



## Byrådssak /23

## Saksframstilling

Vår referanse: 2022/56654-170

### **Bybane til Åsane, delstrekning 2 - Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen, planID 65810000, områderegulering, og Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde (DSFF), plan-ID 70670000, områderegulering**

#### **Hva saken gjelder:**

Bystyret i Bergen vedtok i møte 31.05.2023, sak 161/23 - Bybane til Åsane, forlenget Fløyfjellstunnel, hovedsykkelrute og rigg- og anleggsområde. Bystyresaken inneholdt syv ulike enkeltvedtak av syv ulike reguleringsplaner. På grunn av gjensidig avhengighet mellom reguleringsplanforslagene ble det fremmet en felles sak for de syv reguleringsplanene.

I forbindelse med forberedelser til kunngjøring av reguleringsplanene om Bybane til Åsane, forlenget Fløyfjellstunnel, hovedsykkelrute og rigg- og anleggsområde, ble det avdekket at det foreligger avvik mellom noen av vedleggene omtalt i vedtaket og de vedleggene som er tilknyttet til bystyresaken.

Avviket er avgrenset til følgende to av de syv vedtatte planene:

1. Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde (DSFF), PlanID 70670000, Områdereguleringsplan.
2. Bybanen fra sentrum til Åsane delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen, PlanID 65810000, Områdereguleringsplan.

Saksframstillingen og vedtakspunktene for alle sakene i bystyresak 161/23, omhandler og viser til de korrekte vedleggene, med unntak av en skrivefeil på datering av plankartet til DSFF. De riktige vedleggene er imidlertid ikke korrekt knyttet til bystyresakene. Vedleggene til begge sakene er imidlertid korrekt gjengitt i den digitale innsynsløsningen hvor alle sakspapirene angående bybanen ligger oversiktlig samlet på Miljøløftet.no.

Følgende av vedleggene til Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde, ble ikke korrekt tilknyttet bystyresaken:

- A Plankart. PlanID 70760000, datert 17.03.2023
- B Reguleringsbestemmelser. PlanID 70760000, Datert 31.03.2023
- C Planbeskrivelse. PlanID 70760000, datert 17.03.2023
- C1 Anleggsstøy Saltimporttomten, datert 15.09.2022
- C2 ROS-analyse, datert 15.09.2022
- C3 Miljøprogram, datert 15.09.2022
- C4 Massedisponeringsplan, datert 15.09.2022

Følgende av vedleggene til delstrekning 2: Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen, ble ikke korrekt tilknyttet bystyresaken:

Korrekt vedlegg etter vedtak og vedleggsliste:	Lagt som vedlegg:
Fagnotat, datert 31.03.2023	Fagnotat, datert 30.09.2022
A Plankart, datert 17.03.2023	A Plankart, datert 15.09.2022
B Reguleringsbestemmelser, datert 31.03.2023	B Reguleringsbestemmelser, datert 23.09.2022
C Planbeskrivelse, datert 17.03.2023	C Planbeskrivelse, datert 15.09.2022
C2 Risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 17.03.2023	C2 Risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.09.2022
C3 Miljøprogram, datert 17.03.2023	C3 Miljøprogram, datert 15.09.2022
C5 Kostnadsoppsummering kalkyle reguleringsplan datert 28.03.2023	C5 Kostnadsoppsummering kalkyle reguleringsplan datert 15.09.2022
D Illustrasjonsplan datert 17.03.2023	D Illustrasjonsplan datert 15.09.2022
E1 Tegninger, datert 17.03.2023	E1 Tegninger, datert 15.09.2022
E2 VA-rammeplan inkl. infrastrukturplan datert 17.03.2023	E2 VA-rammeplan inkl. infrastrukturplan datert 15.09.2022

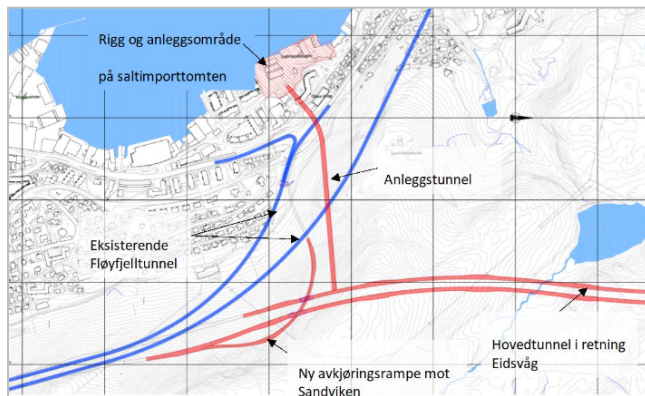
Vedleggene som her lå tilknyttet saken var vedlegg med likelydende navn, men feil datering. Det var dokumentene fra høringsutkastet som ved en feil var lagt ved.

Denne saken fremmes for å rette opp selve bystyresakene med riktige vedlegg.

### Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde (DSFF), PlanID 70670000, områdereguleringsplan.

*Saksutredningen for områdereguleringsplan Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde. DSFF PlanID 70670000, er i denne sak gjengitt likelydende byrådsak 146/23, som lå til grunn for bystyresak 161/23, vedtatt 31.05.2023. For ytterligere informasjon om prosess, medvirkning m.m. henvises det til vedlegg 1- Byrådets saksfremstilling til byrådssak 146/23*

### Hovedinnholdet i planforslaget



Figur 1: Prinsippkisse som viser planen for anleggstunnel og rigg- og anleggsområde på saltimpportomten, fra PBE sitt fagnotat.

Planforslaget tilrettelegger for en anleggstunnel fra Fløyfjelltunnelen til Sandviken med midlertidig rigg- og anleggsområde på Saltimpportomten. Hensikten med planforslaget er å redusere usikkerheten ved anleggsdriften, få en raskere byggetid av bybanen og en mer sikker og effektiv gjennomføring av Fløyfjelltunnelens forlengelse nordover til Eidsvåg. Dette oppnås ved at tunnelarbeidet kan drives fra flere steder, og at tunnelmasser kan transporteres bort med lekter sjøveien via saltimpportomten.

Forlengelsen av Fløyfjelltunnelen er viktig for fremdriften i bybaneprojektet, og særlig byggingen av strekningen fra Sandviken/Glass Knag langs Åsaneveien til Eidsvåg. Dette fordi forlengelsen av Fløyfjelltunnelen nordover må være ferdigstilt før det kan starte opp anleggsarbeid med bybanetrasé på dagens E39 gjennom Sandviken. Dagens trafikk på E39 skal flyttes inn i forlenget Fløyfjellstunnel før bybane og hovedsykkelrute mellom Sandviken og Eidsvåg kan etableres.

Det er vurdert flere alternative løsninger for lokalisering av anleggstunnel (alternativ A-E), sammenlignet med kun å bygge Fløyfjelltunnelen fra nord ved Eidsvåg (alternativ 0).

Alternativ A, B og C ligger for nærmere Eidsvåg til å gi redusert anleggstid, mens alternativ D og E oppnår redusert anleggstid sammenlignet med alt.0. Alternativ E ved Saltimporttomten er anbefalt og lagt til grunn i planforslaget, fordi dette gir tilgang til sjø, kort tunnallengde og hensiktsmessig avstand til Eidsvåg.

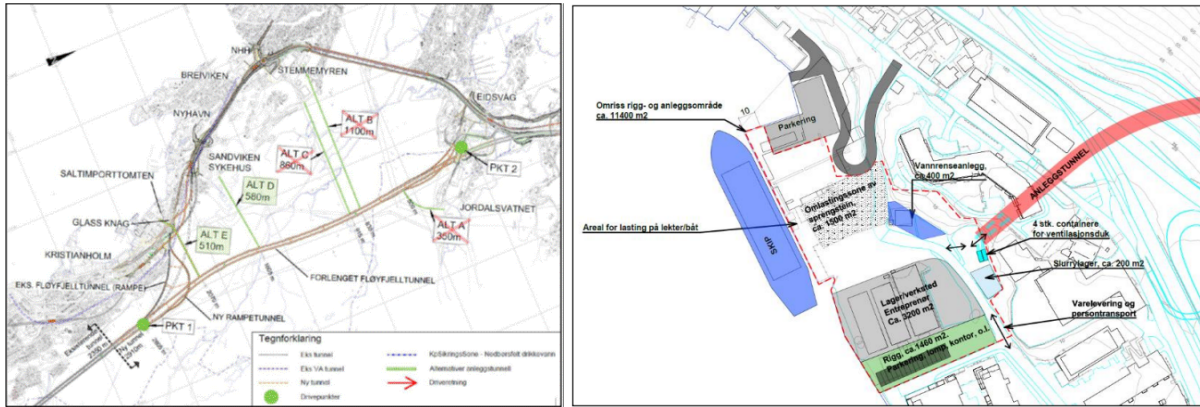
Alternativ E har flere fordeler som kortere byggetid og redusert risiko for forsinkelser siden tunnelen kan drives fra flere steder. Tilgangen til sjø innebærer at steinmasser kan fraktes på lekter fra Saltimporten og direkte til utfyllingsområder på Dokken, og andre mulige utfyllingsområder i Bergen Havn. Slik unngår man mellomasting av steinmasser til lastebil, som medfører økt trafikkbelastning av veinett og støybelastning flere steder. Kortere byggetid og mindre transportbehov gir også grunnlag for lavere kostnader og lavere klimagassutslipp. Se vedlegg «Alternativsvurdering anleggstunnel», datert 15.09.2022 for utfyllende info.

