

Kommunedelplan Kollektiv Laksevåg Puddefjorden United

20.02.2026

SAMMEN
OM

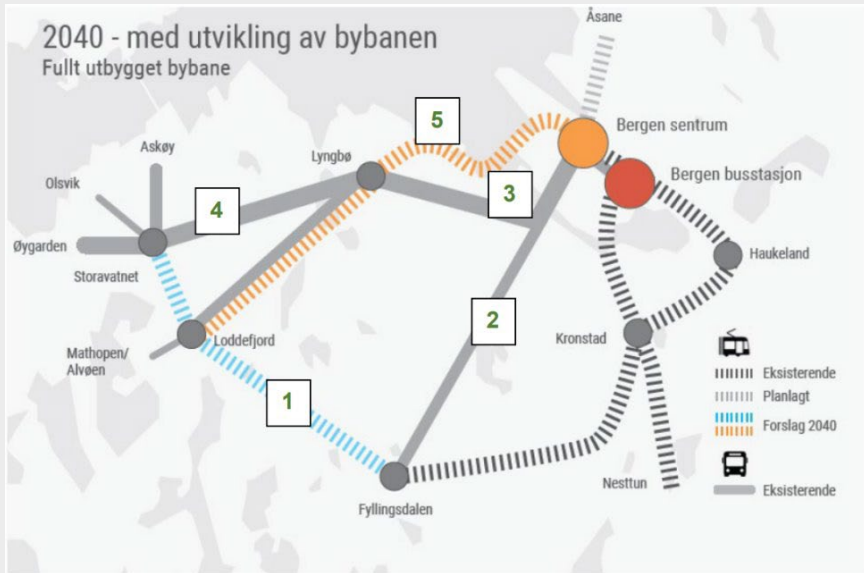


Miljøløftet

Bergen kommune | Alver kommune | Askøy kommune | Bjørnafjorden kommune | Øygarden kommune
Vestland fylkeskommune | Jernbanedirektoratet | Statens vegvesen | Statsforvaltaren i Vestland

Kollektivplanen

vedtak 10.04.24



Bergen bystyre behandlet saken i møtet 10.04.2024 sak 100/24 og fattet følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 11-15 vedtas følgende kommuneplan:

a) Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest, datert 15.11.2022. ^{20.02.2026}

2. Det skal utarbeides arealdel for kommunedelplanen med konsekvensutredning for korridor 5:

- a) Første fase avgrenses fra Dokken sør til Laksevåg og Lyngbø.
- b) Bystyret ber om at sak om høring og offentlig ettersyn av første fase leveres til byrådet for vedtak i løpet av 2024.
- c) Bystyret ber om at det legges til rette for god medvirkning med aktiv involvering av grunneiere på Laksevåg.

3. Anbefaling for videre arbeid for kommunedelplanens arealdel med konsekvensutredning for korridor 1 skal vurderes ved sluttbehandling av arealplan for korridor 5.

4. Det skal jobbes videre med fremkommelighetstiltak for busser, bedre kollektivkapasitet for busser og utvikling av knutepunkter og depoter. Arbeidet skal følges opp i dialog med samarbeidspartene i Miljøløftet.

Merknad 1

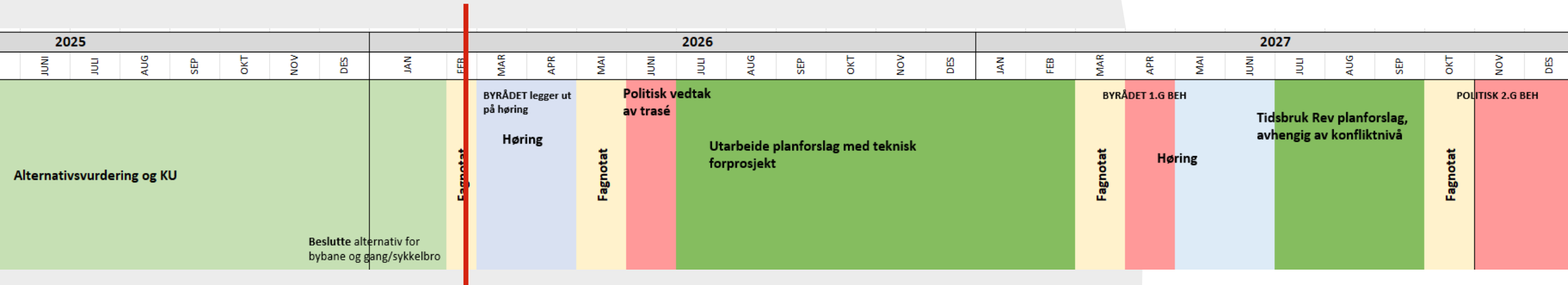
Bystyret ber byrådet arbeide med Vestland fylkeskommune, Skyss og private initiativtakere med formål om å etablere en passasjerbåt fra Indre Laksevåg til Sentrum.

Merknad 2

Bystyret ber byrådet arbeide videre med å avklare kollektivtrasé mot vest snarest mulig, og tilrår en løsning hvor kollektivtraséen plasseres nært eller på dagens Puddefjordsbro og videre løp legges i en tunnel/-dagløsning som muliggjør en hurtig transformasjon og full utvikling av Indre Laksevåg.

Fremdriftsplan for KDP – hvor er vi nå?

20.02.2026



– KU med anbefaling levert byrådsavdelingen 16. februar 2026

Målsetting for Bybanen

20.02.2026



Bybanen skal styrke bymiljøet



Bybanen skal gi en trygg og effektiv reise

Mål for prosjektet

Kollektivtilbudet i Bergen vest skal

- Bidra til attraktiv byutvikling
- Bidra til attraktive kollektivreiser
- Redusere behovet for personbiltransport i Bergen vest og på innfartsårene fra Bergen vest
- Bidra til tilfredsstillende fremkommelighet og kapasitet i sentrum



Pågående planarbeider på Dokken og Laksevåg



Bybane planlegges sammen med buss

20.02.2026

KONSEKVENsutredning

SAMMEN
OM

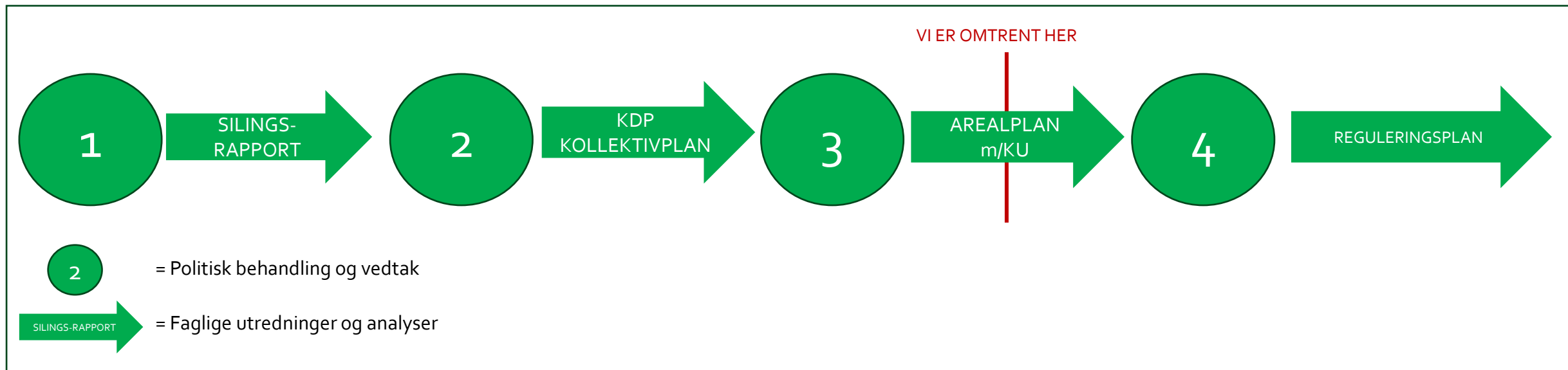


Miljøløftet

KDP- kollektiv Laksevåg (KDP-KL)

- ▶ Formålet med konsekvensanalysen:
 - ▶ Velge alternativ som skal ligge til grunn for videre planlegging
 - ▶ Peke på optimaliseringsmuligheter og oppfølgingspunkter
- ▶ Formålet med KDP
 - ▶ Sette av areal for videre planlegging
 - ▶ Danne forutsigbare rammer for arealplanlegging i transformasjonsområdene

FIGUR FRA FAGNOTATET TIL KOLLEKTIVPLANEN (2024)



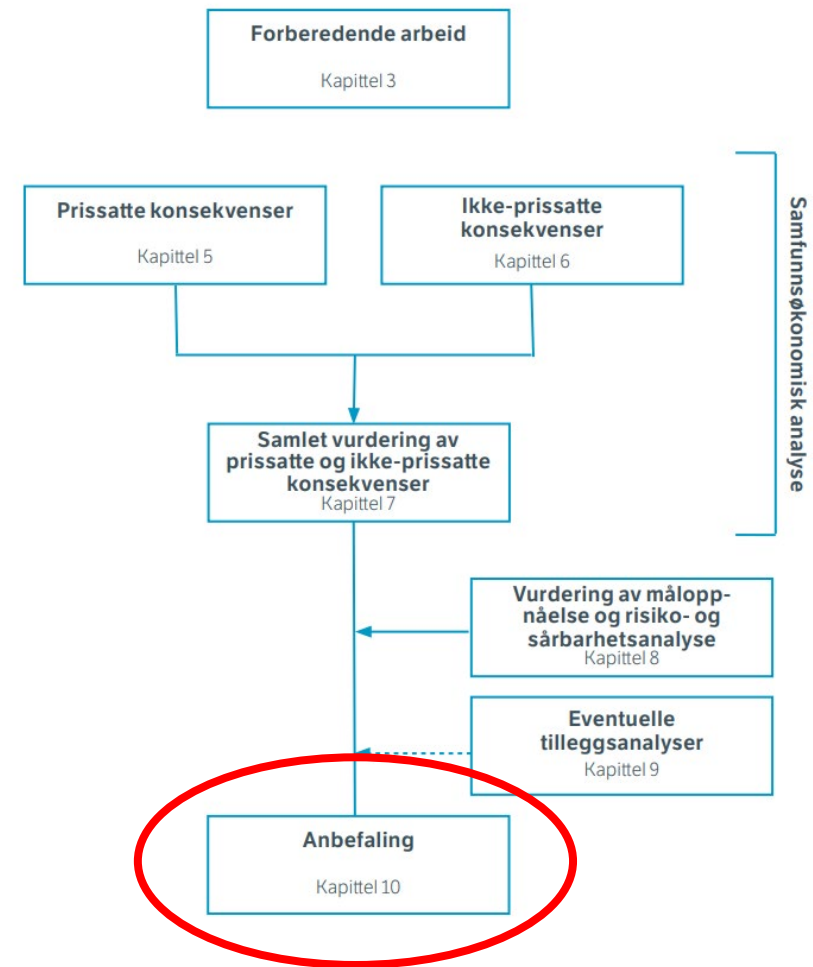
Fremgangsmåte for konsekvensutredning

1. Forberedende arbeider – en del av konsekvensutredningen

- ▶ Alternativanalysen

2. Konsekvensanalyse:

- ▶ Samfunnsøkonomisk analyse
 - ▶ Prissatte og ikke prissatte konsekvenser
- ▶ Eventuelle delutredninger knyttet til vurdering av måloppnåelse (omtalt som tilleggsanalyser i V712)
 - ▶ Kollektivsystem, mobilitet, byutvikling
- ▶ Samfunnssikkerhet og RAMS (pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet og sikkerhet)
- ▶ Måloppnåelse, oppsummering og anbefaling

