



Byrådssak /26

Saksframstilling

Vår referanse: 2022/56554-83

Høring av konsekvensutredning, Kommunedelplan Kollektiv Laksevåg

Hva saken gjelder:

Plan- og bygningsetaten har utarbeidet konsekvensutredning for alternative traséer for bybane fra Dokken til Lyngbø. Utredningen inngår som en del av planarbeidet med Kommunedelplan (KDP) Kollektiv Laksevåg.

Konsekvensutredningen vurderer hvilke virkninger de aktuelle bybanetraséene kan ha for miljø og samfunn. Arbeidet er gjennomført i henhold til Forskrift om konsekvensutredning og Statens vegvesens håndbok V712.

Utredningen tar utgangspunkt i fem traséalternativer fra alternativanalysen (vedlegg 17). Den omfatter samfunnsøkonomisk analyse, herunder vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. I tillegg er det utført risiko- og sårbarhetsvurderinger, RAMS-analyse, vurderinger knyttet til skipsstøt, luftforurensning og støy, samt delutredninger for kollektivtransport, mobilitet og byutvikling.

Som en del av prosjektet er det også utarbeidet en egen konsekvensutredning for etablering av ny gang- og sykkelbro over Puddefjorden. Denne vurderer to alternative traséer for ny forbindelse mellom Dokken og Laksevåg. Utredningen drøfter også forholdet til en fremtidig bybanebro, valg mellom fast bro eller bro med åpne- og lukkefunksjon, samt rekkefølge og etappevis utbygging.

Denne saken omhandler høring og offentlig ettersyn av konsekvensutredningene som inngår i KDP Kollektiv Laksevåg. Byrådssaken redegjør også for hvilke traséalternativer som anbefales videreført i det videre arbeidet med kommunedelplanen. Etter gjennomført høring vil innspillene oppsummeres og eventuelle endringer innarbeides. Konsekvensutredningen legges deretter frem for Bystyret til endelig vedtak før sommeren 2026.

Bergen kommune har laget en [nettside for prosjektet](#), hvor det er tilgjengelig informasjon om pågående planarbeid for fremtidig kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest.

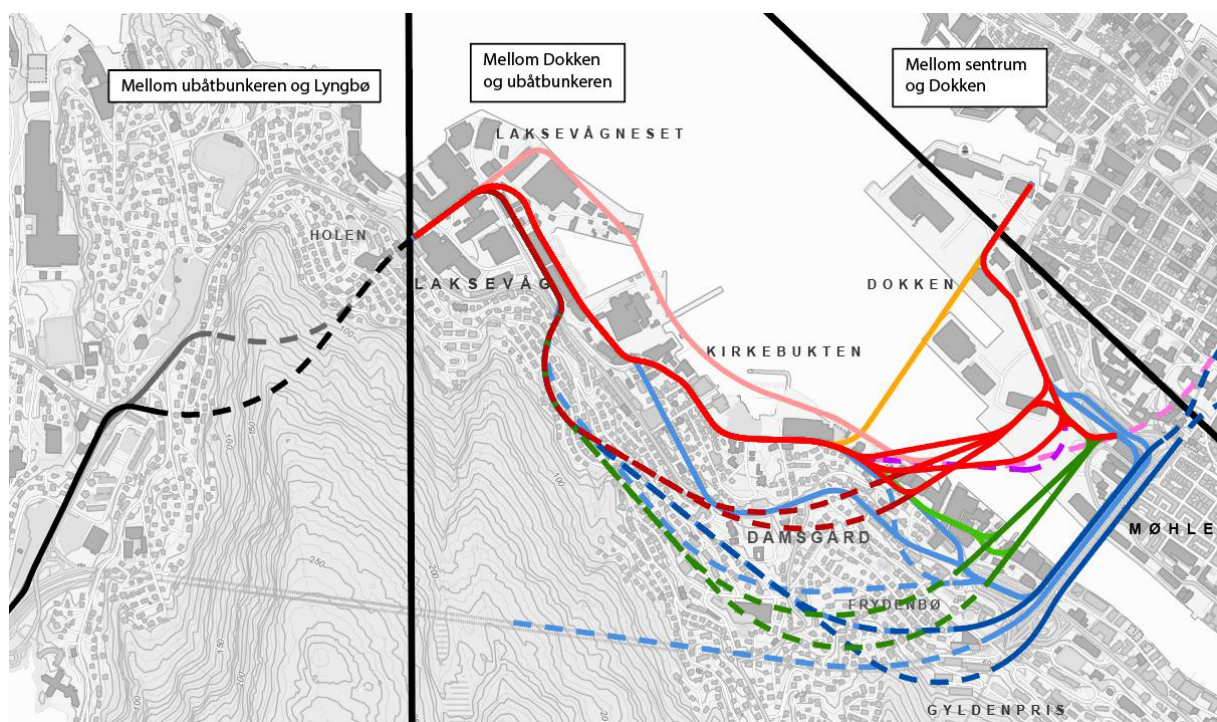
Bakgrunn:

Bystyret vedtok i møtet 10.04.2024 sak [100/24](#), tematisk kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Denne planen avklarer hovedkorridorer for kollektivtransport, hvor det skal satses på buss og hvor det er aktuelt å bygge bybane. Det ble vedtatt å planlegge bybane i korridor 5 fra Bergen sentrum til Loddefjord, samt å starte opp en arealdel fra Dokken til Lyngbø, som første fase i planlegging av bybane fra Bergen sentrum til Loddefjord (KDP Kollektiv Laksevåg).

Det er lagt til grunn at denne bybanetraséen kan kunne koble seg på med både dagløsninger eller tunnellsøsninger mellom Dokken og Bergen sentrum. Denne konsekvensutredningen tar altså ikke stilling til dette strekket av traseen. Fra Lyngbø skal banen gå videre til Loddefjord.

