

BESKRIVELSE AV TRASÉ MELLOM BERGEN SENTRUM OG FYLLINGSDALEN

Bybanen Sentrum – Fyllingsdalen er en ca. 9 km lang strekning, hvorav halvparten er i tunnel, den lengste gjennom Løvstakken. Strekningen går gjennom mange urbane områder, og mange transformasjonsområder. Reguleringsplanen har store ambisjoner om bymessig kvalitet for store deler av strekningen.

Kaigaten

Tett urban by, med mange store trær og tett inntil Lille Lungegårdsvann/Byparken. Gate tilrettelagt for kollektivtrafikk og med holdeplass for buss. Viktige offentlige institusjoner/bygg i umiddelbar nærhet. Kaigaten ligger som en del av det urbane sentrum i Bergens klassiske byplan, med Lille Lungegårdsvann og gatenes akseesystem som hovedelementer.

Lungegårdskaien

Tett by, med mye infrastruktur som jernbane, bussterminal, bybane, E39 i bro og parkeringshus. Sterkt visuelt preget av infrastrukturen. Lungegårdskaien ligger i et fremtidig byutviklingsområde for utvidelsen av sentrum mot sør. Det er også her de to bybanelinjene deles. Området er et viktig kollektivknutepunkt.

Store Lungegårdsparken

Naturlig park. Enkelt opparbeidet stisystem og møblert med benker. Bybanetraséen skal gå på eksisterende park, mens ny park skal etableres på fylling i vannet. Det er også planlagt bystrand. En skulpturløype i samarbeid mellom Bergen kommune og Galleri s.e, med støtte fra private, er under planlegging. *Regnhytten*, som i dag står nær kommende Møllendal bybanestopp, må flyttes.

Møllendal

Overgang fra parkområde til bebyggelse. Fjellsiden er preget av frittstående boliger med tydelig hagekultur. Langs Møllendalselven er det større bygninger som Kunst-og Designhøyskolen, leilighetsbygg og pågående urbanisering. Møllendal ligger i enden av Lungegårdsparken som omkranser Store Lungegårdsvann. Holdeplassen vil ha blågrønne kvaliteter og ligge i bunnen av den terrasserte fjellsiden som strekker seg fra Store Lungegårdsvann og helt til foten av Ulriken. Utfordrende å håndtere tilførselsveier for ulike brukergrupper fra området ovenfor til nedre nivå og/eller videre mot sentrum / Haukeland. Antikvariske myndigheter er opptatt av at visuell forbindelse til Alrekstad, på høyden over Møllendal, ikke brytes. Som kongssete var Alrekstad et viktig utgangspunkt for byutviklingen i Bergen. Årstadgeilen som går fra Alrek til Store Lungegårdsvannet er Bergens eldste gateløp.

Haukeland

Mellom Møllendal og Kronstad går bybanen i tunnel, med et underjordisk stopp på Haukeland, 30 m under bakken. Stoppet vil ha to utganger, mot sør og mot nord. Man regner med ca. 6000 daglige bruker av dette stoppet. Over bakken er området bebygd av frittstående boliger og store offentlige institusjoner, først og fremst Haukeland universitetssykehus og Haraldsplass sykehus. Møllendal gravplass er et stort grøntområde i bydelen.

Kronstad

Området er preget av å være et depot for bybanen. Framtidig situasjon (under regulering) blir mer preget av Høyskolen på Vestlandet og etablering av studentboliger med diverse service. Rundt området er det flere mindre leilighetsbygg og andre boliger. Viktig kollektivknutepunkt der skiftet mellom de to bybanelinjene skjer. Et helhetlig byrom dannes med gode kvaliteter for overgang mellom øvre og nedre nivå.

Kanalveien

Området er industripreget med småproduksjon, lager og større forretninger (bil, møbel osv.). Solheimsvannet er en nærliggende park, men lite synlig fra selve Kanalvegen. Framtidig situasjon er en omfattende transformasjon av området til en urban bydel med kontor/næring/bolig. En ny kanal skal reetablere vannveien mellom Solheimsvannet og Kristianborgvannet, bl.a. som ledd i håndtering av overvann og endret klima. Det nye kanalsystemet blir et kultivert naturelement mellom de to vannene. Dette skaper blågrønne kvaliteter i et miljø som i dag består av veier og store parkeringsareal. To basseng skal etableres vest for kanalen. Vannbassenget ved holdeplassen Kanalveien har en urban karakter, mens bassenget mot øst er planlagt formet som en park. Kanaler og basseng bygges av Bybanen Utbygging, men skal eies og driftes av Bergen kommune.

Kristianborg

Området er i dag en parkeringsplass for nærliggende industri øst for E39, og boligtomter på vestsiden. Fjøsangerveien går som en barriere, både funksjonelt og som grense mellom områdekarakterer. Stoppestedet på Kristianborg skal delvis legges under ny bro i Fjøsangerveien. Man åpner opp barrieren som Fjøsangerveien representerer i dag for kollektivtrafikk, syklende og gående. Det er ønske om en grønn allmenning som strekker seg fra Løvstakksiden til Mindemyren og møter vannkanalen i et blå-grønt miljø. Å etablere gode kvaliteter for de reisende på stoppestedet under Fjøsangerveien, er utfordrende.

Fyllingsdalen terminal

Fra Kristianborg går Bybanen i tunnel til Fyllingsdalen. Parallelt med bybanens løp gjennom fjellet, bygges en gang-og sykkel tunnel. Denne blir også rømningsvei for Bybanen. Fra tunnelpåhugget rampes Bybanen opp på betongkonstruksjon over Hjalmar Brantings vei og stopper sør for Oasen bydelssenter, nær bussterminal. Fyllingsdalen er preget av spredt urban bebyggelse med mange grønne soner. Oasen kjøpesenter med tilhørende infrastruktur dominerer området banen skal gå gjennom. Stoppestedet i Fyllingsdalen skaper et byrom som blir en overgang mellom ulike byfunksjoner som næring, bolig og idrett/skole. I dag er disse funksjoner sonedelt og adskilt gjennom vegsystem og høydeforskjeller. Teknisk sett et svært utfordrende område å løse, med store betongstrukturer, varierende brukerbehov og flere plan. Det er planlagt storstilt utvikling av området sør for bybanetraséen.

Spelhaugen

Fra Fyllingsdalen terminal krysser Bybanen Folke Bernadottes vei på bro og fortsetter inn i tunnel ved Ørnahaugen mot Spelhaugen. Spelhaugen er en dal mellom to skogkledte topper, preget av større næringsvirksomheter, delvis på midlertidig basis. Det er mange store åpne parkeringsplasser. Stoppestedet ligger i et fremtidig nærings- og boligområde og danner et sentralt torg i dalbunnen. Det legges til rette for at bybanen på sikt kan forlenges vestover mot Loddefjord.