduksjonen i biltrafikk generelt fører til en nedgang i støy og luftforurensning i planområdet.

Gjennom planforslaget etableres det tydelige gangakser og direkte forbindelser for fotgjengere. Krysningspunktene er brede og tilpasset store gangstrømmer. Tilkomst, synlighet og orienterbarhet er viktig. Universell utforming og ganglinjer som skaper gode forbindelser har vært vektlagt i utarbeiding av planforslaget.

Tiltaket gir alle berørte byrom en mer attraktiv utforming og styrker sammenhengen mellom gater, allmenninger og oppholdsarealer. Sammen med nye trær og møblering vil tiltaket ha positiv innvirkning på de berørte byrommene.

Endringer i trafikksystemet gir et enklere trafikkbilde og reguleringsplanen kan dermed legge grunnlaget for en kvalitetsheving av Bryggen og den samlede byromsstrukturen, inkludert allmenningene. Planens kvalitetskrav gir Bryggen og Bradbenken en mer attraktiv og stedstilpasset utforming med tydeligere koblinger til tilstøtende byrom og Vågen. Med føringene i planen får også Skutevikstorget et visuelt og funksjonelt tydeligere byrom. Samlet sett vil planens fastsettelse av arealbruk, hensyn og kvalitet, gi et positivt løft for byform og byrom.

### 5.2 Verdensarv, kulturminner og kulturmiljø

Mulig påvirkning av grunnvannstanden av tunneldelen av bybanetraseen mellom Heggebakken og Sjøgaten berører middelaldergrunn innenfor begge planforslagene. Konsekvensutredningen for verdensarven Bryggen (KUVA) omtaler samlet konsekvens av begge planforslagene og gjør rede for samlet påvirkning på verdensarvens fremragende universelle verdier. Den peker videre på positive effekter av planene og kommer med anbefaling om avbøtende tiltak. KUVA-rapporten ligger som vedlegg til de to planforslagene, mens «Tilleggsutredning av kulturmiljø» ligger som vedlegg til baneplanen.

<u>Verdier</u>

Verdiene er gjennomgående høye, noe som gjenspeiler prinsippet i M-1941 om at alle verdensarveiendommer tillegges svært stor verdi. Vurderingen skiller mellom:

- Attributter knyttet til selve verdensarveiendommen, og

- Støttende attributter, det vil si kulturminner og kulturmiljøer som er knyttet til den hanseatiske virksomheten.

Elementer som er knyttet til denne virksomheten er vurdert å ha svært stor verdi, uavhengig av deres direkte tilknytning til verdensarveiendommen. Det historiske trehusmiljøet innenfor influensområdet er vurdert å ha stor til svært stor verdi.

Påvirkning og konsekvens

De to planforslagene for hovedsykkelruten og Bybanen er vurdert å medføre stor negativ konsekvens. Enkelte påvirkninger, som konflikter med middelalderske kulturlag og den middelalderske murstrukturen i Kong Oscars gate og Heggebakken, er vanskelige å unngå som følge av den planlagte linjeføringen og nødvendige infrastrukturtiltak. De øvrige hovedkonfliktene kan oppsummeres som følger:

- Grunnvannsforhold
- Mindre funksjonell barrierevirkning av tosidig sykkelfelt
- Redusert område ved inngangspartiet til Finnegården
- Tap av verdifulle trebygninger i Sandviken

Oversikt over påvirkning, konsekvensgrad og samlet konsekvens:

| Verdi | Attributt | Påvirkning | Konsekvens |
|---|---|---|---|
| **Hanseatic Heritage** | Existing buildings (tangible) | Forringet | Stor negativ konsekvens (3-) |
| | Archaeological deposits (tangible) | | |
| **Historic townscape and historic trading port** | Supporting attribute - Compact medieval urban structures (tangible) | Forringet | Stor negativ konsekvens (3-) |
| | Supporting attribute - Historic harbour district (tangible) | Noe forringet | Middels negativ konsekvens (2-) |
| | Supporting attribute – Archaeological deposits (tangible) | Forringet | Stor negativ konsekvens (3-) |
| **Contemporary urban cityscape** | The old wharf and 62 buildings of former township (tangible) | Noe forringet | Middels negativ konsekvens (2-) |
| | Supporting attribute – Historic wooden city (tangible) | Forringet | Middels negativ konsekvens (2-) |
| | The objective of preserving Bryggen (intangible) | Noe forringet | Middels negativ konsekvens (2-) |
| **Samlet konsekvens** | | | **Stor negativ konsekvens** |

*Figur 10 – Oversikt over påvirkning, konsekvensgrad og samlet konsekvens.*

Positive effekter

KUVA-rapporten peker også på positive sider ved planforslaget.