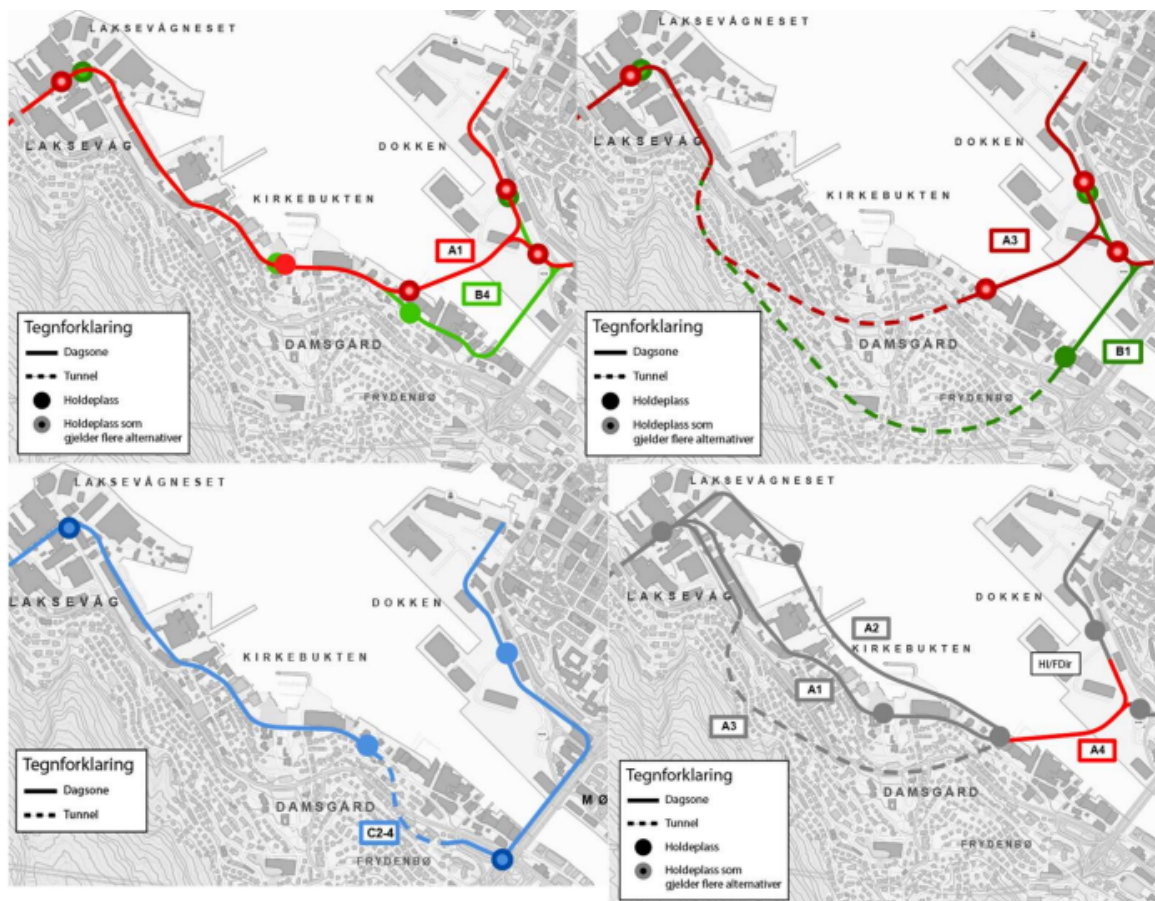
I 2025 ble det utarbeidet en alternativanalyse, som første del av kommunedelplanarbeidet. Alternativanalysen har til hensikt å redusere antall traséalternativer i konsekvensutredningen. Det ble sett på totalt 5 hovedkryssinger av Puddefjorden og 22 ulike alternativer for traséer som enten er dag- eller tunnellsøsninger på Laksevågssiden, eller kombinasjon av disse.

- A-alternativene (rød) krysser på lav bro fra transformasjonsområdet på Dokken sør til Laksevåg
- B-alternativene (grønn) krysser på lav bro lenger inne (sør) i sundet, fra Dokken sør til Skjøndals Slipp på Laksevåg
- C-alternativene (blå) krysser på dagens Puddefjordsbro eller ny parallell bro i samme høyde
- D-alternativene (rosa/lilla) krysser i undersjøisk tunnel i form av en senketunnel
- E-alternativene (gul) krysser på hev/senk-bro lengst ute i sundet, ved Havneleraget



Figur 1: Traséalternativer vurdert i alternativanalysen

Plan- og bygningsetaten anbefalte at følgende traséalternativer for videre konsekvensutredning; A1, A3, variant A4 bro, B1, B4 og C2-4.



Figur 2: Plan- og bygningsetatens anbefalte traséalternativer

Alternativanalysen ble presentert for byrådet den 28.10.2025. I tilbakemelding til Plan- og bygningsetaten av 4.11.2025 (vedlegg 21) gir byutviklingsbyråden støtte til de faglige vurderingene om hvilke alternativer som bør bli gjenstand for konsekvensutredning, men med en presisering om at alternativ A4 skal ligge til grunn som fjordkryssing for A-alternativene. Bakgrunnen for det var å hensynta behovene til HI/Fdir, og legge til rette for en viktig avtale for Bergen med Statsbygg på det samlokaliseringsprosjektet.

