

# Kommunedelplan Kollektiv Laksevåg

Åpent informasjonsmøte

21.04.2026

SAMMEN  
OM



**Miljøløftet**

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

An aerial photograph of a coastal town, likely in Norway, showing a harbor with several large ships docked, a road interchange, and a residential area built on a hillside. The image is in grayscale and serves as a background for the text.

## Agenda

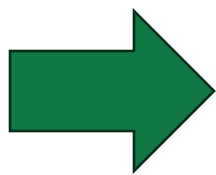
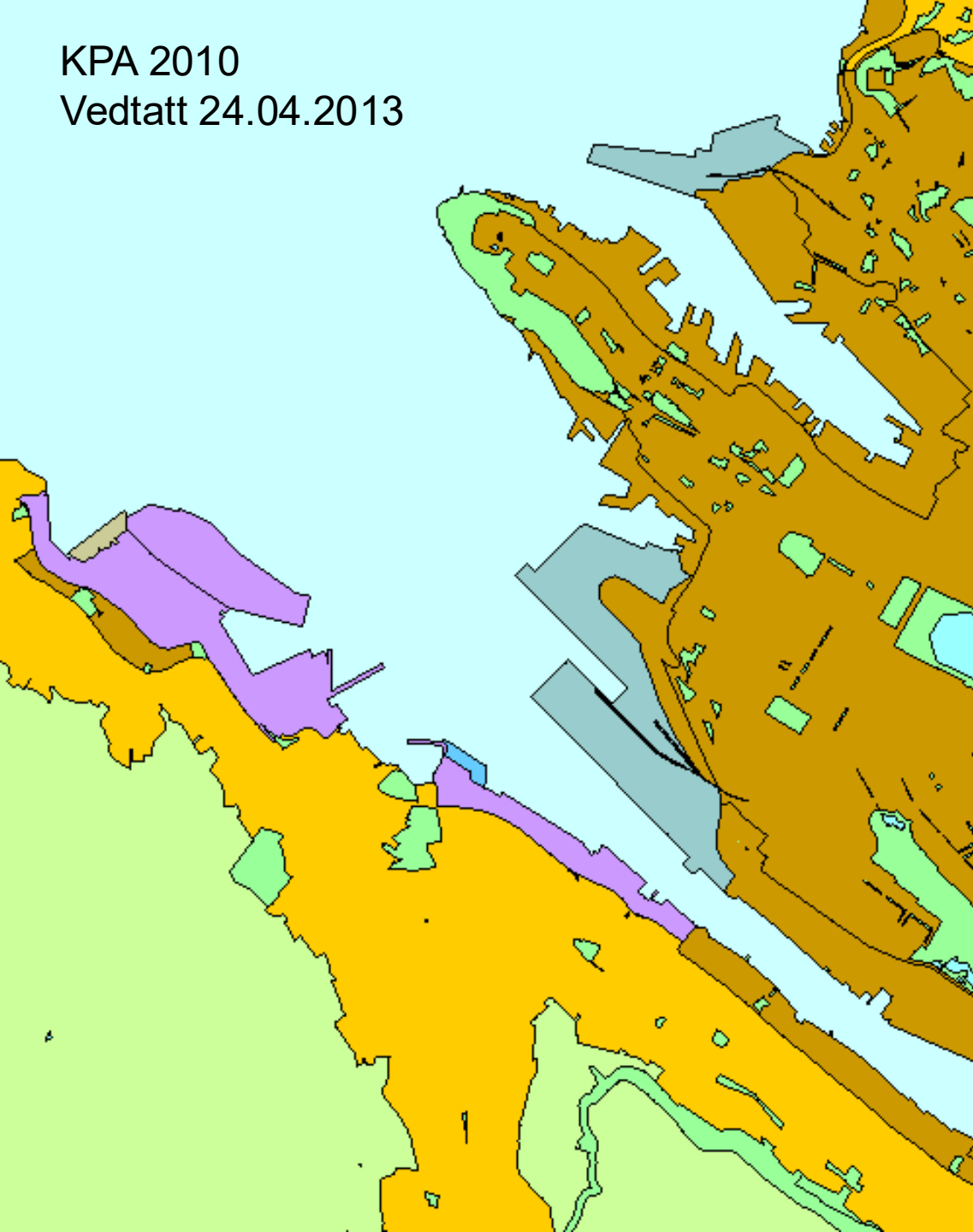
### 1. Bakgrunn

2. Hva er en konsekvensutredning?
3. Konsekvensutredning for banetrasé
4. Konsekvensutredning for gang- og sykkelbro
5. Videre prosess
6. Spørsmål

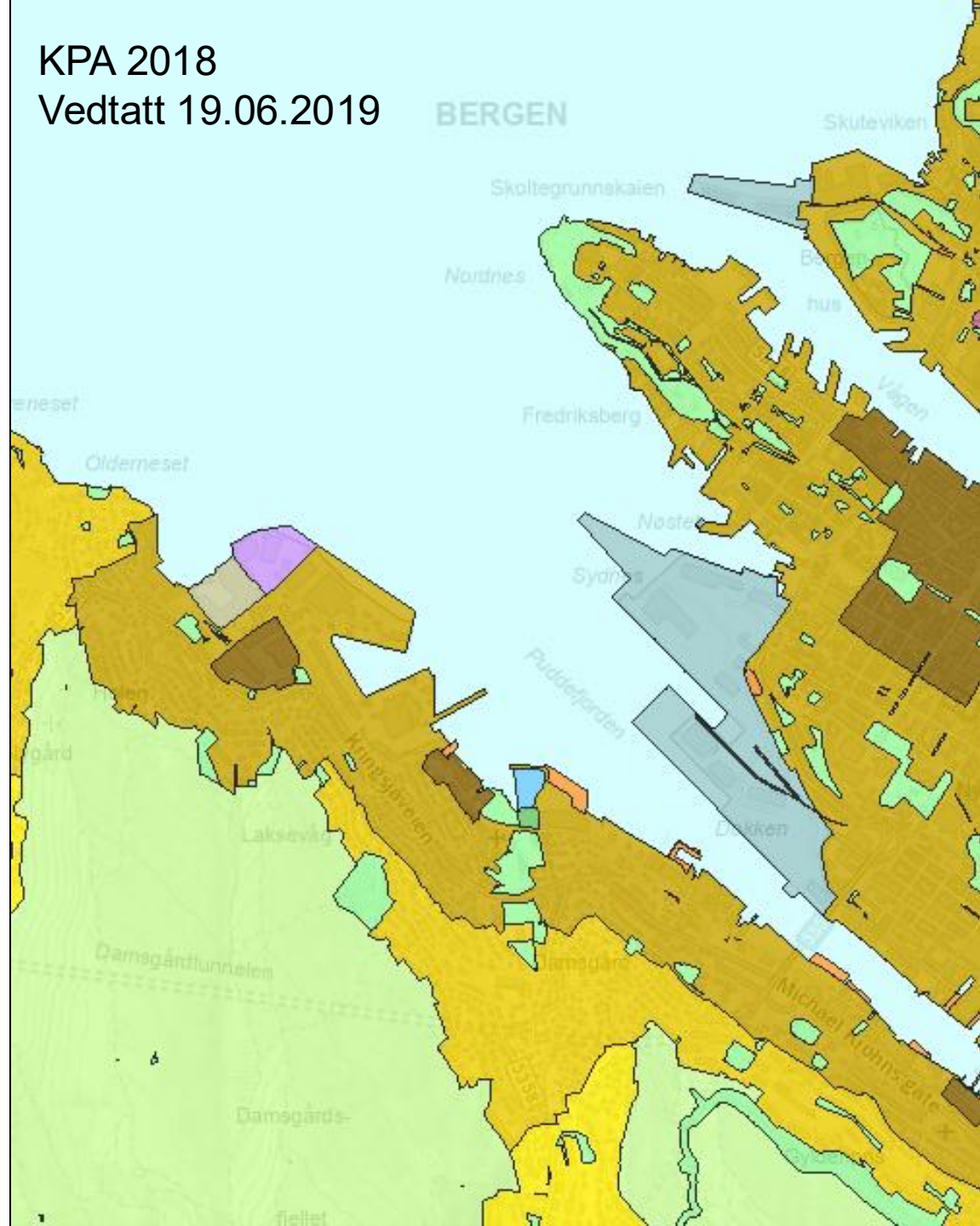


**Hvordan jobber Plan- og bygningsetaten med byutvikling og samordnet areal- og transportplanlegging rundt Puddefjorden?**

KPA 2010  
Vedtatt 24.04.2013



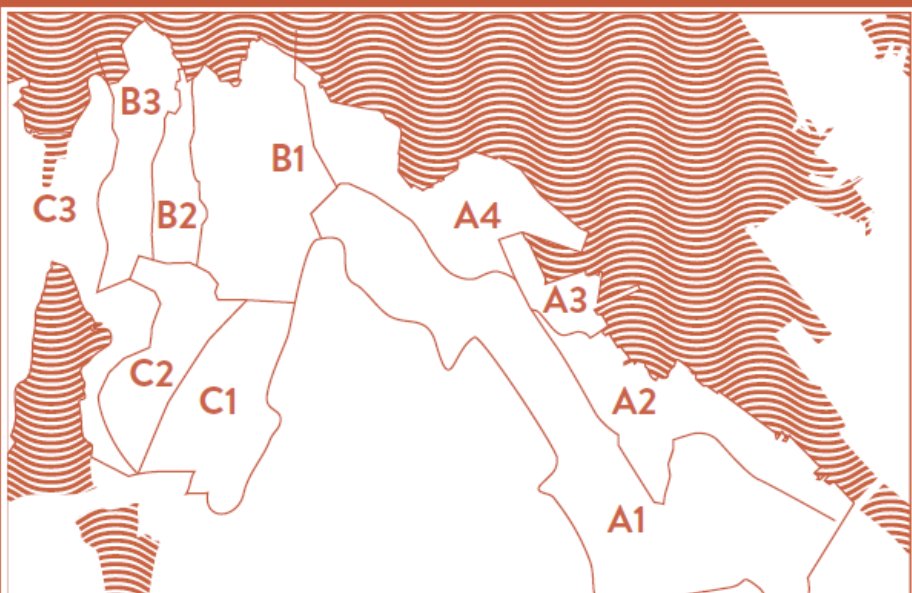
KPA 2018  
Vedtatt 19.06.2019





Vedtatt av Bergen bystyre  
23.10.2019

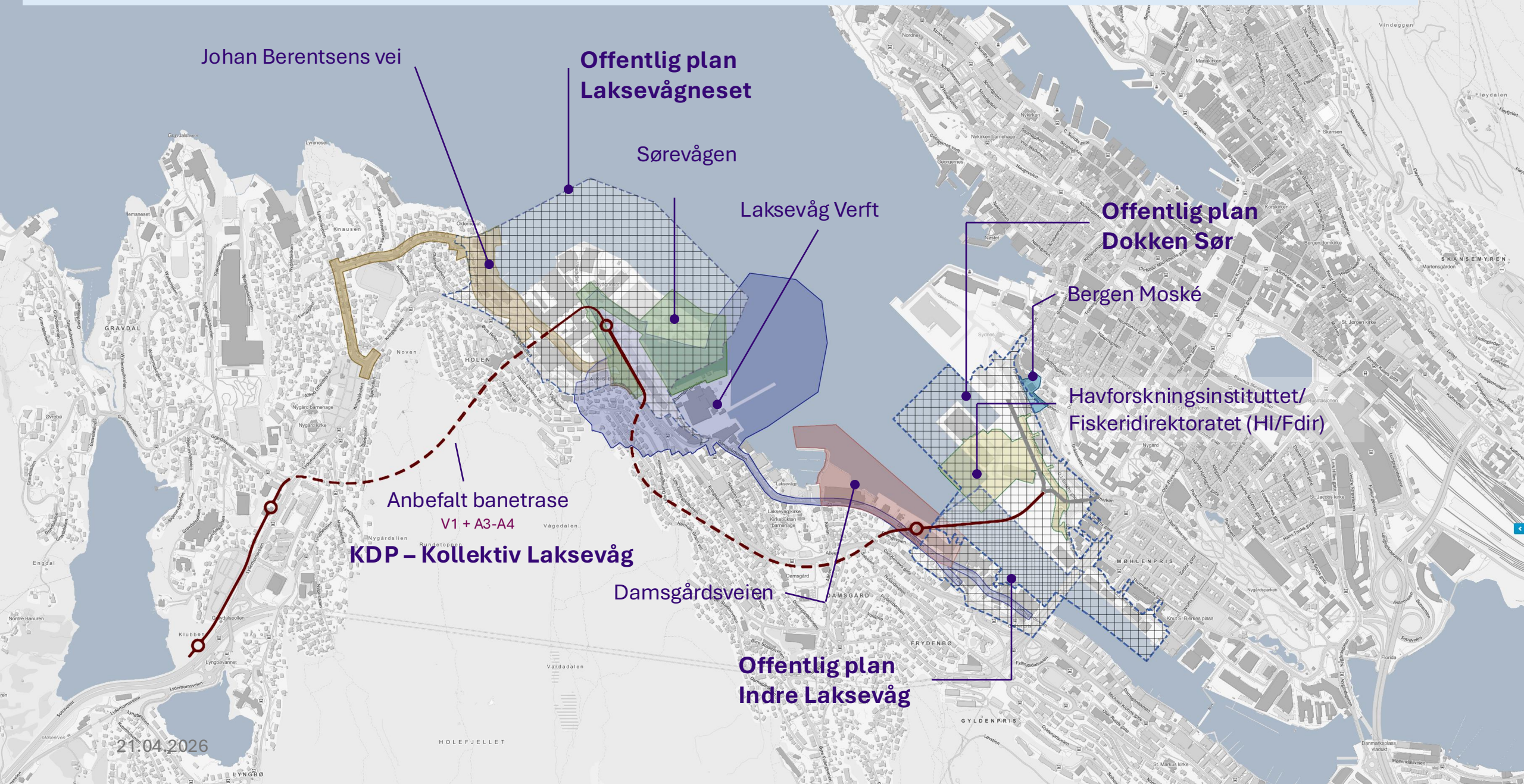
# STRATEGISK PLANPROGRAM FOR LAKSEVÅG



## STRATEGIPLANKART LAKSEVÅG



# Pågående reguleringsplanarbeider som koordineres i Puddefjorden United



Deloppgave 1:  
Bybanealternativer

Deloppgave 2: Bro over  
Puddefjorden

**Deloppgave 3:  
Overordnet  
mobilitetsplan**

Deloppgave 4: Gang- og  
sykkel

Deloppgave 5: Bruk av  
kaier

Deloppgave 14:  
Gjennomførings-  
modeller

**Deloppgave 13:  
Sjøpromenade**



Deloppgave 6:  
Etappevis utbygging

Deloppgave 7: Utfylling

Deloppgave 12:  
Skybrudd

Deloppgave 11: Sosial  
infrastruktur

Deloppgave 10:  
Havnivå/stormflo

Deloppgave 9: Teknisk  
infrastruktur

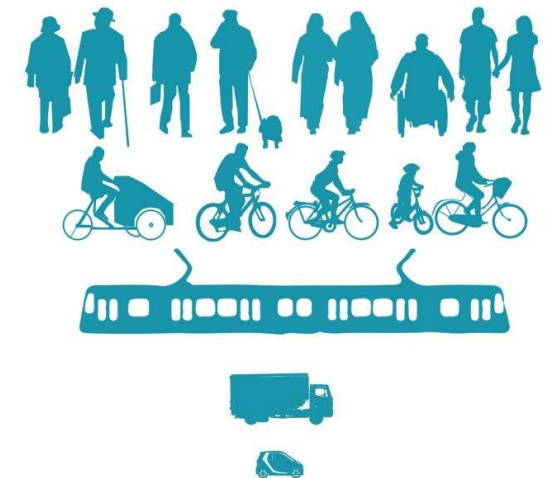
Deloppgave 8: Bybåt

# Deloppgave 3: Overordnet mobilitetsplan

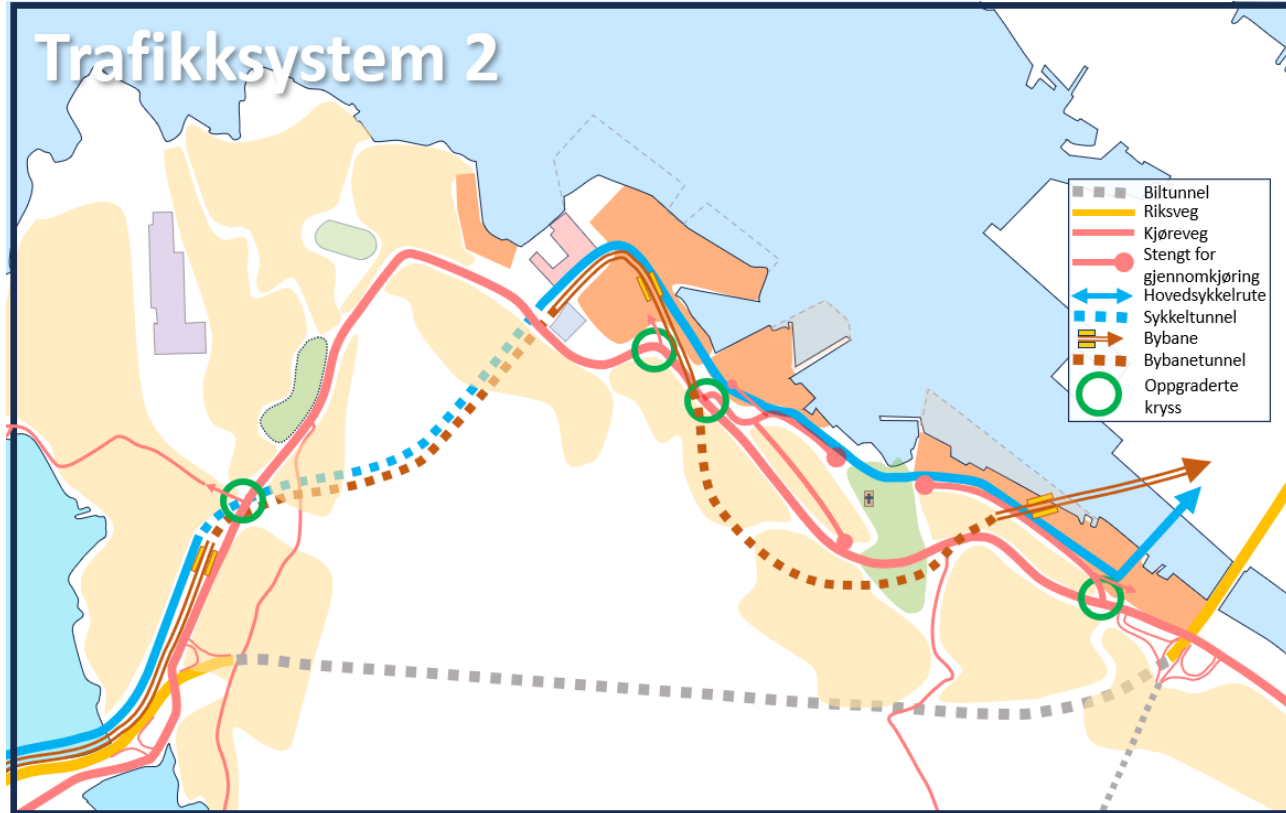
Trafikksystemet på Laksevåg tåler ikke særlig økning, og med økt transportbehov er vi avhengig av at flere går, sykler og reiser kollektivt, på lik linje med tette byområder i Bergen.