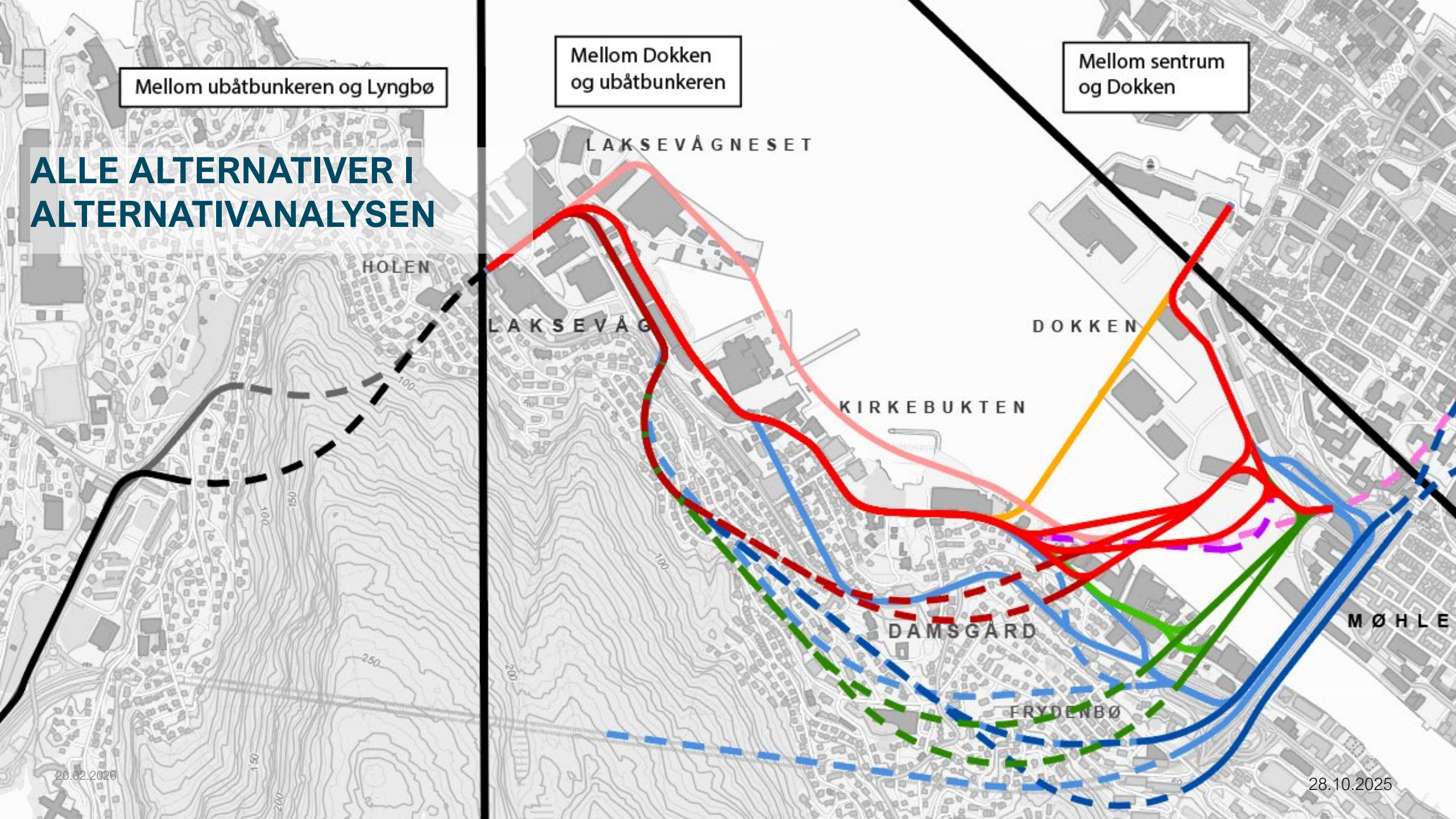


ALLE ALTERNATIVER I ALTERNATIVANALYSEN

Mellom ubåtbunkeren og Lyngbø

Mellom Dokken
og ubåtbunkeren

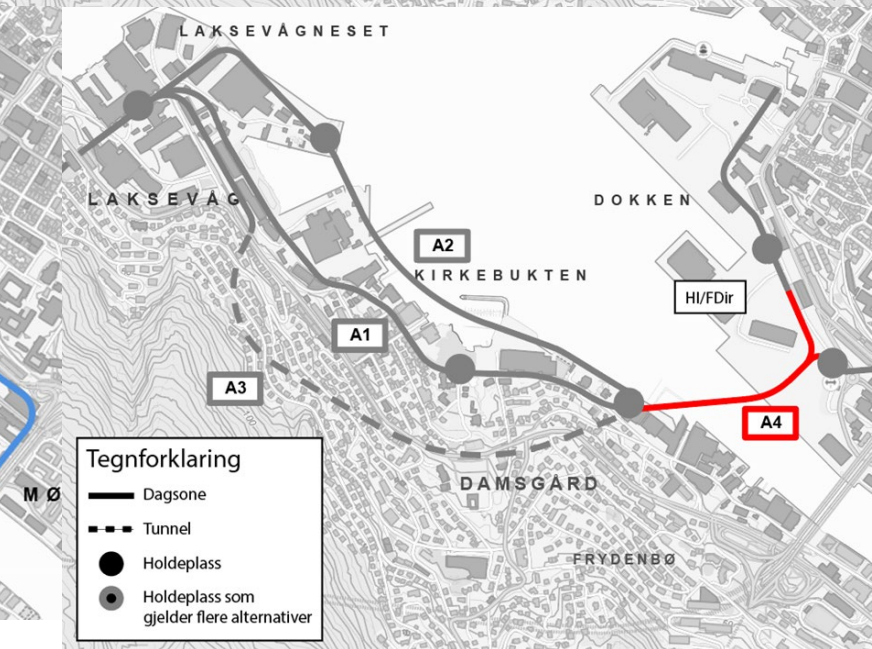
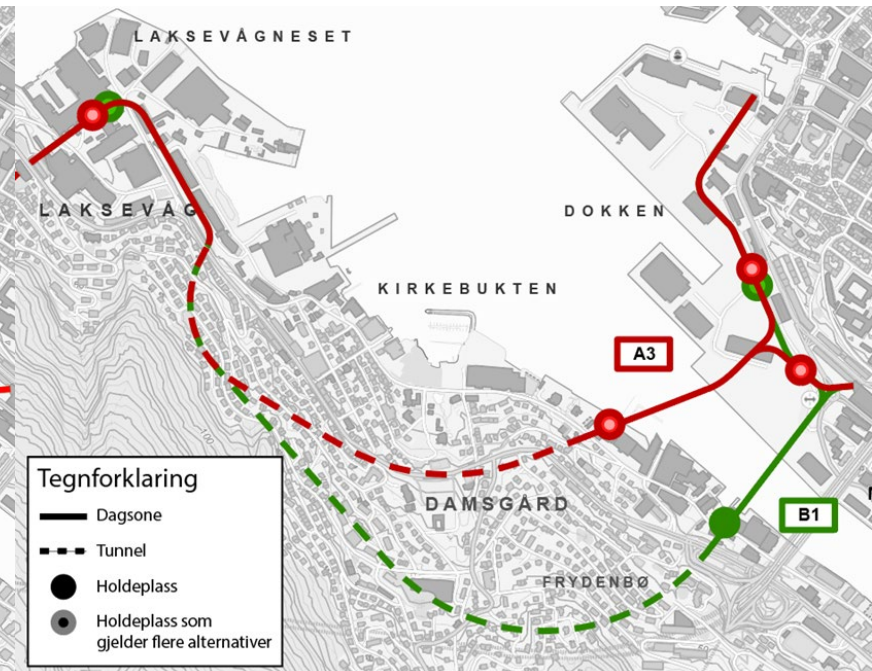
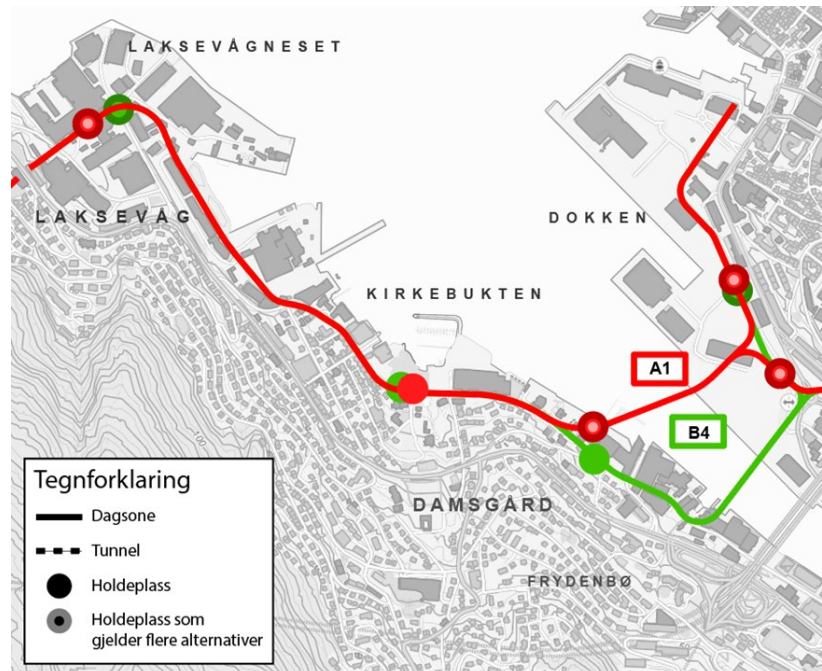
Mellom sentrum
og Dokken



Alternativer som ble anbefalt videre til KU fra PBE

► Dekker både tunnel- og dagløsningsalternativer på Laksevåg.