Anleggstunnel med rigg- og anleggsområdet kan også benyttes til oppgradering av Fløyfjelltunnelen sør. Bakgrunnen for dette er at eksisterende Fløyfjelltunnel skal oppgraderes etter krav i tunnelsekkerhetsforskriften, og tunnelen skal utvides til fullverdig profil for å muliggjøre toveistrafikk i ett løp ved stengninger. Oppgradering av Fløyfjelltunnelen sør omfattes av Statens vegvesen sin pågående reguleringsprosess som ble startet opp i februar 2022 (Plan-ID 70820000). Planforslaget for Fløyfjelltunnelen sør ble sendt på høring og offentlig ettersyn februar 2023 med merknadsfrist tidlig i april 2023.

Statens vegvesen har tidligere lagt til grunn at massetransporten fra Fløyfjelltunnelen kan transporteres bort med lekter fra Saltimportkaien. Gjennom arbeidet med oppgraderingen av Fløyfjelltunnelen Sør er det utarbeidet tilleggsnotat som vurderer konsekvenser ved bruk av Saltimporten for anleggstunnel og midlertidig anleggsområde. Statens vegvesen har på bakgrunn av dette skapt usikkerhet ved bruk av Saltimporten, og åpnet for bruk av andre uavklarte løsninger.

Bergen kommune startet i 2022 opp arbeid med offentlig detaljreguleringsplan for utfylling av overskuddsmasser i sjø ved Dokken (arealplanID: 70970000). Planforslaget tilrettelegger for fremtidig byutvikling på Dokken gjennom samfunnsnyttig og effektiv bruk av overskuddsmasser fra bygging av bybanen og Fløyfjelltunnelen. Gjennom å avklare muligheten for utfyllingen på Dokken, sikres en kortreist borttransportering av overskuddsmasser, som bidrar til tidligere oppstart av arbeidet med Fløyfjellstunnelen. Planforslaget for utfylling i sjø ved Dokken ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn 18.02.23 med merknadsfrist tidlig i april 2023. Det forventes at denne reguleringsplanen vil være ferdig og vedtatt i tide for å kunne ta imot overskuddsmasser fra byggingen av Fløyfjelltunnelen.

Saltimporttomten har fram til i dag vært benyttet som næringsområde, og Saltimport AS flyttet sin virksomhet ut av området så sent som våren 2021. Selve tomten er omkranset av boligbebyggelse, av eldre og nyere dato. Det foreligger planer om transformasjon av området, og det er tidligere satt i gang privat reguleringsarbeid for tomten.



Figur 2 (venstre): Oversiktskisse som viser alternative løsninger for anleggstunnel og angrepspunkter i hver ende av forlenget tunnel, fra Planbeskrivelsen. Figur 3 (høyre): Illustrasjonsplan for Saltimporttomten med arealbehovet til planlagte funksjoner i anleggsfasen.

Den midlertidige anleggsvirksomheten vil ha negative virkninger for nærmiljøet. Dette gjelder særlig støybelastning for nærliggende boligområder, men anleggsfasen medfører også omlegging av dagens vei og gangforbindelser over selve Saltimporttomten. De nærmeste boligene kan bli berørt av støynivåer over anbefalte grenseverdier på dagtid i ukedagene, og det vil være nødvendig med støyreducerende tiltak for berørte boliger før anleggsarbeidene starter. Det vil være ulike aktiviteter og støykilder i første og andre fase av utbyggingen, som også innebærer forskjellige støynivåer.

Den første fasen med etablering av selve anleggstunnelen vil være mest støyende og antas å vare i ca. et halvt år. Støykildene vil være boring i fjell, utkjøring av masser over til lekter og tunnelvifter. Det forventes overskridelser av grenseverdier ovenfor bebyggelsen nord og sør for anleggsområder på dagtid når masser fraktes ut på lekter. Det er ikke planlagt støyende arbeid som overskrider anbefalte grenseverdier på kveld, natt eller helg. Etter at borre og drivearbeidet er kommet lenger inn i fjellet, så vil det være perioder uten kjøring av masser ut til lekter, siden masser kan mellomlagres i tunnelen. Støykilden vil da være tunnelvifter med lavere støybelastningen ovenfor omgivelsene, som ikke forventes å overskride grenseverdier.

Den andre fasen omfatter forlengelsen av Fløyfjellstunnelen nordover. Varigheten antas å være på mellom 2-3 år, avhengig av om fasen også inkluderer oppgradering av Fløyfjellstunnelen sørover. Støykildene vil være flytting av tunnelmasser over på lekter og støy fra tunnelvifter. Omlasting av masser skal foregå inne i fjellet og dermed redusere støybelastningen ovenfor omgivelsene utenfor tunnelen. Flytting av masser over på lekter avgrenses til dagtid på hverdager, men forventes å overskride støynivåer i denne tidsperioden. Det er beregnet at 160-230 boenheter blir berørt av mye støy, og det er derfor vurdert avbøtende tiltak, som følges opp i planforslaget. På kveld, helg og natt vil støykilde kun være tunnelvifter, som ikke overskrider grenseverdier.

Anleggstunnelen vil korte ned byggetiden for forlengelse og oppgradering av Fløyfjellstunnelen med opptil 2 år. Etter at fasen med driving av tunnel og utkjøring av masser er ferdig, så kan Saltimporttomten benyttes videre som midlertidig anleggsområde for innredning av Fløyfjellstunnelen.

Planområdet reguleres på plankartet i to vertikalnivåer. Vertikalnivå 1 (under bakken) regulerer tunnelarealet, Fløyfjellstunnelen og anleggstunnel, mens vertikalnivå 2 (i dagen) regulerer midlertidig rigg- og anleggsområde på saltimporttomten. Deler av Sandviksveien inngår også i planområdet. Dette for å sikre areal til trafikksikre løsninger for myke trafikanter i anleggsfasen, siden dagens gjennomgang av fotgjengere over saltimporttomten vil være stengt i anleggsfasen.

Siden Saltimporttomten i anleggsfasen stenges for dagens bilparkering og gjennomgang av gående og syklende, sikrer planforslaget areal til midlertidig parkering i nordre del av planområdet. Dette erstatter dagens parkeringsplasser på sørlig del av tomten, slik at nærområdet ikke belastes med økt trafikk og spredt overflateparkering. I det samme området foreslås det også midlertidig tilkomst til Mowi ASA via Sandviksveien.

### **Oppsummering av merknader til høring og offentlig ettersyn**

Planforslaget for delstrekning DSFF ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 05.11.2022 - 21.12.2022. Det kom inn 1 innsigelse, 16 uttalelser fra offentlige instanser og 21 merknader fra velforeninger, organisasjoner og private for. Disse er oppsummert og kommentert i merknadsskjema datert 31.03.2023.

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

- Støy
- Støv
- Økt trafikk

Ved siden av mange merknader om støy, støv og trafikksikkerhet i anleggsperioden, stilte kommuneoverlegen krav om helsekonsekvensutredning etter folkehelseloven § 11. Vestland Fylkeskommunen fremmet innsigelse knyttet til kulturmiljø og bevaring av bolverksfundamentet etter den nedbrente Lehmkulboden.

### **Oppsummering av endringer etter høring og offentlig ettersyn**

Planforslaget er i hovedsak slik det var til offentlig ettersyn, men det er gjort noen mindre endringer på bakgrunn av innkomne merknader, uttalelser og innsigelser. Det er gjort endringer i plankart, reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse. Det er i tillegg utarbeidet egen ny helsekonsekvensutredning.

De viktigste endringer er følgende:

- Plankartet justeres for å få et tydelig skille mellom midlertidige og permanente bestemmelsesområder.
- For å imøtekomme innsigelsen fra Fylkeskommunen endres bestemmelser for å sikre bevaring av bolverksfundamentet etter den nedbrente Lehmkuhlboden. Det er også lagt til nye bestemmelser knyttet til Helsekonsekvensutredninger.
- Planbeskrivelse har mindre justeringer med nytt kapittel om Helsekonsekvensutredning og justert oppsummering.

For mer detaljerte opplysninger om endringer etter høring og offentlig ettersyn vises det til vedlegget «Justeringer etter offentlig ettersyn», datert 17.03.2023 og fagnotat.

### **Fagetaten sin vurdering/anbefaling til planforslaget Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde**

Plan- og bygningsetaten viser til vurderingene i planmaterialet og anbefaler følgende vedtak: *I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12, legges følgende forslag til områdereguleringsplan fram for vedtak:*

- *Bergenhus. Bybanen fra sentrum til Åsane, Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde. PlanID 70670000, vist på plankart, datert 17.03.2023.*
- *Tilhørende bestemmelser, datert 31.03.2023.*

### **Byrådets vurdering av planforslaget Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde**

Byrådet ser at der er fordeler ved planforslaget med etablering av anleggstunnelen og bruk av Saltimporten som midlertidig anleggsområde. Planforslaget bidrar til kontinuerlig utbygging av bybanen og samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser på sentrale byutviklingsprosjekter i Bergen Havn. Etableringen av en anleggstunnel med tilhørende rigg- og anleggsområde er viktig for fremdriften til hele bybaneprosjektet, siden den bidrar til at

dagens trafikk på E39 raskere kan flyttes inn forlenget Fløyfjellstunnel. Byrådet vurderer derfor at planforslaget følger opp bystyrets vedtak i 2018 om en mest mulig kontinuerlig bybaneutbygging.

Byrådet viser til at pågående reguleringsprosess for utfylling i sjø ved Dokken kan eventuelt være en aktuell lokalisering for en effektiv og samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser fra bybanen og Fløyfjellstunnelen. Plan- og bygningsetaten vurderer at reguleringsplanen for utfylling i sjø ved Dokken vil være ferdig i tide til håndtering av overskuddsmasser. Dette tilrettelegger for tidlig oppstart av arbeidet med Fløyfjellstunnelen. Eventuelle forsinkelser eller avbrudd i byggingen av bybanen og Fløyfjellstunnelen kan gjøre det utfordrende å opprettholde utbyggingsorganisasjonen.