Den overordnede mobilitetsplanen skal:

- sikre en bærekraftig byutvikling og et attraktivt byliv
- foreslå prinsipper for sykkel, gange, kollektiv, øvrig trafikk og parkering for byutviklingsområdene på Laksevåg
- vise tiltak og avhengigheter og anbefale en trinnvis utvikling



# Anbefaling av trafikksystem



- Etablering av gang/sykelbro over Puddefjorden og mulig sykkeltunnel mellom Laksevågneset og Nygård
- Prioritering av gange og sykkel i Damsgårdsveien, med stenging for gjennomkjøring i Damsgårdsveien
- Behov for omarbeiding av kryss i Kringsjøveien og Carl Konows gate
- Bybanen kan etableres på et senere tidspunkt

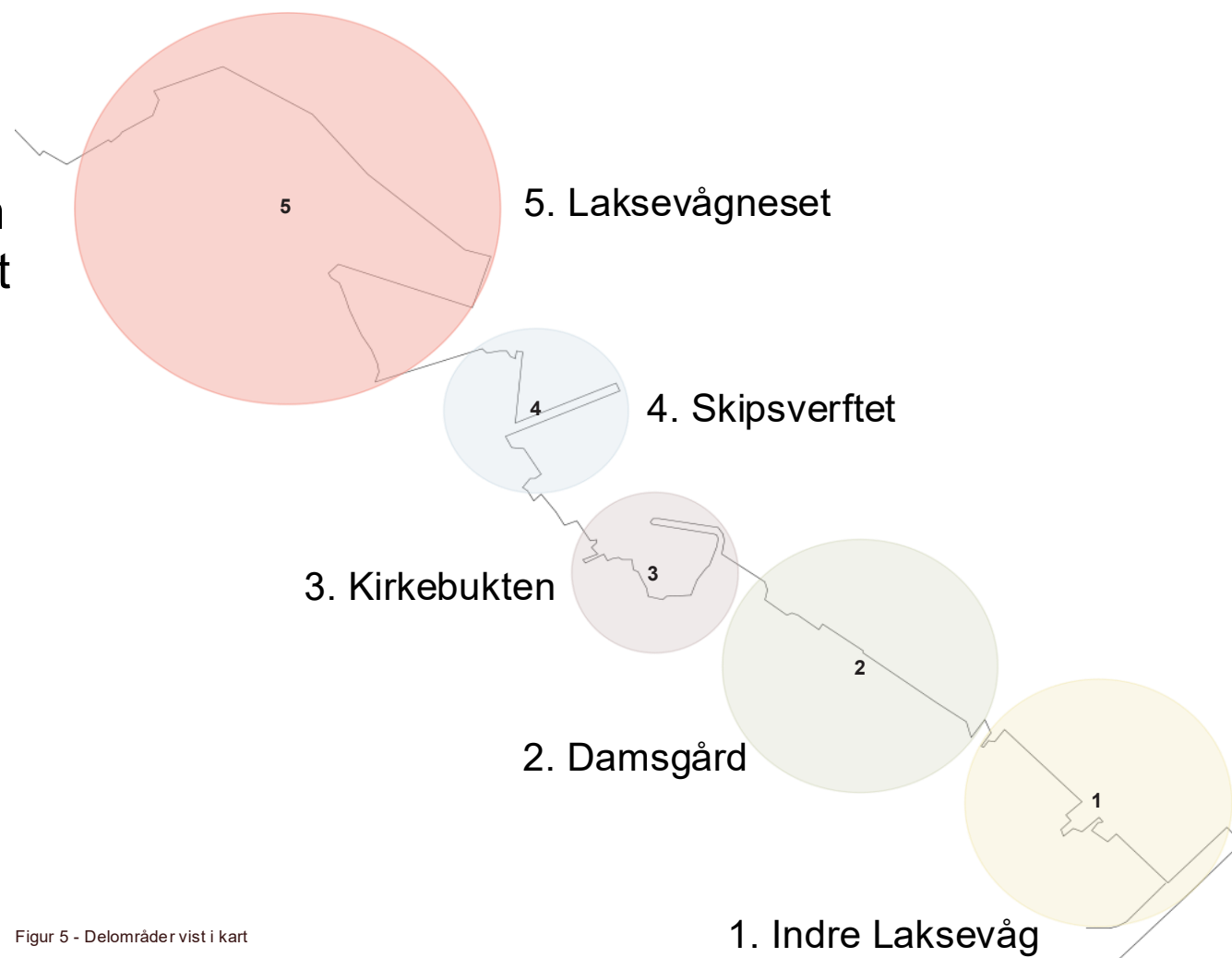
Reduserer trafikkbelastning, gir gode rammer for byrom, økt trygghet for myke trafikanter og større rom for byliv. Nødvendig biladkomst ivaretas via overordnet vegnett.



# Deloppgave 13: Sjøpromenade

## Mål med oppgaven:

- Helhetlig forslag til sjøpromenade som inngår i et sammenhengende gangnett
- Peke på utfordringer, løsninger og mulighetsrom
- Gi konkrete formingsforslag for ulike delområder
- Vise sammenlignbare eksempler til inspirasjon



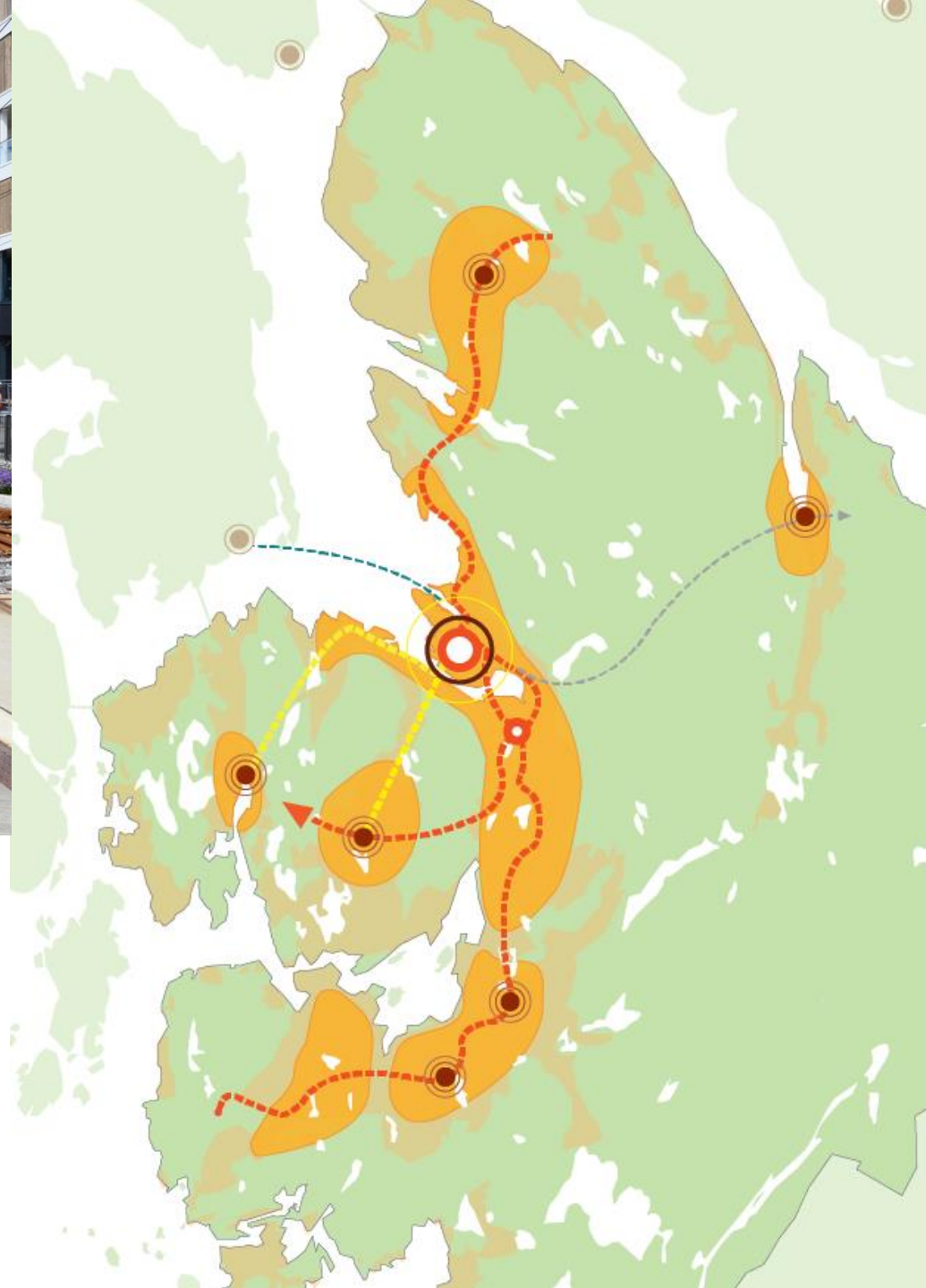
Figur 5 - Delområder vist i kart





Bybanen binder sammen

Byplanleggingen bidrar til transformasjon og  
fortetting i knutepunktene



# Bybanenett

BT<sub>1</sub> til Nesttun: 9,8 km – 15 holdeplasser – 2010

BT<sub>2</sub> til Lagunen: 3,6 km – 5 holdeplasser – 2013

BT<sub>3</sub> til Flesland flyplass: 6,5 km – 7 holdeplasser – 2016/17

BT<sub>4</sub> til Fyllingsdalen: 10 km – 9 nye holdeplasser – 2022

BT<sub>5</sub> til Åsane: 12,7 km – 14 holdeplasser

- Reguleringsplanene vedtatt 2023
- Strekningen sentrum- Sandviken reguleres på nytt nå, med tunnel i sentrum

**KDP Kollektivsystem mot vest vedtatt 2024:**

- Arealplan fra Dokken – Laksevåg – Lyngbø pågår

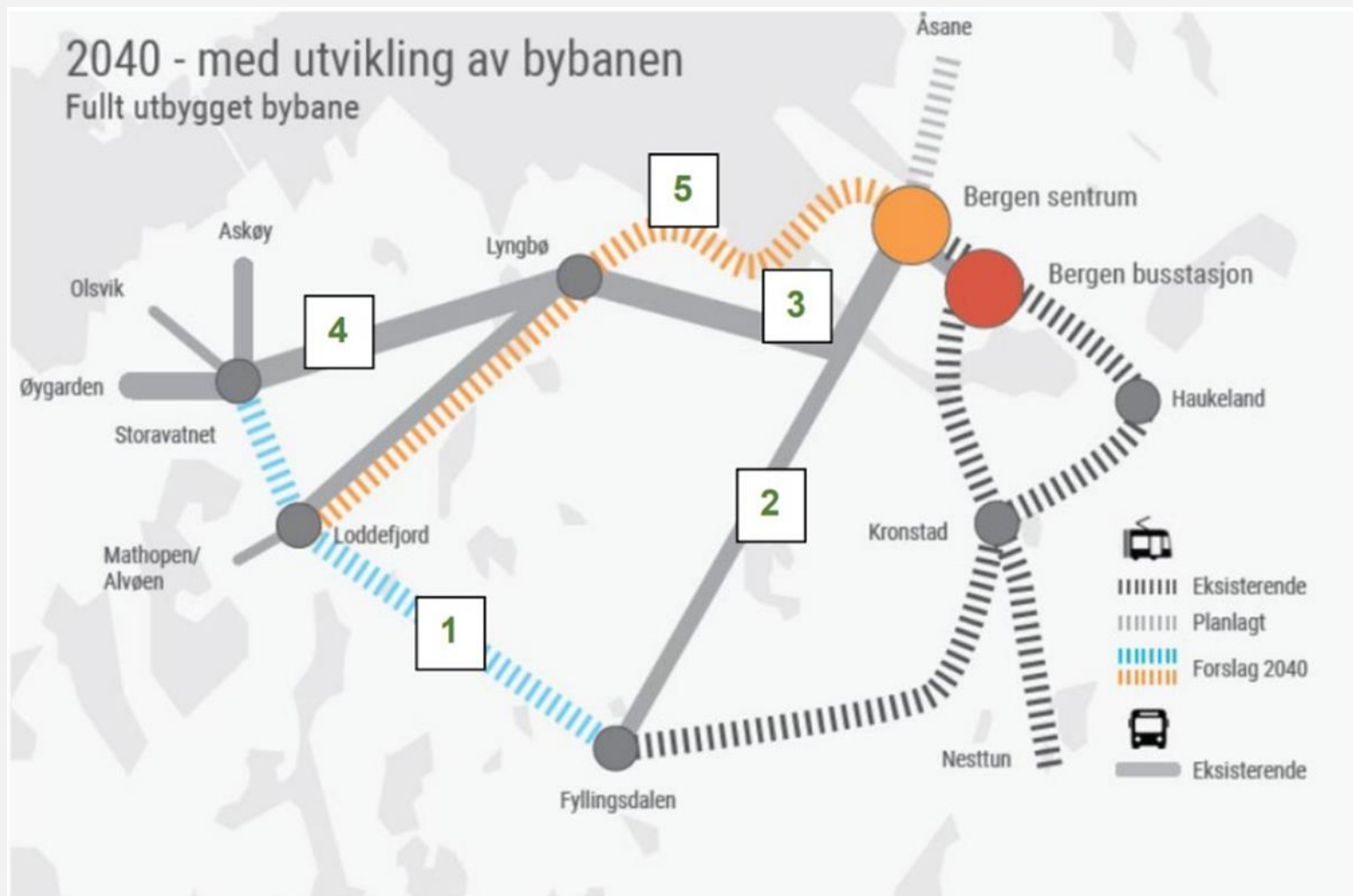
KDP kollektiv Laksevåg

Bybanen planlegges som en del av kollektivnettet sammen med buss.