- A1 og A3
- A4 bro – tas med som variant for alle A-alternativene
- B1
- B4
- C2-4



Tilbakemelding fra Byrådet – siling i alternativanalysen

Byråden ber om at traséalternativene A1, B4, A3, B1, A4 og C2-4 blir gjenstand for konsekvensutredning. Broen i alternativ A4 skal ligge til grunn som fjordkryssing for traseene A1 og A3. Bakgrunnen for det er å hensynte behovene til HI/Fdir, og legge til rette for en viktig avtale for Bergen med Statsbygg på det samlokaliseringsprosjektet. Byråden vurderer at det foreligger gode faglige begrunnelser for utvelgelsen av disse alternativene, og tilsvarende solide vurderinger for å sile ut de øvrige. De anbefalte alternativene representerer både tunnel- og dagløsninger på Laksevåg og bred variasjon i fjordkryssinger. Dette vil gi beslutningstakere og høringsinstanser et tilstrekkelig godt beslutningsgrunnlag.

SAMMEN
OM



Miljøløftet

Bergen kommune

Alver kommune

Askøy kommune

Bjørnafjorden kommune

Øygarden kommune

Vestland fylkeskommune

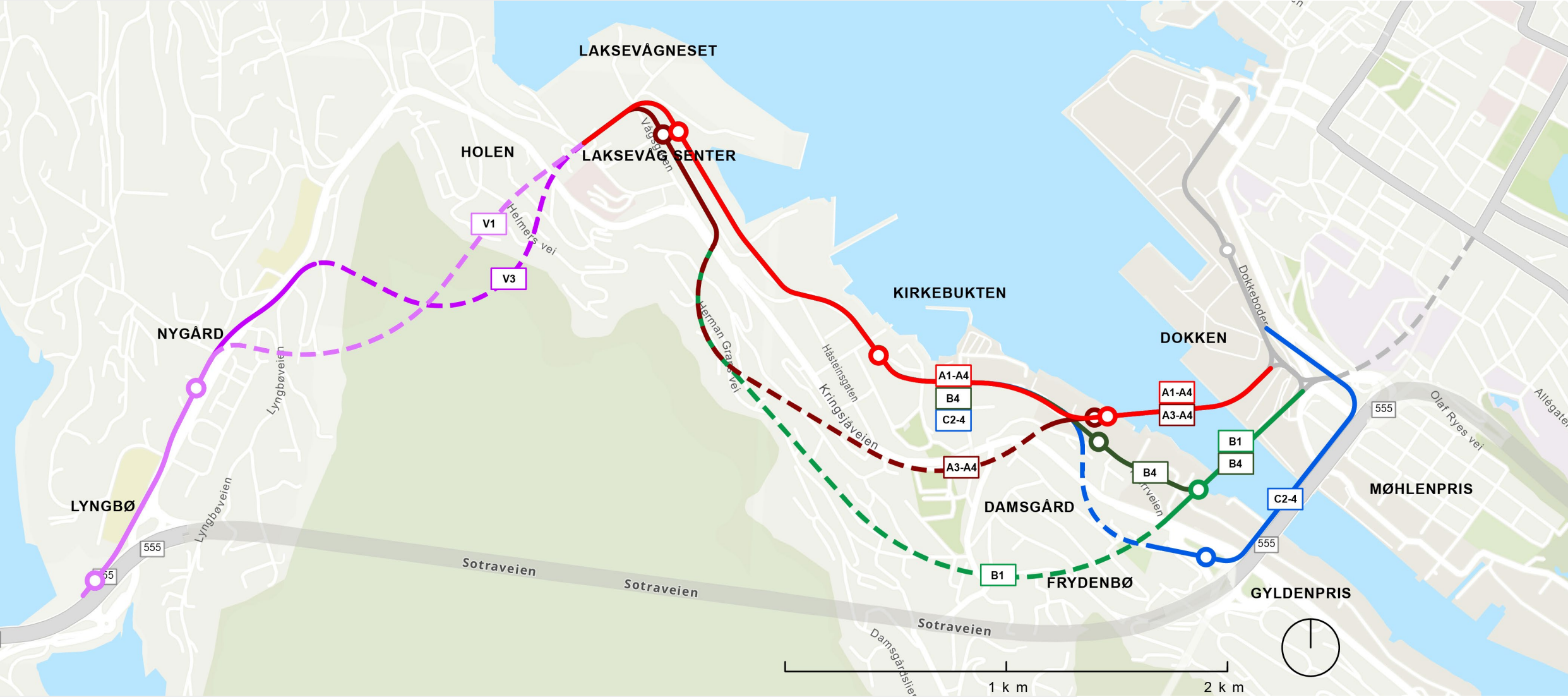
Jernbanedirektoratet

Statens vegvesen

Statsforvaltaren i Vestland

Samlet oversikt over traséene som er vurdert videre i konsekvensutredningen

20.02.2026



To hovedproblemstillinger for bybanetrasé Dokken - Laksevåg

- Dagsløsning versus tunnelløsning på Laksevåg
- Kryssing av Puddefjorden i A, B eller C-trasé.

SAMMEN
OM



Miljøløftet

Bergen kommune

Alver kommune

Askøy kommune

Bjørnafjorden kommune

Øygarden kommune

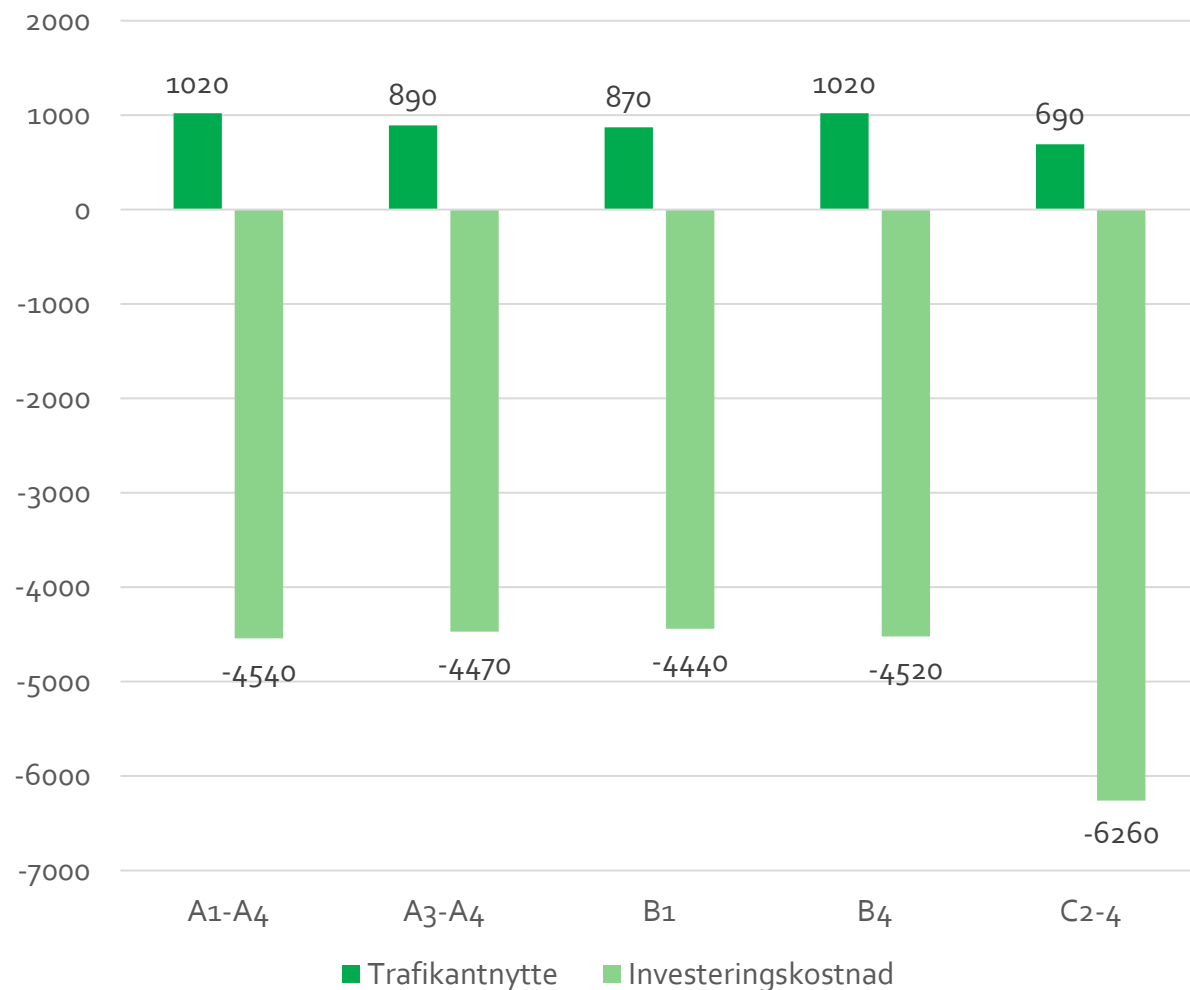
Vestland fylkeskommune

Jernbanedirektoratet

Statens vegvesen

Statsforvaltaren i Vestland

Prissatte konsekvenser (vurdert for strekningen sentrum-Loddefjord)



► Investeringskostnader:

- Høye investeringskostnader i C2-4 skyldes brokonstruksjon og grunnnerverv
- A-alternativene har høyere kostnader enn B-alternativene grunnet den skrå broen (lengre bro).
- Dagløsningene har noe høyere kostnader enn tunnelløsningene på grunn av grunnnerverv og kompleksitet knyttet til å bygge bane i dagen gjennom Laksevåg.

