



Byrådssak /25

Saksframstilling

Vår referanse: 2024/157261-5

Oppstart av detaljreguleringsplaner for Bybanen med hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane delstrekning Kaigaten – Sandviken. Arealplan-ID 71720000 og 71730000

Hva saken gjelder:

Bystyret vedtok i sak 334/24 at Bybanen skal reguleres i tunnel bak Bryggen. Denne saken gjelder oppstart av to nye detaljreguleringer med teknisk forprosjekt:

1. Bybanen, delstrekning Kaigaten – Sandviken, Plan ID 71720000
2. Hovedsykkelrute, Christies gate – Sandviken, Plan ID 71730000.

Planarbeidet som startes opp er en del av prosjektet Bybanens byggetrinn 5 med bybane og hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane. Bybanetraséen Kaigaten - Sandviken er ca. 4,3 km lang. Når den kobles til regulert trasé nordover til Vågsbotn er hele byggetrinn 5 totalt ca. 12,5 km lang, og vil ha 11 holdeplasser.



Figur 1 - Oversiktskart over banetrasé og alternativer for sykkeltrasé i sentrum-Sandviken

Bybanen gjennom bykjernen får holdeplasser ved Rådhuskvartalet og ved Sverresborg (under bakken).

I Sandviken planlegges det for en holdeplass på Sandvikstorget.

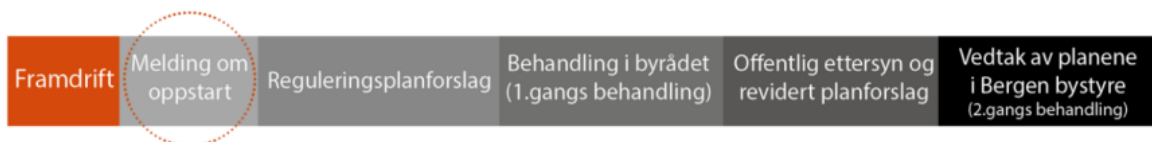
Banetraseen starter i Kaigaten der banen fra Flesland og Fyllingsdalen er etablert. Endelig plassering av banetrasé og holdeplasser, samt sykkeltrasé, fastsettes gjennom arbeidet med reguleringsplanene og teknisk forprosjekt.

Hovedsykkelruten skal kobles til ruten fra sør i Christies gate, og gå gjennom sentrum og Sandviken. I Sandviken skal den kobles på regulert hovedsykkelrute i Åsaneveien. Det skal vurderes flere traseer og løsninger for sykkelruten.

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

Fagetatens vurdering og anbefaling:

Varsel om oppstart av planarbeid er første del av planprosessen etter plan- og bygningsloven. Alle berørte parter, interesseorganisasjoner og offentlige instanser får anledning til å uttale seg til oppstart samt når reguleringsplanforslag legges frem. Det er lagt opp til en oversiktlig og forutsigbar prosess der alle som skal delta i prosessen blir godt informert gjennom brev, offentlige møter og Bergen kommune og Miljøløftet sine nettsider. Figuren viser hvor vi er i planprosessen:



Figur 2 - Framdrift

De viktigste milepælene i planprosessen er:

- Kunngjøring og varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid, januar-februar 2025. Alle berørte parter, grunneiere og naboer varsles med brev (se kartskisse under). Offentlige informasjonsmøter holdes.
- Utarbeiding av planforslag i perioden 2025-2026. Kontakt og møter med berørte parter og grunneiere etter ønske og behov.
- Offentlig ettersyn (høring) av planforslag høst 2026. Alle berørte parter, grunneiere og naboer varsles med brev. Offentlige informasjonsmøter holdes.
- Vedtak av reguleringsplanene 1. kv. 2027. Alle berørte parter, grunneiere og naboer varsles med brev.

Den oppsatte framdriften for reguleringsplanprosessen forutsetter en rask og smidig planprosess uten noen former for forsinkelse i planfremstilling, beslutningsprosesser eller eventuelle innsigelser fra eksterne parter.