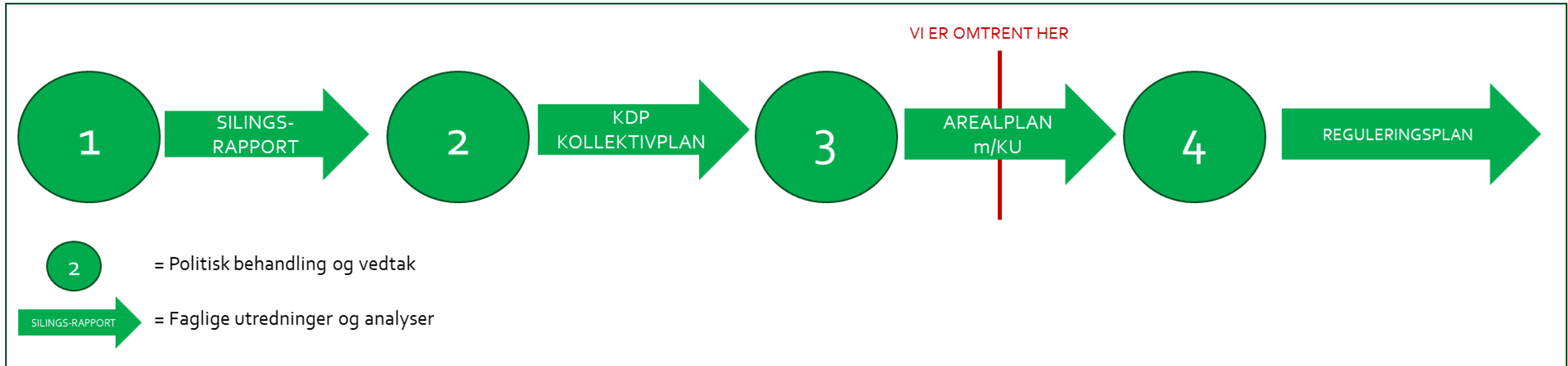
# Kollektivplanen KDP Vest, vedtak 10.04.24

- Arealdel for kommunedelplan fra Dokken sør til Laksevåg og Lyngbø – første fase startes opp
- Trasé nært eller på dagens Puddefjordsbro skal også vurderes
- Tunnel/-dagløsning som muliggjør en hurtig transformasjon og full utvikling av indre Laksevåg.



# Fremdriftsplan for KDP – hvor er vi nå?

FIGUR FRA FAGNOTATET TIL KOLLEKTIVPLANEN (2024)



- Vedtak om høring av konsekvensutredning 10.mars 2026.
- Høringsperiode 14.mars – 30.april.

# Når blir det bybane til Loddefjord?

Avhengig av at:

- Bergen havn må være flyttet fra Dokken sør
- Transformasjon av Dokken sør og på Laksevåg er i gang

Vurderes at byggestart vil være tidligst 2040.



# Målsetting for Bybanen

21.04.2026



Bybanen skal styrke bymiljøet

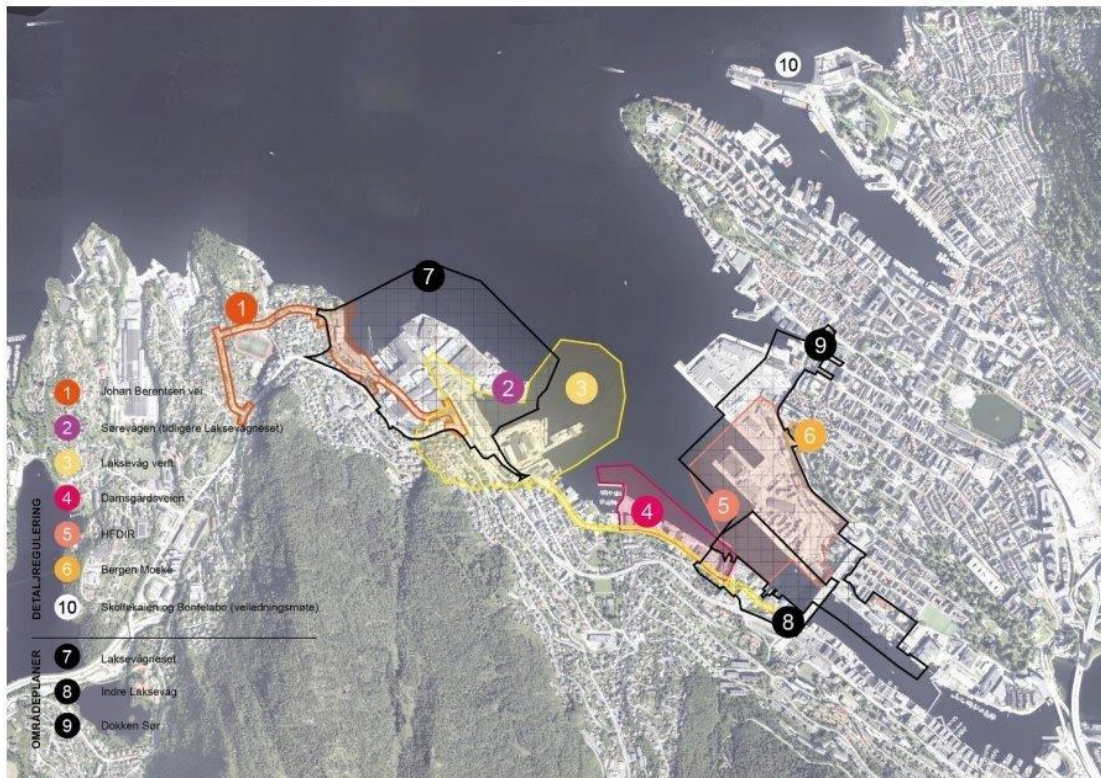


Bybanen skal gi en trygg og effektiv reise

# Mål for prosjektet

## Kollektivtilbudet i Bergen vest skal

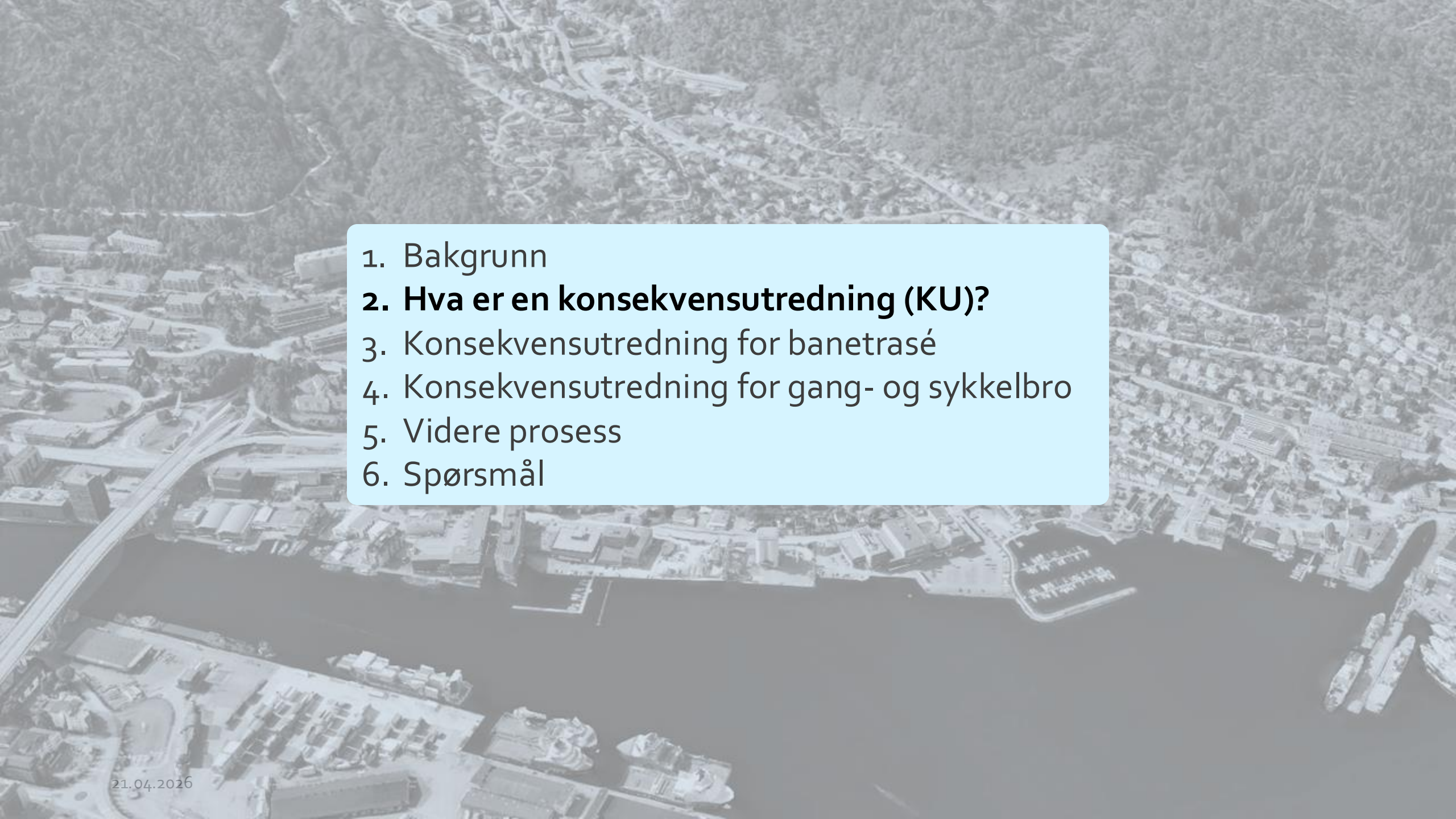
- Bidra til attraktiv byutvikling
- Bidra til attraktive kollektivreiser
- Redusere behovet for personbiltransport i Bergen vest og på innfartsårene fra Bergen vest
- Bidra til tilfredsstillende fremkommelighet og kapasitet i sentrum



*Pågående planarbeider på Dokken og Laksevåg*



*Bybane planlegges sammen med buss*

- 
- An aerial photograph of a city and harbor, showing buildings, roads, and water. A light blue rectangular box is overlaid on the center of the image, containing a numbered list of six items. The text is in a clean, sans-serif font. The background image is in grayscale, providing a high-contrast backdrop for the text.
1. Bakgrunn
  2. **Hva er en konsekvensutredning (KU)?**
  3. Konsekvensutredning for banetrasé
  4. Konsekvensutredning for gang- og sykkelbro
  5. Videre prosess
  6. Spørsmål

# Planhierarkiet

## Kommuneplan

KPS – Kommuneplanens samfunnsdel  
KPA – Kommuneplanens arealdel



## Kommunedelplan (KDP)

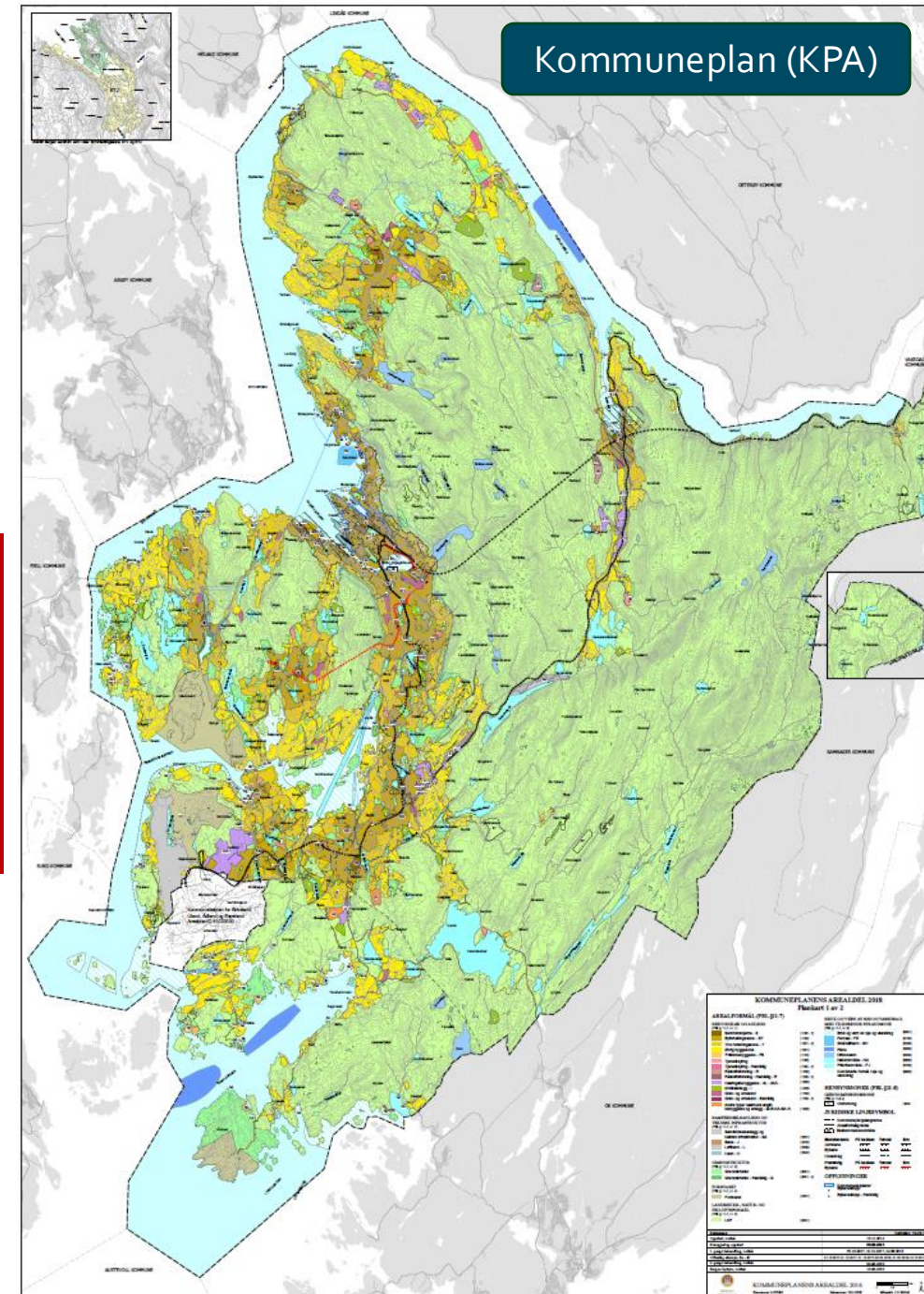
1. Konsekvensutredning (KU)
2. Anbefaling
3. Arealplan

- Avklarer prinsipper (trasé, konsepter, hovedgrep)
- Setter av areal



## Reguleringsplan

- Detaljerer valgt løsning
- Fastsetter nøyaktig plassering (spor, vei, holdeplasser)
- Juridisk bindende for utbygging



# Fremgangsmåte for konsekvensutredning (KU)

## 1. Forberedende arbeider – en del av konsekvensutredningen

### ▶ Alternativanalysen

## 2. Konsekvensanalyse:

### ▶ Samfunnsøkonomisk analyse

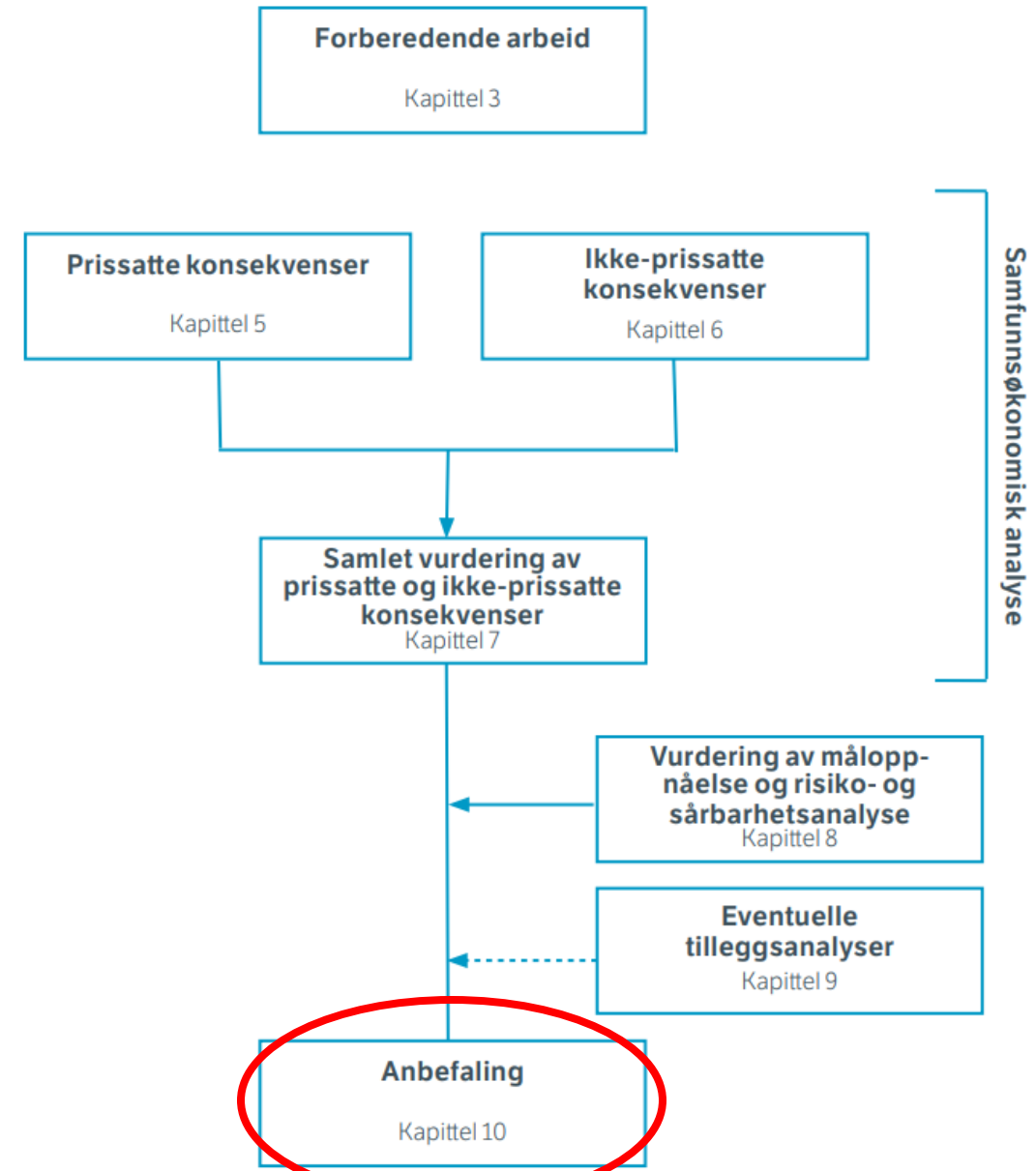
- Prissatte og ikke prissatte konsekvenser