Dersom forlenget Fløyfjellstunnel kun bygges nordfra ved Eidsvåg, så vil dette gi lenger byggetid, usikkerhet i gjennomføringsfasen, økte kostnader, større klimagassutslipp og trafikkbelastning ved transportering av masser med lastebiler på veinettet. Planforslaget tilrettelegger for at forlengelsen og oppgradering av Fløyfjellstunnel kan drives fra flere steder. Dette reduserer byggetiden, gir mindre usikkerhet i gjennomføringen, og bidrar til at byggingen kan starte på et tidligere tidspunkt.

Byrådet ser positivt på at det er vurdert flere alternative løsninger for lokalisering av anleggstunnelen. Dette gir et godt kunnskapsgrunnlag for å sammenligne fordeler og ulemper. Det er utarbeidet gode faglige vurderinger av alternative lokaliseringer sammenlignet med en løsning med kun tunnelarbeid nordfra ved Eidsvåg. Alternativ E med anleggstunnel fra Sandviken ved Saltimporttomten vurderes som den beste løsningen, og er lagt til grunn i planforslaget. Denne løsningen omfatter både en kort anleggstunnel, som begrenser mengden ekstra overskuddsmasser, samtidig som den sikrer at tilnærmet hele forlenget Fløyfjellstunnel kan drives parallelt fra nord og sør. I stedet for at steinmasser må fraktes over på lastebil, med belastning på veinettet og økt støy over flere områder, så gir løsningen tilgang til sjø med kort og direkte flytting av masser med via lekter til utfylling på Dokken. Byrådet støtter de faglige vurderingene av alternativ E, og at denne løsningen er lagt til grunn i planforslaget.

#### Støy og helsekonsekvensutredning

Etter offentlig ettersyn og høring er det utarbeidet en egen helsekonsekvensutredning, som oppfølging av krav fra kommuneoverlegen. Ved siden av nullalternativ ble det utredet et alternativ med uttak av steinmasser i Eidsvåg og frakt til sjø på vei, og et alternativ med uttak av steinmasser via anleggstunnel ved Saltimporten med frakt på lekter sjøveien til Dokken. Utredningene omfatter fire temaer som representerer ulike helserisiko: Støy, Støv og luftforurensing, Trivsel og visuelle forhold, Lysforurensing.

Oppsummert så viser utredningen at alternativ Saltimport medfører at flere personer påvirkes negativt, og at negativ påvirkning vil være større, sammenlignet med alternativ Eidsvåg. Samtidig så vil tidsperioden for negativ påvirkning være kortere ved alternativ Saltimport sammenlignet med alternativ Eidsvåg. Kommuneoverlegens vurderer at begge alternativer med stor grad av sikkerhet vil medføre negative helsekonsekvenser og nedsatt trivsel i anleggsfasen. Kommunelegen vurderer samlet sett at de sannsynlige negative helsekonsekvenser for alternativ Saltimporttomten er vesentlig større enn for alternativ Eidsvåg. Både helsekonsekvensutredning og Kommunelegen sine vurderinger av helserisiko følger som vedlegg.

I Statens vegvesen sin uttalelse til offentlig ettersyn av planforslaget for bybanen, forlengelse av Fløyfjellstunnelen og Saltimporten, så fremgår det at Statens vegvesen ikke lenger ønsker å bruke Saltimporten for borttransportering av masser fra Fløyfjellstunnelen. Dette begrunnes med støybelastning ovenfor naboer rundt Saltimporten, sammen med usikkerhet og risiko knyttet til både gjennomføring, tidsbesparelse og økte kostnader. Statens vegvesen viser i

sin uttalelse til at steinmasser i stedet kan tas ut i Eidsvåg, og at videre transportering kan skje både nordover og sørover på E39. Vurderingene tar utgangspunkt i tilleggsnotat som ble utarbeidet til Statens vegvesen sin pågående reguleringsprosess for oppgradering av Fløyfjelltunnelen sør. Fylkeskommunen har i sin uttalelse til offentlig ettersyn understreket viktigheten av anleggstunnelen og bruk av Saltimporten for å redusere byggetiden til både Fløyfjelltunnelen og bybanen.

Byrådet anerkjenner at bruk av Saltimporttomten til midlertidig anleggsområde vil medføre negativ støybelastning for mange boliger i nærområdet. Byrådet har derfor vurdert om planforslaget med anleggstunnel og midlertidig anleggsområde ved Saltimporten ikke bør fremmes sammen med øvrige delstrekninger for bybanen til Åsane. Dette med bakgrunn i negative helsekonsekvenser, særlig knyttet til støy, for naboer rundt Saltimporttomten. Byrådet vurderer allikevel at planforslaget for Saltimporten bør fremmes sammen med øvrige delstrekninger for bybanen til Åsane. Dette gir fleksibilitet og robusthet i videre planlegging og bygging av bybanen og Fløyfjellstunnelen.

Det er flere fordeler ved å bruke Saltimporttomten sammenlignet med Eidsvåg. Særlig aspektet knyttet til redusert byggetid er viktig for byrådet, fordi dette er avgjørende for å sikre kontinuerlig utbygging av Bybanen. Alternativet er å avvikle Bybanen utbygging og risikere at den viktige kompetansen går tapt, og at vi må bruke tid på å bygge opp igjen en utbyggingsorganisasjon. For byrådets del er det avgjørende at denne kompetansen beholdes. Med det som bakteppe, og med hensyn til både reduserte klimagassutslipp og mindre trafikkbelastning på veinettet konkluderer byrådet med at fordelene veier opp for ulempene med denne løsningen.

Bruk av saltimporttomten kan gi redusert byggetid, økt robusthet, lavere klimagassutslipp og mindre trafikkbelastning på veinettet. Byrådet har merket seg at støyanalyser og helsekonsekvensutredninger viser at dersom steinmasser kun tas ut fra Eidsvåg, så medfører dette også store negative helsekonsekvenser ved Eidsvåg. Den støyende anleggsfasen ved Eidsvåg vil også vare lenger enn ved bruk av Saltimporttomten. Byrådet har også merket seg at Statens vegvesen peker på muligheten for at borttransportering av masser fra Eidsvåg kan gjennomføres både nordover og sørover på E39. Dette innebærer at det legges til grunn uavklarte og ukjente lokaliteter for deponering av overskuddsmasser, med tilhørende ukjente konsekvenser.

Det er mange pågående utbyggingsplaner innenfor Bergen Havn som forventes å ha stort behov for tilføring av masser, blant annet Dokken eller andre fremtidige mulige områder. Frakting av overskuddsmasser på lekter fra Saltimporttomten vil gi kort vei, med direkte tilkomst til aktuelle utbyggingsområder. Dette gir effektiv og samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser. Byrådet vil særlig fremheve at transportering av tunnelmasser med lekter via sjø til utfylling ved Dokken både gir mindre trafikkbelastning og trafikkstøy langs veinettet, sammenlignet med transportering med lastebil fra Eidsvåg og videre på veinettet til Dokken.

Som del av planforslaget for utfylling i sjø ved Dokken er det utarbeidet støykartlegging som sammenligner transportering av masser sjøveien mot transportering av masser langs veinettet. Transportering sjøveien gir lavere støynivåer og mindre støysoner ved Dokken og tilgrensende sentrale boligområder. Dette skyldes at veitransportering medfører omlasting av masser fra lastebil til lekter ved Dokken, før det kan benyttes til utfylling i sjø. Sentrale boligområder langs Torborg Nedreaas gate og Sydnes kan særlig bli berørt av støynivåer over anbefalte grenseverdier ved omlastingen til lekter. Dette medfører at anleggstiden vil øke, siden omlastingen må avgrenses til dagtid for ikke å overskride grenseverdier.

Fylkeskommunen sin uttalelse til høringsforslaget for utfylling ved Dokken understreker også utfordringer dersom overskuddsmasser skal fraktes til Dokken på veinettet. Anleggsperioden vil være krevende trafikkalt, med redusert fremkommelighet for kollektiv-, nytte- og

beredskapstrafikk, i tillegg til økt støybelastning langs veinettet. Fylkeskommunen anbefaler derfor at drifvingen av Fløyfjelltunnelen skje fra både Eidsvåg og Saltimporttomten, og at massene fraktes sjøveien fra Sandviken og direkte til Dokken.

Byrådet ser positivt på at det gjennom reguleringsprosessen for Saltimporten er utarbeidet gode faglige støyanalyser, helseutredninger og vurderinger av støyreducerende tiltak. I planforslaget er det lagt inn tydelige krav om støyreducerende tiltak i anleggsfasen. Dette omfatter bruk av støysvakt utstyr, støysvake arbeidsmetode, driftstidsregimer og innstallering av støymålere. På plankartet er det avsatt egne områder for plassering av midlertidige støyskjermer og andre støytiltak. I revidert planforslag er det også lagt inn krav om oppfølging av helsekonsekvensutredninger og støyreducerende tiltak.

Selv om boligene nærmest Saltimporttomten kan bli utsatt for støynivåer over anbefalte grenseverdier, så vil byrådet fremheve at støyen vil være størst i det første halve året når anleggstunnelen skal etableres. Deretter vil den største støykilden være avgrenset til flytting av steinmasser over til lekter, som avgrenses til dagtid i ukedagene i en periode på 2-3 år. Det mest støyende arbeidet med omlasting av stein i denne fasen kan gjennomføres inne i tunnelene, og vil slik gi mindre utendørs støybelastning.