- Helhetlig oppgradering av offentlige byrom
- Oppgradering av vann- og avløpsinfrastruktur, sammen med annen underjordisk infrastruktur
- Trafikkplan sentrum, som inngår i referansesituasjonen, vil medføre en betydelig reduksjon i trafikkmengdene.
- En mer helhetlig utforming av gaterommet langs Bryggen vil gi økt areal mellom trafikkarealet og de historiske bryggebygningene. Sammen med lavere kantsteiner

enn det som er lagt til grunn i referansesituasjonen, vil dette bidra til et mer integrert og visuelt sammenhengende miljø.

Avbøtende tiltak

Rapporten anbefaler flere avbøtende tiltak:

- For å unngå påvirkninger bør prosjektets omfang og utforming justeres slik at det i større grad tar hensyn til trehusbebyggelsen i Sandviken som en støttende verdi, samt kulturmiljøet foran Bryggen og Finnegården.
- For å redusere påvirkningene må det tas særskilt hensyn til middelalderske kulturlag ved plassering og omlegging av underjordisk infrastruktur.
- Det bør også gjennomføres tiltak for å sikre infiltrasjon til grunnvannet, samtidig som eksisterende systemer for håndtering av grunnvann opprettholdes.
- Kantsteinhøydene bør reduseres ytterligere for å minimere barrierevirkninger.
- Det bør sikres en plan for en helhetlig oppgradering av byrommene langs strekningen, slik at usikkerheten knyttet til denne delen av tiltaket reduseres.
- For å forbedre dagens situasjon bør utskifting av tilbakefyllingsmasser rundt eksisterende infrastruktur vurderes, forutsatt at det foreligger bedre tekniske løsninger, og at slike tiltak ikke medfører skade på arkeologiske kulturlag.

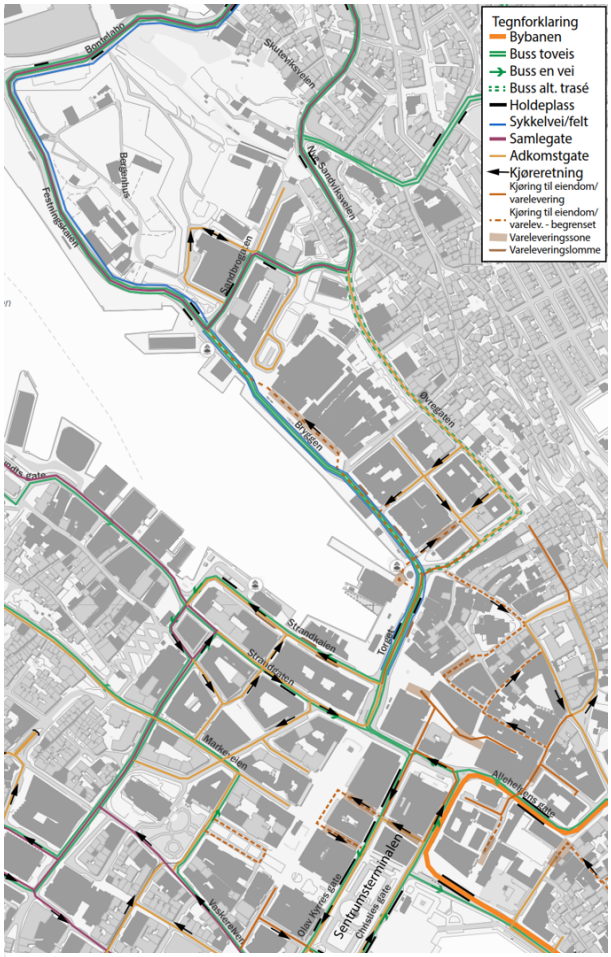
## 5.3 Trafikk- og kollektivsystemet

Trafikksystemet

Trafikkomleggingene i sentrum medfører begrensninger på hvor det blir mulig å kjøre og stoppe lovlig, men det vil fortsatt være mulig å nå viktige målpunkt i sentrum herunder tilkomst til Strandkaiterminalen og sentrumsgatene rundt Torgallmenningen, Torget, Rådhuskvartalet og Festningsområdet. For overgang fra kollektiv til taxi ligger det til rette for flere alternativ knyttet til alle holdeplassene i sentrum. Planen begrenser antall faste oppstillingsplasser for taxi.

Buss

Bybanen planlegges som en del av et helhetlig kollektivtilbud, sammen med buss. Sykkelplanen tilrettelegger for kjøremønster for buss og bussholdeplasser tilpasset Vestland fylkeskommune sitt forslag til Driftskonsept vedlegg C2. Se også kap 5.2 i fagnotatet for baneplanen for omtale av dette notatet.



*Figur 11 – Planforslaget viser nytt kjøremønster for ulike trafikantgrupper i sentrum.*

Det tilrettelegges for færre busser på Torget og Bryggen enn i dag. Bussruter for lokal betjening av Sandviken vil fortsatt gå via Torget og Bryggen, mens busser til Åsane kjører Fløyfjelltunnelen.