► Trafikantnytte

- Små forskjeller i trafikantnytte. Dagløsningene har noe høyere enn tunnelløsning pga. flere holdeplasser.
- C2-4 er dårligst på trafikantnytte

(Investeringskostnadene i prissatte konsekvenser gjelder for strekningen Bergen sentrum-Loddefjord, her oppgitt i nåverdi neddiskontert til 2025)

Investeringskostnader fra anslag (Dokken – Lyngbø)

A1-A4	A3-A4	B1	B4	C2-4	V1	V3
4068	3918	3852	3994	8585	2195	2315

Totalkostnad i millioner inkl. MVA (P50 – Relativt standardavvik: ca.40%)

Ikke-prissatte konsekvenser: - kulturarv, landskap, nærmiljø/byliv og naturmangfold

Skiller ikke vesentlig mellom alternativene

- For kulturarv og landskap er det noe eller middels negativ konsekvens for alternativene.
- Positiv konsekvens for nærmiljø og friluftsliv for tunnelalternativene.
- For naturmangfold er det ubetydelig konsekvens for alternativene, bortsett fra C2-4 som har noe negativ konsekvens

Samlet sett er det vurdert noe eller middels negativ konsekvens for alle alternativene

SAMMEN
OM



Miljøløftet

Bergen kommune

Alver kommune

Askøy kommune

Bjørnafjorden kommune

Øygarden kommune

Vestland fylkeskommune

Jernbanedirektoratet

Statens vegvesen

Statsforvaltaren i Vestland

Hovedpunkt konsekvenser kollektiv

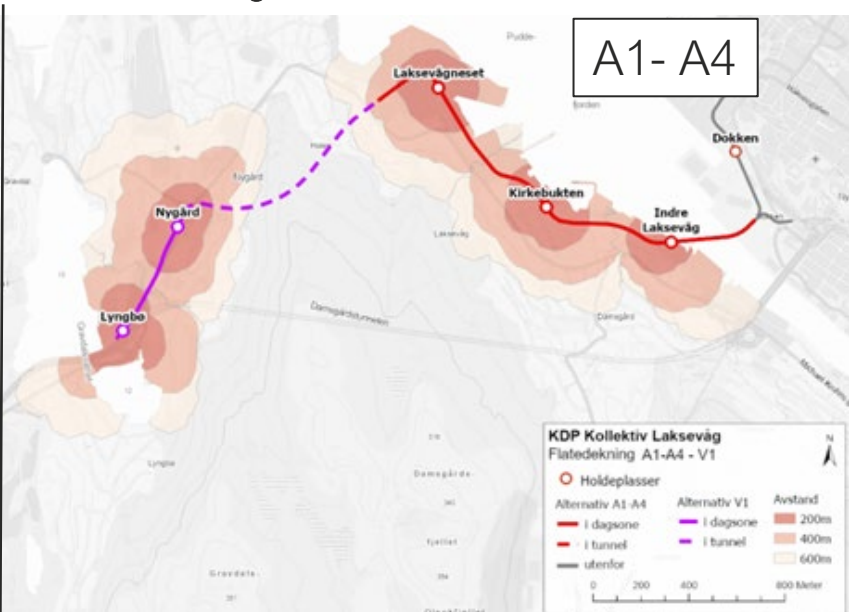
20.02.2026

- Dagalternativene på Laksevåg har best flatedekning
- Tunnelalternativene er noe raskere, med et mindre stopp. Dette kan jevne seg ut dersom det blir to stopp på Laksevågneset (mot Laksevåg senter og mot Laksevåg verft).
- Tunnelalternativ A3-A4 har både bedre flatedekning for transformasjonsområdene og kortere reisetid enn B1.
- B1-holdeplass i Indre Laksevåg ligger tett til bussholdeplasser med god frekvens, og betjener områder som har et godt busstilbud.

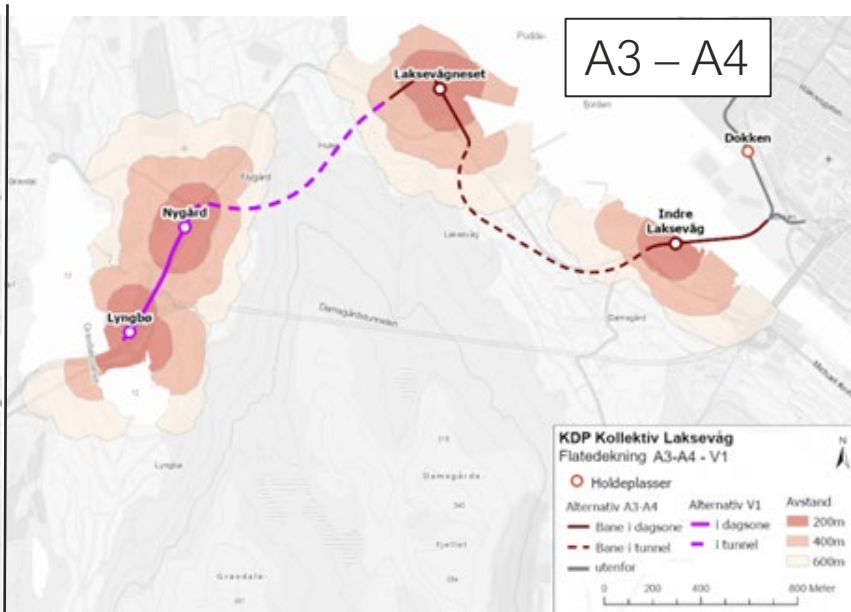
- Alle alternativene har samme holdeplass i kollektivgaten på Dokken med daglinje til sentrum. Dersom tunnel til sentrum er det utfordrende å få til holdeplass på B-broen.

Flatedekning – transformasjonsområdene på Laksevåg

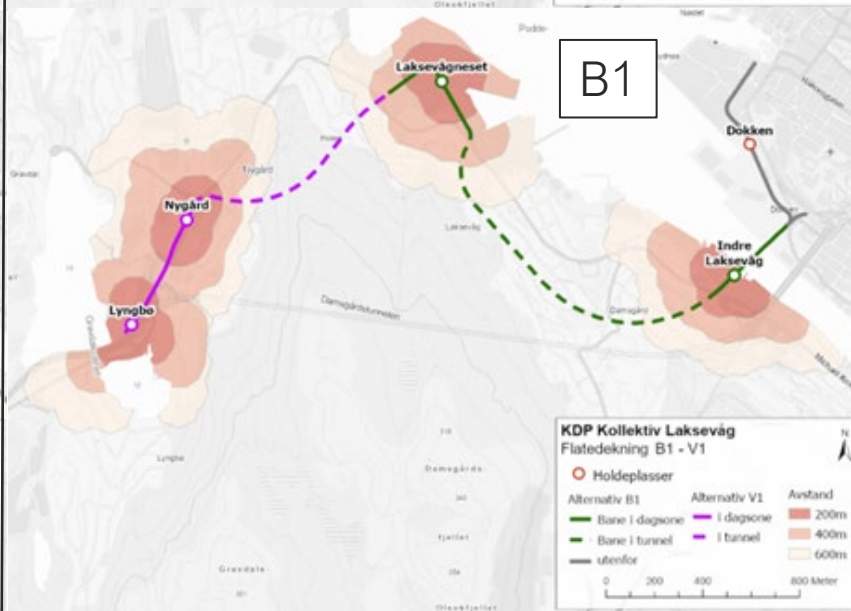
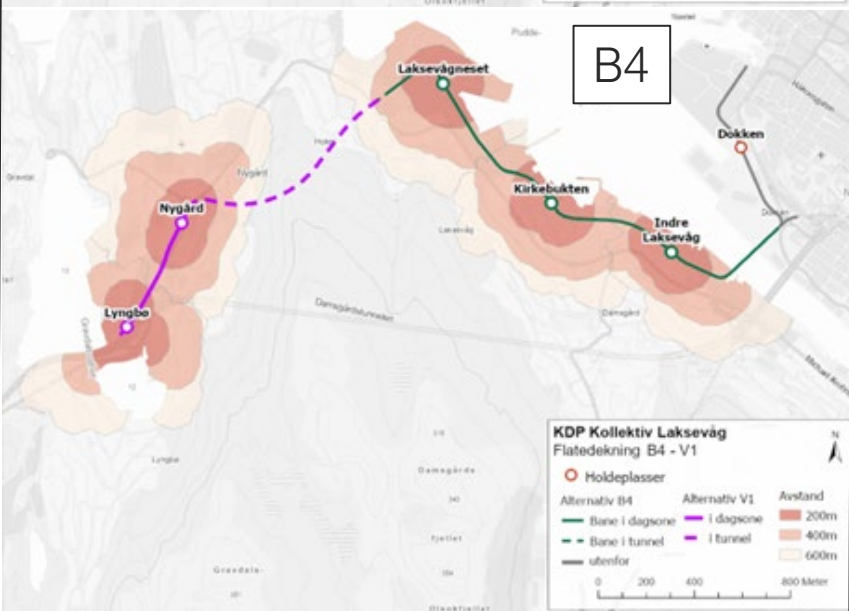
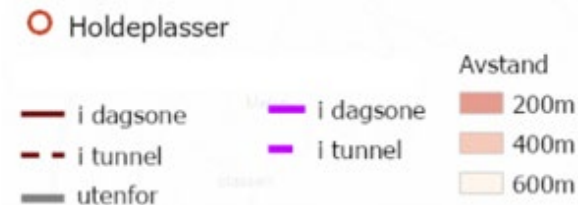
Dagalternativer



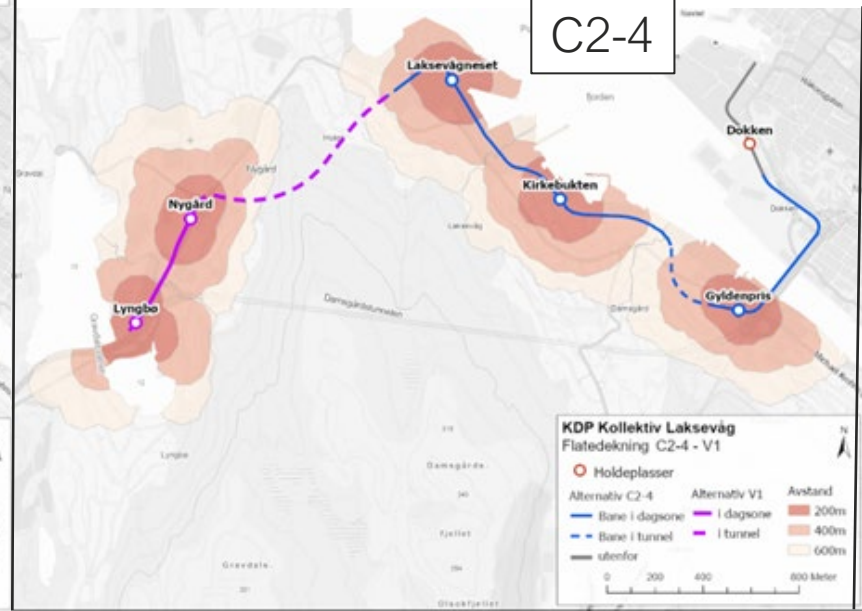
Tunnelalternativer



Tegnforklaring



Dagalternativ med høy bro



Hovedpunkt konsekvenser byutvikling

20.02.2026

Laksevåg

- Dagalternativene i Damsgårdsveien er vanskelig å integrere i bystrukturen, pga lite plass og behov for løsninger for sykkel og tilkomstveier til områdene langs sjøen.