Utbyggingen av bybanen medfører at store bomiljøer vil oppleve store fordeler og forbedringer når støy og luftforurensingen fra motorveitrafikken på E39 flyttes inn i forlenget Fløyfjellstunnel. Boligområder som i en midlertidig anleggsfase utsettes for støy fra Saltimporttomten, vil i fremtiden oppleve en permanent reduksjon av trafikkstøy fra Åsaneveien. Byggingen av anleggstunnelen og midlertidig bruk av Saltimporttomten bidrar til at dagens biltrafikk på E39 raskere kan flyttes inn i en forlenget Fløyfjellstunnel, og dermed raskere realisere en permanent støyreduksjon for store boligområder.

Etter en samlet vurdering anser byrådet derfor planforslaget for Saltimporten som den helhetlig beste løsningen, selv om dette medfører en stor støybelastning ovenfor nabolaget i Sandviken. Byrådet vurderer at etableringen av anleggstunnel og midlertidig bruk av Saltimporttomten til rigg- og anleggsområde følger opp bystyrets tidligere vedtak. Dette gjelder både bystyrets vedtak fra 2018 om å sikre god fremdrift og en mest mulig kontinuerlig bybaneutbygging, og bystyrets vedtak fra 2021 i sak 42/21 om vurdering av alternative løsninger og avbøtende tiltak for å redusere negative konsekvenser for nærliggende bomiljø.

Byrådet finner det uheldig at Statens vegvesen ikke ønsker å bruke Saltimporten enn så lenge de ikke har lagt frem en alternativ løsning med undersøkte konsekvenser for både nabolag, klimagassutslipp, robusthet og trafikkikkerhet. Byrådet har hatt forventning om at Statens vegvesen ville foreslå en bedre alternativ løsning. Siden det per dags dato ikke foreligger, så vurderer byrådet at planforslaget for Saltimporten bør inngå i den samlede løsningen for byggingen av bybane og Fløyfjellstunnelen. Dette gir fleksibilitet og robusthet i videre faser, og har flere fordeler sammenlignet med kun bruk av Eidsvåg. Byrådet vurderer at mulighet for borttransportering av overskuddsmasser sjøveien fra Saltimporten bør holdes åpen gjennom dette planforslaget, frem til Statens Vegvesen eventuelt foreslår andre bedre løsninger. Basert på bystyrets bestilling om god fremdrift og redusert byggetid, så vurderer byrådet at planforslaget for Saltimporten gir størst effekt, og anbefaler at denne blir vedtatt sammen med øvrige delstrekninger.

Aksjonsgruppen mot saltimportplanen har opplyst oss om en feil i planmaterialet til Saltimportplanen. Feilen dreier seg om hva rigg- og anleggsområdet på Saltimporttomten kan brukes til. Som en konsekvens av at omlastingen ble flyttet inn i tunnelen, ble det også gjort en endring i bestemmelsen § 6.1.1.4 slik at omlasting ble tatt ut i opplistingen av hvilke aktiviteter som ble tillatt på området. Omlastingsområdet er imidlertid fortsatt nevnt i bestemmelsen §7.1.1 knyttet til løsninger for overvann fra omlastingsområdet.

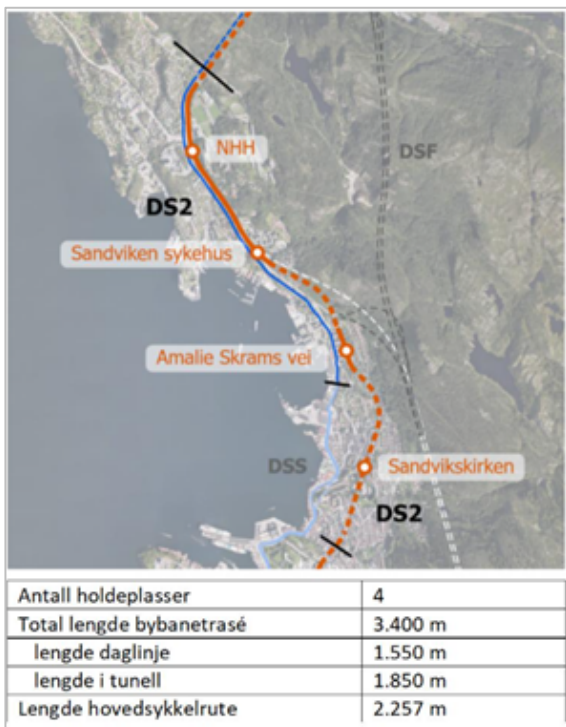


Byrådet ønsker en løsning som er i tråd med det som har vært kommunisert de berørte, og vil presisere at det ikke skal være omlasting av sprengstein ute på rigg- og anleggsområdet. Byrådet foreslår følgende vedtaks punkt for å tydeliggjøre dette:

- Det skal ikke tillates omlasting av tunnelmasser innenfor bestemmelsesområde #91\_2, rigg- og anleggsområdet.
- § 7.1.1 i planbestemmelsene endres til «Før det gis tillatelse til igangsetting av tunnelarbeid skal nødvendige anlegg for håndtering av drivevann/tunnelvann og overvann fra rigg- og anleggsområdet være etablert.»

**Delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen. PlanID 65810000, områderegeringsplan.**

Saksutredningen for delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen. PlanID 65810000, områderegeringsplan, er i denne sak gjengitt likelydende byråds sak 146/23, som lå til grunn for bystyresak 161/23, vedtatt 31.05.2023. For ytterlige informasjon om prosess, medvirkning m.m. henvises det til vedlegg 1- Byrådets saksfremstilling til byrådssak 146/23



**Hovedinnholdet i planforslaget**

Planforslaget for delstrekning 2 (DS2) regulerer bybanetrasé fra Sandbrogaten til Eidsvågtunnelen, med hovedsykkelrute nordover fra Ludebryggen/Sandviksveien. Planforslaget omfatter endringer i lokalvegssystem i Sandviken, med koplinger til forlenget Fløyfjell tunnel.

Strekningen har fire bybanestopp:

Sandvikskirken, Amalie Skrams vei, Sandviken sykehus og NHH. Bybanen som reguleres gjennom delstrekningen er 3,4 km lang, hvorav 1,85 km er i tunnel. Banetraseen går i tunnel fra Sandbrogaten og store deler av indre Sandviken. I Amalie Skrams vei går banen i en kort dagstrekning før den dukker ned i en kort tunnel under Munkebotn. Banen kommer ut i dagen igjen ved Sandviken sykehus og følger Åsaneveien videre nordover, forbi NHH og videre til Eidsvågtunnelen.

Holdeplassen ved Sandvikskirken er underjordisk stasjon, mens øvrige ligger i dagen. Ved NHH etableres det ny bussterminal og legges til rette for vendemulighet for banen. Ved Sandvikskirken tilrettelegges det for én publikumsinngang og oppgradering av byrom ved siden av kirken, og rømningsvei via eksisterende VA-tunnel som kommer ut i Sjøgaten. Et hovedgrep i delstrekningen er at dagens gjennomgående E39-trafikk flyttes inn i en forlenget Fløyfjell tunnel frem til Eidsvåg. Dette frigjør eksisterende firefeltsvei mellom dagens Fløyfjell tunnel og Eidsvågtunnelen til ny bruk som trasé for Bybanen, hovedsykkelrute og tofelts lokalvei. Planforslaget omfatter endringer i trafikksituasjonen ved Sandviksveien/Glass Knag der det etableres sørvendte ramper til og fra Fløyfjell tunnelen.

Hovedsykkelruten som reguleres i DS2 går i Sandviksveien fra Ludebryggen/ Gjensidigekrysset og kobler seg så på Åsaneveien. Mellom krysset ved Glass Knag og Sandviken sykehus går hovedsykkelruten i eksisterende E39 Åsaneveien, i dagens sørgående løp. Hele vegbredden er her benyttet til gangveg og sykkelveg. Fra Sandviken

sykehus følger sykkelruten sammen med bybanetraseen forbi NHH, og går i felles løp med Bybanen gjennom Eidsvågtunnelen, i stedet for å følge dagens rute rundt hele Eidsvågsneset.

Planområdet ligger i bynære strøk med til dels tett bebyggelse og eksisterende infrastruktur både over og under bakken. I Indre Sandviken tilpasser planforslaget seg eksisterende situasjon og hensyntar eksisterende verdier. Området ved Sandviken kirke er i hovedsak ferdig utbygd, men har noe potensial for fortetting og transformasjon. Passasjergrunnlaget for Sandvikskirken holdeplass er i stor grad basert på dagens bosatte og ansatte. Holdeplassen ved Amalie Skrams gir et godt kollektivtilbud til eksisterende boliger og ansatte, og tilrettelegger samtidig for fortetting og fremtidig boligbygging flere steder som ved Kristianholm og Sandviksbodene.

I Ytre Sandviken flyttes dagens trafikk på E39 inn i fjell når Fløyfjelltunnelen forlenges til Eidsvåg, og områdene rundt Åsaneveien får vesentlig redusert trafikkbelastning og økt bokvalitet. Holdeplassen ved Sandviken sykehus gir et godt kollektivtilbud for eksisterende beboere og ansatte, og tilrettelegger for fremtidig boligbygging ved blant annet Hegreneset. Etablering av nytt kollektivknutepunkt ved NHH med holdeplass for bybane og bussterminal, tilrettelegger for fremtidig byutvikling i samsvar med sentrumsformål og byfortettingsone i KPA2018.

### **Oppsummering av merknader til høring og offentlig ettersyn**

Til delstrekning DS2 kom det inn 92 merknader, hvorav 27 fra offentlig instanser, 11 fra lag og organisasjoner og 54 fra private instanser. Innsigelser fra Vestland Fylkeskommune og Statens Vegvesen har punkter knyttet til DS2. Alle merknader er oppsummert og kommentert i eget vedlegg *Merknadsskjema datert 31.03.2023*.