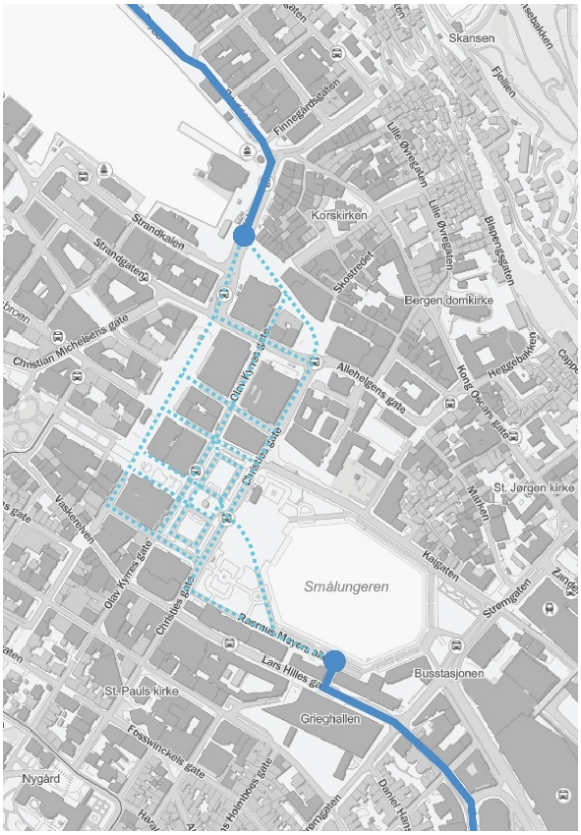
Sentrumsterminalen, med bussholdeplasser i Olav Kyrres gate og Christies gate, vil fortsatt være et viktig kollektivknutepunkt for buss og bane. Planforslaget legger til rette for god fremkommelighet for buss. Det blir en vesentlig trafikkreduksjon i hele planområdet.

Planforslaget forutsetter at det fortsatt vil kjøre busser for å betjene deler av Sandviken. Disse må enten kjøre Bryggen eller Øvregaten – som er en smal gate med mye fotgjengertrafikk, kulturminnehensyn og skoleveg til Christies Krybbe skole. Planforslaget foreslår at busser kjører langs Bryggen, og at Øvregaten kan benyttes som alternativ trasé dersom Bryggen er stengt ved større arrangementer eller lignende.

### 5.4 Sammenhengende sykkeltrase

Ett av målene for bane- og sykkelplanen har vært å etablere en sammenhengende hovedsykkelrute som kobler dagens hovedsykkelrute i Rasmus Meyers allé i sør, til vedtatt plan for hovedsykkelrute i Sandviken i nord. Deler av sykkelstrekningen ligger innenfor baneplanen og deler innenfor sykkelplanen. Tilrettelegging for Bybanen i Christies gate og videreføring av sentrumsterminalen for buss i Christies gate og Olav Kyrres gate, gjør at det ikke har vært mulig å få plass til en separat sykkeltrasé i Christies gate eller Olav Kyrres gate øst for Kaigaten/Starvhusgaten, og dermed heller ikke en sammenhengende hovedsykkelrute gjennom sentrum. Se kapittel 5.7 i fagnotat for baneplanen, samt kapittel 6.4.3 i planbeskrivelsen til baneplanen for mer informasjon.

Siden det ikke etableres en separat hovedsykkelrute fra sør i baneplanen (Christies gate, Småstrandgaten) som hovedsykkelruten i sykkelplanen kan koble seg på (Småstrandgaten, Torgallmenningen), har det i sykkelplanen blitt sett på ulike varianter av hvor langt sykkeltilretteleggingen bør trekkes inn *mot* sentrum fra nord og en god avslutning/start på det separate sykkeltilbudet. På grunn av et manglende separat sykkeltilbud gjennom sentrumsgatene, har det i både bane- og sykkelplanen blitt jobbet etter et konsept om «spredning» av syklister gjennom sentrum. For at majoriteten av syklistene ikke skal ledes inn i spesifikke, uheldige traseer, avsluttes sykkeltilretteleggingen relativt tidlig i begge planene, slik at syklistene kan velge ulike ruter. Figur 12 viser ulike rutevalg mellom dagens sykkeltilrettelegging i Rasmus Meyers allé i sør og nye sykkelfelt i på Torget nord for sentrumskjernen.



*Figur 12 – Diagram over ulike rutevalg for syklister mellom sykkeltilrettelegging nord og sør for sentrum.*

Planen foreslår å avslutte/starte sykkeltilretteleggingen på Torget. Det er valgt å ikke etablere sykkeltilrettelegging i Småstrandgaten for å unngå at flesteparten av syklistene ledes mot banetraseen i

Christies gate og Allehelgens gate, eller inn i de envegskjørte bussgatene Christies gate øst og Olav Kyrres gate. Det er videre valgt å ikke etablere sykkelfeltene opp til Strandgaten for å unngå å lede flesteparten av syklistene rett inn på Torgallmenningen.

