

Bergen kommune

Konsekvensutredning landskap og byform

Kommunedelplan Kollektiv Laksevåg

Oppdragsnr.: 52500986 Dokumentnr.: KDPKL-F1-RA-002 Revisjon: J03 Dato: 2026-02-06



Konsekvensutredning landskap og byform

Kommunedelplan Kollektiv Laksevåg

Oppdragsnr.: 52500986 Dokumentnr.: KDPKL-F1-RA-002 Revisjon: J03

Oppdragsgiver: Bergen kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Hanne Thuen
Rådgiver: Norconsult Group
Oppdragsleder: Ivar Øvretvedt
Fagansvarlig: Hanne Tolleshaug
Andre nøkkelpersoner: Laila Iren Isene

Forsidebilde: viser oversiktsbilde over Puddefjorden, Dokken og Laksevåg, med innsegling mot Damsgårdssundet.

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
D01	28.11.2025	For godkjenning hos oppdragsgiver	HanTol	LIISE	IOV
J02	23.01.2025	Endelig leveranse for bruk	HanTol	LIISE	IOV
J03	06.02.2026	Justert etter tilbakemelding fra oppdragsgiver	HanTol	LIISE	IOV

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Forord

Denne rapporten er utarbeidet av Norconsult for Bergen kommune, og er en del av konsekvensanalysen av alternativer for Bybanen mellom Dokken og Lyngbø i Kommunedelplan Kollektiv Laksevåg.

Fagansvarlig for tema *landskap og byform* har vært Hanne Tolleshaug. Oppdragsleder hos Norconsult er Ivar Øvretvedt, og prosjektleder hos Bergen kommune er Hanne Thuen.

Hovedresultatene fra denne rapporten er brukt i en samlet vurdering av alternativer for bybanen, som følger metoden i vegvesenets håndbok V712 Konsekvensanalyser.

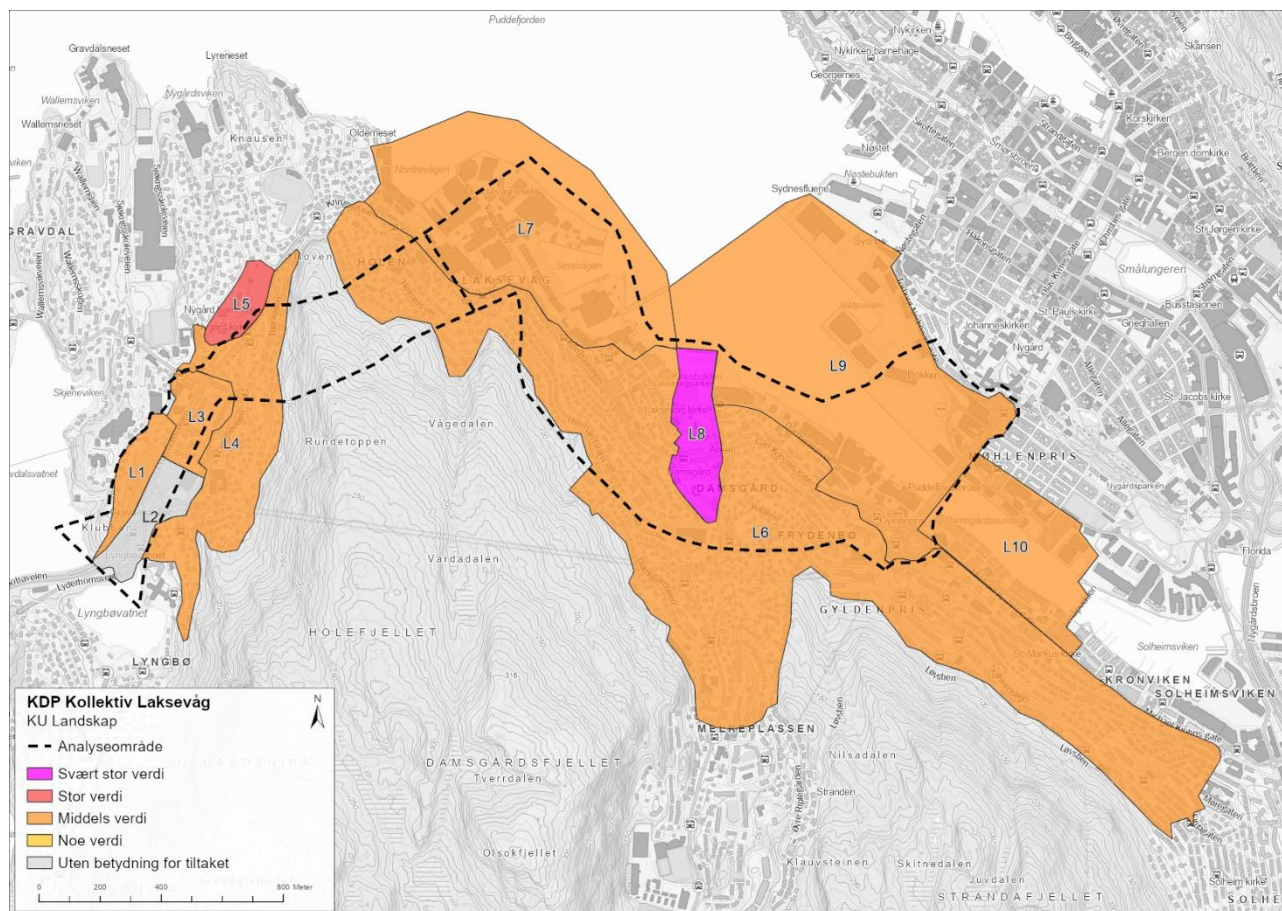
Bergen, 6.februar 2026

Sammendrag

Landskapsbilde er et uttrykk for landskapet sine romlige og visuelle egenskaper med naturlige og menneskeskapte komponenter og element som er særpreget et geografisk område. Gjennom en kvalitativ vurdering, som metoden i håndbok V712 gjør greie for, er det definert ti enhetlige delområder innenfor utredningsområdet. Delområdene har ulike karaktertrekk og verdien til områdene er blitt gitt ut fra et sett med kriterium som håndboken gir.