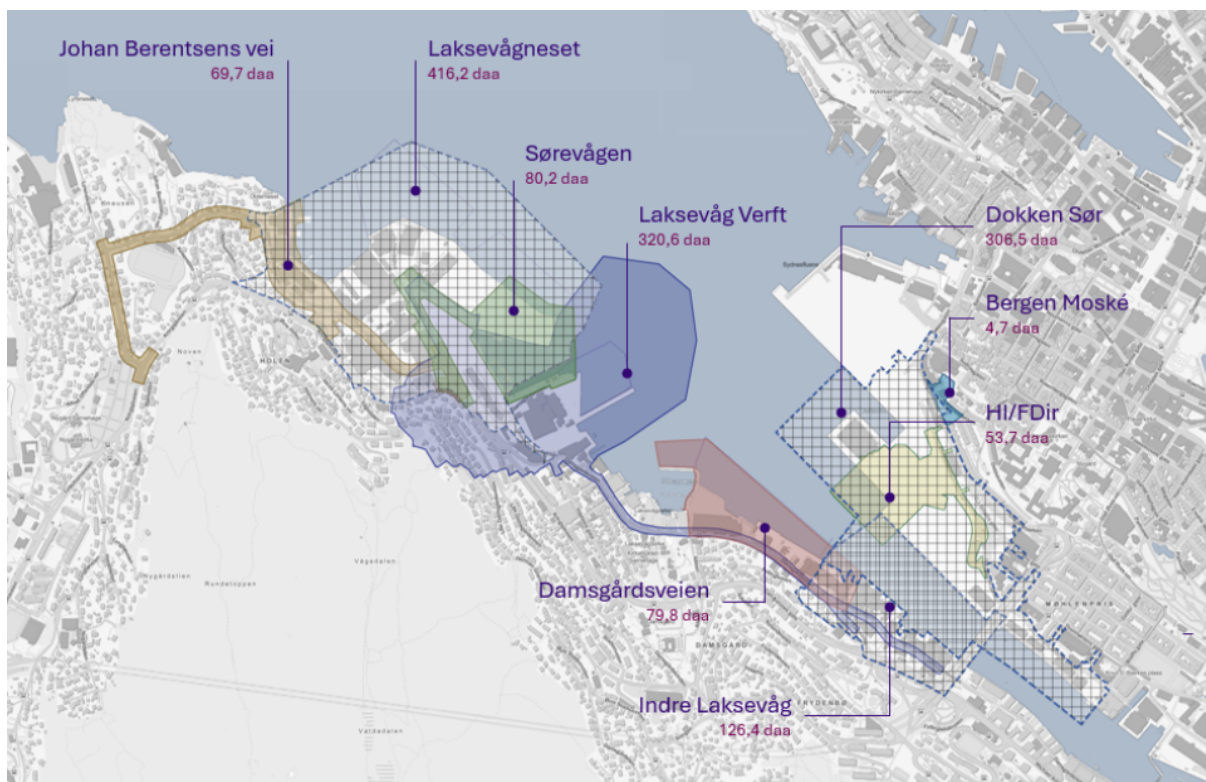
Arbeidet med KDP Kollektiv Laksevåg er forankret i Miljøløftesamarbeidet. Det er etablert en prosjektgruppe på administrativt fagnivå med representanter fra Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen og Bergen kommune som har hatt månedlige møter. Det er også etablert en koordineringsgruppe på ledernivå med representanter fra de ulike partene, som har blitt ledet av kommunaldirektør på Byrådsavdeling for byutvikling.

Det er utarbeidet prosjektspesifikke mål for planarbeidet. 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

Grensesnitt mot pågående planprosesser.

Det pågår en rekke parallelle planprosesser på Laksevåg og Dokken som blir berørt av trasévalg for fremtidig bybane.



Figur 3: Oversiktskart over pågående reguleringsplaner for Dokken og Laksevåg

Som figur 3 viser, vil lokalisering av fremtidig bybanetrasé være av vesentlig betydning for utbyggingsinteressene i området. Trasévalget påvirker hvor det vil være attraktivt og praktisk mulig å utvikle nye prosjekter.

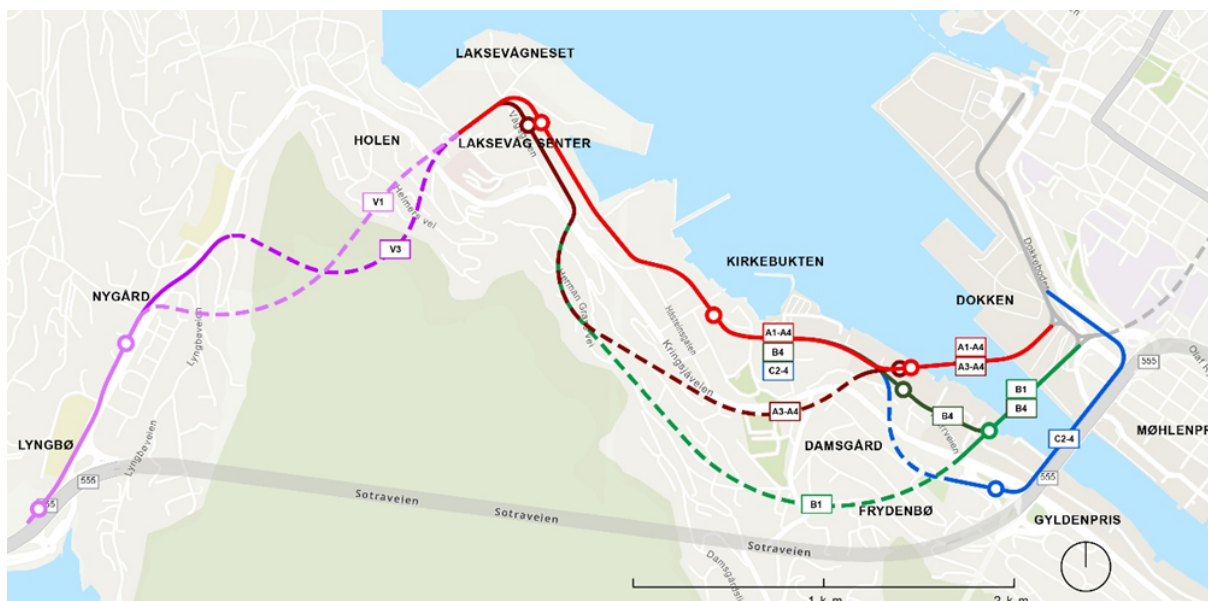
Plan- og bygningsetaten har etablert et samarbeidsforum kalt «Puddefjorden United» der utbyggerinteressene drøfter koordinering av fremdrift og mulige fellesløsninger sammen med fagetatene i kommunen.

Planforslag for områdereguleringsplan Dokken Sør og konsekvensutredning for KDP Kollektiv Laksevåg utarbeides parallelt. Begge har svært stramme fremdriftsplaner. Det har ikke vært mulig å utrede alle alternative kollektivtraséer i planarbeidet for Dokken sør før 1. gangbehandling og offentlig ettersyn. Det er alternativ B1 som nå er innarbeidet i Dokkenplanen, mens det er sikret areal til gjennomføring av alternativ A4 med hensynssone og bestemmelser. Alternativ A4 er dermed ikke innarbeidet som del av plangrepet i planforslaget for Dokken sør.