PBE vil derfor anbefale en tunnelløsning:

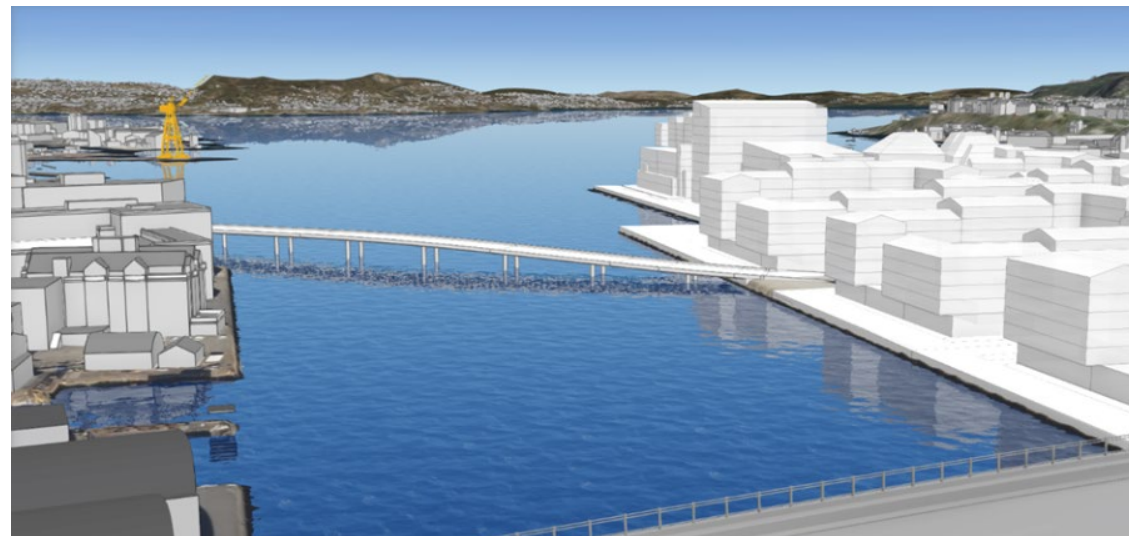
- Holdeplassene i A3-A4 har best plassering mht betjening av transformasjonsområdene og målpunkt inkl Kirkebukten. God synlighet og mulighet for gode byrom rundt holdeplassene. Broen lander på nivå med Damsgårdsveien.
- Holdeplassene i B1 betjener Kirkebukten og transformasjonområdet like sør for dette dårligere. Det er mer utfordrende å få til gode byrom rundt holdeplassen i Indre Laksevåg pga lite plass og holdeplass i stigning, vanskelig å ivareta kulturminner/slippet.

Dokken

- A3-A4 går inn gjennom boligkvartalene i planlagt løsning, plangrepet må omarbeides. Vil ikke kunne få til et «storkvartal» med boliger med et stort trafikkfritt grøntareal i midten. Kan legge en allmenning med bane i midten og boligkvartaler på hver side, men vil ha noen utfordringer med støy fra bane i uterommene.
- B1 har best plassering i tverrgate utenfor «storkvartalet». Utfordrende med brokonstuksjon midt i gaten. En eventuell holdeplass på broen hvis tunnel til sentrum vil kreve større bredde på broen og dermed gaten.

Nærmere om A4-bro

- ▶ Den ytterste og lengste av de lave broene
- ▶ Byråden har bedt om A4 som bro for alle A-alternativene, 75 meter fra HI/Fdir
- ▶ Går fra Dokken sør i planlagt boligkvartal med allmenning og torg
- ▶ Skrå bro
- ▶ Lander på kote +3 på Dokken og kote +6 på Laksevåg (nivå med Damsgårdveien)
- ▶ Nødvendig å se på større endringer i plangrepet for Dokken sør

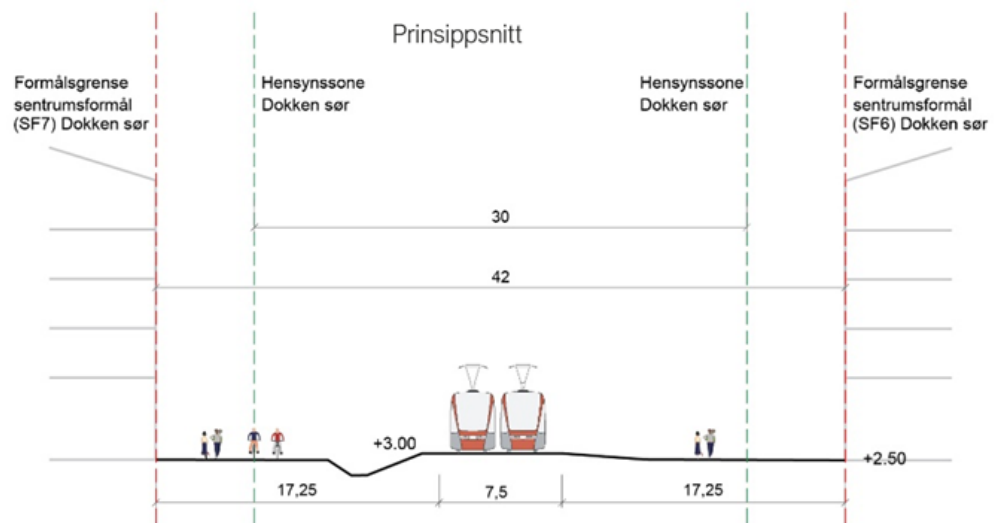


Fugleperspektiv fra Puddefjordsbroen vist med A-bro for bane og foreslått ny bebyggelse i planforslag for Dokken sør.

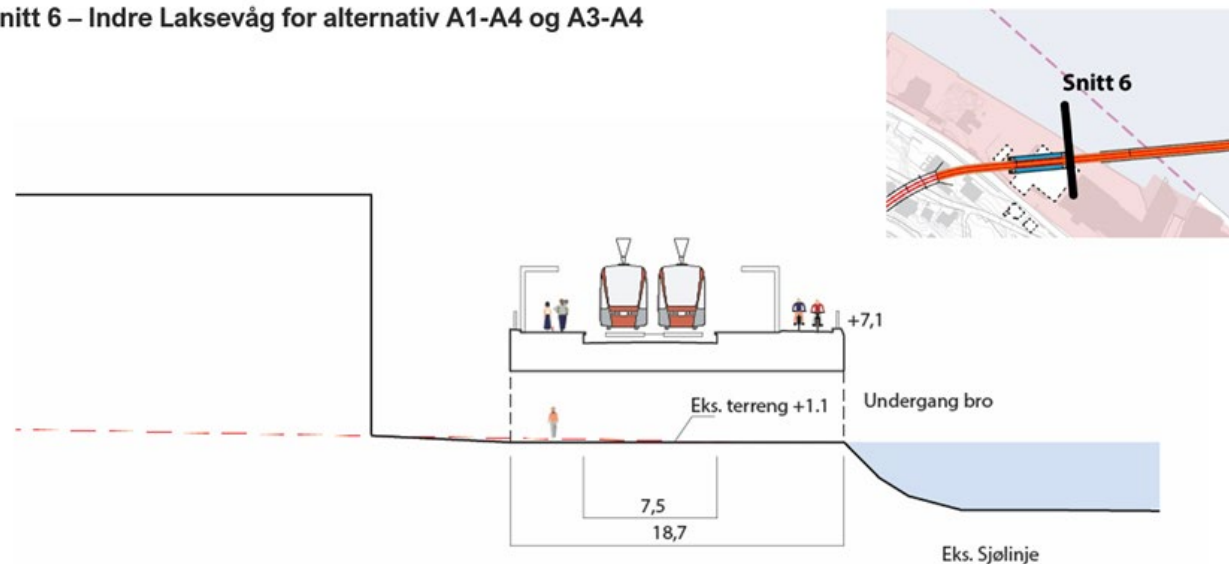
Snitt A4-bro



Snitt 1 – Dokken sør for alternativ A1-A4 og A3-A4



Snitt 6 – Indre Laksevåg for alternativ A1-A4 og A3-A4



Nærmere om B-bro

- ▶ Den innerste av de lave broene
- ▶ Kort bro
- ▶ Går fra planlagt kollektivgate i Dokken sør til byrom i Indre Laksevåg
- ▶ Broen lander på kote + 6,5 meter i Dokken sør og kote + 4,5 meter i Indre Laksevåg
- ▶ Har maks stigning for å nå seilingshøyde
- ▶ Vanskelig å få til holdeplass både på Dokken og Indre Laksevåg dersom tunnel fra sentrum til Dokken
- ▶ Holdeplass på bro på Indre Laksevåg før tunnel til Laksevågneset
- ▶ Behov for å endre planforslaget for Dokken sør noe og sette av hensynssone på 36 meter i Dokken sør

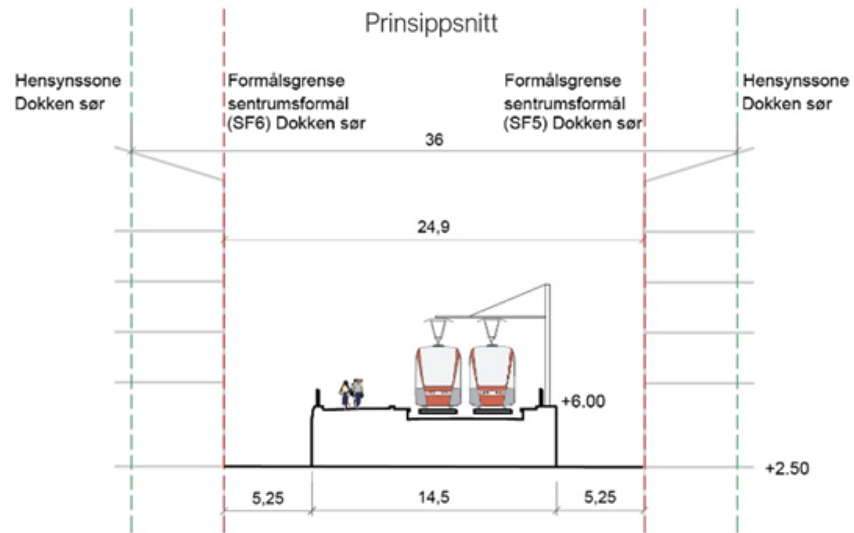


Fugleperspektiv fra Puddefjordsbroen vist med B-bro for bane og foreslått ny bebyggelse i planforslag for Dokken sør.