### ▶ 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

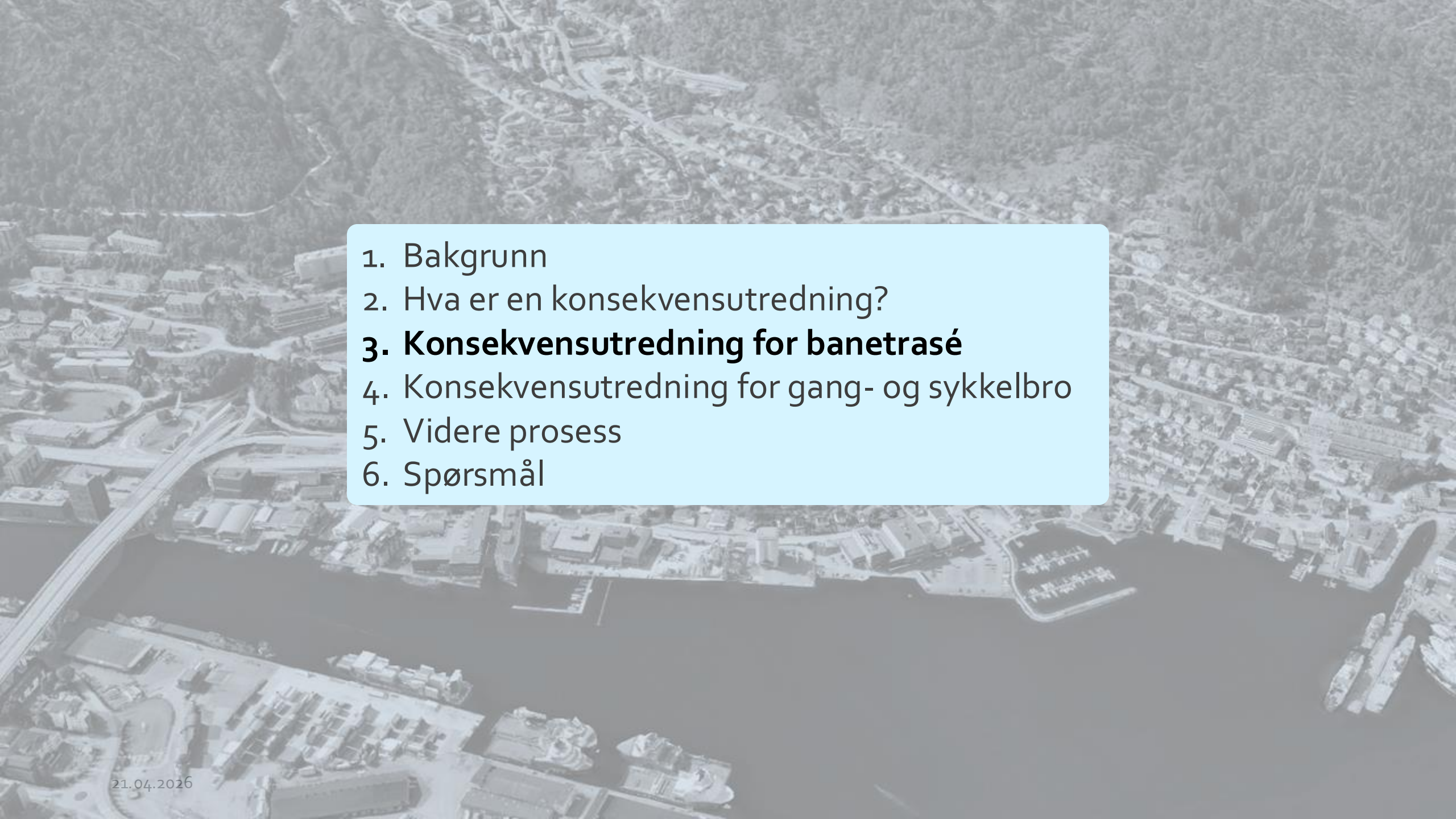


# KDP- kollektiv Laksevåg (KDP-KL)

1. Konsekvensutredning (KU)
2. Anbefaling
3. Arealplan

- Formålet med konsekvensanalysen:
  - Velge alternativ som skal ligge til grunn for videre planlegging
  - Peke på optimaliseringsmuligheter og oppfølgingspunkter
- Formålet med kommunedelplanen (KDP)
  - Sette av nok areal for videre planlegging av Bybanen (reguleringsplan)
  - Danne rammer for arealplanlegging i transformasjonsområdene som ivaretar hensyn til Bybanen og annen utbygging.



- 
- An aerial photograph of a coastal city and harbor, overlaid with a semi-transparent light blue rectangular box containing a numbered list. The background shows a dense urban area with buildings, roads, and a large body of water with several ships docked at a pier. The text box is positioned in the upper-middle part of the image.
1. Bakgrunn
  2. Hva er en konsekvensutredning?
  - 3. Konsekvensutredning for banetrasé**
  4. Konsekvensutredning for gang- og sykkelbro
  5. Videre prosess
  6. Spørsmål

Mellom ubåtbunkeren og Lyngbø

Mellom Dokken og ubåtbunkeren

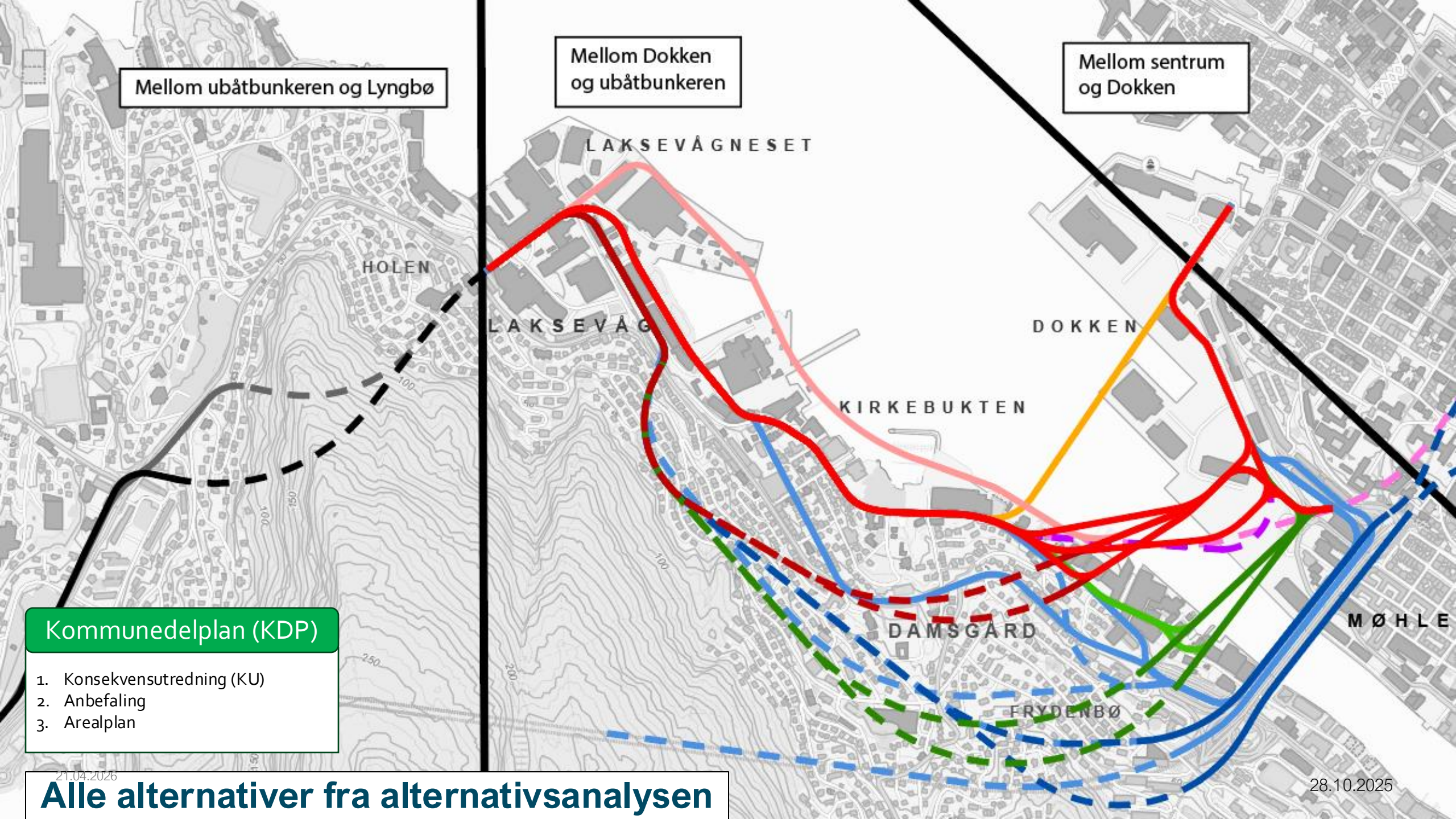
Mellom sentrum og Dokken

### Kommunedelplan (KDP)

1. Konsekvensutredning (KU)
2. Anbefaling
3. Arealplan

21.04.2026  
**Alle alternativer fra alternativsanalysen**

28.10.2025

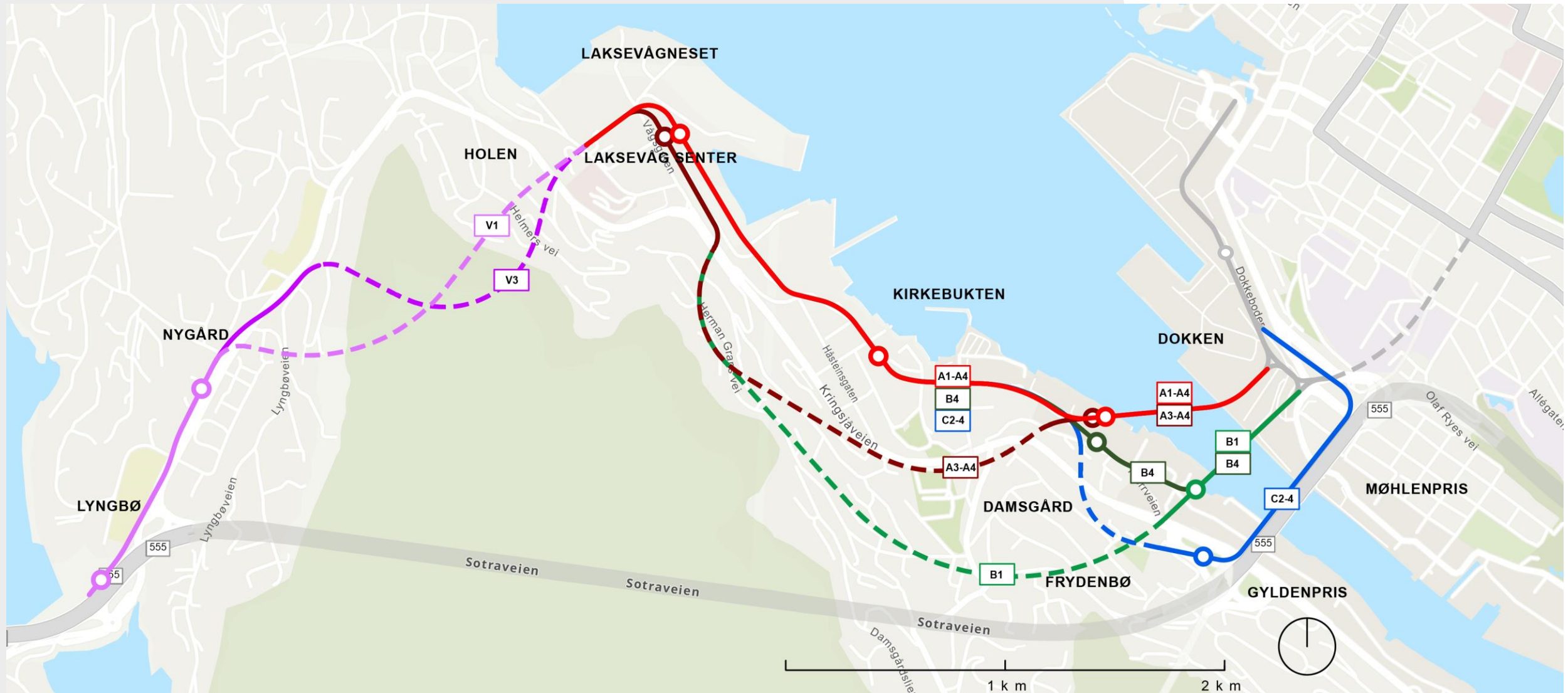


# Samlet oversikt over traséene som er vurdert videre i konsekvensutredningen

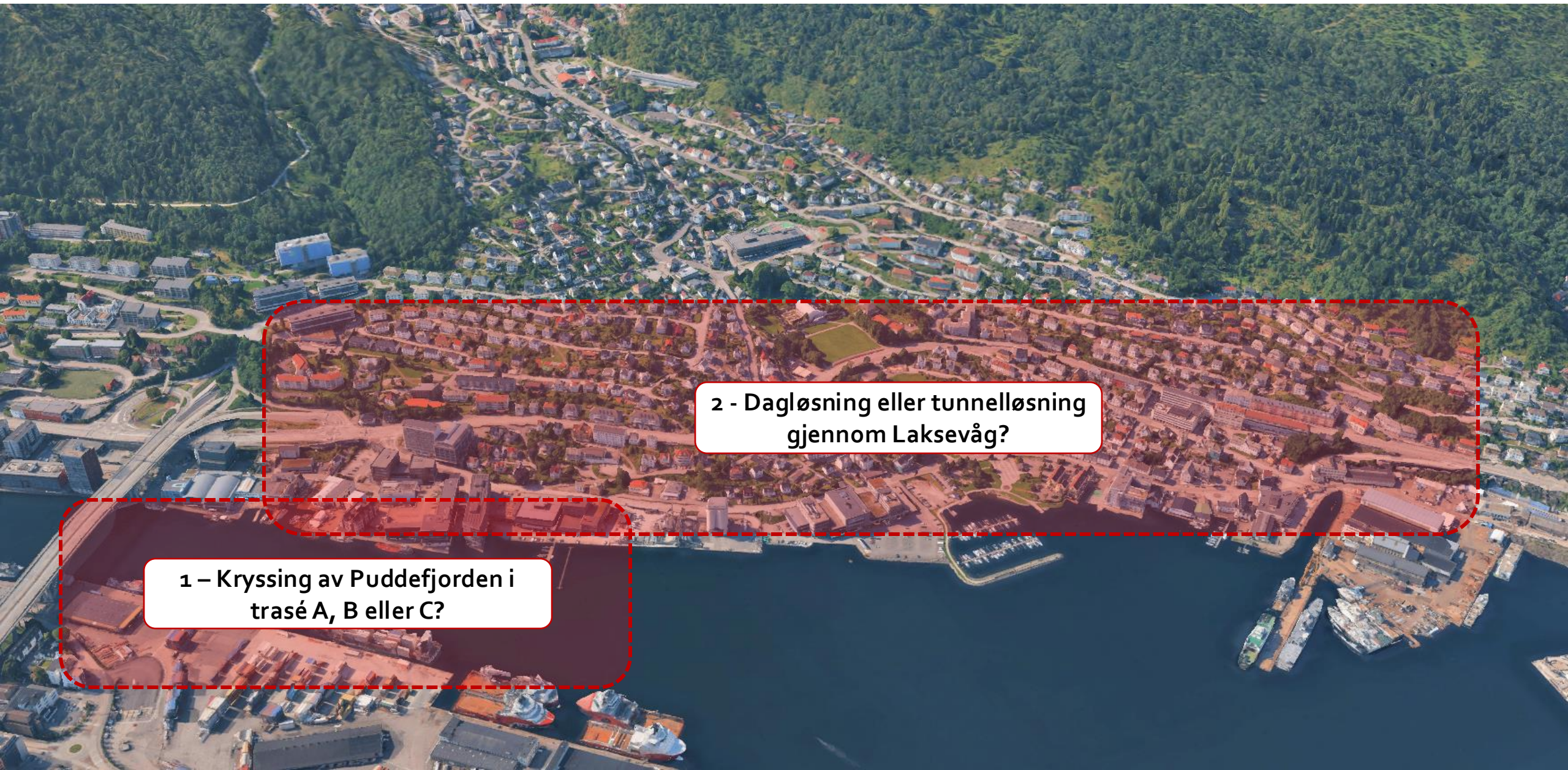
## Kommunedelplan (KDP)

1. Konsekvensutredning (KU)
2. Anbefaling
3. Arealplan

21.04.2026



# To hovedproblemstillinger for bybanetrasé Dokken - Laksevåg



1 – Kryssing av Puddefjorden i trasé A, B eller C?