Konsekvensutredning bybane Dokken - Lyngbø

Følgende traséalternativer er vurdert i konsekvensutredningen (vedlegg 2):

- **A1-A4:** lav, skrå bro over Puddefjorden og trasé i dagen på Laksevåg.
- **A3-A4:** lav, skrå bro over Puddefjorden og trasé i tunnel bak Kirkebukten til Laksevågneset.
- **B1:** lav, rett bro over Puddefjorden og trasé i tunnel fra Indre Laksevåg til Laksevågneset.
- **B4:** lav, rett bro over Puddefjorden og trasé i dagen på Laksevåg.
- **C2-4:** høy bro over Puddefjorden, kort tunnel mellom Gyldenpris og Damsgårdsveien og trasé i dagen på Laksevåg.
- **V1:** lang tunnelstrekning fra Laksevågneset til Nygård
- **V2:** kort tunnelstrekning fra Laksevågneset til Nygård



Figur 4: Alternativer som har gjennomgått full konsekvensutredning

Konsekvensutredningen omfatter både prissatte og ikke prissatte virkninger av de ulike alternativene (vedlegg 3 og vedlegg 5–7). De prissatte konsekvensene omhandler effekter som kan tallfestes og inngå i den samfunnsøkonomiske analysen, slik som investeringskostnader, drifts- og vedlikeholdskostnader, operatørvirkninger, trafikanthytte, ulykkeskostnader og støykostnader. Resultatene viser at alle alternativer gir negativ netto nytte. Dette er ikke uvanlig for større kollektivprosjekter i byområder, særlig når investeringskostnadene er høye og deler av måloppnåelsen ligger i virkninger som ikke fullt ut fanges opp av samfunnsøkonomiske modeller.

Investeringskostnadene for hele strekningen fra sentrum til Loddefjord er anslått til om lag 11–15 mrd. kroner (forventningsverdier i 2025-kroner). Trafikanthytten er ikke tilstrekkelig til å oppveie kostnadene, og forskjellene i netto nytte mellom alternativene er relativt små. Alternativ C2-4 skiller seg imidlertid tydelig negativt ut, hovedsakelig som følge av betydelig høyere investeringskostnader.

For bybane Dokken–Lyngbø er det gjennomført egne kostnadsanslag (vedlegg 16):

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

Figur 5: Totalkostnader i millioner inkl. MVA (P50 med relativt standardavvik på 40 %)

Kostnadsanslagene viser at dagalterantivene i A- og B korridoren er noe dyrere enn tunnelalternativene. Dette skyldes særlig høye kostnader til grunnerverv, infrastruktur og trafikkomlegging, samt forskjeller mellom faste spor (i dagen) og pukkspor (i tunnel). Ulik utforming og lengde på broene over Puddefjorden forklarer også deler av variasjonen. Den klart største kostnadsdifferansen finner vi i alternativ C2-4, som har vesentlig høyere kostnad primært på grunn av brokonstruksjonen og behov for mer omfattende grunnerverv.

De ikke prissatte konsekvensene er vurdert kvalitativt innenfor fagtemaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Vurderingene viser små forskjeller mellom alternativene og de ikke-prissatte virkningene vurderes derfor ikke til å være utslagsgivende for den samlede anbefalingen.

Figur 6 sammenstiller og rangerer konsekvensanalysen for bybanen på delstrekningen Dokken–Laksevåg senter:

Alternativ	A1-A4 – dag Laksevåg	A3-A4 – tunnel Laksevåg	B1 – tunnel Laksevåg	B4 – dag Laksevåg	C2-4 – dag Laksevåg
Prissatte konsekvenser*					
Trafikantnytte	1 020	890	870	1 020	690
Investeringskostnader (nåverdi mill. i 2025-kroner)	- 4 540	- 4 470	- 4 440	- 4 520	- 6 260
Netto nytte	- 5 540	- 5 660	- 5 690	- 5 520	- 8 040
Rangering prissatte	1	1	1	1	5
Ikke-prissatte konsekvenser					
Ikke-prissatte	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
IP rangering	5	4	1	3	2
Sammenstilling samfunnsøkonomisk analyse					
Samfunnsnytte	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ
Rangering SØA	3	3	1	2	5
Andre utredninger (rangering)					
RAMS	3	1	1	5	3
ROS	1	1	1	1	1
Trafikkavvikling	1	1	1	5	4
Gange og sykkel	3	1	2	4	5
Måloppnåelse (rangering)					
Bidra til attraktiv byutvikling	1	2	3	3	5
Attraktive kollektivreiser	1	3	4	1	5
Redusere personbiltransport	3	1	2	4	4
Bussens kapasitet i sentrum	1	1	1	1	1
Sammenstilling KU					
Samlet rangering	2	1	3	4	5

Figur 6: Oppsummering av konsekvensanalyse for bybanen på delstrekning Dokken - Laksevåg senter

I konsekvensutredningen kommer alternativ C2-4 klart dårligst ut. Alternativet gir de største kostnadene for samfunnet uten å gi vesentlig bedre måloppnåelse enn de øvrige alternativene.