Konsekvensutredning (KU) for Bybanen fra sentrum til Åsane ble utarbeidet i 2013 på kommunedelplannivå ihht til vedtatt Planprogram (datert 4. mai 2012). Ved høring av KU ble det stilt krav om tilleggsutredninger knyttet til kulturminner og trafikk. Etter høring av tilleggsutredningene anså alle instanser at utredningsplikten var oppfylt.

For Sandviken ble det utarbeidet en tilleggsutredning i 2017, og for sentrum er det utarbeidet en tilleggsutredning for rigg- og anleggsområde på Koengen i 2022. Det er også utarbeidet en konsekvensutredning for verdensarven Bryggen i henhold til UNESCOs metode. Tunnelutredning for sentrum ble utarbeidet i 2021. Dette var ikke en tilleggsutredning til konsekvensutredningen med formell høring, men en vurdering av alternativer på skissefasenivå.

Konsekvensutredningen med utførte tilleggsutredninger, og skisseprosjekt for tunnel i sentrum, ligger som grunnlag for planarbeidet som nå startes opp.

Planprogrammet fra 2012 gjelder for 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. Tilleggsutredningene skal foreligge senest ved høring av planforslag.

Det må gjennomføres en konsekvensutredning for verdensarvstedet Bryggen, mens behov for eventuelle andre tilleggsutredninger til konsekvensutredningen skal vurderes underveis i planprosessen. Arbeidet utført i forbindelse med gjeldende reguleringsplan utgjør et grunnlag

for reguleringsplanene som nå startes opp. Tema og virkninger skal oppdateres som en følge av endringene i det nye planarbeidet. Tema som skal vurderes og oppdateres i planarbeidet er beskrevet i dette fagnotatet, det må i tillegg vurderes behov for ytterlige oppdateringer i reguleringsplanprosessen.

Utredningsprogram

Følgende sentrale plantema og fagområder for reguleringsplanoppgaven ansees som et utredningsprogram for reguleringsplanoppgaven, og er en oppfølging av utredningstemaene fra det vedtatte planprogrammet fra 2012, og etterfølgende tilleggsutredninger.

Landskap, arkitektur og byrom

Hensynet til landskap, arkitektur og byrom og tilpasning til sideterreng og omgivelsene skal vektlegges gjennom hele prosjektet, både for Bybanen og hovedsykkelruten. Ambisjonen er at prosjektet skal bidra til å løfte byens estetiske kvaliteter og styrke byens identitet. Bybanen skal gjennom formsikre, robuste og funksjonelle løsninger gi kollektivreisen status og konkurransekraft. Bybanen skal oppfylle krav om universell utforming, framkommelighet og åpenhet.

Kulturminner, kulturmiljø og bymiljø

Planarbeidet skal finne løsninger som ivaretar kulturminner og kulturmiljø. Hensynet til kulturminner, kulturmiljø og den historiske byen skal vektlegges gjennom hele prosjektet. Uttalelse og innspill til planarbeidet fra kulturminnemyndighetene skal følges opp i dialog med de aktuelle myndighetene gjennom hele planarbeidet. Hensynet til UNESCOs verdensarv og den historiske byen skal ivaretas. Det skal gjennomføres en konsekvensutredning for verdensarven Bryggen (KUVA) for den nye løsningen. Kulturminneforvaltningen og en oppnevnt kulturminnefaglig gruppe for ny, formell buffersone for verdensarven vil inviteres til dialog i arbeidet.

Bybanetraséen

Sporets linjeføring skal optimaliseres og bygge opp under målsettingene for Bybanen om å gi en trygg og effektiv reise. Banestrømforsyning skal sikre at vognene kan forsynes med tilstrekkelig effekt, slik at disse kan møte de driftsmessige kravene på en sikker og pålitelig måte. Dette omfatter plassering av likeretter-stasjoner og plassering av kontaktledningsmaster. Banesignalanlegget gir føringer for utformingen av banens infrastruktur samt hastighet, kapasitet, framkommelighet og sikkerhet.