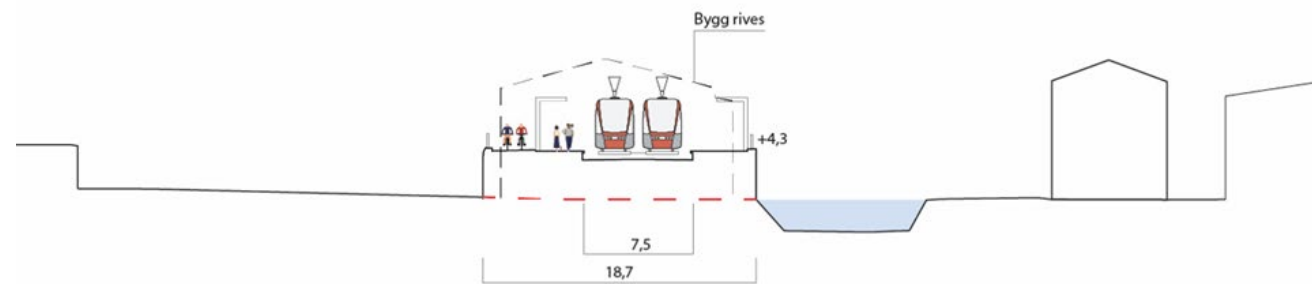
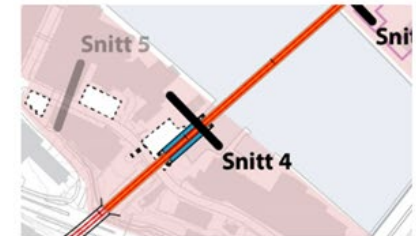
Snitt B-bro



Snitt 3 – Dokken sør – variant med bare fortau



Indre Laksevåg alternativ B1



Nærmere om C-bro

- ▶ Ny parallell bro til Puddefjordsbroen
- ▶ Beholder dagens seilingshøyde
- ▶ Tatt med etter merknad fra Bystyret
- ▶ Må rive boligblokker i Bredalsmarken og Industrihuset på Møhlenspris
- ▶ Ikke mulig med tunnelløsning fra sentrum til Dokken med C-bro.
- ▶ Har store konsekvenser for dagens trafikksystem på Møhlenspris og Gyldenpris
- ▶ Områdeplanen for Dokken sør må endres noe



Fugleperspektiv fra Løvstakken vist med C-bro for bane og foreslått ny bebyggelse i planforslag for Dokken sør.

Hovedpunkt konsekvenser mobilitet

20.02.2026

Bane i Damsgårdsveien:

- Ikke mulig med sykkel i Damsgårdsveien uten utvidet tverrsnitt
- Omfattende omlegging av biltrafikk.
 - o Nye tilkomstveier må etableres → påvirker bygg og parkområder.
 - o Kø og redusert fremkommelighet for varetransport og lokalkjøring.
 - o Kapasitetsutfordringer, særlig i Tverrveien, Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate. Trafikk flyttes til uønskede gater.
- Krysningpunkter kan gi økt ulykkesrisiko uten lysregulering.

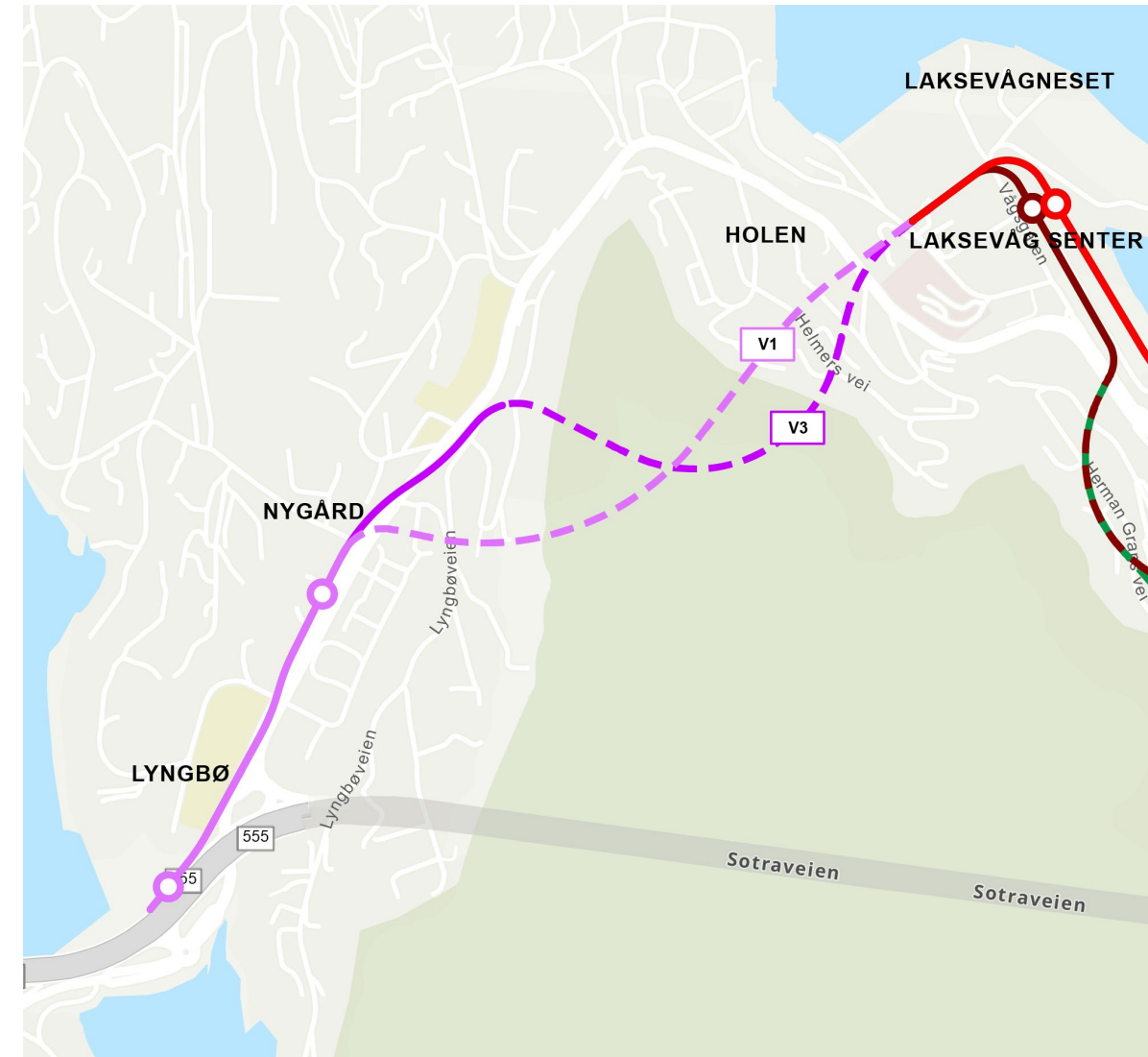
Tunnelalternativene:

- Større handlingsrom for å utvikle et sammenhengende mobilitetssystem i Damsgårdsveien (gåing, sykling, lokaltrafikk).
- Reduserer konflikter mellom bane, bil, syklende og gående
- Bedre fremkommelighet for buss pga bedre kapasitet til trafikkavvikling i kryss i Kringsjøveien
- Gir færre inngrep i lokal veistruktur og mindre behov for omfattende omlegginger.
- Noe mer påvirkning på mobiliteten ved Damsgårdsveien/Fyllingsveien for A3–A4.

Oppsummert vurdering av V1 og V3

- Små forskjeller mellom V1 og V3
- V1 er 20 sekunder raskere enn V3
- V1 har noe lavere investeringskostnader enn V3
- V3 har lengre dagløsning med påfølgende konflikter for ulike tema, uten at det gir noen fordeler
- Holdeplassene er de samme i V1 og V3

V1 anbefales



PBE anbefaler trasé A3-A4 og V1

20.02.2026



Begrunnelse for anbefaling:

20.02.2026

- God måloppnåelse for kollektiv, mobilitet og byutvikling – betjener transformasjonsområdene og store deler av gamle Laksevåg sentrum godt
- Raskest kjøretid og supplerer busstilbudet i Krinsjåveien godt
- Lite konflikter med kulturminner og småskala gater og byrom på Laksevåg
- Gir ny kapasitet i mobilitetssystemet og best fleksibilitet for utforming av tilbud til gående og syklende i Damsgårdsveien
- Minst påvirkning på trafikkavvikling og tilkomst til eiendommer
- Bro plassering er gunstig for gående og syklende
- Areal til banetrasé og holdeplasser kan settes av uten at det er til hinder for gradvis utvikling på Laksevåg