Figur 7: Trasealternativ C2-4

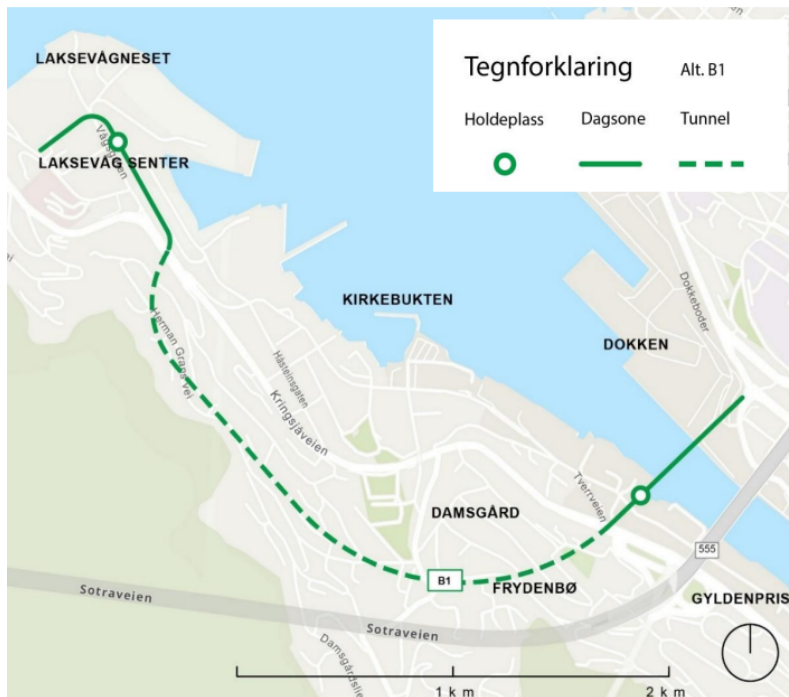
Alle alternativene med lav bro – både dagløsninger og tunnelløsninger – bidrar til god måloppnåelse og har konflikter som vurderes som håndterbare i videre planlegging. B4 har imidlertid flere ulemper enn de andre lavbroalternativene, blant annet med utfordringer for byutvikling, trafikkavvikling, gående og syklende, og ikke prissatte konsekvenser. Når alternativet ikke gir særlige fordeler på andre områder, vurderes B4 som det nest svakeste alternativet.



Figur 8: Trasealternativ B4

A1-A4, A3-A4 og B1 vurderes som gode løsninger for bybane mellom Dokken og Laksevåg senter. De gir høy måloppnåelse og har håndterbare konflikter innenfor de fleste fagtema. Forskjellene både i konfliktnivå og måloppnåelse mellom disse alternativene er relativt små.

I den samfunnsøkonomiske analysen rangeres B1 som best, med A-alternativene som nummer to. Den skrå broen over Puddefjorden i A-alternativene gir noe høyere investeringskostnader og negative virkninger for landskapsbilde og kulturmiljø, men A-kryssingene gir bedre måloppnåelse for byutvikling. B1 gir mindre gunstig betjening av utviklingsområdene og lavere måloppnåelse for kollektivtrafikk. Det vurderes også å være større potensial for optimalisering av broutformingen i A-korridoren enn i B-korridoren.



Figur 9: Traséalternativ B1



Figur 10: Traséalternativ A1-A4

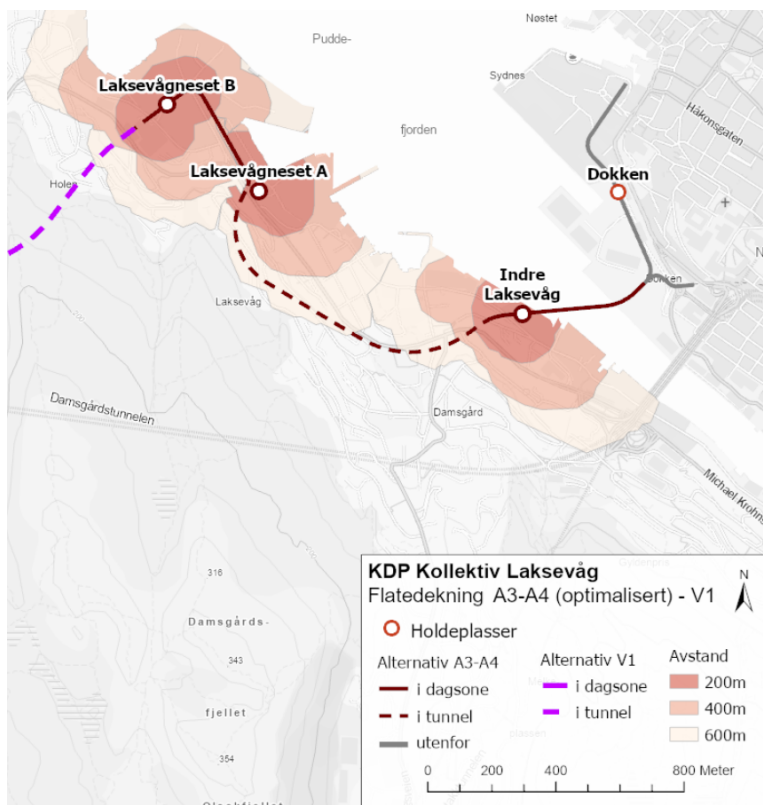
Dagløsningen A1-A4 har noe høyere konfliktnivå enn tunnelløsningene, særlig innenfor kulturarv, nærmiljø, trafikkavvikling og forhold for gående og syklende. Tunnelløsningene kommer noe svakere ut på måloppnåelse knyttet til byutvikling og kollektiv, men forskjellene er små. Når både gjennomførbarhet, trafikk-løsninger i Damsgårdsveien og muligheten for gradvis byutvikling vurderes samlet, fremstår tunnelløsningene som bedre egnet enn

dagløsningen. Når tunnelløsning samtidig kombineres med den brokryssingen som totalt sett gir høyest måloppnåelse, vurderes A3-A4 som det beste alternativet.