Konstruksjoner (Bybane og sykkel)

Bybane- og sykkelprosjektet omfatter konstruksjoner som murer, broer og tunnelportaler. Omfanget av konstruksjoner er drivende for prosjektets miljøpåvirkning og kostnader, og bør søkes minimert.

Holdeplasser for Bybanen

Plassering av holdeplassene skal optimaliseres i planarbeidet for å betjene viktige målpunkt i eksisterende og planlagt bystruktur best mulig. Reisetider, driftsopplegg og etappevis utbygging for Bybanen Det skal utarbeides et revidert driftsopplegg for Bybanen mellom sentrum og Åsane, med grunnlag i vurderinger i vedtatte reguleringsplaner og rammer utarbeidet av Vestland fylkeskommune. Sentrale tema er:

- Reisetider og frekvens
- Sammenkobling med linjene fra Flesland og Fyllingsdalen
- Muligheter for vending:
 - Vending fra sør i ordinær drift
 - Vending fra nord ved avvik eller spesielle hendelser (17. mai e.l.)
- Hensetting av vogner

- Knutepunkt og overgang buss-bane, inkludert vurdering av løsninger for buss for bane

Trafikk og passasjergrunnlag

I arbeidet skal passasjergrunnlaget for Bybanen oppdateres slik det er gjort i vedtatte planer, for hele strekningen og for hver holdeplass i dag, i 2040 og 2050. Det skal vurderes om endret løsning for bane og sykkel i sentrum og Sandviken fører til endret reisemiddelfordeling i korridoren sentrum – Åsane.

Vei og trafikk

Arbeidet omfatter analyser og kartlegging av trafikksituasjonen i kryss og på kritiske strekninger, vurdere og regulere løsninger, utrede virkninger og foreslå avbøtende tiltak. Nytt trafikksystem tar utgangspunkt i vedtatt Trafikkplan sentrum samt vedtak om bilfri Bryggen, og eventuelle justeringer av tiltakspakke for Trafikkplan sentrum som følge av endret banetrasé gjennom sentrum. Trafikkberegningene gjennomført for gjeldende reguleringsplaner skal oppdateres og suppleres. Endret kjøremønster og nødvendige tilpasninger som følge av dette skal inngå som del av planarbeidet. Planarbeidet skal vurdere løsninger for fotgjengere og syklende, der sikkerhet og attraktivitet vektlegges. Løsninger i planområdet skal kobles til gang- og sykkelnettet omkring. Det skal vises plassering av sykkelparkering ved holdeplassene.

VA og annen Infrastruktur

Det skal utarbeides løsninger for nødvendig omlegging, og mulig rekkefølge av infrastrukturtiltak. I automatisk fredet bygrunn skal løsningene ivareta kulturminnene.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

For gjeldende planer for Bybanen sentrum – Åsane ble det gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Denne analysen skal oppdateres for nye løsninger. Flom, havnivå og stormflo Kotehøyde for banens infrastruktur med alle nødvendige tekniske installasjoner, banetrasé og tunnelportaler skal vurderes for at Bybanen skal kunne nå sine tilgjengelighetsmål også i fremtiden. Grunnlaget fra tidligere planarbeid må oppdateres med hensyn til ny kunnskap i klimarapport fra FNs klimapanel, veileder fra DSB og beregninger fra Miljødirektoratet. Det skal vurderes risiko og tiltak ved flom og forventet økning i havnivå, stormflo og bølgepåvirkning.

Risikoanalyse / sikkerhet for Bybanen

Bybanen er underlagt Jernbaneloven, og ny infrastruktur skal godkjennes av Statens jernbanetilsyn før oppstart av drift. En systematisk håndtering av sikkerhet i hele plan- og utbyggingsprosessen er en forutsetning for godkjenning, og vil være en del av planarbeidet.

Anleggsgjennomføring

Anleggsgjennomføringen for prosjektet vil være utfordrende. Faseplaner og prinsipløsninger for gjennomføring utarbeides i tett samarbeid mellom Bergen kommune, Bybanen Utbygging og Statens vegvesen. Det skal vurderes muligheter for en raskest mulig fremdrift. Reguleringsplanen vil avsette areal til midlertidige rigg- og anleggsområder.