2 - Dagløsning eller tunnellsøsning gjennom Laksevåg?

# Kostnadsoverslag investeringskostnader (Dokken – Lyngbø)

Dokken – Laksevåg senter					Laksevåg senter - Lyngbø	
A1-A4 Dag	A3-A4 Tunnel	B1 Tunnel	B4 Dag	C2-4 Høy bro	V1	V3
4068	3918	3852	3994	8585	2195	2315

Totalkostnad i millioner kr inkl. MVA. Tallene har en høy usikkerhet (40%), som er normalt for det plannivået vi er på her.

# Kulturarv

- B1 er vurdert til å minst konsekvenser for kulturarv – selv med nærføring til Skjøndal slip.
- V1 har minst konsekvenser for kulturarv på Nygård, da den har mindre inngrep i eksisterende kulturmiljø i Nygårdslien.
- De andre har ulike konsekvenser knyttet til kulturarv, og det skilles ikke noe særlig mellom alternativene.



# Landskap og byform

## A- og B- alternativene – middels negativ konsekvens

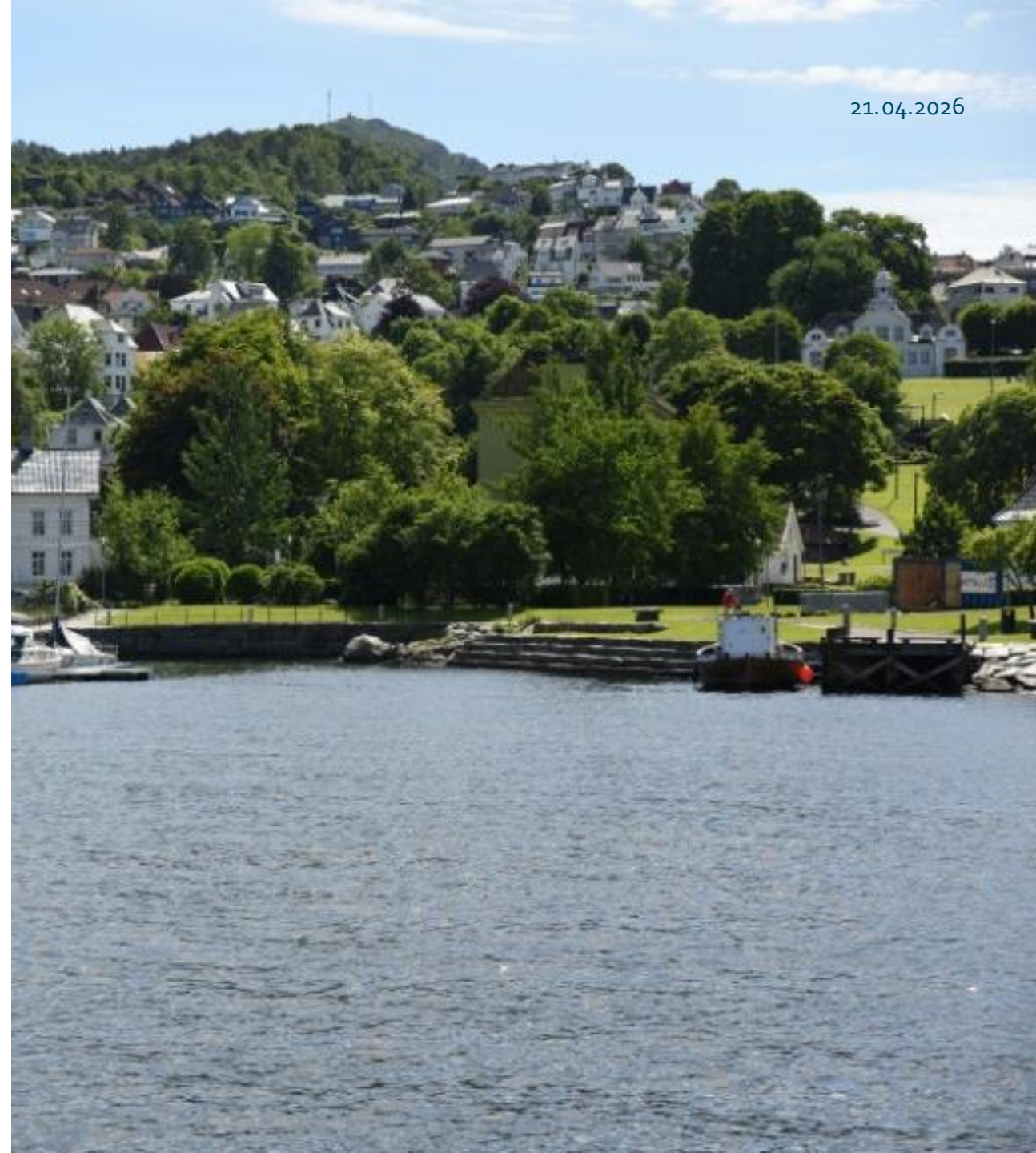
- Visuell påvirkning av fjordlandskapet ved ny kryssing av Puddefjorden

## C2-4 – noe negativ konsekvens

- Følger i større grad landskapets hovedform og etablerte strukturer
- Kulverter vil gi inngrep i bebygde strukturer og terreng

## V-alternativene – noe negativ konsekvens

- Kulvert (V1)
- Linjeføring som bryter med eksisterende linjer (V3)



# Nærmiljø/byliv

- Tunnelalternativene som går utenom Damsgårdsveien og de trange gatesnittene kommer best ut og med positiv konsekvens for nærmiljø og byliv.
- Dagløsningene er vurdert til å samlet ha en ubetydelig konsekvens, når man vektet fordelene og ulempene mot hverandre.



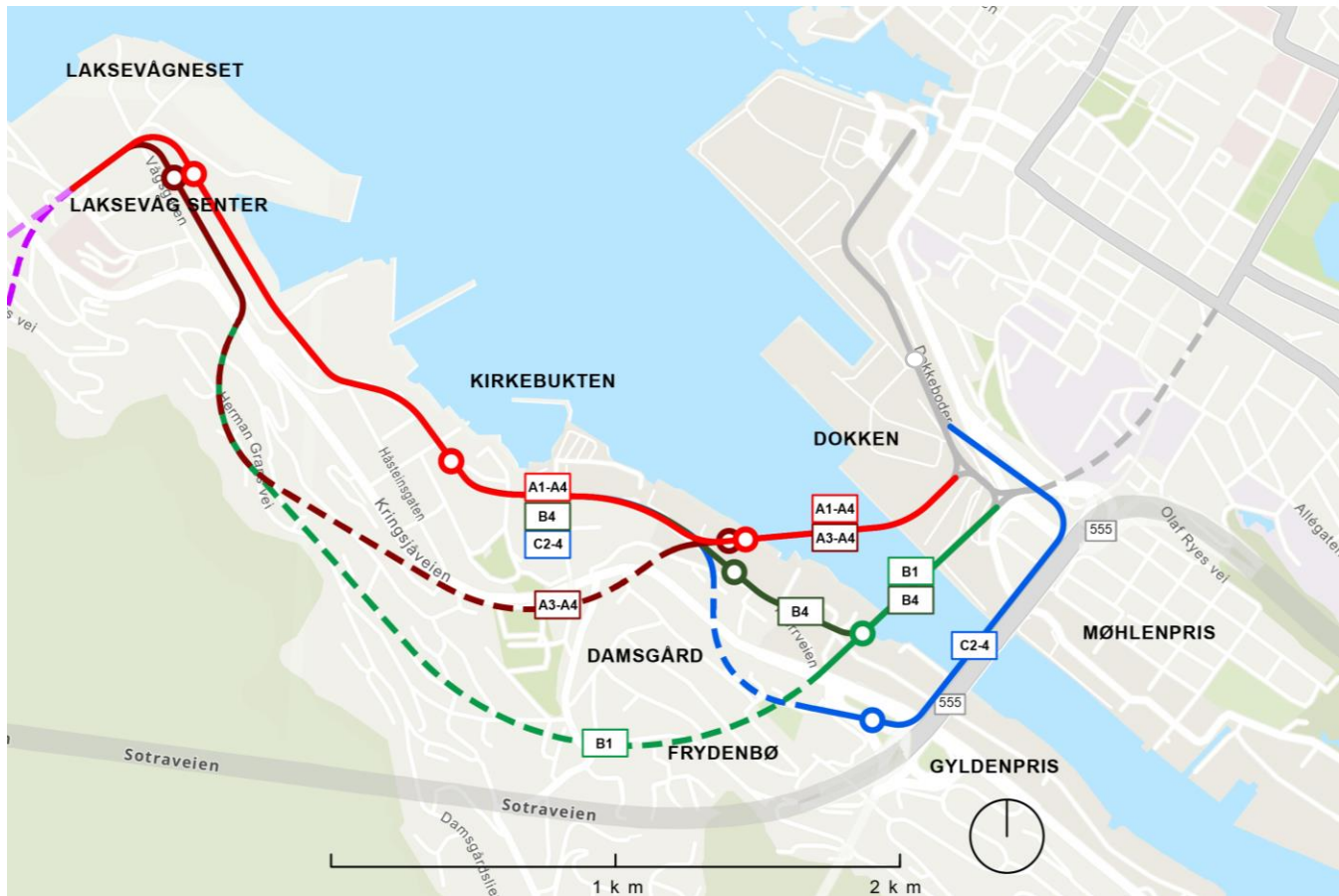
# Naturmangfold

- Tiltaket går gjennom allerede bebygde områder
- Det er vurdert som ubetydelig konsekvens for naturmangfold for A-, B- og V-alternativene
- For C2-4 er det noe negativ konsekvens fordi den berører asketrær



# Hovedpunkt konsekvenser kollektiv

- Dagalternativene best flatedekning
- Tunnelalternativene noe raskere
- Tunnelalternativ A3-A4 har både bedre flatedekning for transformasjonsområdene og kortere reisetid enn B1.
- B1-holdeplass i Indre Laksevåg ligger tett til bussholdeplass Gyldenpris, hvor det allerede er god kollektivdekning.
- Dokken: Tunnel til sentrum – utfordringer knyttet til B-broen

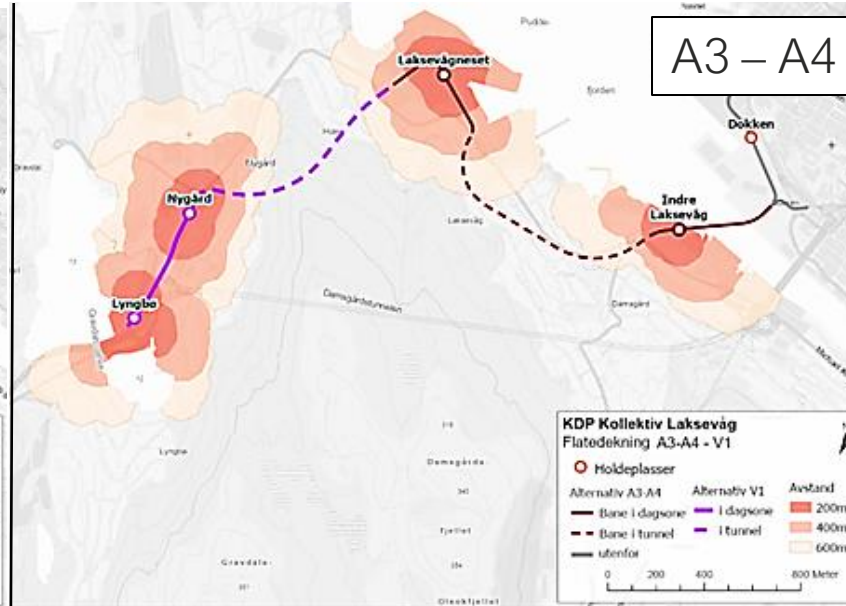
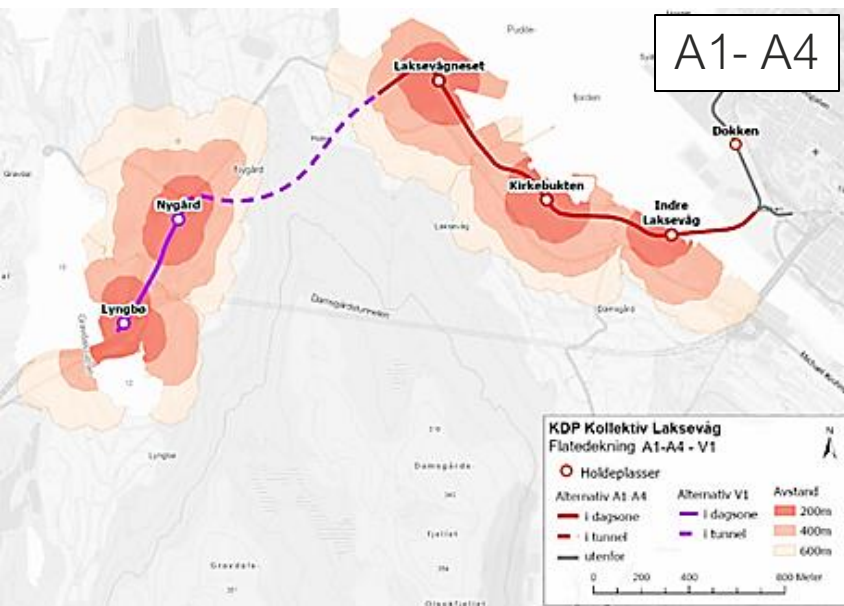


# Flatedekning – transformasjonsområdene på Laksevåg

21.04.2026

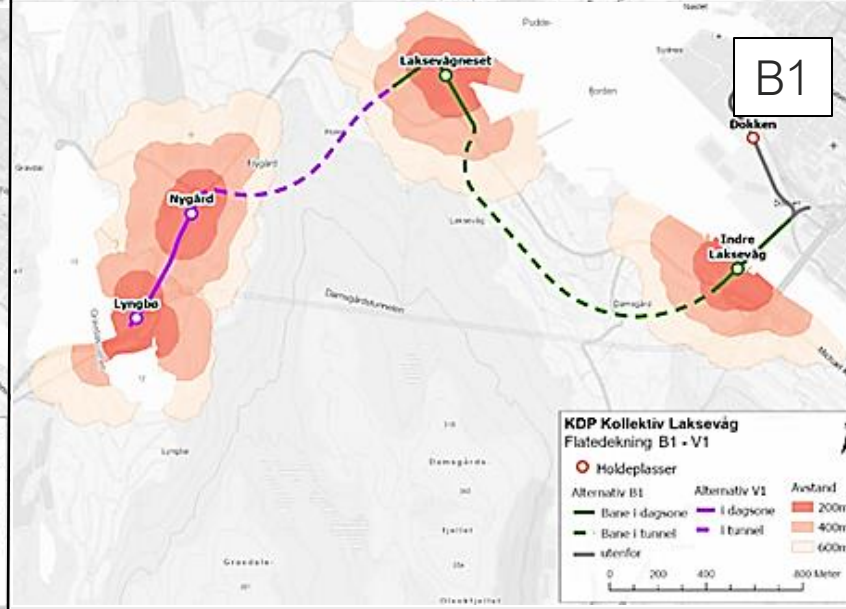
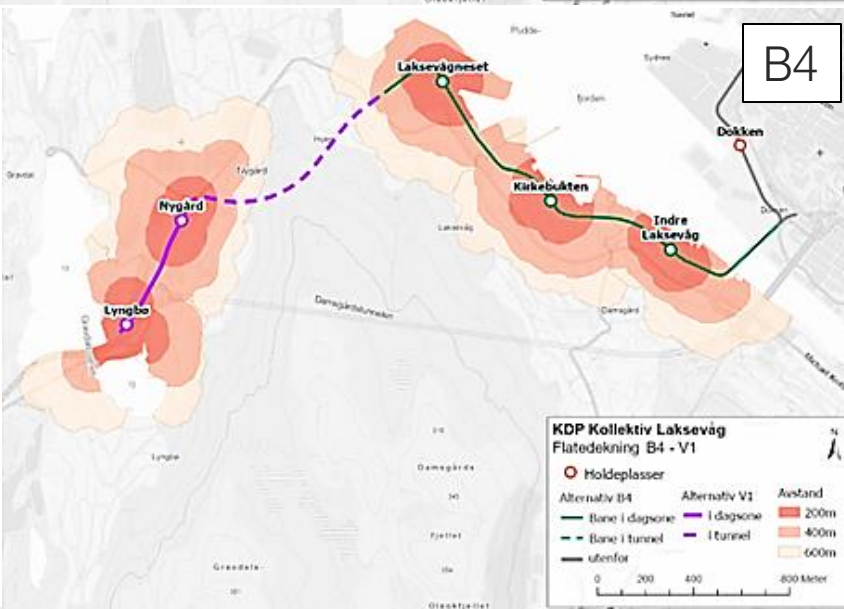
Dagalternativer