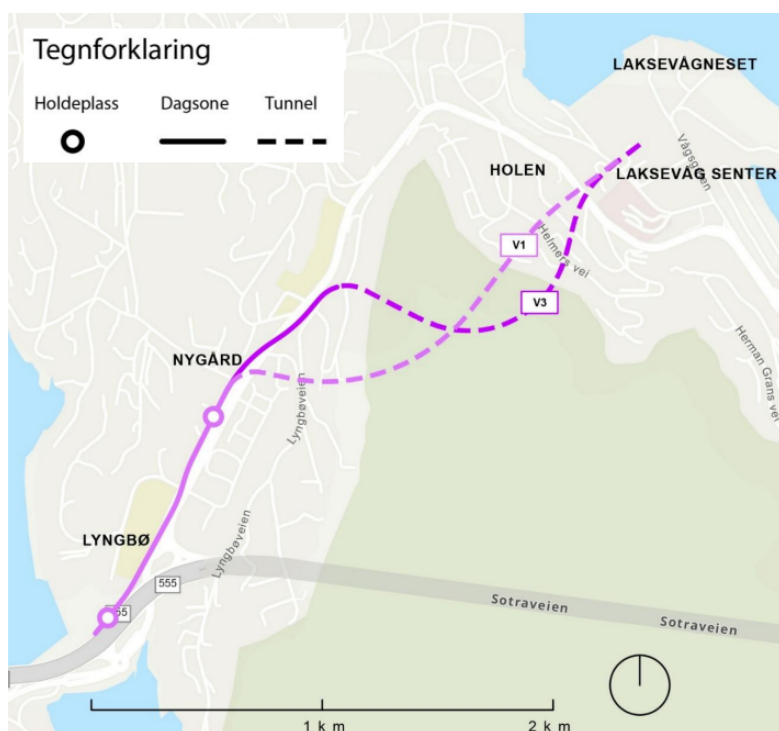
Figur 11: Traséalternativ A3-A4

Det er sett på mulig optimalisering av tunnelalternativene for å få bedre betjening av Laksevågneset og Laksevåg sentrum. Figur 12 viser alternativ A3-A4 med to holdeplasser på Laksevågneset og gangavstander på 200, 400 og 600 meter. Dette gir en bedre flatedekning, men medfører samtidig ett minutt lengre reisetid. Konsekvensutredningen anbefaler at en slik løsning vurderes nærmere i det videre planarbeidet.



Figur 12: Optimalisert alternativ A3-A4 med to holdeplasser på Laksevågneset

Når det gjelder delstrekningen fra Laksevåg senter til Lyngbø, viser oppsummeringen av konsekvensanalysen i figur 14 at alternativ V1 kommer bedre ut enn V3, selv om det er små forskjeller i de ulike analysene. V3 har noen utfordringer knyttet til lengre dagstrekning som gjør at alle delfag vurderer den som noe dårligere enn V1.



Figur 13: Traséalternativ V1 og V3

Alternativ	V1	V3
Prissatte konsekvenser		
Trafikantnytte rangering	1	2
Investeringskostnader (mill. 2024-kroner)	1 820	1 930
Rangering prissatte	1	2
Ikke-prissatte konsekvenser		
Ikke-prissatte	Noe negativ	Noe negativ
IP rangering	1	2
Sammenstilling samfunnsøkonomisk analyse		
Samfunnsnytte	Negativ	Negativ
Rangering SØA	1	2
Andre utredninger (rangering)		
RAMS	1	2
ROS	1	1
Trafikkavvikling	1	2
Gange og sykkel	1	2
Måloppnåelse (rangering)		
Rangering samlet måloppnåelse	1	2
Sammenstilling hele KU		
Samlet rangering	1	2

Figur 14: Oppsummering av konsekvensanalyse for bybanen på delstrekning Laksevåg senter - Lyngbø

Konseptvalgsutredning gang- og sykkelbro

I arbeidet med KDP Kollektiv Laksevåg er det gjennomført en egen konsekvensutredning for gang- og sykkelbro over Puddefjorden. Utredningen ser på to alternative traséer for ny forbindelse mellom Dokken og Laksevåg.

Formålet med tiltaket er å etablere en attraktiv forbindelse for gående og syklende som kan erstatte dagens mangelfulle tilbud over Puddefjordsbroen, og samtidig understøtte pågående og planlagt byutvikling på begge sider av Puddefjorden.

Alternativ 1a krysser Puddefjorden på nivå med Damsgårdsveien 143-145, mens alternativ 2a krysser Puddefjorden på en kortere bro lenger inne i sundet på nivå med Skjøndal Slipp.



Figur 15: To ulike kombinasjoner av bane og gang- og sykkelbro

Begge broene har lav seilingshøyde < 4,5 m, tilsvarende som for Småpudden.

Alternativene er vurdert med hensyn til investeringskostnader, mobilitet (inkl. sjøtrafikk) samt konsekvenser for byutvikling, landskap, kulturarv, nærmiljø og friluftsliv, og følger hovedprinsippene i Statens vegvesens håndbok V712 for konsekvensanalyser.

Utredningen viser at etablering av en egen gang- og sykkelbro over Puddefjorden vil gi betydelig nytte for gående og syklende og styrke byutviklingen på begge sider av sundet. Nytte-kostnadsanalysen viser at dersom Dokken og Laksevåg forutsettes transformert rundt 2035, vil broen være «nedbetalt» etter ca. ti til tyve år.

	Alternativ 1a	Alternativ 2a
Prissatte konsekvenser	180–270 mnok	130–200 mnok
	Positiv netto nytte	Positiv netto nytte
Rangering prissatte kons.	2	1
Ikke-prissatte konsekvenser	Noe negativ	Noe negativ
Rangering ikke-prissatte kons.	1	2
Måloppnåelse - rangering	1	2
Rangering samlet	1	2

Figur 16: Samlet anbefaling fra konsekvensutredning for gang- og sykkelbro over Puddefjorden

Dersom gang- og sykkelbroen etableres som et selvstendig tiltak, vurderes alternativ 1a å gi den beste måloppnåelsen. Valg av bybanetrasé vil imidlertid påvirke denne anbefalingen, og av hensyn til landskapsbildet og samlet funksjon, anbefales det at gangbroen plasseres slik

at det blir størst mulig avstand mellom broene. I samlet vurdering med bybanetrasé anbefales alternativ 2a som den beste lokasjonen for ny gang- og sykkelbro.

Konsekvensutredningen har også vurdert gang- og sykkelbro med åpne og lukkefunksjon. Merkostnaden med det anslås til om lag 20–30 mill. kr., med årlige driftskostnader på rundt 3–5 prosent av investeringskostnaden. Konsekvensutredningen vurderer samlet sett fast bro til å være det mest hensiktsmessige. Konsekvensutredning for bybanen forholder seg ellers kun til faste broer.