SAMMEN
OM

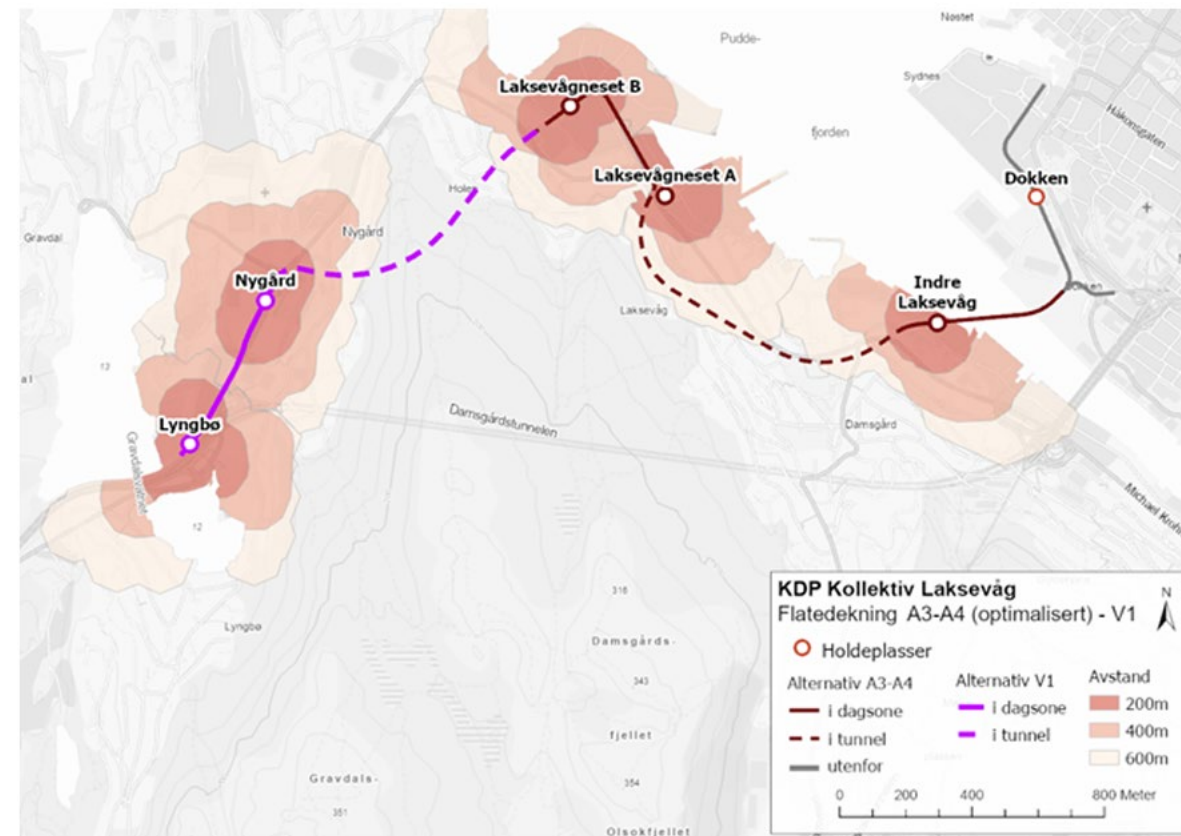


Miljøloftet

Mulig optimalisering av A3-A4

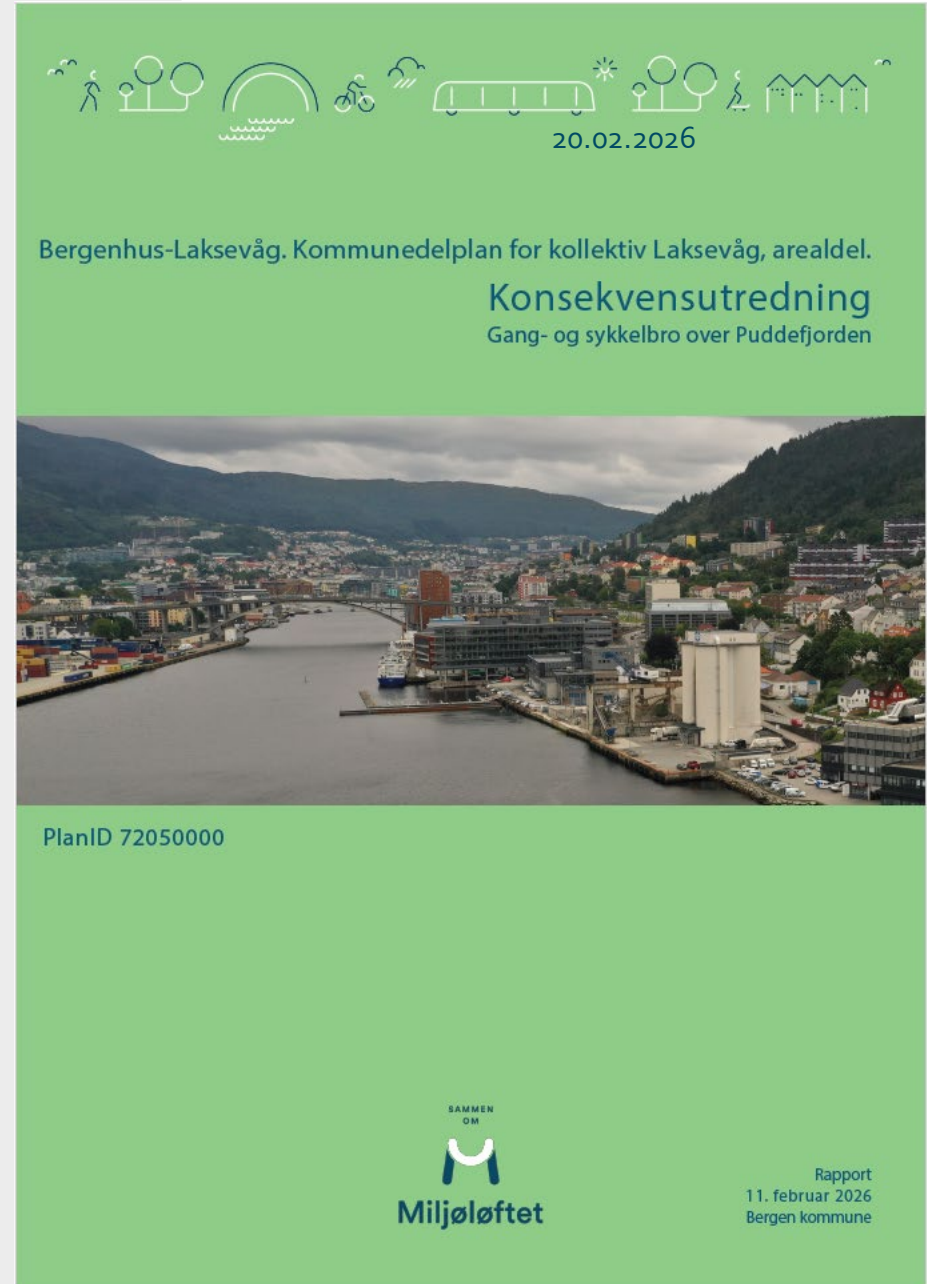
20.02.2026

- Optimalisering av broen og trasé med holdeplasser og tunnelportaler.
- Kjøremonster og tilkomster
- 2 holdeplasser på Laksevågneset?
 - Bedre betjening av verftsområdet og gamle Laksevåg sentrum.
 - Fagetaten anbefaler at dette vurderes nærmere i det videre arbeidet, det må da avklares om flytting av tunnelportalen på Laksevågneset er teknisk mulig.



Konsekvensanalyse for G/S-bro

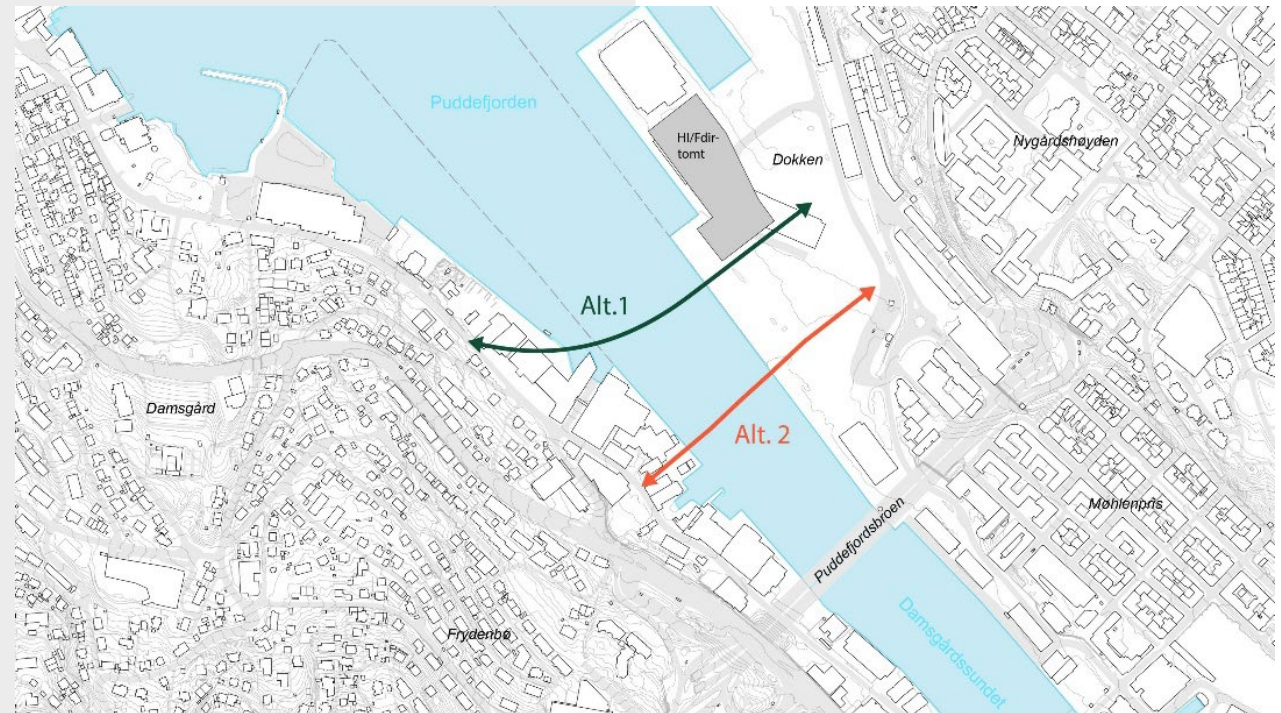
- ...anbefaler hvilket alternativ som bør legges til grunn for videre planlegging
- ...om det skal etableres én bro (bybane inkl. GS) eller to separate broer
- ...OM broen(e) skal ha åpne- og lukkefunksjon



Anbefalt alternativ

- En ny GS-bro over Puddefjorden har høy trafikantnytte og positiv netto nytte (uavhengig av trasé)
- Dersom GS-broen etableres som et enkeltstående tiltak kommer **alternativ 1a** best ut:
 - Gir et bedre tilbud for gange og sykkel
 - Plassert på gunstig sted med tanke på byutvikling både på Dokken og Laksevåg

	1a	2a
Prissatte konsekvenser	180 – 270 mnok	150 – 230 mnok
Rangering	2	1
Ikke prissatte konsekvenser	Noe negativ	Noe negativ
Rangering	1	2
Måloppnåelse - rangering	1	2
Rangering samlet	1	2



En eller to broer?

- Om man skal etablere en eller to broer er avhengig av **hvor lang tid det tar mellom GS-broen er etablert og banebroen kommer**
- Bybanealternativene vil uansett etableres med tilbud for gående og syklende
- Det antas at denne vil «stjele» en del av GS-broens nytteverdi

8-10 år

20.02.2026

Anbefaling: **Det bør etableres en egen GS-bro**

<5 år

Anbefaling: **Det bør bygges en kombinert bane og GS-bro**

Basert på en ren kost/nyttevurdering med en forutsetning om at Dokken sør og Laksevåg er ferdig transformert i 2035.