Det er anbefalt at sykkelfeltet avsluttes på Torget, før krysset ved Strandkaien, på grunn av trafikksikkerhet. Sykkelfelt gjennom krysset ville vært i konflikt med høyresvingende trafikk inkludert buss. Krysset ved Strandkaien foreslås ikke signalregulert. I planområdet er det generelt jobbet for å få til kryssløsninger uten signalregulering. Dette bidrar til å bryte ned barrierer fra trafikkareal og gir prioritet og bedre fremkommelighet for fotgjengere. For syklister er det også en fordel å slippe å vente på grønt lys i kryss med lite trafikk. En ulempe med uregulerte krysningspunkt i et område med mange fotgjengere er at det kan åpne for konflikt mellom fotgjengere og syklister, og føre til lavere fremkommelighet for buss.

Manglende sammenhengende sykkeltilrettelegging gjennom sentrum vil føre til en økt blanding av fotgjengere og syklister på fortau og torgarealer, og en blanding av busser og syklister i kollektivgatene. Mangelen på et sammenhengende sykkeltilbud gjennom sentrum er negativt for å nå målet om at flere skal sykle mer. Planen gir likevel et betydelig løft for syklister sammenliknet med dagens situasjon ved etablering av sykkelfelt langs Bryggen og Torget, i tillegg til betydelig redusert biltrafikk i hele planområdet.

Oppstart eget prosjekt for sammenhengende sykkeltilrettelegging gjennom sentrum
Reguleringsplanene for sykkel og bybane legger ikke frem et forslag til sammenhengende separat sykkeltilrettelegging gjennom sentrum. Bergen kommune og Miljøløftet skal starte opp et eget prosjekt som følger opp sykkeltilrettelegging gjennom sentrum med egne planer og tiltak.

### 5.5 Barn og unges interesser

Forbedret gang- og sykkel tilbud i sentrum, sammen med forbedret bymiljø med redusert biltrafikk og støy, vil ha positive virkninger for barn og unges mulighet for å bevege seg i området. Tiltaket vil også bidra til forbedret tilgjengelighet til viktig målpunkt innen og utenfor planområdet, knyttet til friluftsliv og turgåing, idrett, skole, musikk, teater og kultur.

### 5.6 Naturmangfold

Med hensyn til Naturmangfoldloven (nml) § 8 vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturverdier og tiltakets påvirkning som godt. Planforslaget har svært liten påvirkning på naturmangfold. Alle dagens trær i planområdet foreslås ivaretatt. Planen legger til rette for å bidra positivt til naturmangfold ved at det åpnes for etablering av nye trær og at det foreslås å erstatte dagens parkeringsplass nord for Bergenhus med park. Etablering av trær og grøntareal avklares videre i prosjektering og bygging. Effekten på naturmangfoldet er delvis avhengig av løsningene og beplantningen som velges ved prosjektering og bygging.

Hovedtrekkene i blågrønn struktur opprettholdes. Det er ikke påvist negativ konsekvens for naturmangfold som medfører at samlet belastning for naturtyper eller arter blir for stor, jf. nml § 10. Reetablering og til dels utvidelse av grøntområder og nyplanting av trær ligger til planen som avbøtende tiltak og er dels inkludert i bestemmelsene. Der omfanget av tiltak er usikkert, er nml § 9 føre-var-prinsippet, lagt til grunn. Tiltak er på bakgrunn av dette, gitt en større negativ virkning enn det som vil være tilfelle dersom avbøtende tiltak gjennomføres.

Nml § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver) tilsier at tiltakshaver skal bære kostnadene ved å hindre eller begrense naturskadene ved tiltaket, mens nml § 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder) krever at man forsøker å unngå eller begrense skadene på naturmangfoldet gjennom valg av driftsmetoder, teknikker og lokalisering. Dette blir ivaretatt blant annet gjennom Miljøprogrammet.

### 5.7 Risiko, sårbarhet, havnivå og stormflo

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart. De planlagte tiltakene vil derfor ikke i seg selv medføre økt risiko eller sårbarhet i planområdet eller for omkringliggende berørte områder.

Lengre strekninger av planområdet og sykkelveien risikerer å bli oversvømt ved stormflo. Veganlegg må derfor tilpasses slik at det tåler belastningen fra oversvømmelse og man må sørge for at faren for menneskeliv er redusert til et akseptabelt nivå. Hovedutfordringen ved høy vannstand er framkommelighet. Det finnes omkjøringsmuligheter mellom Torget og Skuteviken/Sandviken som kan benyttes ved meldt høy vannstand. Avbøtende tiltak inkluderer stenging av fylkesveien/sykkelveien og skilting om omkjøringsmuligheter.