Fagetatens vurdering og anbefaling:

Plan- og bygningsetaten har ledet et omfattende utredningsarbeid, der vurderinger og anbefalinger er grundig redegjort for i fagnotatet av 16.02.2026 (vedlegg 1) i tillegg til i enkeltkapitler i selve konsekvensutredningen. For mer detaljerte opplysninger vises det til fagnotatet i sin helhet.

Etaten anbefaler at konsekvensutredningen legges ut på høring med anbefaling av trasé A3-A4 og V1 for videre planlegging. Alternativet gir god måloppnåelse for kollektiv, mobilitet og byutvikling ved at det betjener både transformasjonsområdene og store deler av gamle Laksevåg sentrum, samtidig som det har raskest kjøretid og supplerer busstilbudet i Kringsjåveien godt. Alternativet har lite konflikter med kulturminner og småskala gater og byrom på Laksevåg, og det kan etableres byrom rundt de nye holdeplassene. Alternativet gir ny kapasitet i mobilitetssystemet og gir best fleksibilitet i utforming av tilbud for gående og syklende i Damsgårdsveien. Areal til banetrasé og holdeplasser kan settes av uten at det hindrer en gradvis utvikling av transformasjonsområdene på Laksevåg.

A3-A4 har en broplassering som er gunstig for gående og syklende mellom Laksevåg og Dokken og er plassert i et byrom som i planforslag for Dokken sør er planlagt til grønne byrom uten trafikk. Det er et optimaliseringspotensial i videre arbeid med alternativet.

Videre anbefaler Plan- og bygningsetaten at konsekvensutredning for gang- og sykkelbro legges ut på høring som vedlegg til konsekvensutredning for kommunedelplan for kollektivsystemet Dokken–Lyngbø, med anbefaling om gang- og sykkelbro i B-korridoren, alternativ 2a.

Plan- og bygningsetatens anbefaling til vedtak:

I medhold av forskrift om konsekvensutredninger § 25 legges Konsekvensutredning for kommunedelplan for kollektiv Laksevåg, datert 11.02.2026, ut på høring med anbefaling av trasé A3-A4 og V1 for videre planlegging av bybane i korridor 5 og anbefaling av gang- og sykkelbro i B-korridoren, alternativ 2a.

Økonomiske konsekvenser:

Høring og offentlig ettersyn av konsekvensutredning for kommunedelplan for kollektivsystemet Dokken–Lyngbø har ikke vesentlige økonomiske konsekvenser for Bergen kommune.

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:

Plan- og bygningsetaten har gjennomført et omfattende og krevende utredningsarbeid på kort tid. Arbeidet fremstår som grundig og godt faglig forankret, og rapportene gir et solid beslutningsgrunnlag for den videre behandlingen av planen.

Det at konsekvensutredning for bybanetrasé mellom Dokken og Lyngbø nå kan legges ut på høring, markerer en viktig milepæl for byutvikling i Bergen og for den videre satsningen med å bygge ut et sammenhengende bybanenett til bydelene. Avklaring av kollektivtrase er også en forutsetning for transformasjon og byutvikling på Laksevåg.

Byutviklingsbyråden støtter Plan- og bygningsetatens vurderinger og anbefaler at konsekvensutredningen legges ut på høring med traséalternativ A3-A4 og V1 som anbefalt løsning for videre planlegging.

Konsekvensutredningen og Plan- og bygningsetaten vurderer A3-A4 og V1 som det beste alternativet. Byråden mener dette også er et godt politisk valg, ettersom løsningen kombinerer raskest reisetid, lavt konfliktnivå, god måloppnåelse for byutvikling, minst påvirkning på eksisterende veisystem og høy robusthet kollektivt. Det er positivt at de faglige vurderingene og de politiske målsettingene peker i samme retning. En slik samstemthet gir et solid grunnlag for en effektiv og forutsigbar videre planprosess.

Konsekvensutredningen er gjennomført på et overordnet nivå, og utredningen er klar på at A3-A4 har gode muligheter for optimalisering. Videre planarbeid må se nærmere på om det er hensiktsmessig med flere stopp på Laksevågneset for å styrke flatedekningen og mulighet for bedre byutvikling. Byråden foreslår derfor et nytt vedtakspunkt 1b:

b. Optimalisert tunnelalternativ A3-A4 med to holdeplasser på Laksevågneset vurderes nærmere i det videre planarbeidet.

Dokken og Laksevåg står foran en omfattende transformasjon fra tidligere industri- og havneområder til levende og bærekraftige byområder. Bybanen vil være et sentralt virkemiddel for å styrke tilgjengeligheten og bidra til ønsket utvikling. Valg av trasé og plassering av holdeplasser vil derfor ha betydelig innvirkning på hvordan bybanen kan understøtte byutviklingsstrategiene for området.

Traséalternativ A3-A4 betjener transformasjonsområdene på Laksevåg like godt som dagløsningene, samtidig som det gir gode forutsetninger for en helhetlig og fleksibel byutvikling over tid. Byråden vurderer det som verdifullt å få innspill fra næringsliv og utbyggere i høringen, slik at eventuelle synergier eller utfordringer knyttet til utviklingstakten og markedssituasjonen kan belyses.

Alternativ A3-A4 innebærer behov for endring av planforslag for Dokken sør for å sikre god tilpasning av bystrukturen. Ideelt sett burde traséavklaringen for bybanen foreligget tidligere, men det har ikke vært mulig å knappe ytterligere inn på planleggingstiden. Siden det ennå ikke er bygget ut noe i Dokkenområdet, ligger det likevel godt til rette for å innarbeide nødvendige tilpasninger i det videre planarbeidet. A3-A4 er i tillegg en viktig forutsetning for å ivareta behovene til Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet på Dokken, og for å legge til rette for Statsbyggs planlagte samlokaliseringsprosjekt. Dette vurderes som et strategisk viktig grep for Bergen, både faglig og byutviklingsmessig.