Massehåndtering

Bybaneprosjektets målsetning for håndtering av overskuddsmasser er i samsvar med retningslinjene i kommuneplanens arealdel, og massehåndtering fra alle delene av prosjektet skal følge disse retningslinjene. Volum og kvalitet på overskuddsmasser vil vurderes, og det utarbeides en massedisponeringsplan.

Klimabudsjett for anleggsfasen

Klimagassberegninger skal brukes i forbindelse med selve utformingen av prosjektet, og til å dokumentere utslippskonsekvenser av prosjektet. Det skal utarbeides et klimagassbudsjett

for løsning i planforslaget i tråd med Veileder for klimagassberegninger i infrastrukturprosjekter (www.infraklima.no).

Støy og lokal luftforurensing

Støyberegninger for luftoverført støy, strukturlyd og vibrasjoner og tiltak for skjerming og isolering mot støy, inngår i planarbeidet. Aktuelle krav og grenseverdier skal tilfredsstilles. Rundt nye tunnelmunninger i Sandviken skal tiltak mot lokal forurensing vurderes. Vurderingene skal bygge på allerede gjennomførte vurderinger fra utført planarbeid for gjeldende reguleringsplaner for Bybanen sentrum – Åsane. Vurderingene skal oppdateres og suppleres.

Andre virkninger av planen

Virkninger av planen skal beskrives, jf. plan- og bygningsloven § 4.2, herunder også planens virkninger for barn og unge, biologisk mangfold og næringsvirksomhet. Ved omdisponering av arealer som er regulert til fellesareal eller friområde, og areal som er i bruk til lek eller egnet for lek, skal erstatningsarealer vurderes. Prosjektet vil søke løsninger som skal fungere godt i byen over tid. Der det vurderes rivning av bygninger vil grunneiere kontaktes.

Miljøoppfølgingsplan

I miljøoppfølgingsplanen skal alle avbøtende tiltak og krav til det ytre miljøet som kommer frem i reguleringsplanarbeidet oppsummeres. Miljøoppfølgingsplanen blir ført videre til prosjekterings-oppdraget.

Grunnundersøkelser

Geologiske, hydrogeologiske, geotekniske vurderinger vil gi innspill til valg av linjeføring for bybane, og plassering av underjordisk holdeplass. Aktuelle tiltak og omfang av sikring vil inngå i grunnlaget for kostnadsberegning av anlegget. Det skal rettes spesielt fokus på:

- Påhuggsområder og tunneler
- Holdeplass i fjell og adkomsten til denne

I sentrum er kontroll på grunnvannsnivået spesielt viktig. Miljøtekniske undersøkelser skal inkluderes. Utført kartlegging av grunnforhold skal videreføres, og planlagte borepunkt skal godkjennes av Riksantikvaren.

Samordning og gjennomføring

Planarbeidet for Bybanen skal sikre gjennomføring av tiltak og regulere arealer som er nødvendig for at Bybanen mot nord kan gjennomføres. Dette innebærer samordning og avklaring av grensesnitt med tilstøtende offentlige og private reguleringsplaner og andre tilgrensende infrastruktur- og byggeprosjekter.

Økonomiske konsekvenser:

Bystyret har i sak 334 - «Avtale med Vestland fylkeskommune om tunneltrasé for bybanen gjennom sentrum» lagt til grunn at finansieringen av arbeidet med Bybanen til Åsane videreføres iht. St.prp. 11 S. Det utarbeides i samarbeid med Vestland fylkeskommune en sak om ekstern finansiering i tråd med føringene i St.prp. 11 S. Saken vil fremmes styringsgruppen i Bypakke Bergen for vedtak.