# 6 Gjennomføring og kostnader

## 6.1 Anleggsgjennomføring

Planforslaget er en del av prosjektet Bybanen og hovedsykkelrute til Åsane, som også inkluderer forlengelse av Fløyfjelltunnelen. Dette planforslaget er én av flere reguleringsplaner for bybaneprosjektet. Prosjektering og bygging av de ulike tiltakene må sees i sammenheng for å sikre en mest mulig effektiv byggeperiode for hele bybaneprosjektet og unngå unødvendig store ulemper under byggearbeidene. Ulike deler av hele byggeprosjektet vil måtte skje til ulik tid. Når Bybanen til Åsane er finansiert og klar til bygging kan det derfor ta flere år før ulike arbeid knyttet til *dette* planforslaget påbegynnes, dersom det totalt sett vurderes som det gunstigste for hele prosjektet.

Opparbeiding av tiltakene innenfor de to planforslagene henger ikke direkte sammen, det vil si at opparbeiding av sykkelfelt over Torget og Bryggen og fortau rundt Festningen, ikke nødvendigvis gjennomføres samtidig med bygging av Bybanen. Planforslaget for hovedsykkelruten mellom Torget og Skuteviken omfatter også byrom som ikke nødvendigvis opparbeides samtidig med hovedsykkelruten.

Teknisk forprosjekt beskriver at alle arbeidene for sentrum og Sandviken vist i de to planforslagene (sykkelplan og baneplan) kan gjøres i løpet av 6 år, dersom man kan utføre arbeid i flere av områdene parallelt. Det samlede bybaneprosjektet til Åsane inkludert forlenget Fløyfjelltunnel vil ta betydelig lengre tid enn dette. I vedtatte reguleringsplaner er samlet byggetid for hele prosjektet estimert til å være mellom 11 og 13 år. Det kan tenkes at deler av arbeidene i sentrum og Sandviken gjøres tidlig i denne perioden, mens andre deler må vente til sent i perioden. En stor del av anleggsarbeidene i sentrum og Sandviken gir redusert vegkapasitet – midlertidig og permanent – på det veganlegget som trengs til gjennomkjøring i perioder med arbeid/stenging i Fløyfjelltunnelen. Deler av anleggsarbeidet i Sandviken og sentrum vil derfor trolig ikke gjennomføres før forlenget Fløyfjelltunnel er ferdigbygd og åpnet. I planforslaget er det i planbestemmelsene beskrevet at mulighet for bruk av bygge- og anleggsområder gjelder frem til 2040.

Bygging av Bybanen er et stort prosjekt og byggearbeidene tilknyttet planforslaget vil ha store konsekvenser i både Bergen sentrum og Indre Sandviken over flere år. For at byen skal fungere best mulig i anleggsfasen må blant annet planer for midlertidig trafikkavvikling detaljeres videre og det må gis god informasjon til naboer og andre interessenter.

I sentrum vil arbeid i Kaigaten og Christies gate ha spesielt stor påvirkning på kollektivtrafikken, og i Sandviken vil arbeidet i Sjøgaten og Sandviksveien gi lengre perioder med midlertidige trafikkomlegginger. Under byggearbeidet vil midlertidige trafikkomlegginger kunne innebære redusert trafikkapasitet og endrete tilkomster. Det er viktig at tilbudet for kollektivtrafikk, sykkel og gange prioriteres i de ulike anleggsfasene slik at flest mulig har reisealternativer når vegkapasiteten reduseres.

Tunnelarbeidet vil tidvis være preget av sprengningsarbeid, utkjøring av sprengstein og generelt mye støyende aktivitet. Det vil merkes i store deler av sentrum og Indre Sandviken, ikke bare av de nærmeste naboeiendommene. God informasjon til berørte er svært viktig for å gi forutsigbarhet og minst mulig ulemper for omverden. Arbeidet med tunnel krever

betydelige anleggsareal i dagen. Mye av tunnelarbeidet for tunnelen i sentrum vil skje fra jernbanetomten på Koengen som ligger litt avskjermet fra sentrumskjernen. Det vil være tunge arbeider tilknyttet tunnelportalene i Heggebakken, Sjøgaten og Munkebotn, samt publikumsinngangene til den underjordiske holdeplassen. I både Sjøgaten og Heggebakken må bygg rives som del av tunnelarbeidene. Også i Munkebotn og Sandbrogaten vil bygg tett på tunnelportalene måtte rives. Bygging av tunnelportaler krever også betydelige tiltak for å sikre omlegging av trafikken, blant annet med store broer over åpen byggegrop.

Anleggsarbeid for sykkelruten er mindre omfattende enn arbeidene med bybanetraseen. Arbeidet krever ikke like mye arbeid i grunnen, arbeidet tar kortere tid og krever generelt mindre areal. Med dagens trafikk gjennom sentrum vil trafikkomlegging være krevende på visse punkter, men dersom arbeidet gjøres når Torget er stengt for gjennomkjøringstrafikk vil den midlertidige trafikkomleggingen i anleggsfasen ikke være like omfattende. Gående, syklende og busstrafikk må sikres gode forhold gjennom anleggsfasen. Det må være god informasjon om arbeidet til naboer og andre interessenter i forkant og underveis.