Alternativ B1 vurderes også til å være et gjennomførbart alternativ, som noe rimeligere og bedre tilpasset fjorden og landskapet med kort bro og tilnærmet vinkelrett fjordkryssing. Kollektivt gir derimot B1 en svakere flatedekning på Laksevågsiden, og betjener transformasjonsområdene Kirkebukten og gamle Laksevåg sentrum dårligere enn A3-A4-alternativet. Den lengre trasésløyfen på Dokkensiden gir økt reisetid og et mindre effektivt supplement til dagens kollektivtilbud. B1-broen ligger ca. fire meter over kaikant på Dokken og 1,5 - 2 meter over kaikant på Laksevågsiden, noe som medfører at holdeplassen på Laksevågsiden må etableres i stigning på brokonstruksjonen. Dette gjør det vanskelig å skape gode byrom og reduserer tilgjengeligheten for gående og syklende. I tillegg skaper tunnelportalen ved Gyldenpris teknisk komplekse utfordringer knyttet til trafikkavvikling og infrastruktur, og det vil være krevende å få etablert holdeplasser på begge sider av sundet dersom banen skal videreføres i tunnel mot sentrum. Optimaliseringspotensialet for brokonstruksjonen til B1 vurderes som begrenset. B1-alternativet medfører også at det må gjøres tilpasninger i reguleringsplanen på Dokken. Foreslått gatebredde på 25 meter i Dokkenplanen er ikke tilstrekkelig for å romme en banebro, gangarealer og samtidig sikre

tilkomst til tilliggende bebyggelse. Ifølge konsekvensutredningen krever B1-alternativet derfor en hensynssone på 36 meter på Dokken. Samlet innebærer dette at B1 gir lavere måloppnåelse, høyere planrisiko og mindre støtte til ønsket byutvikling enn A3–A4, og byråden vurderer derfor at A3–A4 bedre understøtter målsettingene for mobilitet, byutvikling og gjennomførbarhet.

Bystyrets merknad 2 i sak [100/24](#) om å anbefale en løsning hvor kollektivtraseen plasseres nært eller på dagens Puddefjordsbro, er fulgt opp og konsekvensutredet som alternativ C2-4. Utredningen er imidlertid tydelig på at dette er et konfliktfullt og lite egnet alternativ, med betydelige negative konsekvenser både kostnads-, miljø- og byutviklingsmessig. Byråden anbefaler derfor at C2-4 ikke tas med som grunnlag i det videre planarbeidet. Bystyret vil uansett få konsekvensutredningen til sluttbehandling og stå fritt til å fatte endelig vedtak.

Som vedlegg til konsekvensutredningen for kommunedelplan for kollektivsystemet Dokken–Lyngbø anbefaler byråden at også konsekvensutredningen for gang- og sykkelbro over Puddefjorden legges ut på høring. En slik forbindelse vurderes som svært viktig for å sikre god tilgjengelighet mellom Dokken og Laksevåg, og for å legge til rette for- og for å komme i gang med den omfattende byutviklingen som er planlegges for på begge sider av Puddefjorden. Gang- og sykkelbroen kan realiseres uavhengig av bybanen, men gjennomføring er ikke avklart. Det er hensiktsmessig å sende utredningen på høring nå, slik at kommunen kan få inn relevante innspill fra berørte aktører og styrke beslutningsgrunnlaget i den videre planleggingen.

Byråden forutsetter at Plan- og bygningsetaten tilrettelegger for bred informasjon og medvirkning i høringsperioden.

Vedtakskompetanse:

Byrådets fullmakter pkt. 2.16. *Fullmakter på byutviklingsfeltet* vedtatt av Bergen bystyre 27. november 2024 i sak 462/24:

«Innenfor fagområdene klima, miljø, byggesak og byutvikling har byrådet fullmakter til å utøve myndighet med utgangspunkt i Plan- og bygningsloven (pbl.) og annet relevant lovverk med unntak av saker der:

- a) myndigheten i henhold til lov ligger til kommunestyret selv
- b) bystyret har delegert myndighet til utvalg for miljø og byutvikling
- c) bystyret i kommunal plan eller vedtekt har fastsatt at myndigheten ligger til bystyret eller annet organ.»

Høring av konsekvensutredning omfattes ikke av nevnte unntak.

Byråd for byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av Forskrift om konsekvensutredninger § 25 legges Konsekvensutredning for kommunedelplan for kollektivsystem Dokken–Lyngbø, datert 11.02.2026 med vedlegg, ut på høring og offentlig ettersyn.
 - a. Trasealternativ A3-A4 og V1 anbefales for videre planlegging av bybane.
 - b. Optimalisert tunnelalternativ A3-A4 med to holdeplasser på Laksevågneset vurderes nærmere i det videre planarbeidet.
2. Som vedlegg til Konsekvensutredning for kollektivsystem Dokken–Lyngbø legges Konsekvensutredning for gang- og sykkelbro over Puddefjorden, datert 13.02.2026, ut på høring.
3. Høringsfristen skal være minimum seks uker og hensynta avvikling av påskeferien 2026.

Dato: 10. mars 2026

Eivind Nævdal-Bolstad
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

1. Fagnotat, datert 16.02.2026
2. Konsekvensutredning, datert 11.02.2026
3. Prissatte konsekvenser, datert 6.02.2026
4. Landskap og byform, datert 6.02.2026
5. Kulturarv, datert 6.02.2026
6. Nærmiljø og friluftsliv, datert 6.02.2026
7. Naturmangfold, datert 6.02.2026
8. RAMS-analyse, datert 6.02.2026
9. Sårbarhetsanalyse, datert 23.01.2026
10. Delutredning for kollektivsystem, datert 9.02.2026
11. Delutredning for mobilitet, datert 10.02.2026
12. Delutredning byutvikling, datert 13.02.2026
13. Støy, datert 6.02.2026
14. Luftforurensning, datert 23.01.2026
15. Konsekvensutredning gang- og sykkelbro, datert 13.02.2026
16. Kostnadsoverslag for bybane (Dokken-Lyngbø) datert 12.02.2026
17. Alternativanalyse, datert 11.02.2026
18. Illustrasjonshefte, datert 16.02.2026
19. Merknadsoppsummering oppstart, datert 13.06.2026
20. Delrapport fra Puddefjorden United: Næring og bruk av kaier datert 30.04.2025
21. Oppfølging Alternanalyse, datert 4.11.2025