Tunnelalternativer

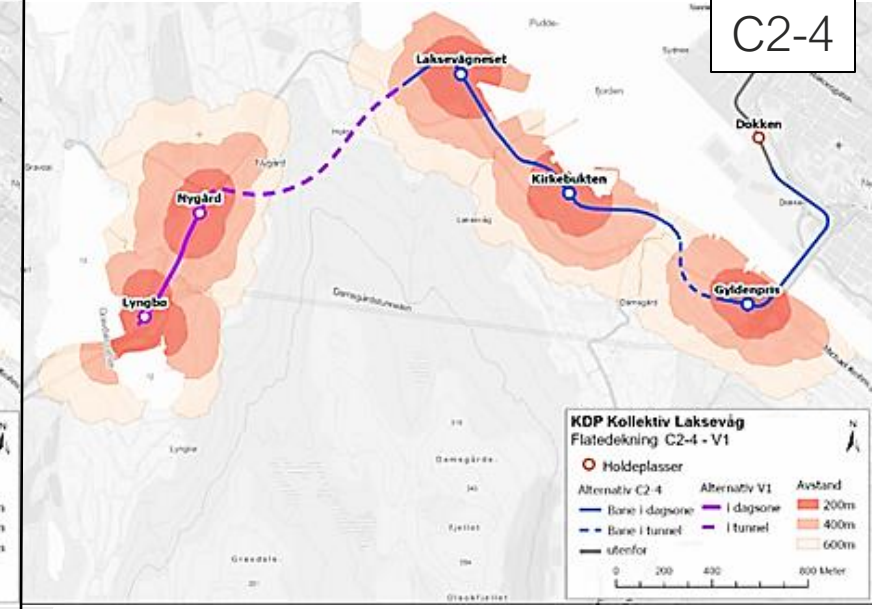


Tegnforklaring

- Holdeplasser
- |              |              | Avstand |
|--------------|--------------|---------|
| — i dagsone  | — i dagsone  | 200m    |
| - - i tunnel | - - i tunnel | 400m    |
| — utenfor    | — utenfor    | 600m    |



Dagalternativ med høy bro



# Hovedpunkt konsekvenser mobilitet

## Bane i Damsgårdsveien:

- Fortrenger sykkel i Damsgårdsveien
- Omlegging av tilkomstveger
- Krysningsspunkter mellom bane og annen mobilitet

## Tunnelalternativene:

- Gir ny kapasitet til mobilitetssystemet
- Mulighet for sammenhengende mobilitetssystem i Damsgårdsveien for myke trafikanter
- Færre krysningsspunkt mellom bane og annen mobilitet
- Bedre kapasitet til trafikkavvikling i kryss i Kringsjøveien
- Færre inngrep i lokal veistruktur



# Hovedpunkt konsekvenser byutvikling

## Laksevåg

### Bane i dagen

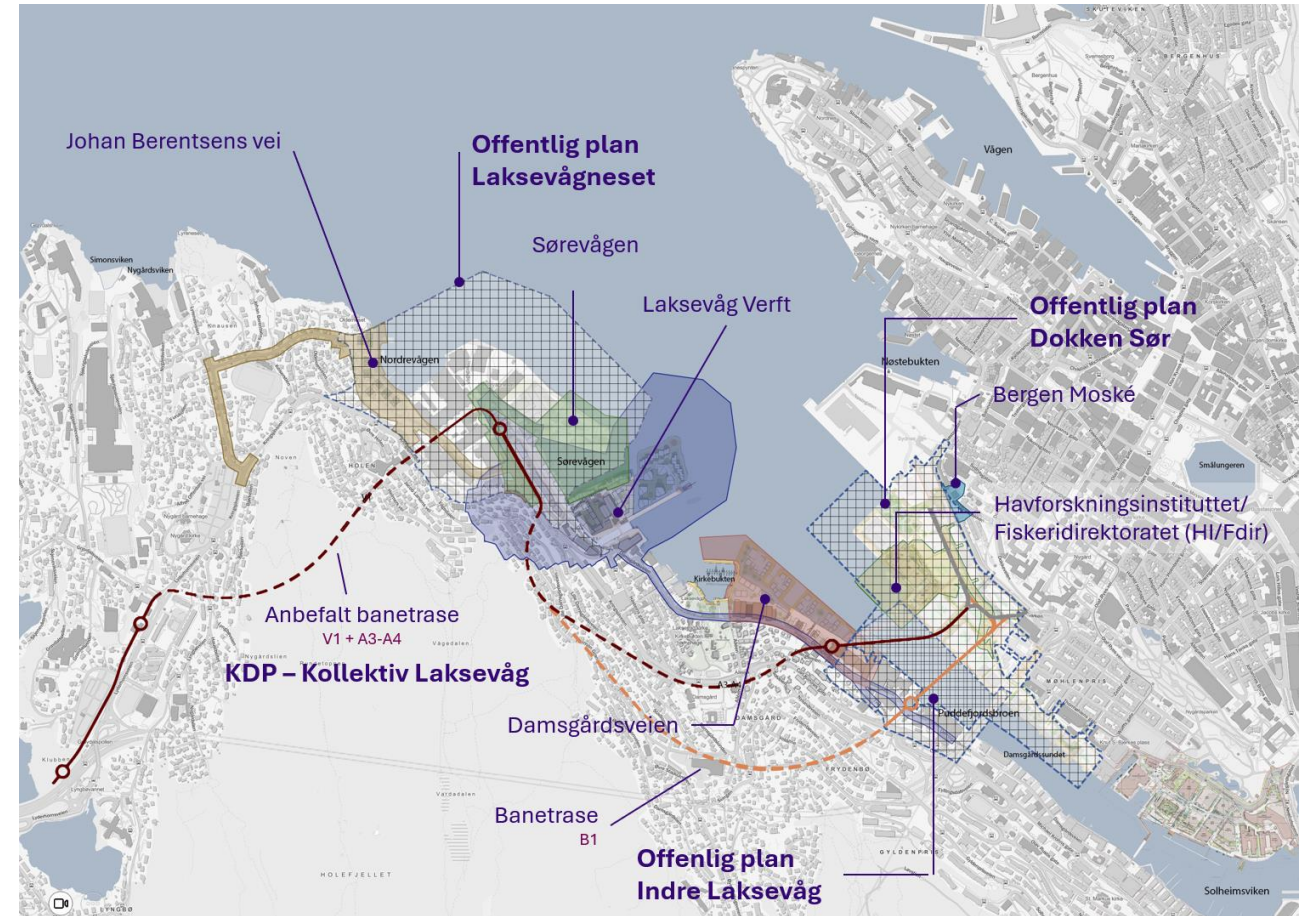
- Dagalternativene i Damsgårdsveien er vanskelig å integrere i bystrukturen

### Bane i tunnel

- Unngår konflikt med dagens bystruktur og fremtidig byutvikling
- Holdeplassene i A3-A4 har best plassering
- God synlighet og mulighet for gode byrom rundt holdeplassene.
- Broen lander på nivå med Damsgårdsveien.
- Holdeplassene i B1 betjener Kirkebukten og transformasjonsområdet i sør dårligere.
- Utfordrende å få til gode byrom rundt holdeplassen i Indre Laksevåg

### Områdeplan Dokken sør:

- A3-A4 treffer på planlagt terreng på Dokken
- B1 treffer ca 3,5 meter over planlagt terreng
  - Utfordrende brokonstruksjon inn i gate.
  - Eventuell holdeplass krever mer areal.



# Nærmere om A4-bro

Seilingshøyde 4,5 meter

Den ytterste og lengste av de laveste broene

Lander på kote +6 på Laksevåg (nivå med Damsgårdsveien) og kote +3 på Dokken

Ligger 75 meter fra Havforsknings- og fiskeridirektoratet



*Illustrasjonen viser foreløpig skissert plangrep på Dokken*

# Nærmere om B-bro

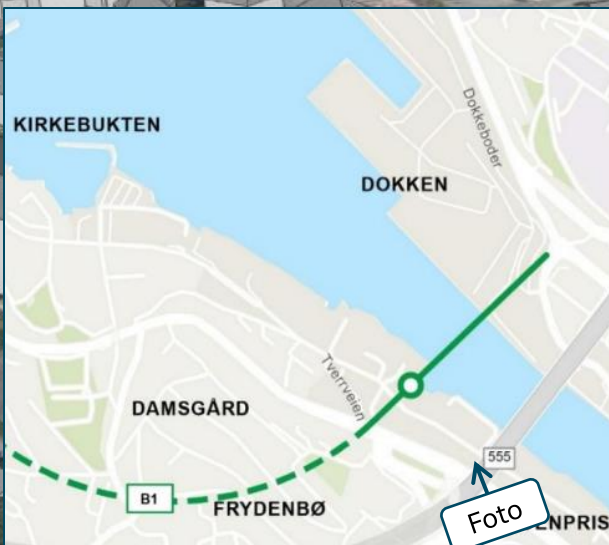
Har maks stigning (6 %) for å nå seilingshøyde på 4,5 m

Den innerste av de lave broene

Broen lander på kote + 6,5 meter i Dokken sør og kote + 4,5 meter i Indre Laksevåg

Holdeplass på bro Indre Laksevåg

Kort bro (lengde)



*Illustrasjonen viser foreløpig skissert plangrep på Dokken*

# Nærmere om C-bro

Ny parallell bro til dagens  
Puddefjordsbro

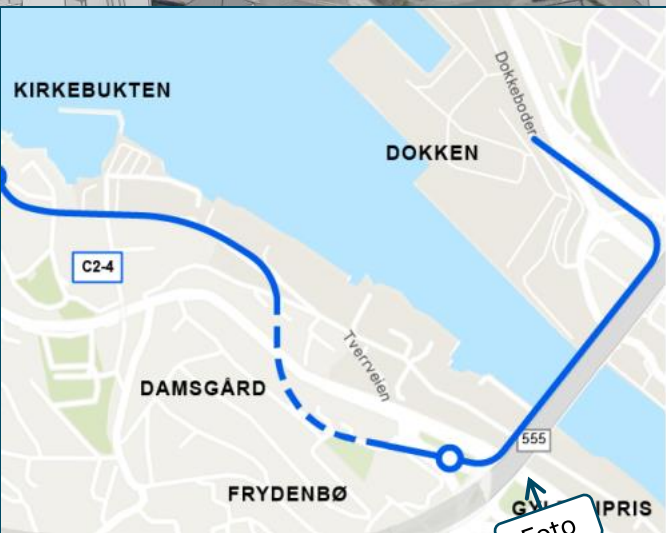
Beholder dagens seilingshøyde

Ikke mulig med tunnelløsning fra  
sentrum til Dokken

Må rive boligblokker i Bredalsmarken og  
Industrihuset på Møhlenpris.

Store konsekvenser for dagens  
trafikksystem på begge sider av  
broen

*Illustrasjonen viser foreløpig skissert plangrep på Dokken*



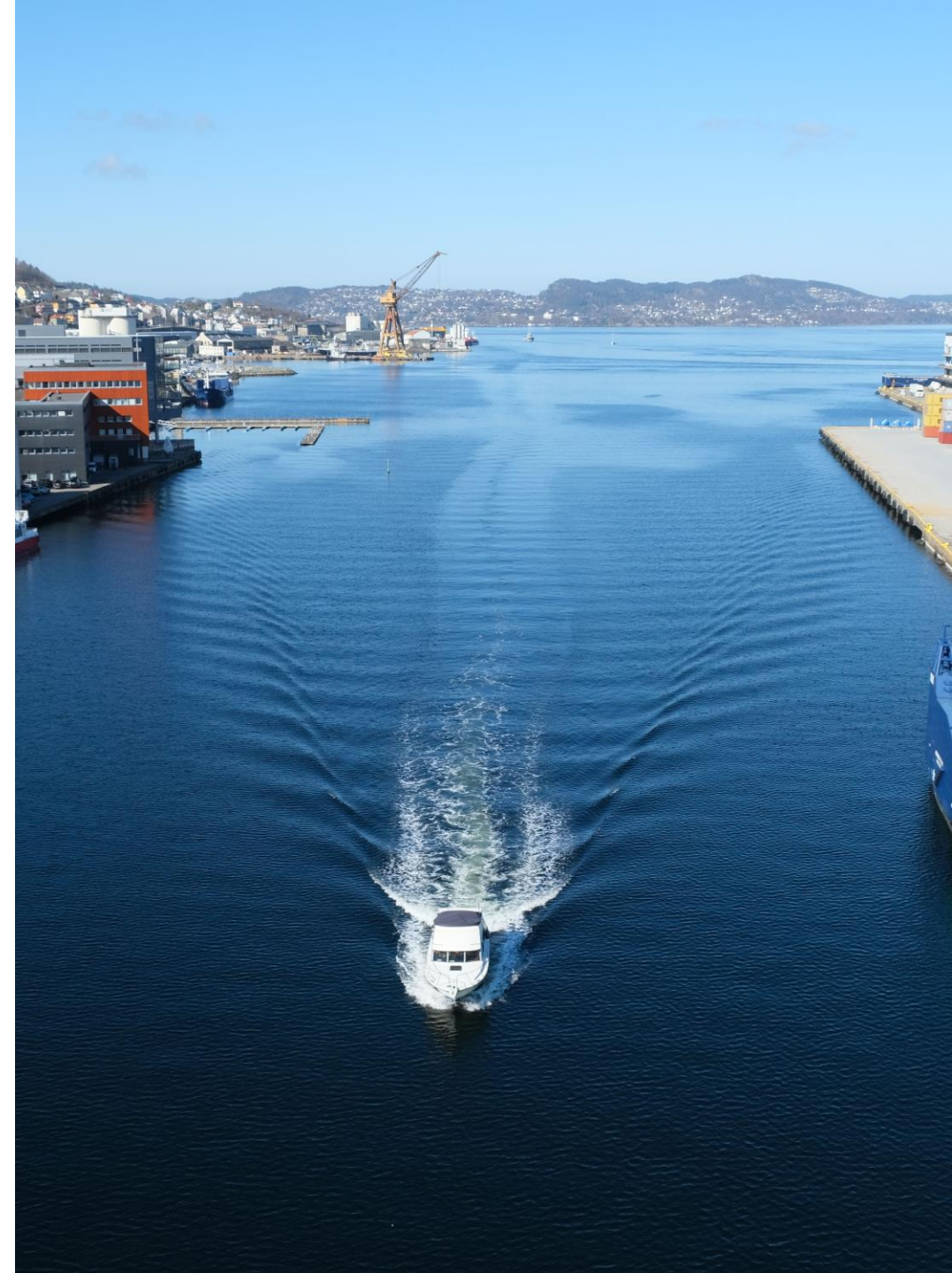
# Virkninger for sjøtrafikk

## Lokale virkninger

- Lav bro begrenser mulighet for næring innenfor broene. Dette gjelder i underkant av ti virksomheter i dag.
- Seilingshøyde 4,5 meter vil ekskludere fritidsbåter med større seilingshøyde.

## Regionale virkninger

- Bedrifter tilknyttet havnevirksomhet og import av råvarer må finne ny lokaliseringer
- Kan få konsekvenser for tilgang til råstoff til bygge- og anleggsindustrien i regionen



# Vurdering av åpne- og lukkebro

Det er ikke lagt til grunn at broene skal kunne åpnes og lukkes, og konsekvensutredningen forholder seg til faste broer.

Vurdering av åpne- og lukkefunksjon:

- Positive og negative konsekvenser knyttet til ulike fagtema.
- Etablering av åpne-lukkefunksjon vil ha betydelige kostnader og driftsutfordringer for bybanebro.
- Fast bro fremstår som det mest robuste hovedgrepet.