For banetraseen er flytting og oppgradering av infrastruktur under bakken en del av prosjektet – blant annet for å flytte rør og ledninger *vekk* fra banetraseen. I sentrumsgatene, også i gatene der Bybanen ikke skal gå, åpner reguleringsplanforslaget for oppgradering av eksisterende infrastruktur under bakken. Blant annet er deler av VA-nettet overmodent for oppgradering, for eksempel langs Bryggen.

Det er utarbeidet gravekart som viser tillatte gravedybder i sentrumsområdet for begge planene. Det er også en bestemmelse om det skal gjennomføres arkeologisk granskning av arkeologiske kulturlag før gravetiltak.

Som del av planforslaget er det utarbeidet faseplaner, se Y-tegninger, vedlegg til Teknisk forprosjekt. Disse beskriver arealbehov for anleggsarbeid inkludert trafikkomlegging i ulike faser av byggearbeidet, og legger grunnlaget for det arealet som reguleres til midlertidig bygge- og anleggsområder i planforslaget. Merk at Y-tegningene ikke er juridisk bindende. De er et grunnlag for reguleringsplanen, og videre prosjektering av prosjektet kan peke på andre løsninger for byggearbeidet så lenge disse forholder seg til rammene satt av reguleringsplanen med plankart og -bestemmelser.

## 6.2 Kostnadsoppsummering

Som del av planarbeidet ble det i september 2026 gjennomført kostnadsanslag for det nye planarbeidet. Dette er gjennomført i henhold til Statens vegvesens håndbok R764. Oppsummerende rapport fra anslaget blir lagt ved til offentlig ettersyn.

Det nye planforslaget for «sykkelplanen» er beregnet å koste 1,4 milliarder (P50, 2025-kroner).

Det er gjennomført en forenklet oppdatering av anslaget for gjeldende plan fra Sentrum til Åsane fra 2023 der kostnadene er prisindeksjustert og justert i forhold til ferske erfaringspriser fra større samferdselsprosjekt. Kostnaden på gjeldende plan er nå vurdert til å være 24,8 milliarder (P50, 2025-kroner). Dette inkluderer kostnader for bybanetrase over Bryggen og hovedsykkelrute av strekning tilsvarende det nye planforslaget, altså mellom

Kaigaten i sentrum og krysset nord for Reperbanen i Sandviksveien-Åsaneveien (Glass Knag), samt nødvendig omlegginger som del av byggearbeidet.

Med nytt reguleringsplanforslag fram til Munkebotntunnelen er hele bybaneprosjektet til Åsane nå beregnet å koste 28,9 milliarder (P50, 2025-kroner). Dette inkluderer bybanetrase, hovedsykkelrute, samt nødvendige omlegginger. Dvs. ca. 4,1 milliarder mer enn gjeldende plan. Identifiserte mulige kostnadsbesparende tiltak fra KS2-rapporten (fra 2024) er ikke innarbeidet.

Forlenget Fløyfjelltunnel holdes utenfor; SVV kjører egne anslag for dette prosjektet.

### 6.3 Berørte eiendommer

Store deler av planområdet ligger på kommunal og fylkeskommunal grunn. Det er lite behov for permanent grunnerverv i planområdet, men det vil være behov for å erverve mindre deler av tilgrensende eiendommer. En del eiendommer vil bli underlagt midlertidig erverv, som riggområder langs strekningen. Det vises til midlertidige anleggsområder på plankartet.

Bygg på Festningskaien

Et bygg på Festningskaien (167/904) er foreslått innløst og revet i planforslaget. Dette er også vist som innløst i vedtatt plan.

*Tabell 1. Oversikt over bygninger som må rives/flyttes*

| Type | Matrikkel nr. | Eier | kommentar |
|---|---|---|---|
| Servicebygg | 167/904 | Vestland Fylkeskommune | Foreslått innløst og revet i planforslaget |

# 7 Oppsummering av virkninger og anbefaling

## 7.1 Virkninger

Planforslaget som legges frem, legger til rette for et betydelig løft av sentrale byrommene i Bergen. Innenfor planområdet ligger noen av Bergens viktigste byrom, samt verdensarvstedet Bryggen og Hanseatisk museum. Fredeliggjøring som resultat av mindre trafikk i området vil også øke attraktiviteten for både bevegelse og opphold.

Planforslaget foreslår et separat sykkelsystem fra Torget til Skuteviken. Dette er en viktig del av den nye hovedsykkelruten mot nord. Planen legger her til rette for en stor forbedring av dagens forhold for syklister på Torget og Bryggen. Sykkeltilretteleggingen stoppes på Torget siden det ikke har blitt funnet en løsning for en sammenhengende hovedsykkelrute videre gjennom sentrum i baneplanen. En manglende sammenhengende sykkeltilrettelegging gjennom sentrum vil føre til fortsatt blanding av fotgjengere og syklister på fortau og torgarealer, samt en blanding av busser og syklister i kollektivgatene.