Generelt ble det pekt på følgende:

- Hensyn til og konsekvenser for Sandvikens historiske bymiljø, kulturminner og bystruktur.
- Valgt trasé for Bybanen i indre Sandviken.
- Konsekvenser for eiendommer og trafikanter i anleggsfasen. Spesielt angående støy og rystelser, tilkomst og drift av virksomheter.
- Størrelsen på tiltaket og lokale konsekvenser av tiltaket, for eksempel inngrep i enkelte eiendommer, nærføring av banetrasé, visuelle konsekvenser av murer og andre konstruksjoner.
- Trafikale endringer, størrelse av veganlegget enkelte steder og trafiksikkerhet i permanent situasjon.

Innsigelsene for delstrekningen gjelder følgende:

- Fylkeskommunen sin innsigelse gjelder alternativ 1 med to hovedinnganger til underjordisk holdeplass i Sandviken, samt behov for fleksibilitet og optimalisering av løsninger for myke trafikanter, gateutforming, hensyn til kulturmiljø eksisterende områder med mer.
- Statens Vegvesen sin innsigelse gjelder manglende rekkefølgekrav til anleggsgjennomføring og utredning av trafikale konsekvenser.

### **Oppsummering av endringer etter høring og offentlig ettersyn**

Planforslaget er i hovedsak slik det var til offentlig ettersyn, men det er gjort noen mindre endringer på bakgrunn av innkomne merknader, uttalelser og innsigelser. Det er gjort endringer i plankart, reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse med tilhørende ROS-analyse og Miljøprogram, VA-rammeplan, illustrasjonsplaner og tekniske tegninger.

De viktigste endringer er følgende:

- Bybanestoppet Sandviken kirke endres til én publikumsinngang og rømningsvei via eksisterende VA-tunnel. Tidligere til offentlig ettersyn var det foreslått to alternative løsninger: Alternativ 1 med to publikumsinnganger og alternativ 2 med én publikumsinngang og rømningsvei via VA-tunnel.
- Arealformål og hensynssone for Sandviken kirke utvides, og det stilles krav om sikringsplan for kirken og teknisk plan for omgivelsene rundt kirken.
- Endring av noen gangveier til turveier, endring av eierformen på noen tilkomstveier fra offentlig til felles privat vei, justering av tilkomstveier med møtelommer og snuhammer, endring av noen fortau til kjørbare gangveier.
- Justeringer av veigeometri og endring av arealformål ved bussholdeplasser til kollektivholdeplass og fortau.
- Innsnevring av plangrensen langs Åsaneveien ved Munkebotn, fjerning av flere midlertidige bygge- og anleggsområder utenfor eiendomsgrensen.
- Lagt til nytt bestemmelsesområde #9 ved Sandviken sykehus, og justering av bestemmelsesområde #8 ved Amalie Skrams vei.

For mer detaljerte opplysninger om endringer etter høring og offentlig ettersyn vises det til vedlegget *G2 Justeringer etter offentlig ettersyn, datert 17.03.2023*, fagnotat og øvrige dokumenter i saken.

### **Fagetaten sin vurdering/anbefaling til delstrekning 2**

Plan- og bygningsetaten viser til vurderingene i planmaterialet og anbefaler følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12, legges følgende forslag til områdereguleringsplan fram for vedtak:
  - Bybanen fra sentrum til Åsane Delstrekning 2: Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen. PlanID 65810000, datert 17.03.2023.
  - Tilhørende bestemmelser, datert 31.03.2023.

### **Byrådets vurdering av delstrekning 2**

Byrådet vurderer at planforslaget tilrettelegger for et godt, trygt og effektivt transportsystem gjennom delstrekningen. Sammen med eksisterende busstilbud vil bybanen gi et godt kollektivtilbud i hele Sandviken. Planforslaget omfatter også viktig oppgradering av lokalveier, gangveier og sykkelnettet. Byrådet vil fremheve at store boligområder får bedre bokvalitet med redusert støy- og luftforurensing når dagens biltrafikk på E39 flyttes inn i forlenget Fløyfjellstunnel. Planforslaget gir økt trafikksikkerhet langs hele traseen, hensyntar viktige kulturmiljø i indre Sandviken, og gir gode byutviklingsmuligheter i ytre Sandviken og rundt lokalsenteret ved NHH.

Byrådet vurderer at de foreslåtte løsningene gjennom delstrekningen følger opp bystyrets vedtak 31.01.2018 i sak 19/18 om trasevalg for Sandviken, med vedtakspunkt 1: «*Alternativ 4Bc med forlenget Fløyfjellstunnel, med kun sørvendte ramper i Sandviken, og holdeplasser bak Sandviken kirke (underjordisk), i Amalie Skrams vei, i Åsaneveien ved Sandviken sykehus og ved NHH.*»

Det er alltid utfordrende med utbygging i allerede etablerte boligområder, men byrådet vurderer at det har vært jobbet godt med å redusere interessekonflikter og ivareta viktige hensyn. Tunnelstrekningen i indre Sandviken, med underjordisk holdeplass ved Sandviken kirke og holdeplass ved Amalie Skrams vei, har god tilpasning til det historiske boligområdet Daglinjen fra holdeplassen ved Sandviken sykehus, forbi NHH med ny kollektivterminal, og frem til Eidsvågtunnelen, tilrettelegger for god byutvikling og forbedring av bomiljøet i ytre

Sandviken. Byrådet ser at dette på en god måte tilrettelegger for fremtidig byutvikling og realisering av potensialet i KPA2018.

Byrådet vurderer at endringene etter høring og offentlig ettersyn har gitt flere forbedringer av planforslaget. Endringene bidrar til økt trafikksikkerhet, hensyntar kulturmiljø, ivaretar lokale interesser og tilrettelegger for videre utforming og optimalisering av løsninger. Den største endringen i planforslaget er knyttet til det underjordiske stoppet ved Sandvikskirken, med endring fra to til én publikumsinngang rett ved kirken.

Byrådet er glad for at det nå foreligger et revidert planforslag som imøtekommer innsigelsen fra Fylkeskommunen knyttet til Sandviken kirke og kulturmiljø, og Statens vegvesen sin innsigelse knyttet til trafikksikkerhet og anleggsgjennomføring. Dette bidrar et godt planforslag som ivaretar viktige hensyn og interesser som har kommet til uttrykk gjennom høring og offentlig ettersyn. Ved siden av bedre løsninger for kulturmiljø, naboer, myke trafikanter, trafikksikkerhet, gir det også viktige kostnadsbesparelser. Under følger utdypende vurderinger av holdeplassene gjennom delstrekning 2.

### Sandviken kirke

Byrådet vurderer at den foreslåtte holdeplassen ved Sandviken kirke er godt tilpasset landskap, kulturmiljø og eksisterende bebyggelse. Plasseringen gir god betjening til nærliggende boligområder, arbeidsplasser, barnehager, skoler og idrettsanlegg. Byrådet ser at planforslaget følger opp bystyrets vedtak i 2018 om trasevalg for Sandviken, og anbefalinger fra skissefasen med plassering av holdeplass bak kirken, vedtatt av bystyret [24.02.2021 i sak 42/21](#). Løsningen gir god tilgjengelighet, og man unngår lange tunnelinnganger og dype heiser for å komme til holdeplassen. Det er positivt at plasseringen av den underjordiske holdeplassen er optimalisert etter supplerende grunnundersøkelser.

Til offentlig ettersyn viste planforslaget to alternative løsninger for inngang til den underjordiske holdeplassen ved Sandviken kirke. Dette ga mulighet for å sammenligne publikumstilbud og tilgjengelighet med konsekvenser for kulturmiljø, eksisterende bebyggelse, anleggsfase og kostnader.

Innspill fra høringsfasen viser at kun én publikumsinngang rett bak kirken er best med hensyn til kulturmiljø og eksisterende bebyggelse, gir minst belastninger i anleggsfasen og har lavere kostnader. Én publikumsinngang kan gi noe lengre gangavstand for noen reisende, sammenlignet med to innganger. Men samtidig vil oppgradering av gangveier og etablering av nye snarveier bidra til økt tilgjengelighet for publikumsinngangen ved kirken.



Figur 4 - publikumsinngang på nordsiden av kirken, oppgradering av snarveier, byrom og grøntområder.

Byrådet støtter den foreslåtte løsningen med én publikumsinngang ved Sandviken kirke. Det bidrar til å bevare kulturmiljøet i Sandviken ved at eldre trehus i Gørbitz gate/ Grensegrenden ikke trengs å rives. Det er også vesentlig at denne løsningen reduserer anleggsbelastningen ovenfor naboer. Byrådet vil fremheve at løsningen med én publikumsinngang gir lavere kostnader, med besparelser på rundt 245 millioner NOK.

Sandviken kirke er en viktig identitetsskapende møteplass for bydelen. Byrådet vurderer at den foreslåtte inngangen underbygger kirken sentrale beliggenhet, samtidig som planforslaget bidrar positivt til oppgradering av byrommet ved kirken. Eksisterende lekeplass på nordsiden av kirken blir berørt av inngangen til holdeplassen. Det er derfor positivt at planforslaget sikrer etablering av et nytt lekeområde i grøntarealet bak kirken. Etableringen av nytt torg mellom kirken og inngangen til bybanen vil også tilrettelegge for lek og opphold. Samlet vurderer byrådet at barn og unges interesser blir ivaretatt gjennom opparbeidelse av nye arealer rundt kirken. Samtidig ser byrådet at det bør etableres en midlertidig lekeplass i anleggsfasen, det vil si frem til nytt torg og grøntareal med naturlek er ferdig opparbeidet. Plassering og utforming kan avklares i videre prosjekteringsfase i dialog med grøntfaglige og kulturfaglige myndigheter.