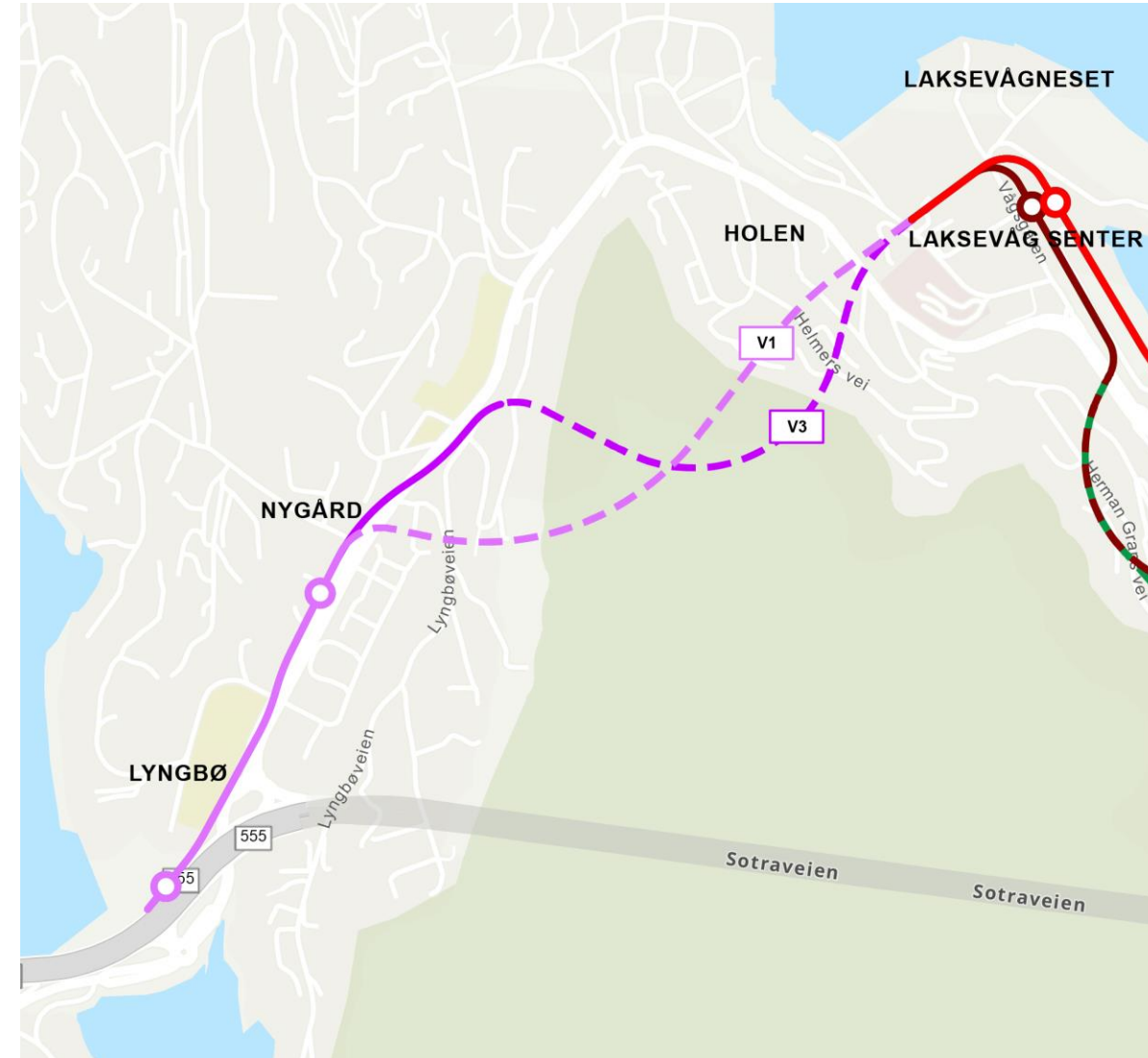
Åpne- og lukkefunksjon påvirker ikke anbefaling av alternativene.

Høy bro, C2-4, kommer dårligst ut i konsekvensutredningen totalt sett, selv med vurdering av åpne- og lukkefunksjon på de lave broene.



# 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



# PBE anbefaler trasé A3-A4 og V1

21.04.2026



# Begrunnelse for anbefaling:

21.04.2026

- God måloppnåelse for kollektiv, mobilitet og byutvikling
  - Betjener transformasjonsområdene og store deler av gamle Laksevåg sentrum godt
- Raskest kjøretid, supplerer busstilbudet i Kringsjøveien 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

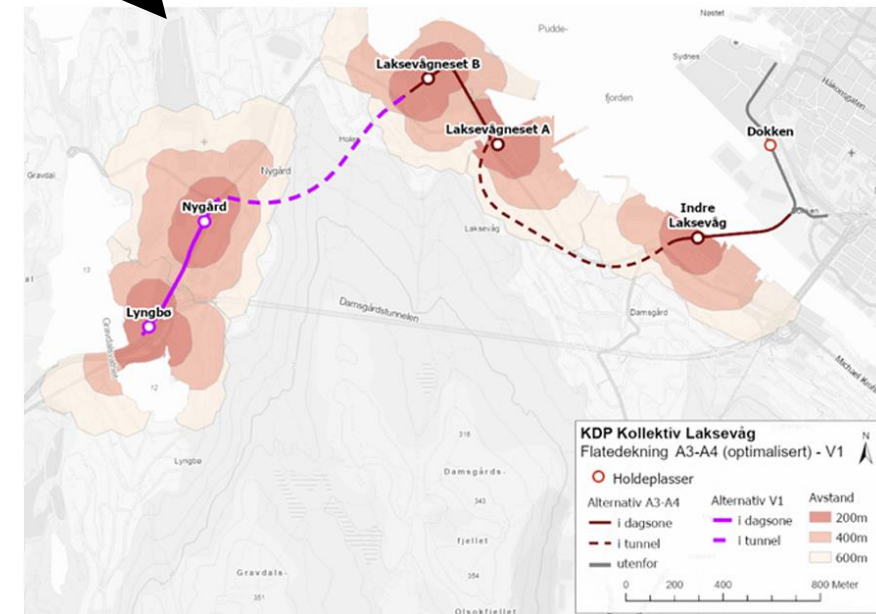
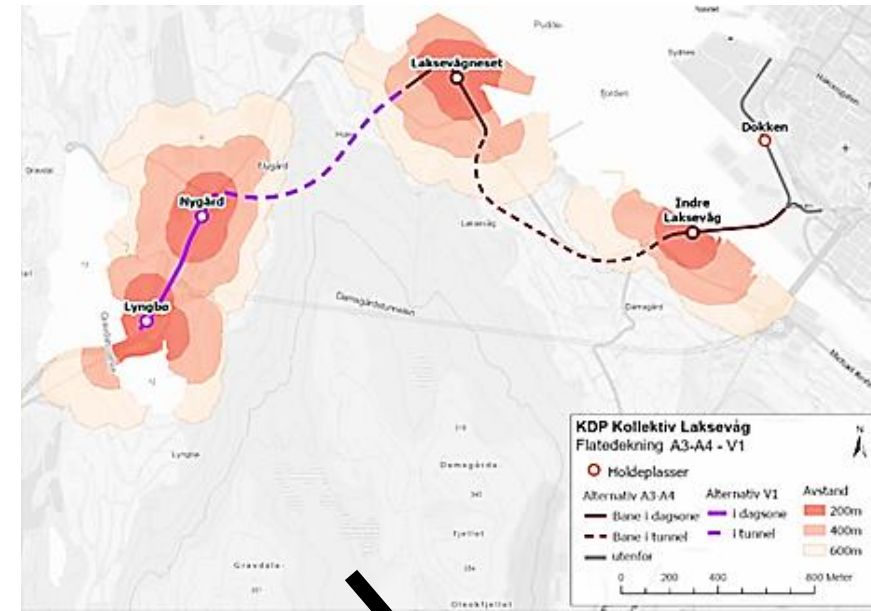
SAMMEN  
OM



**Miljøløftet**

# Mulig optimalisering av A3-A4

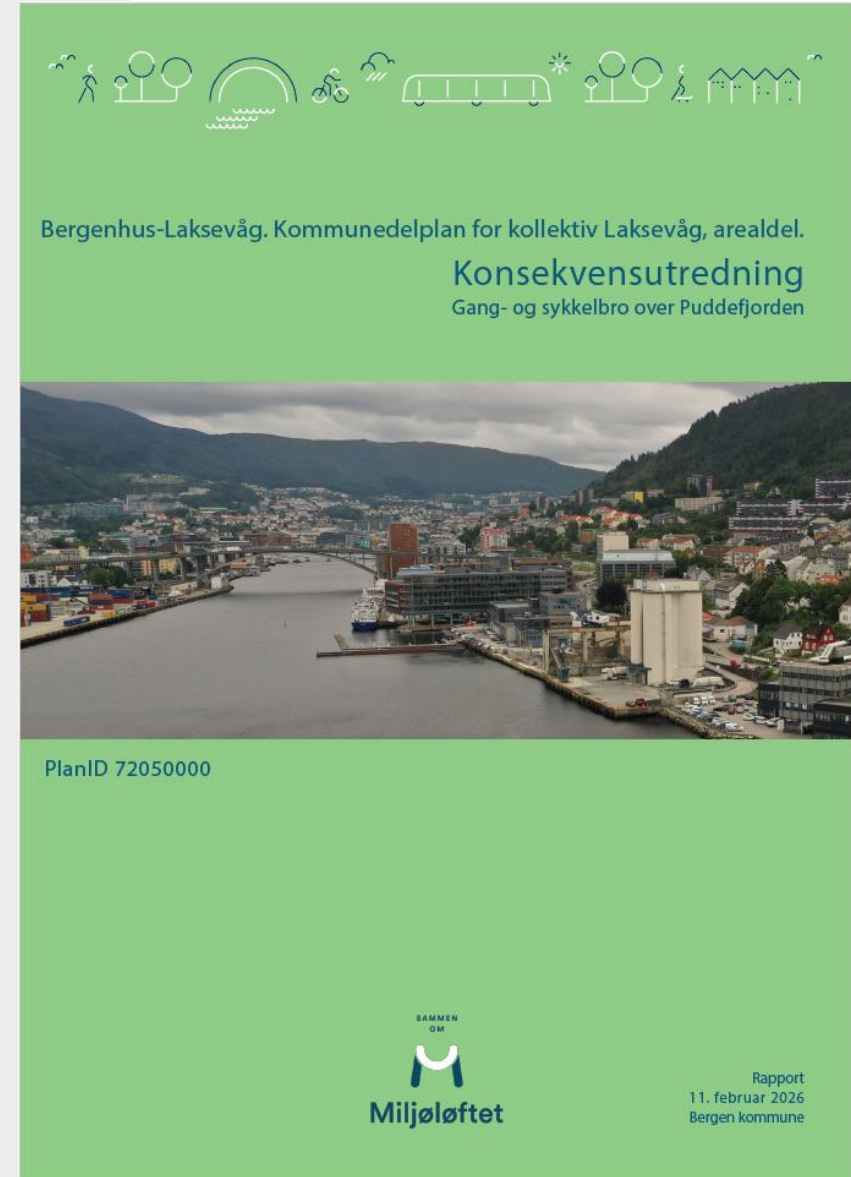
- Optimalisering av broen og trasé med holdeplasser og tunnelportaler.
- Kjøremonster og tilkomster
- 2 holdeplasser på Laksevågneset?
  - Bedre betjening av verftsområdet og gamle Laksevåg sentrum.



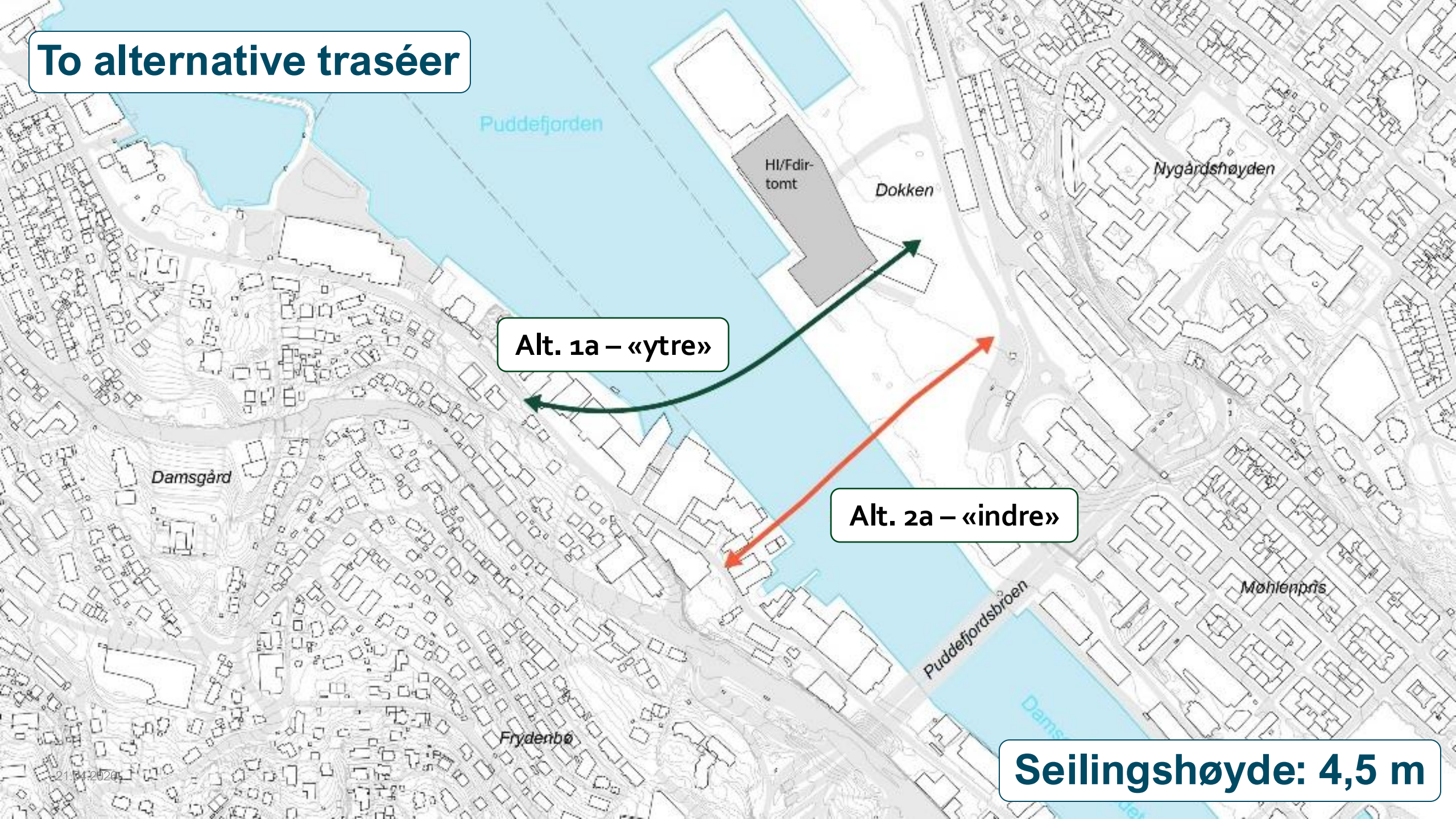
- 
- An aerial photograph of a city, likely Oslo, showing a river, buildings, and a highway interchange. A light blue rounded rectangle is overlaid on the center of the image, containing a numbered list of six items. The fourth item is bolded.
1. Bakgrunn
  2. Hva er en konsekvensutredning?
  3. Konsekvensutredning for banetrasé
  - 4. Konsekvensutredning for gang- og sykkelbro**
  5. Videre prosess
  6. Spørsmål

# Konsekvensanalyse for gang- og sykkelbro

- ...anbefaler hvilken trasé som bør legges til grunn for videre planlegging
- ...om det skal etableres én bro (bybane inkl. GS) eller to separate broer



# To alternative traséer



Alt. 1a – «ytre»

Alt. 2a – «indre»

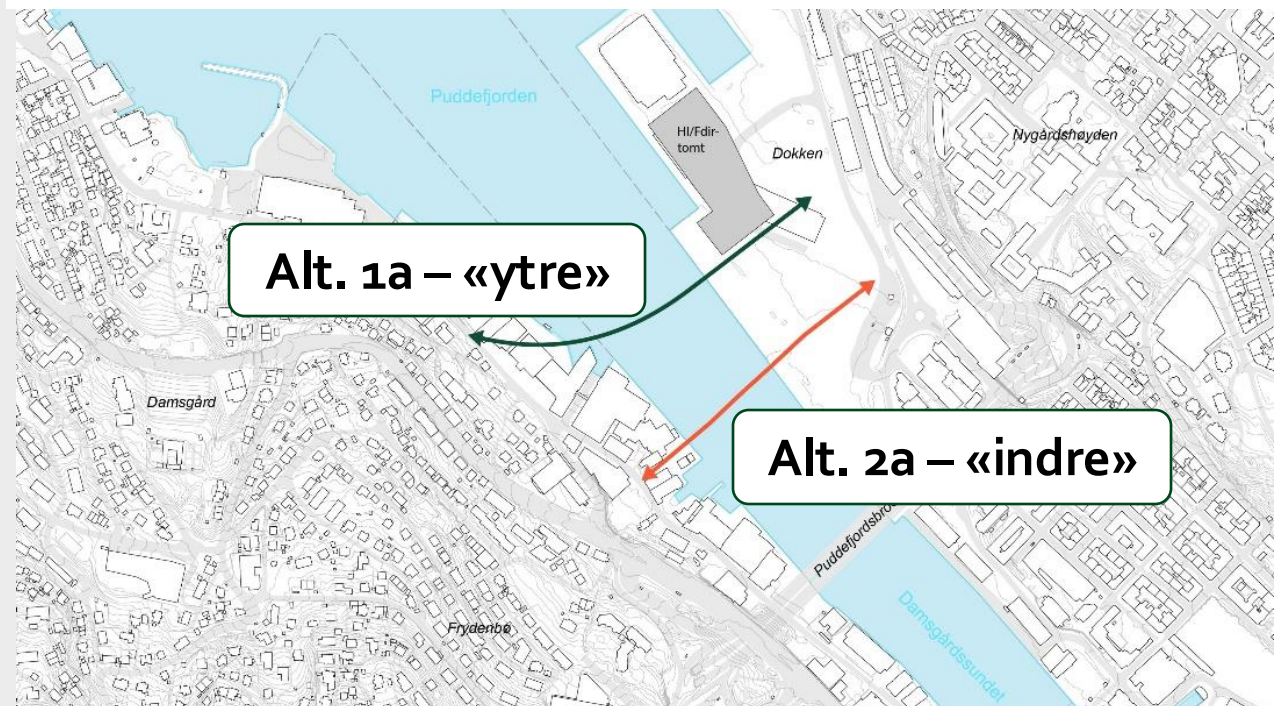
Seilingshøyde: 4,5 m

# Det beste alternativet

21.04.2026

- En ny GS-bro over Puddefjorden gir mer nytte enn den koster uavhengig av alternativ (samfunnsøkonomisk lønnsom)
- Dersom GS-broen etableres som et enkeltstående tiltak kommer **alternativ 1a** – «ytre» noe bedre 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



# Skal det bygges en eller to broer?

21.04.2026

Om man skal etablere en eller to broer er avhengig av **hvor lang tid det evt. tar mellom gang- og sykkelbroen er etablert og banebroen kommer**

8-10 år

Anbefaling: **Det bør etableres en egen gang- og sykkelbro**

<5 år

Anbefaling: **Det bør bygges en kombinert bane og gang- og sykkelbro**

SAMMEN  
OM



Miljøløftet

# Skal det bygges en eller to broer?

Gang- og sykkelbroen bør bygges så raskt det er praktisk mulig og før en fremtidig banebro.