Planforslaget gir betydelige forbedringer for de store fotgjengerstrømmene som beveger seg gjennom området. Det legges til rette for bredere fortau. For å prioritere fotgjengernes fremkommelighet er kryss og fotgjengeroverganger planlagt uten signalregulering i så stor grad som mulig. Separat sykkeltilrettelegging gjør at det blir færre syklister og løpehjul på torg- og fortausarealer på Torget og Bryggen.

Det har vært stort fokus på å unngå negative virkninger for kulturminner og kulturmiljø i planprosessen. I planen er det blant annet jobbet for å bryte ned den visuelle og funksjonelle barrieren som dagens kjørebane er. Resultatet er at opplevelsen av Bryggen som et helhetlig byrom fra Bryggehusene til Vågen styrkes. Konsekvensutredning for verdensarven (KUVA) peker likevel på konflikter med verdensarven. Noe mindre plass til fotgjengere foran Hanseatisk museum og sykkelfelt i hver retning over Bryggen i tillegg til kjørebanen trekkes frem som negativt.

Gjennomføring av trafikkplan sentrum, der Torget stenges for gjennomgangstrafikk, vil bidra til reduksjon av trafikk inn mot Torget og Bryggen. I planprosessen er det søkt etter løsninger som ytterligere reduserer trafikken langs Bryggen. Planforslaget legger til rette for at Sandviken betjenes av buss i tillegg til Bybanen og at de gjennomgående rutene kan kjøre langs Bryggen. Dette følger opp driftskonseptet som Vestland fylkeskommune har utarbeidet for et samlet kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Åsane. Bussrutene kan flyttes til Øvregaten når Bryggen stenges for arrangementer eller lignende. Det er ikke anbefalt at bussene benytter Øvregaten i normale ruter på grunn av gatens smale tverrsnitt og utforming. Tilkomst og varelevering til eiendommene på Bryggen vil være tillatt.

## 7.2 Måloppnåelse

I arbeidet med utvikling av løsningene for enkeltområder i planforslaget, er målene for Bybanen, kollektivsystemet, sykkel og gange, omtalt i kapittel 2.2, brukt som referanse for vurderinger av kvaliteten på løsninger og sammenligning av alternativ.

Bestillingen fra byrådet er svært presis og har vært førende for løsningsutviklingen. Det har vist seg vanskelig å oppnå god måloppnåelse innenfor alle målene med det

handlingsrommet som ligger i bestillingen. Prioriteringen av fremkommelighet for bane og buss samt annen trafikk har gitt god måloppnåelse for kollektivtilbudet. Planforslagene vil også fremme gange pga. opprydding og kvalitetsheving i byrom, gode kryssinger og mer areal til gående, spesielt i sentrum.

Planforslagene har dårligere måloppnåelse når det gjelder tilrettelegging for sykkel. Her har det vært en tydelig målkonflikt mellom å sette av nødvendig areal til banetrasé og kjøreveg og samtidig finne nok areal til et separat sykkeltilbud.

Dessverre er det usikkerhet knyttet til planforslagets påvirkning på verdensarven Bryggen og Finnegården, samt fredet middelaldergrunn i sentrum, på grunn av risikoen for grunnvannssenking som følge av etablering av bybanetunnelen mellom Heggebakken og Sjøgaten.

Det har vist seg at det er lite handlingsrom for å redusere kostnader i planprosessen. I utviklingen av løsningene har det vært et sterkt fokus på å sikre gjennomførbarhet og redusere risiko for skader på omgivelsene.

## 7.3 Prosjektrisiko

På grunn av kravet til stram fremdrift, med forventning om vedtatt plan våren 2027, har det vært lite tid til å gå i dybden på en del løsninger. Planområdet er stort og komplekst og det er flere risikoforhold som ikke har blitt redusert i så stor grad som ønskelig før offentlig ettersyn, dette gjelder:

- Løsninger som burde vært optimalisert
- Lite tid til kvalitetssikring av de juridiske plandokumentene

Dette gir økt risiko for at plandokumenter må rettes opp før 2. gangs behandling eller reguleringsendringer i prosjekteringsfasen. Det øker også risikoen for innsigelser.

## 7.4 Konklusjon

Plan- og bygningsetaten mener at planforslagene, med de valgte løsningene som legges frem, er det beste svaret på bestillingen. De prioriteringene som er gjort i planprosessen har vært gjenstand for omfattende vurderinger og avveininger av ulike hensyn i samarbeid med partene i Miljøløftet.