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:

Bergen bystyre behandlet sak 334/24 - «Avtale med Vestland fylkeskommune om tunneltrasé for bybanen gjennom sentrum» i møte 02.10.2024 og fattet følgende vedtak:

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

Denne oppstartsaken effektuerer bystyrets vedtak ved å starte opp reguleringsplanarbeidene for to nye reguleringsplaner:

1. Bybanen, delstrekning Kaigaten – Sandviken, Plan ID 71720000
2. Hovedsykkelrute, Christies gate – Sandviken, Plan ID 71730000

Byråden stiller seg bak fagetatens forståelse av planoppgaven, og vurderer at bystyrets vedtak i sak 334/24, følges opp på en god måte. Oppstartsaken skisserer en solid plattform for den videre planprosessen, og gir et godt grunnlag for å kunne realisere en løsning for Bybanen til Åsane i tunnel, som holder Bryggen fri for bane uten å påføre verdensarvstedet uakseptabel risiko.

Løsningene det legges opp til er basert på tunneltraséen som ble utredet i 2021 (alternativ 2C1) som er i tråd med rammene fra vedtatt planprogram for Bybanen til Åsane. Det vil følgelig ikke være behov for nytt planprogram for den justerte traséen, men det må utføres supplerende konsekvensvurderinger, inkludert supplerende konsekvensvurderinger for verdensarv, tilpasset ny situasjon. Utredningsprogrammet som beskrevet i fagetatens anbefaling følger opp både det vedtatte planprogrammet fra 2012, og etterfølgende tilleggsutredninger. Byråden vurderer at utredningsprogrammet gir trygghet for at relevante konsekvenser av tiltaket blir godt utredet, og vil sikre et godt beslutningsgrunnlag.

Byråden merker seg at de visjoner og mål for Bybanen, som er lagt til grunn i denne saken, er de samme som har vært benyttet for alle tidligere utbyggingsetapper, og som også lå til grunn for planprogrammet for bybanen fra sentrum til Åsane. Byråden vurderer at disse målsetningene også kan være gjeldende for de kommende planarbeidene. Hvordan målsetninger og kriterier vurderes opp mot hverandre har imidlertid vesentlig betydning for hvilke løsninger som velges.

Byråden har forventning til at det i det videre arbeidet kommer tydelig fram hvordan de ulike kriteriene er vektet opp mot hverandre. Trygghet for byens befolkning og tilreisende er svært viktig og trafiksikkerhet for myke trafikanter bør veie tungt i valg av løsninger i planene. Det må også være samsvar mellom hva som planlegges og hva som er realistisk å finansiere. Det er derfor viktig å velge kostnadseffektive løsninger og kostnadsbesparende tiltak, gjennom hele planprosessen. Gode rammebetingelser for næringslivet er viktig for byrådet og det bør gjøres supplerende samfunnsøkonomiske vurderinger. Trafiksikkerhet og fremkommelighet i sentrum, bør veie tyngre enn mål om synlighet i bybildet. Byråden er glad

for at hensynet til både landskap, arkitektur og byrom, og kulturminner, kulturmiljø og bymiljø, skal vektlegges gjennom hele prosjektet.

Byråden mener at oppstartsaken legger opp til en meget god løsning for bybanen nordover mot Åsane. Strekningen i tunnel åpner for kortere reisetid og økt trafiksikkerhet. I tillegg muliggjør løsningen en sårt etterlengtet kapasitetsøkning på bybanens linje 1. En viktig forutsetning for dette er at det etableres et vendespor for bybanen i sentrum, noe byråden mener er ivare tatt på en god måte.

Traseen har gode overgangsmuligheter til annet kollektivtilbud i sentrum, og byråden vil understreke viktigheten av et stopp i området ved Sverresborg for å sikre god kollektivdekning i Sandviken og Fjellsiden. Ikke minst er byråden glad for at denne bybanetraseen muliggjør bil- og banefritt Bryggen, og byråden vil arbeide for at den totale trafikkbelastningen ved verdensarvstedet blir så lav så mulig.