# Samlet løsning

## Alternativ med banebro i ytre korridor og GS-bro i indre korridor

Illustrasjonen viser et utdatert plangrep på Dokken

21.04.2026

Banebro m. gang- og sykkeltilbud

Gang- og sykkelbro

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

FORELØPIG 2026-01-16

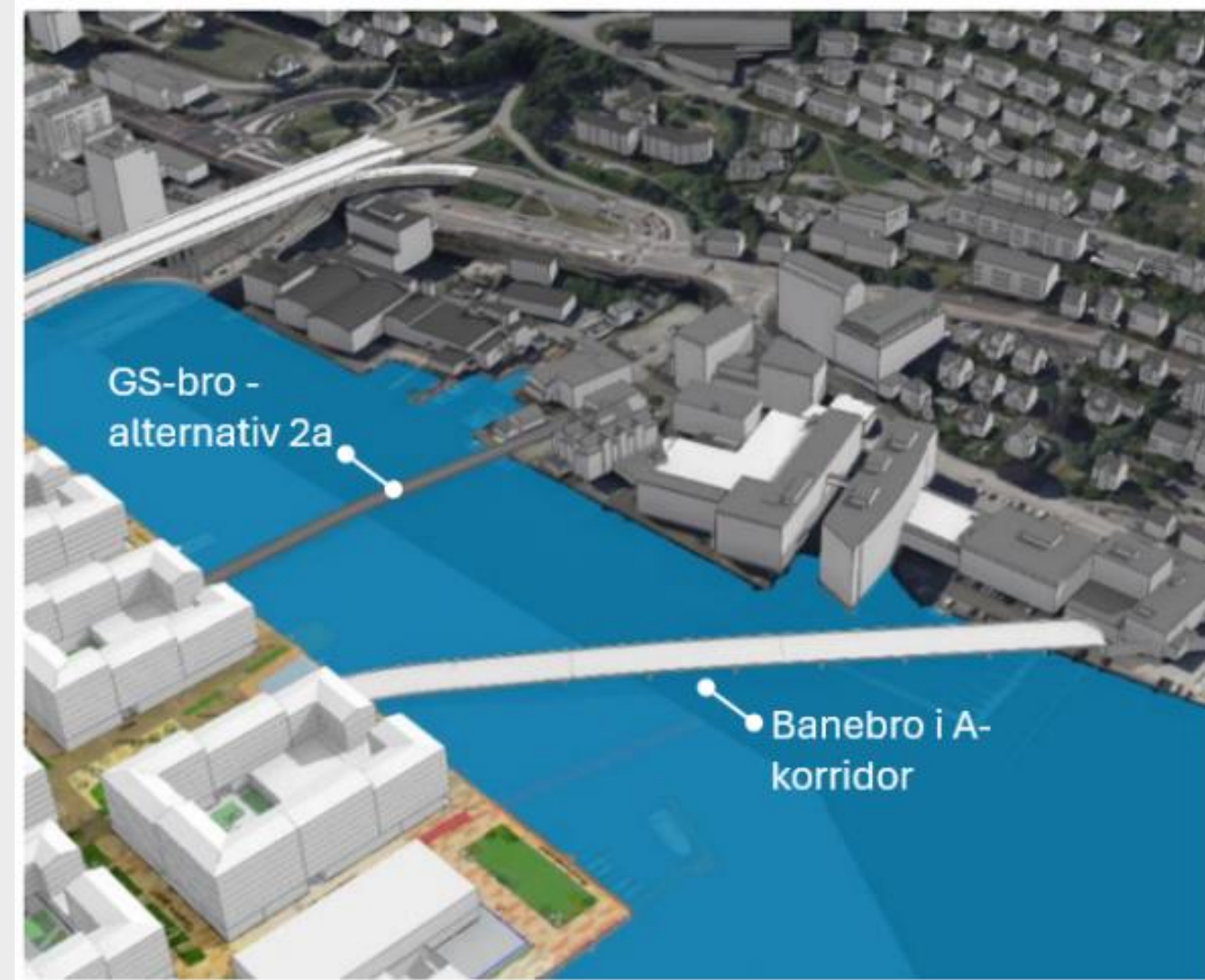


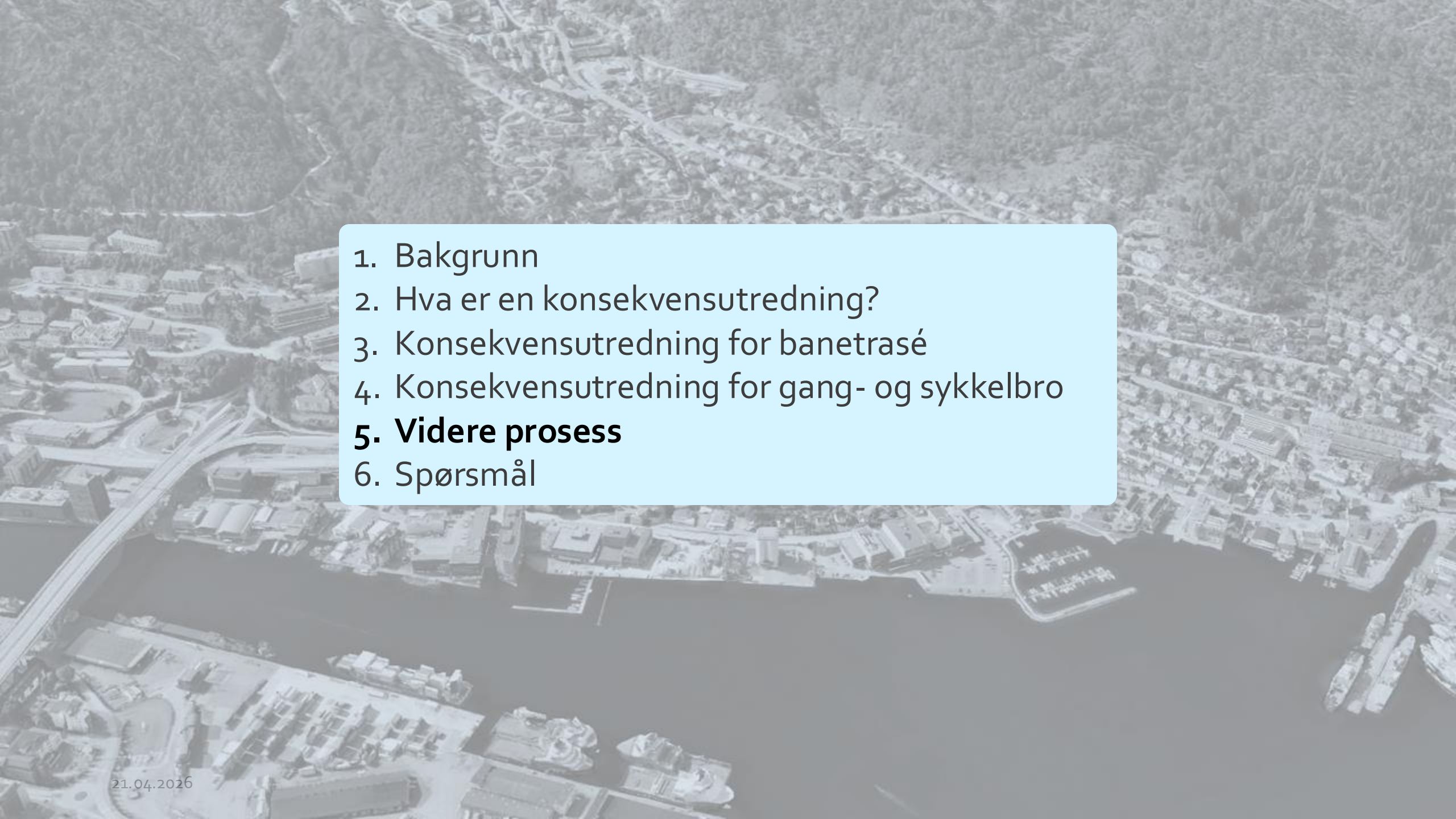
BERGEN KOMMUNE  
KDP KL Bybane Laksevåg  
VoE-007 - Gangbro over Puddefjorden  
Alternativ GS-ALT 2A  
Alternativ Bybane ALT A1-A4\_Holdeplass Dokken

Norconsult 52500986 Tegningsnr. L02

# Oppsummert anbefaling fra konsekvensutredning

- **Gang- og sykkelbroen bør bygges så raskt endringer av funksjoner på Dokken tillater det**
- Med banebro i ytre korridor bør alternativ 2a (indre trasé) legges til grunn for gang- og sykkelbro
- Gang- og sykkelbroen bør bygges som en separat bro



- 
- An aerial photograph of a coastal city and harbor, overlaid with a semi-transparent light blue rectangular box containing a numbered list. The city features a mix of residential and commercial buildings, a large harbor with several ships, and a highway interchange. The background shows a densely forested hillside.
1. Bakgrunn
  2. Hva er en konsekvensutredning?
  3. Konsekvensutredning for banetrasé
  4. Konsekvensutredning for gang- og sykkelbro
  - 5. Videre prosess**
  6. Spørsmål

# Videre prosess KDP Kollektiv Laksevåg

21.04.2026

- **Høringsfrist 30.april 2026**
- Vurdering av innspill og merknader etter høring
- Vedtak i Bystyret av trasé for bybane og for gang- og sykkelbro forventet høsten 2026
- Utarbeidelse av planforslag høsten 26/vår 27
- Høring av planforslag 2027 – muligheter for innspill
- Endelig vedtak av kommunedelplan i Bystyret

SAMMEN  
OM



**Miljøloftet**



Hva skjer

Om kommunen

Innbyggerhjelpen

Politikk

Ledige stillinger

Du er her:

[Forside](#)

[Hva skjer](#)

[Kunngjøringer](#)

Konsekvensutredning for bybanetrasé Dokken – Lyngbø og gang- og sykkelbro over Puddefjorden

Arealplan

## Konsekvensutredning for bybanetrasé Dokken – Lyngbø og gang- og sykkelbro over Puddefjorden

Annonseringsdato: 14.03.2026

Merknadsfrist: 30.04.2026

Saksnummer: PLAN-2024/11682

Arealplan-ID: 72050000

[Åpne i planregister](#) [↗](#)

Status: Offentlig ettersyn - plan

Bydeler: Bergenhus, Laksevåg

Bergenhus og Laksevåg. Bybanetrasé Dokken-Lyngbø.  
Kommunedelplan.

### Om planarbeidet

Bergen kommune har fått utarbeidet konsekvensutredning for bybanetrasé mellom Dokken og Lyngbø, og for gang- og sykkelbro mellom Dokken og indre Laksevåg. Byrådet har i møte 10.03.2026 fattet vedtak om å legge konsekvensutredning for Bybanen og konsekvensutredning for gang- og sykkelbro på høring.

### Merknad

Har du merknad til planforslaget? Send oss dine synspunkter og innspill ved å klikke lenken under.

Vær oppmerksom på at merknaden din kan bli gjenstand for offentlig innsyn, i tråd med offentlighetsloven og arkivlovgivning

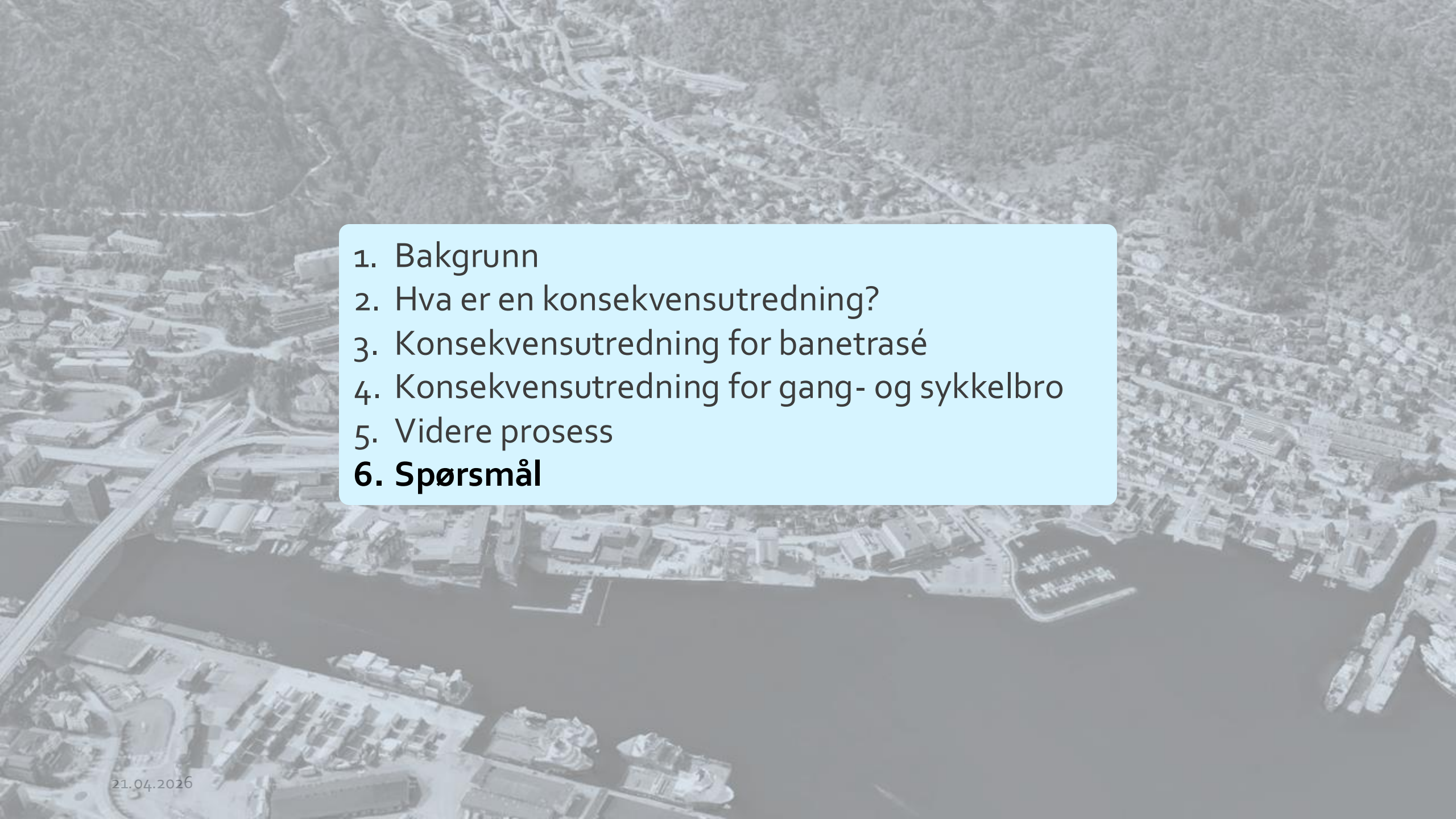
[Send merknad](#) [↗](#)

SAMMEN  
OM



Miljøløftet



- 
- An aerial photograph of a city and harbor, showing buildings, roads, and ships. A light blue rounded rectangle is overlaid on the image, containing a numbered list. The list items are: 1. Bakgrunn, 2. Hva er en konsekvensutredning?, 3. Konsekvensutredning for banetrasé, 4. Konsekvensutredning for gang- og sykkelbro, 5. Videre prosess, and 6. Spørsmål. The sixth item is bolded.
1. Bakgrunn
  2. Hva er en konsekvensutredning?
  3. Konsekvensutredning for banetrasé
  4. Konsekvensutredning for gang- og sykkelbro
  5. Videre prosess
  - 6. Spørsmål**

# Kontaktinformasjon:

Hanne Thuen – prosjektleder

[Hanne.Thuen@bergen.kommune.no](mailto:Hanne.Thuen@bergen.kommune.no)

Elisabeth Matre – kommunikasjon

[Elisabeth.Matre@bergen.kommune.no](mailto:Elisabeth.Matre@bergen.kommune.no)

Postmottak

[postmottak.planogbygg@bergen.kommune.no](mailto:postmottak.planogbygg@bergen.kommune.no)