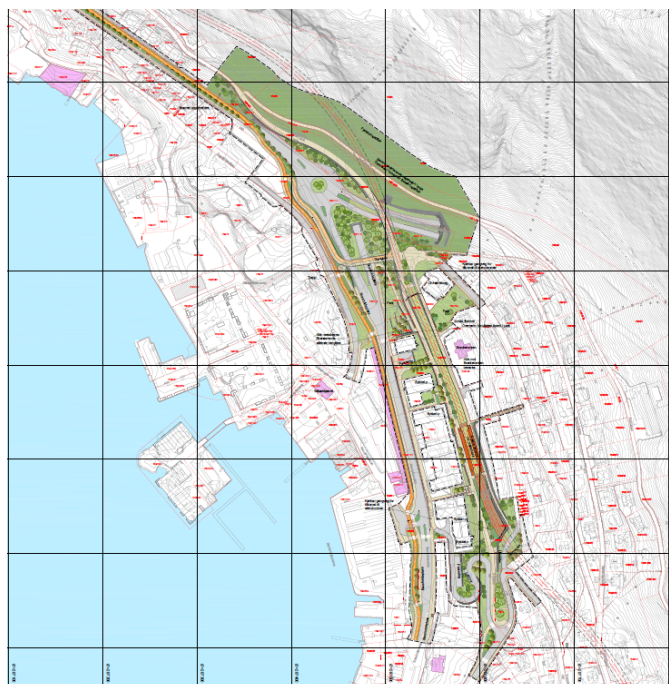
Byrådet ser at det reviderte planforslaget for Sandvikskirken følger opp tidligere anbefalinger fra skissefasen, samtidig som det ivaretar viktige innspill som er kommet gjennom høringsfasen. Justeringer av arealformål og hensynssoner ved kirken styrker hensynet til kulturmiljøet. Krav om sikringsplan styrker hensynet til kirken anleggsfasen, og krav om teknisk plan sikrer kvalitet på utforming av omgivelser rundt kirken. Det er også positivt at revidert planforslag har ivaretatt nabohensyn ved å sikre tilkomst til eksisterende boliger.

### Amalie Skrams vei

Byrådet vurderer at holdeplassen og dagstrekningen ved Amalie Skrams vei gir god betjening til områdene rundt, både eksisterende boliger og næringsbygg sammen med nye utviklingsområder ved Kristiansholm. Holdeplassen ved Amalie Skrams vei har en sentral beliggenhet, slik at mange kan velge gange eller sykkel til skole, jobb og hverdagsreiser. Planforslaget etablerer areal til myke trafikanter på hver side av bybanen. Dette omfatter gang- og sykkelforbindelser fra holdeplassområdet og nordover mot Munkebotn, med kobling mot hovedsykkellruten via ny gang- og sykkelbru over Sandviksveien. Det etableres nye gangforbindelser fra holdeplassen ned til Sandviksveien, og det etableres nytt fortau på utsiden av Statens vegvesen sin planlagte sykkelanlegg langs reperiene i Sandviksveien. Sammen med oppgradering av eksisterende gangveier og snarveier opp til Sudmanns vei, Sandvikslien og Fjellveien, så gir dette gode forbindelser på tvers av topografien og gjennom området. Byrådet vurderer at dette styrker gang- og sykkeltilbudet for hele Sandviken. Et sammenhengende og trygt tilbud til myke trafikanter gjør det lettere og mer attraktivt å velge gange, sykkel og kollektivreiser, og følger slik opp overordnede mål og strategier.

Løsningene for Amalie Skrams vei følger opp bystyrets vedtak i 2018 i sak 19/18 om trasevalg for Sandviken, med anbefalt plassering av holdeplass midt på dagstrekningen for å sikre en viss avstand til kulturmiljøet ved lysthusene Brødretomten og Christineborg. Byrådet er positive til optimaliseringer som er gjort etter skissefasen.

Justeringen av holdeplassen noen meter sørover er positivt for kulturmiljøet da det bidrar til ytterligere avstand ovenfor lysthusene. Byrådet er opptatt av at de eksisterende alléene på vestsiden av Amalie Skrams vei og ned



Figur 5 - Illustrasjonsplan for holdeplassen ved Amalie Skrams vei sammen med deler av strekningen på Åsaneveien.

til Sandviksveien er sikret i planforslaget med krav om bevaring og videreføring etter anleggsfasen. Lindealleene er rester av gamle veifar, og er viktig for sammenheng og visuelle forbindelser i kulturmiljøet.

Eiendommen mellom Christineborg og Brødretomten er i dag delvis igjengrodd. Arealet reguleres til parkformål, samtidig som det tillates midlertidig anleggsområde. Parken skal opparbeides etter anleggsfasen slik at den styrker området kulturmiljøet. Hovedbygningen på Brødretomten er vedtaksfredet, men hagen omfattes ikke av fredningen. Byrådet vurderer at det foreslåtte parkformålet mellom lysthusene bidrar til å styrke historiske og visuelle sammenhenger for kulturmiljøet. Revidert planforslag har styrket hensynet til Brødretomten sitt hageanlegg, og imøtekommer slik fylkeskommunen sin innsigelse knyttet til dette kulturmiljøet.

Det foreslås å rive to eksisterende bolighus sørøst for holdeplassen, og to eksisterende boligblokker nordvest for holdeplassen. Byrådet anerkjenner at det må sikres areal til bygging av tunnelportaler, sammen med areal til anleggsgjennomføring og tilpasning av veisystem. Etter anleggsfasen vil arealene opparbeides som nye parkområder. Sør for holdeplassen foreslås en ny mindre lommepark, mens nord for holdeplassen foreslås et større offentlig parkområde med åpen overvannshåndtering. Byrådet ser positivt på at det nye parkområdet vil styrke den visuelle kontakten mellom lysthusene i Amalie Skrams vei og kulturmiljøet med repperbanen og Måseskjæret nede ved Sandviksveien.



Figur 6 (venstre): Utsnitt av illustrasjonsplan som viser lysthusene Christineborg og Brødretomten, med nytt parkområde mellom lysthusene og nytt parkområde ned mot Sandviksveien etter riving av Amalie Skrams vei 56-58 og 60-62-64. Figur 7 (høyre): Flyfoto av dagens situasjon med eksisterende boligblokker som rives (Amalie Skrams vei 56-58 og 60-62-64).

I bystyrets vedtak 31.01.18 i sak 19/18 om trasevalg for Sandviken, ble det understreket behov for vurdering av løsninger som ivaretar kulturmiljøet knyttet til Amalie Skrams vei. Byrådet vurderer at de samlede løsningene ivaretar bystyrets punkt på en god måte. Holdeplassen er plassert sør for lysthusene, park og hageanlegg styrkes og de historiske alleene bevares. I tillegg opparbeides nye, åpne parkområder som er positivt for historiske og visuelle sammenhenger i kulturmiljøet.

For å imøtekomme innsigelsen fra fylkeskommunen er det gjort flere endringer i bestemmelser til revidert planforslag. Byrådet støtter endringene siden det optimaliserer videre utforming av park og grøntområder, sikrer gode løsninger for myke trafikanter, og ivaretar kulturmiljøet og landskapsverdier.

Bybanetraseen videre nordover fra Amalie Skrams vei til Sandviken sykehus har en kort tunnelstrekning under Munkebotn. Byrådet vurderer at løsningen i hovedsak følger anbefalinger fra skissefasen som ble behandlet av bystyret i 2021, selv om dette er en justering av traseen for Sandviken som ble vedtatt av bystyret i 2018. Dette begrunnes med at Åsaneveien ikke har plass til både sykkel, bybane og nytt veikryss uten store inngrep i fjellskjæring og eksisterende boligbebyggelse.