De to planene som det nå meldes oppstart på er vesentlige for å muliggjøre fortsatt vekst i kollektivtrafikk i Bergen, både nordover og sørover. Sammen med vedtatte reguleringsplaner for Fløyfjellstunnelen og bybanen videre til Åsane vil dette gi et robust og kapasitetssterkt trafikksystem som flytter gjennomgangstrafikken ut fra sentrum. Byråden arbeider for å få fortgang i realisering av Fløyfjellstunnelen som er et viktig premiss for gjennomføring av bybanen til Åsane. Det har derfor vært viktig å sikre at de nye reguleringsplanene ikke kommer i konflikt med de vedtatte løsningene for Fløyfjellstunnelen. Byråden er derfor glad for at løsningene i de fremlagte oppstartsakene baserer seg på prinsippene fra trafikkplan sentrum som har vært utarbeidet i samarbeid mellom de ulike vegeierne. Dette gir et godt grunnlag for å justere kjøremønster i sentrum og Sandviken og få etablert gode løsninger for fremkommelighet for busser, varelevering og beredskap.

Etablering av ny løsning med bybanen i tunnel, vil gi bedre fremkommelighet og bedre trafiksikkerhet i sentrum, men fordrer også at man frigjør areal i Sjøgaten for å sikre fremkommelighet for busser, varelevering og beredskap. Byråden er derfor glad for at oppstartsaken legger opp til at det kan vurderes ulike løsninger for etablering av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud. Dette gir god fleksibilitet for å ivareta de ulike vegeiernes behov, samtidig som det sikres trygge gode og kapasitetssterke gang og sykkeløsninger. Byråden er særlig glad for at det vurderes å flytte sykkelveien til Amalie Skrams vei, både for å kunne unngå trafikkfaren i Gjensidigekrysset, og ikke minst frigjøre areal til bane og buss.

Byråden vil understreke viktigheten av raskest mulig fremdrift i reguleringsarbeidet, og merker seg at oppstartssaken legger opp til vedtak for ny bybanetrase og sykkeløsning i inneværende valgperiode. Byråden ber plan- og bygningsetaten etterstrebe vedtak i bystyret i januar 2027, slik som bestillingen fra kommunaldirektøren la opp til, men anerkjenner samtidig at tidsplanen er stram. Byråden mener likevel at man gjennom å planlegge for større grad av parallellitet av deloppgaver, kan forvente raskere fremdrift og samdriftsfordeler som muliggjør denne målsetningen.

Videre merker byråden seg at plan- og bygningsetaten legger opp til grundig samarbeid og involvering av de andre vegeierne, myndigheter og andre i planleggingen, ut over de lovpålagte kravene til medvirkning. I tillegg til dette vil byråden jevnlig rapportere til bystyret og utvalg for miljø og byutvikling om fremdrift i arbeidet minst hvert kvartal. Samlet bidrar dette til å gi et robust, omforent plangrunnlag. Byråden vil likevel oppfordre alle involverte parter til videre godt samarbeid, samt å ha fokus på tiltak som kan redusere tidsbruken uten at det svekker kvaliteten på arbeidet.

Vedtakskompetanse:

Ifølge delegasjon av fullmakter fra kommunaldirektør for byutvikling til direktør for Plan- og bygningsetaten treffer kommunaldirektøren beslutning om oppstart, høring og offentlig

ettersyn av offentlig detaljregulering jf. plan- og bygningsloven §§ 12-8 og 12-10. Det er valgt å løfte saken til byrådet, grunnet sakens politiske interesse.

Byråd for byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-3 vedtas oppstart av følgende offentlige detaljreguleringsplaner for Bybanen og hovedsykkelrute på strekningen Bergen sentrum til Sandviken:

1. Plan ID 71720000. BERGENHUS. BYBANEN, DELSTREKNING KAIGATEN – SANDVIKEN
2. Plan ID 71730000. BERGENHUS. HOVEDSYKKELRUTE, CHRISTIES GATE – SANDVIKEN

Dato: 15. januar 2025

Christine Kahrs
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

1. Fagnotat, datert 02.01.2025
2. Varslingskart, datert 17.12.2024