Planforslaget for Bybanen fra sentrum til Sandviken løser i stor grad hovedformålet med planarbeidet: å regulere Bybanen og hovedsykkelrute, med tilstrekkelig areal til å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkelruten. Teknisk forprosjekt er tilstrekkelig gjennomarbeidet til å gi sikkerhet for at løsningen som legges til grunn for reguleringsplanen er gjennomførbare, kostnadseffektive og oppfyller krav til sikkerhet.

Det har vært en svært stram fremdrift i planprosessen. Dette har gitt en sårbarhet i planforslaget som oversendes til byrådsavdelingen. Planforslaget inneholder negative konsekvenser for enkelte tema som er vanskelige å unngå med den vedtatte traséen. Planmaterialet med vedlegg er ikke så godt gjennomarbeidet som vi forventer av et planforslag fordi det har vært mindre tid til kvalitetssikring av løsninger og alle dokumentene enn ønskelig. Dette er ikke vurdert å være så vesentlig at det går ut over lovkravene til

reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven, men det kan være nødvendig med opprettelser før 2. gangs behandling.

Til tross for at planforslaget for Bybanen fra sentrum til Sandviken inneholder løsninger som har uønskede virkninger, anser vi at planforslaget samlet sett løser de viktigste delene av bestillingen og vi anbefaler derfor at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

# 8 Videre prosess og fremdrift

Fremdrift og faser i reguleringsarbeidet

Det er mål om å få et vedtak i reguleringsplanene før sommeren 2027. Dersom det skulle komme innsigelser på bakgrunn av manglende måloppnåelse eller uavklart restrisiko er det viktig med rask prosess for å avklare om og hvordan disse kan imøtekommes gjennom optimalisering eller justering av løsningene i planforslagene, eller om det må gjøres større grep som innebærer endringer i politisk bestilling.

Oppgaver som bør/skal følges opp før 2. gangs behandling:

- Prosess for nødvendig veitiltak utenfor planområde (Strømgaten, Jon Smørs gate)
- Fravikshåndtering
- Videre kvalitetssikring av plandokumenter med vedlegg
- Fotgjengerfelt bryggen
- Lysregulering av kryss, evt videreføring av sykkelfelt sør for Torget

Videre arbeid – hva må følges opp i prosjekteringsfasen

- Miljøprogram
- Tilpassing av sykkel- og gangtiltak til omkringliggende byrom

## Vedtak

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-11, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til detaljregulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:
   a. Detaljregulering, Bergenhus. Hovedsykkelrute Torget - Skuteviken, arealplan-ID 71730000, vist på plankart, datert 25.09.2026
   b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 01.10.2026

Plan- og bygningsetaten

**Hege Løtveit**
*avdelingsleder*

**Tarje I. Wanvik**
*etatsdirektør*

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk.*

## Vedlegg

- A. Reguleringsplankart. PlanID 71730000. Datert 25.09.2026
    - A1. Temakart reguleringsplankart. PlanID 71730000. Datert 25.09.2026
- B. Reguleringsbestemmelser. PlanID 71730000. Datert 01.10.2026
- C. Planbeskrivelse. PlanID 71730000. Datert 01.10.2026
    - C1. Risiko- og sårbarhetsanalyse. Datert 25.09.2026
    - C2. Driftskonsept BT5 fra VLFK. Datert 23.06.2025
    - C3. Kostnadsoppsummering kalkyle. Datert 30.09.2026
    - *C . VA-rammeplan med infrastrukturplan. *
    - *C . Miljøprogram. *
    - *C . Støyrapport Akustikk støy strukturlyd vibrasjoner. *
    - *C . Samfunnsøkonomisk analyse med nyttekostnadsanalyse. *
- D. Illustrasjonsplan. PlanID 71730000. Datert 25.09.2026
- E. Teknisk forprosjekt. Datert 25.09.2026
    - E1. A-tegning Tegningsliste. Datert 25.09.2026
    - E1. B-tegninger Oversiktsplan. Datert 25.09.2026
    - E1. D-tegninger Veg. Datert 25.09.2026
    - E1. F-tegninger Normalprofil. Datert 25.09.2026
    - E1. J-tegning Kantsteinsplan. Datert 25.09.2026
    - *E1. M-tegninger Signalplan. *
    - E1. O-tegninger Landskapsplan. Datert 25.09.2026
    - E1. X-tegninger Gravedybder. Datert 25.09.2026
- F. Heritage Impace Assessment (KUVA) Rapport. Datert 25.09.2026
- *G. Merknadsskjema med kommentarer. *

* Dokumenter merket med * er ikke ferdigstilt per dags dato når fagnotatet sendes fra fagetaten til byrådsavdelingen. Disse er derfor ikke oversendt sammen med fagnotatet 01.10.2026. Dokumentene vil ferdigstilles før reguleringsplanforslaget eventuelt sendes på høring, publiseres og være en del av høringsprosessen. (Det tas forbehold om at det kan bli gjort endringer i vedleggslisten før høringsperioden knyttet til de uferdige dokumentene.)

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