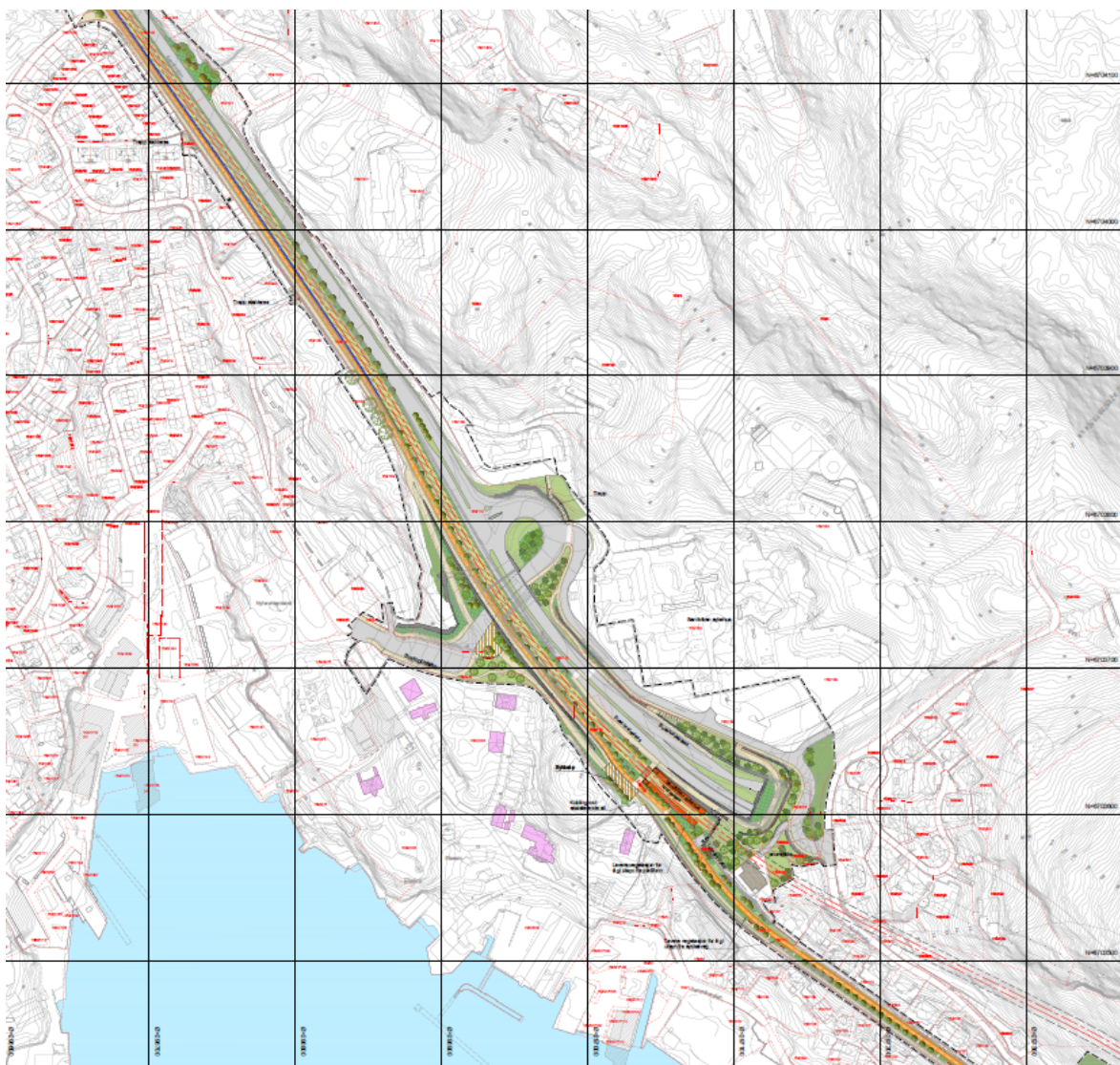
Flyttingen av dagens biltrafikk på motorveien E39 og inn i ny forlenget Fløyfjellstunnel vil gi en radikal forbedring av situasjonen langs Åsaneveien. Byrådet er særlig fornøyd med at bomiljøet vil få store gevinster ved fjerning av dagens biltrafikk, spesielt med reduksjon av støy og luftforurensing. Eksisterende støyskjermer kan rives, og mange boliger vil få økte bokvaliteter og tilbakeføring av utsikt mot fjorden. Dagens veiareal erstattes til fordel for en ren gang- og sykkelvei med grøntareal i midten. Byrådet vurderer dette som en forbilledlig prioritering av myke trafikanter, og vil løfte tilbudet for gående og syklende gjennom hele Sandviken.

Byrådet ser positivt på at plangrensen i revidert planforslag er trukket noe tilbake på sørsiden av Åsaneveien. Tidligere til offentlig ettersyn var det foreslåtte flere midlertidig bygge og anleggsområder inn i private eiendommer. Endringene er positive for tilgrensende naboer, siden det gir mindre inngrep i eksisterende eiendommer og reduserer belastningen i anleggsfasen.

Revidert planforslag åpner også for reetablering av trappeforbindelser fra private eiendommer på nordsiden av Åsaneveien. Dette følger opp innspill fra høringsfasen, og gir gode løsninger for boligområder og myke trafikanter. Dette forsterker positive effekter ved fjerning av dagens trafikkbarriere langs Åsaneveien, og gir området tilbake til beboere, gående og syklende.

### Sandviken Sykehus

Byrådet ser at holdeplassen ved Sandviken sykehus gir god dekning til Munkebotn, Nyhavn og Gamle Bergen. Rett sør for Sandviken sykehus samler planforslaget både lokaltrafikken på Åsaneveien, bybanetrasé, sykkelvei og fortau på arealet til dagens veianlegg. Det nye transportsystemet fortsetter sammen nordover mot NHH, og videre mot Eidsvågtunnelen. Tilsvarende som lenger sør langs Åsaneveien, så vil flyttingen av dagens trafikk på E39 inn i forlenget Fløyfjellstunnel ha svært positive konsekvenser for bokvaliteten langs denne strekningen ved Sandviken sykehus og nordover. Det gir både mindre trafikkstøy og bedre luft. Det vil fortsatt være noe trafikk på lokalveien, som medfører behov for støytiltak ved Sandviken sykehus og nordover ved NHH.



Figur 8 - Illustrasjonsplan over holdeplass ved Sandviken sykehus sammen med videre strekning nordover mot NHH.

Planforslaget følger opp anbefalt løsningen fra skissefasen, med plassering sør for sykehuset. Plasseringen ble vurdert som mest trafiksikker og med best tilgjengelighet til viktige målpunkt. Byrådet ser positivt på at det samtidig er gjort noen ytterligere forbedringer i den foreslåtte løsningen. Holdeplassen er flyttet noe lenger mot sørvest for å gi bedre siktforhold og synlighet, samtidig som det gir bedre plass til gangforbindelsen langs muren til Gamle Bergen.

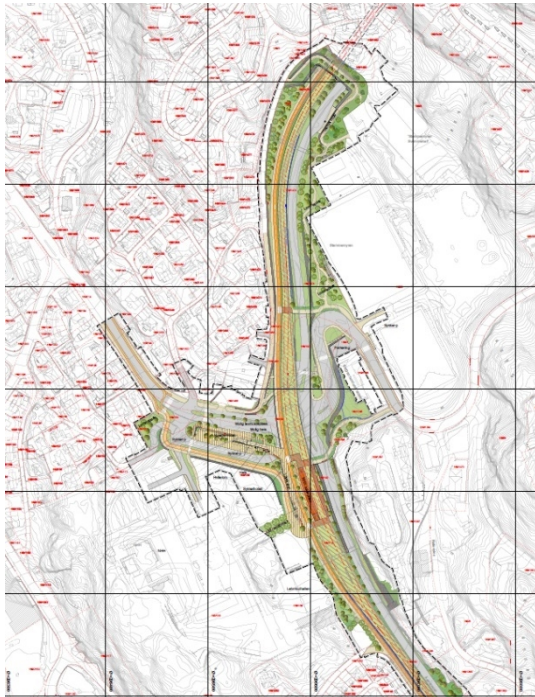
For å sikre ny tilkomst til boligområdet Munkebotn så reguleres ny veiforbindelse via krysset Nyhavnsveien/ Sandviksleitet. Dette medfører at eksisterende bolig på Munkebotn 18-20 må rives. Byrådet anerkjenner behovet for ny tilkomst til boligområdet Munkebotn nordfra. Dette følger av at dagens tilkomst sørfra på Amalie Skrams vei utgår etter opparbeiding av bybanetrasé og gang- og sykkelareal. Det er samtidig positivt at eksisterende lekeplass i Munkebotn 14A utvides og reguleres til offentlig friområde. Rekkefølgekrav sikrer at friområdet etter anleggsfasen opparbeides for lek, aktivitet og rekreasjon.

Byrådet ser positivt på endringer i revidert planforslag for dette området. Dette innebærer justeringer av veigeometri for økt trafiksikkerhet, og endring som bidrar til god utforming av veiarealer i videre prosjekteringsfase. Det er også svært positivt at revidert planforslag sikrer



at støytiltak ved Sandviken sykehus og NHH skal tilpasses omgivelser med tanke på plassering, utforming og materialvalg. Samlet sett gir planforslaget et godt transporttilbud, økt trafiksikkerhet og positive konsekvenser for eksisterende boligområder.

### Norges Handelshøyskole (NHH)



*Figur 9 - Illustrasjonsplan over holdeplass ved NHH og strekningen videre mot Eidsvågtunnelen.*

Området ved NHH er et knutepunkt i dagens vei- og kollektivsystem, samtidig som området er avsatt i KPA2018 til fremtidig lokalsenter. Byrådet vurderer at de foreslåtte løsningene tilrettelegger for fremtidig byutvikling, styrker gangforbindelser, reduserer barrierevirkninger av dagens veisystem og samtidig gir gode buss-bane overganger. Planforslaget har fulgt opp anbefalinger fra skissefasen om nedsenket rundkjøring, bussterminal i Helleveien og baneholdeplass med nærhet til NHH.

Byrådet vurderer at de foreslåtte løsningene gir et robust og kapasitetssterkt kollektivtilbud som betjener eksisterende boligområder, fremtidig byutviklingsområder og viktige målpunkt i Sandviken. Etableringen av bussterminal ved NHH vil sikre god overgang mellom bane og buss, og forbedret kollektivtilbud for beboere, ansatte og studenter. Tilsvarende som lenger sør ved Sandviken sykehus, så vil flyttingen av dagens biltrafikk inn i forlenget Fløyfjellstunnel løfte bokvaliteten for tilgrensende boligområder

gjennom reduksjon av trafikkstøy og luftforurensing.

Planforslaget forutsetter riving av eksisterende bensinstasjon på Helleveien 34 og eksisterende bolig på Søndre Øyjorden 42 ved inngang til Eidsvågtunnelen. Byrådet støtter dette på grunn av stor samfunnsnytte ved etablering av et godt kollektivtilbud og økt treffsikkerhet. Riving av bensinstasjonen gir en betydelig tryggere skolevei nordover mot Hellen skole gjennom etablering av fortau, sykkelvei, fotgjengerfelt og siktlinjer. Byrådet vurderer at utbyggingen av sykkelvei med høy kvalitet og kapasitet, sammen med etablering av nye og oppgraderte gangforbindelser, gir økt attraktivitet og tilgjengelighet for myke trafikanter gjennom området. Nye gangbroer over den nedsenkete Åsaneveien vil ha universell utforming og gi gode forbindelser ved bybaneholdeplassen mot sør, og i nord mot idrettsanleggene ved Stemmemyren. Dette er positivt for mange barn og unge som beveger seg i området mellom skole, barnehage og Stemmemyren idrettspark.