SAMMEN
OM



Miljøløftet

Dersom to broer

20.02.2026

Anbefaling: Bybanebroens plassering bør være styrende for plassering av GS-broen for å spre tilbudet for gående og syklende

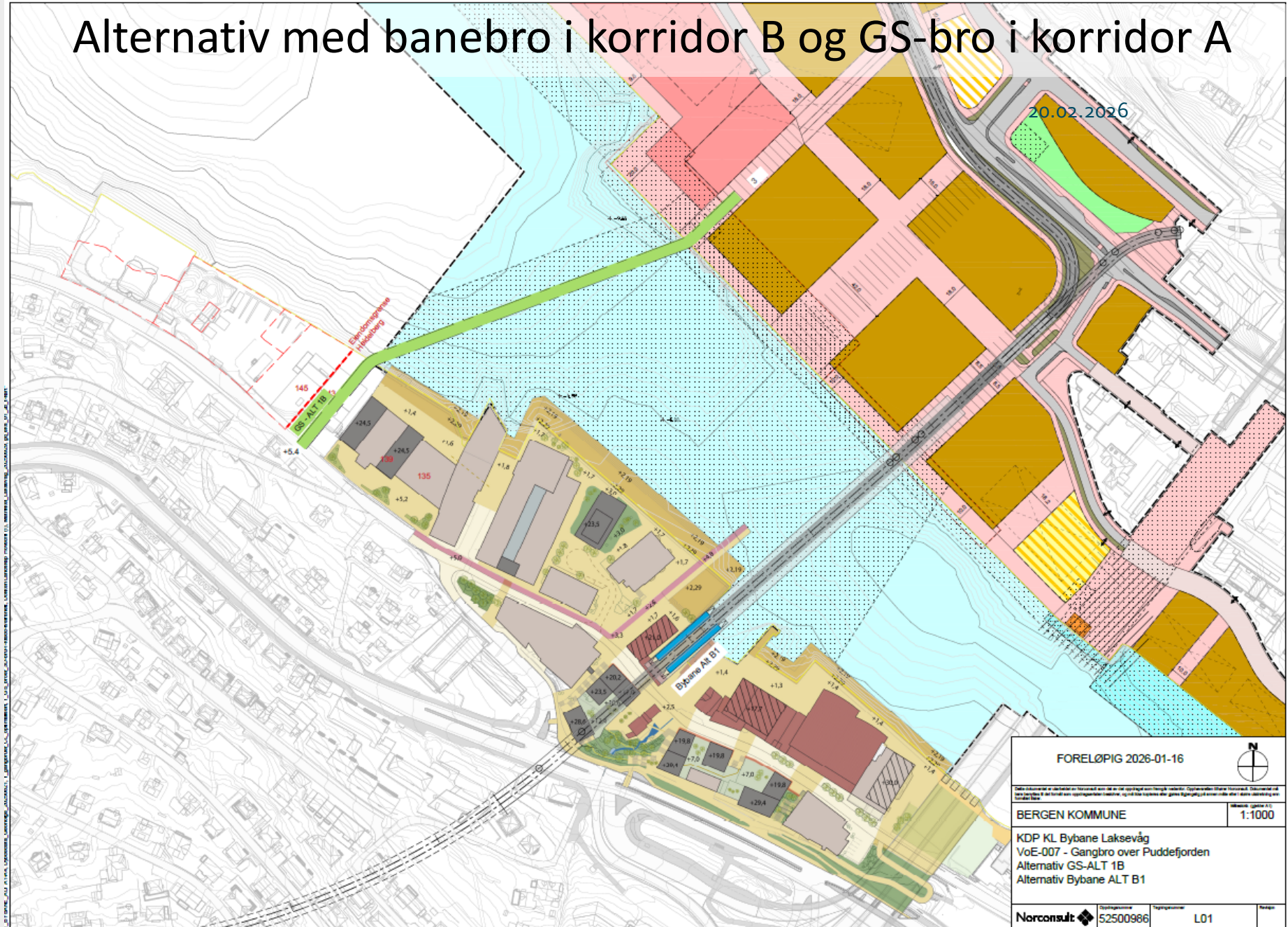
SAMMEN
OM



Miljøløftet

Alternativ med banebro i korridor B og GS-bro i korridor A

20.02.2026



FORELØPIG 2026-01-16



Alle målestokker er i millimeter med de to siste sifrene angitt i centimeter. Oppmålingen er utført i henhold til de gjeldende standardene for oppmåling i Norge. Oppmålingen er utført i henhold til de gjeldende standardene for oppmåling i Norge. Oppmålingen er utført i henhold til de gjeldende standardene for oppmåling i Norge.

BERGEN KOMMUNE 1:1000

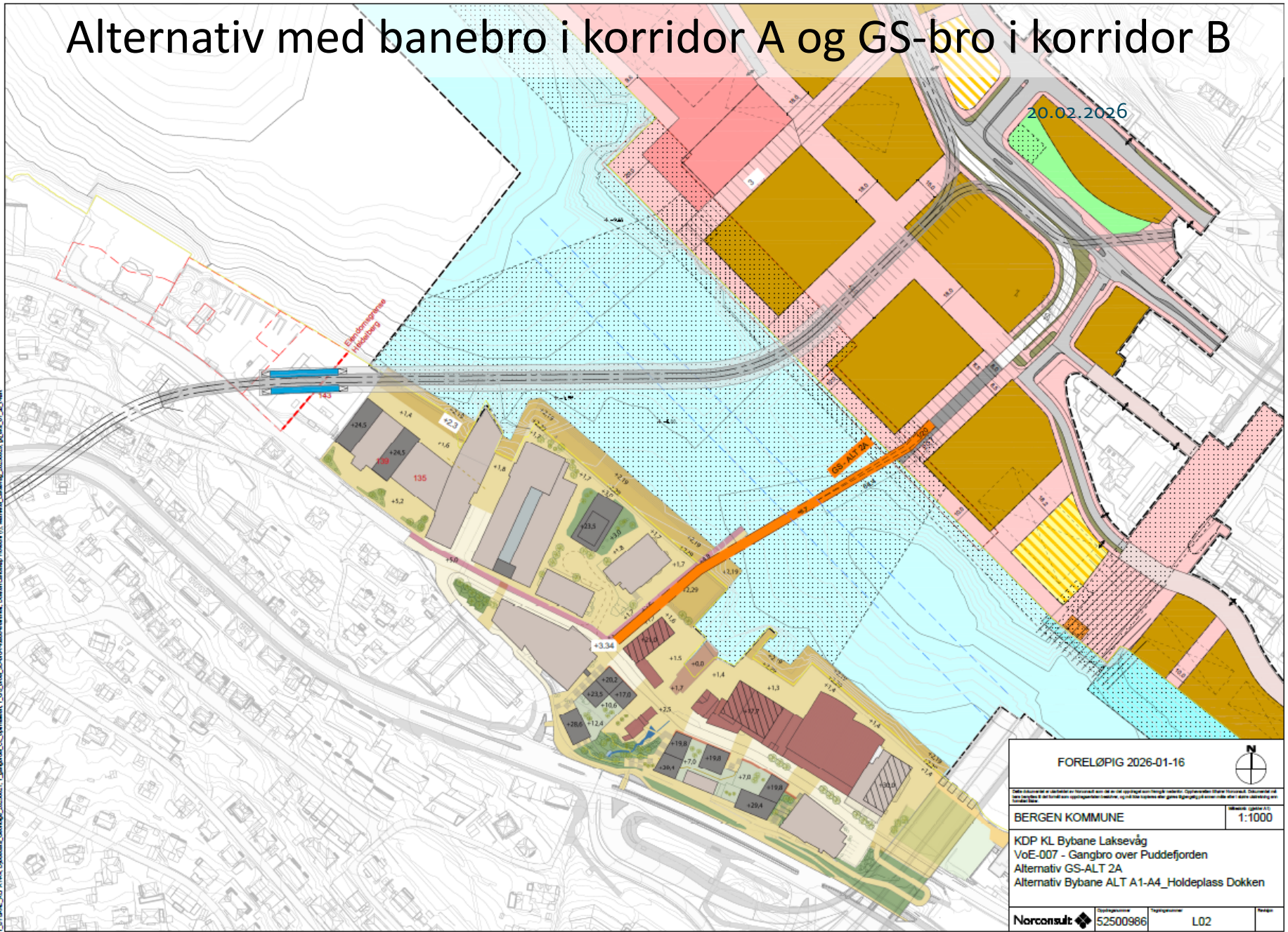
KDP KL Bybane Laksevåg
VoE-007 - Gangbro over Puddefjorden
Alternativ GS-ALT 1B
Alternativ Bybane ALT B1


Norconsult 52500986 L01

Alternativ med banebro i korridor A og GS-bro i korridor B

20.02.2026

T: BYPLANE_017_A1-A4_Dokken, Overordnede, Dato: 2026-01-16, Utarbeidet av: G. S. S. AS, Prosjektleder: G. S. S. AS, Prosjekt: VoE-007 - Gangbro over Puddefjorden, Alternativ GS-ALT 2A, Alternativ Bybane ALT A1-A4_Holdeplass Dokken



FORELØPIG 2026-01-16			
<small>Dette dokument er utarbeidet for bruk som et utvalgt avsnitt i et større prosjekt. Opphavet skal fremgå. Dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS og kan inneholde opplysninger som er utvalgt fra større opplysningssamlinger. Opplysningene kan være endret eller fjernet uten varsel.</small>		1:1000	
BERGEN KOMMUNE			
KDP KL Bybane Laksevåg			
VoE-007 - Gangbro over Puddefjorden			
Alternativ GS-ALT 2A			
Alternativ Bybane ALT A1-A4_Holdeplass Dokken			
Norconsult	52500986	L02	

Videre prosess KDP Kollektiv Laksevåg

20.02.2026

- Behandling av KU i byrådet i mars.
- 6 uker høringsperiode for KU våren 2026.
- Vurdering av innspill og merknader etter høring.
- Fagnotat og sak til Bystyret om vedtak av trasé rundt sommeren.
- Utarbeidelse av planforslag høsten 26/vår 27.
- Ønske om sluttbehandling høsten 2027.

SAMMEN
OM



Miljøloftet

20.02.2026

Spørsmål?

SAMMEN
OM



Miljøløftet