Byrådet ser positivt på endringer i revidert planforslag, siden det gir bedre utforming av nytt torgareal mellom holdeplass og alléen til NHH, og forbedrer utformingen av gang- og sykkelforbindelser nordover forbi bussterminalen. Justeringer av stopplomme og siktlinje ved innløpet til Eidsvågtunnelen bidrar også positivt til økt trafiksikkerhet langs Åsaneveien. Byrådet vurderer at planforslaget ved holdeplassen til NHH følger opp bystyrets vedtak fra 2018 om å sikre gode koblinger til nye byutviklingsområder i forbindelse med utvikling av holdeplasser. Tilretteleggingen for vendemuligheten ved NHH gir mulighet for økt frekvens for bybanen mellom sentrum og NHH i rushtiden. Sammen med reduksjon av støy,

luftforurensing og mindre biltrafikk, så gir dette gode muligheter for fremtidig byutvikling og utvikling av et lokalsenter.

**Økonomiske konsekvenser:**

Endringene gir ingen økonomiske konsekvenser.

**Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:**

Både saksfremstillingen og vedtakspunktene for alle sakene i bystyresak 161/23, omhandler og viser til de korrekte vedleggene, og alle vedleggene er korrekt gjengitt i den digitale innsynsløsningen på Miljøløftet.no. Likevel må byrådet bare beklage at noen av vedleggene avgrenset til de to reguleringsplanene for Sandbrogaten-Eidsvågtunnelen og Fløyfjellstunnelen – rigg- og anleggsområde likevel ikke ble korrekt tilknyttet byrådssak 146/23, som lå til grunn for bystyresak 161/23, vedtatt 31.05.2023.

Da fagnotatene ble oversendt byrådsavdelingen for behandling 31.03.2023, ble alle vedleggene til sakene samtidig lagt ut på Miljøløftet.no sine nettsider. Kommunen har brukt nettsidene til å publisere alle relevante dokumenter for bybanesaken på en oversiktlig måte. Både representantene i UMBY og bystyret ble gjennom ulike presentasjoner og kommunikasjon oppfordret til å benytte seg av den digitale supplerende løsningen som referansegrunnlag, både fordi materialet der ligger mer oversiktlig samlet enn i kommunens sakssystem, og at på grunn av sakens omfang ble det vurdert som hensiktsmessig at representantene kunne få begynne å sette seg inn i grunnlagsmaterialet parallelt med at byrådet utarbeidet sin anbefaling. Byrådet har ut fra debatten i den videre saksgangen inntrykket av at rådene ble fulgt, og har forståelsen av at materialet var godt kjent ved vedtakstidspunktet.

Umiddelbart etter at byrådet ble gjort oppmerksom på at det foreligger avvik mellom noen av vedleggene omtalt i vedtaket og de vedleggene som er tilknyttet til bystyresaken, varslet byråd for klima, miljø og byutvikling til bystyret om dette i bystyremøtet 21.06.2023. Samtidig ble det varslet om at byrådet ville fremme en sak for å rette opp feilen. Ved å fatte vedtaket på nytt, med likelydende vedtak og riktig tilknyttede vedlegg vil det i fremtiden ikke være tvil om hva som er riktig saksgrunnlag.

Bystyresak 161/23 inneholdt syv ulike enkeltvedtak av syv ulike reguleringsplaner. Det er to av disse planene som har feil i tilknyttede vedlegg, og derfor bør vedtas på nytt.

Dette gjelder enkeltvedtak 1g:

- 1) I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12, vedtas følgende reguleringsplaner:
- g) Områdereguleringsplan Fløyfjellstunnelen – rigg- og anleggsområde. DSFF PlanID 70670000, vist på plankart, datert 15.09.2022, med tilhørende bestemmelser, datert 31.03.2023, med følgende endringer:
- i) Det skal ikke tillates omlasting av tunnelmasser innenfor bestemmelsesområde #91\_2, rigg- og anleggsområde.
  - ii) § 7.1.1 i planbestemmelsene endres til:  
«Før det gis tillatelse til igangsetting av tunnelarbeid skal nødvendige anlegg for håndtering av drivevann/tunnelvann og overvann fra rigg- og anleggsområdet være etablert.»

Og enkeltvedtak 1b:

- 1) I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12, vedtas følgende reguleringsplaner:
- b) Områdereguleringsplan for Bybanen fra sentrum til Åsane delstrekning 2: Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen. PlanID 65810000, vist på plankart datert 17.03.2023,

med tilhørende bestemmelser, datert 31.03.2023.

For de resterende enkeltvedtakene i samsesaken foreligger det ikke avvik, og det er derfor hverken nødvendig eller grunnlag for ny behandling.

Byrådet anbefaler derfor at de nevnte enkeltvedtakene fattes på nytt med likelydende vedtak og korrekte vedlegg som vedlagt i denne saken.

**Begrunnelse for framleggelse til bystyret:**

Etter plan- og bygningsloven § 3-3 andre ledd ligger det til bystyret selv å vedta reguleringsplan, jf. § 12-12.

**Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

1. I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12, vedtas områdereguleringsplan Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde. DSFF PlanID 70670000, vist på plankart, datert 17.03.2023, med tilhørende bestemmelser, datert 31.03.2023, med følgende endringer:
  - i) Det skal ikke tillates omlasting av tunnelmasser innenfor bestemmelsesområde #91 \_2, rigg- og anleggsområde.
  - ii) § 7.1.1 i planbestemmelsene endres til: «Før det gis tillatelse til igangsetting av tunnelarbeid skal nødvendige anlegg for håndtering av drivevann/tunnelvann og overvann fra rigg- og anleggsområdet være etablert.»
2. I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12, vedtas områdereguleringsplan for Bybanen fra sentrum til Åsane delstrekning 2: Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen. PlanID 65810000, vist på plankart datert 17.03.2023, med tilhørende bestemmelser, datert 31.03.2023.
3. Vedtakene i denne sak vil erstatte enkeltvedtakene 1g og 1b fra bystyresak 161/23, vedtatt av bystyret 31.05.2023.

Dato: 8. august 2023

Rune Bakervik  
Byrådsleder

Ingrid Nergaard Fjeldstad  
Byråd for klima, miljø og byutvikling

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

**Vedlegg:**

1 Saksfremlegg Bybane til Åsane, forlenget Fløyfjellstunnel, hovedsykkelrute og rigg- og anleggsområde, datert 25.04.2023

Delstrekning 2: Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen. PlanID 65810000,

Fagnotat, datert 31.03.2023

A. Plankart datert 17.03.2023

B. Reguleringsbestemmelser datert 31.03.2023

C. Planbeskrivelse datert 17.03.2023

C.1 Støyrappport datert 15.09.2022

C1a Strukturlyd og vibrasjoner datert 14.06.2022

C2 Risiko- og sårbarhetsanalyse datert 17.03.2023

C.3 Miljøprogram datert 17.03.2023

C.4 Massedisponeringsplan datert 15.09.2022

- C.5 Kostnadsoppsummering kalkyle reguleringsplan datert 28.03.2023
- C.6 Nyttekostnadsanalyse datert 15.09.2022
- C.7 Vurdering av kryssløsninger datert 15.09.2022
- C.8 Kulturminnedokumentasjon bygg som forutsettes revet datert 15.09.2022
- C.9 DSS – Vurdering av skredfare datert 14.01.2022
- C.10 DSF – Skredfarevurdering påhuggsområder datert 15.06.2021
- D. Illustrasjonsplan datert 17.03.2023
- E. Teknisk forprosjekt rapport datert 15.09.2022
- E.1 Tegninger iht. tegningsliste, datert 17.03.2023
- E.2 VA-rammeplan inkl. infrastrukturplan datert 17.03.2023
- F. Grunnlagsnotater:
  - F.1 Driftsopplegg datert 10.07.2020
  - F.2 Fare- og RAM-logg datert 17.03.2023
- G. Merknader og oppfølging etter offentlig ettersyn
  - G.1 Merknadsoppsummering med kommentar datert 31.03.2023
  - G.2 Justeringer etter offentlig ettersyn datert 17.03.2023

#### Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde (DSFF).

Fagnotat, datert 31.03.2023

- A. Plankart. PlanID 70760000, datert 17.03.2023
- B. Reguleringsbestemmelser. PlanID 70760000, Datert 31.03.2023
- C. Planbeskrivelse. PlanID 70760000, datert 17.03.2023
- C1 Anleggsstøy Saltimporttomten, datert 15.09.2022
- C2 ROS-analyse, datert 15.09.2022
- C3 Miljøprogram, datert 15.09.2022
- C4 Massedisponeringsplan, datert 15.09.2022
- C5 Kostnadsoppsummering kalkyle reguleringsplan, datert 28.03.2023
- C6 Nyttekostnadsanalyse, datert 15.09.2022
- C7 Dokumentasjon av bygg som skal rives, datert 29.10.2021
- E Teknisk forprosjekt. Inklusiv utvidelse av Fløyfjelltunnelen sør, datert 17.03.2023
- E1 Tegninger iht. tegningsliste, datert 15.09.2022
- E2 VA-rammeplan, datert 17.03.2023
- F1 Alternativsvurdering anleggstunnel, datert 15.09.2022
- F2 Ingeniør- og hydrogeologisk rapport, datert 15.09.2022
- F3 Miljøtekniske grunnundersøkelser, datert 29.10.2021
- F4 Tilleggsnotat Saltimporttomten, datert 22.09.2022
- F5 Helsekonsekvensutredning, datert 17.03.2023
- G1 Oppsummering av merknader med kommentarer fra fagetaten, datert 31.03.2023
- G2 Justeringer etter offentlig ettersyn, datert 17.03.2023
- G3 Kommuneoverlegens medisinske vurdering av helsekonsekvenser, datert 09.03.2023
- G4 Oppfølgingspunkter for byggherre, datert 24.03.2023