Et landskap med normalt gode visuelle kvaliteter og med god balanse mellom helhet og variasjon har middels verdi. Delområder som har mindre god balanse, lite særpreg og et noe redusert totalinntrykk er vurdert å ha noe verdi. Kategorien stor verdi skal brukes på delområde som gir et spesielt godt totalinntrykk, har stort særpreg og visuelle kvaliteter som av regional verdi. Delområder med svært stor verdi har unike kvaliteter og svært stort særpreg.

I utredningsområdet har seks delområder middels verdi. Et delområde har noe verdi og et delområde har ubetydelig verdi. Et delområde har stor verdi på grunn av at det er områder som har gode sammenhenger knyttet til utforming som til sammen gir et godt totalinntrykk og et delområde vurderes å ha svært stor verdi knyttet til unike kvaliteter. Utredningsområdet er i stor grad preget av å være bynært med høy grad av utnyttelse, med viktige visuelle kvaliteter knyttet til sund og fjord.



Figuren viser kart over verdier i influensområdet

Området som utredes er bynært og det er antatt god terrengtilpasning med høy visuell kvalitet. Tiltaket sin påvirkning på landskapet varierer fra «ubetydelig» til «forringet». Det er ingen delområder som vurderes til sterkt forringet eller ødelagt. For konsekvensgraden er det derfor ingen delområder som vurderes høyere enn middels negativ konsekvens.

Brokrysningen er det elementet som vil ha størst innvirkning på landskapsbilde. Mellom Dokken og Laksevåg senter er det trasé C2-4 som kommer best ut for landskapsbildet med noe negativ konsekvens, da den ikke bryter visuell kontakt mellom sund og fjord. Alternativene A1-A4 og A3-A4 vurderes til middels negativ konsekvens og kommer dårligst ut i rangeringen. Dette knyttes hovedsakelig til brokrysningen som er dårlig forankret i landskapets linjer. Alternativene B1 og B4 vurderes til middels negativ konsekvens, men rangeres bedre enn skrå fjordkryssing. For disse to alternativene er det også brokrysningen som påvirker landskapet ved at den står i direkte visuell konflikt med Puddefjordsbroen, men linjeføringen over sundet er mer rasjonell. Videre vurderes dagalternativene å påvirke landskapet i større grad enn tunnel og rangeres deretter.

Tabell under viser oversikt over samlede konsekvenser fra Dokken til Laksevåg senter.

Delområde	Ref.	A1-A4	A3-A4	B1	B4	C2-4
L6	0	(-)	(0)	(0)	(-)	(-)
L7	0	(-)	(0)	(0)	(-)	(-)
L8	0	(-)	(0)	(0)	(-)	(-)
L9	0	(--)	(--)	(--)	(--)	(-)
L10	0	(-)	(-)	(-)	(-)	(0)
Samlet vurdering	0	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	6	5	3	4	2

De to alternativene mellom Laksevåg senter og Lyngbø er noe utfordrende å rangere for landskapsbildet da de vurderes til samme konsekvensgrad. Dersom en antar at kulvert vil tilpasses terrenget på en god måte, er det V3 som beslaglegger mest areal og er dermed noe mer negativ for landskapet enn V1. Det er svært få elementer som skiller de to alternativene fra hverandre knyttet til landskapsbilde.

Tabell under viser oversikt over samlede konsekvenser fra Laksevåg senter til Lyngbø.

Delområde	Ref.	V1	V3
L1	0	(-)	(-)
L2	0	(0)	(0)
L3	0	(-)	(-)
L4	0	(-)	(-)
L5	0	(0)	(-)
Samlet vurdering	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	2	3

Innhold

1	Innledning	7
1.1	Bakgrunn og formål	7
1.2	Mål for prosjektet	7
1.3	Analyseområdet	8
2	Beskrivelse av tiltaket og alternativ	10
2.1	Referansealternativ (nullalternativ)	10
2.2	Banealternativene som utredes	12
2.2.1	Alternativer mellom Dokken og Laksevåg senter	13
2.2.2	Alternativer mellom Laksevåg senter og Lyngbø	21
2.3	Trafikkomlegging	24
2.3.1	Trafikkomlegging med bane i dagen i Damsgårdsveien	24
2.3.2	Trafikkomlegging i alternativer i tunnel	28
2.3.3	Trafikkomlegging for alternativer mellom Laksevåg senter og Lyngbø	29
2.4	Gange og sykkel	30
3	Metode for ikke-prissatte konsekvenser	32
3.1	Formålet med analysen	32
3.2	Avgrensning av tema	32
3.3	Detaljnivå og usikkerhet	32
3.4	Skadereduserende tiltak	32
3.5	Metode for vurdering av konsekvens	33
3.5.1	Vurdering av verdi for delområde	33
3.5.2	Vurdere påvirkning og konsekvens av tiltaket for delområde	33
3.5.3	Vurdering av konsekvens for alternativ	34
4	Landskapsbilde	36
4.1	Definisjon av temaet	36
4.2	Overordnede mål og føringer	36
4.3	Metode for landskapsbilde	36
4.3.1	Registreringskategorier	36
4.3.2	Kunnskapsgrunnlag og- innhenting	37
4.3.3	Vurdering av verdier	38
4.3.4	Vurdering av påvirkning og konsekvens	39
4.3.5	Usikkerhet	40
5	Områdebeskrivelse	41
5.1	Dagens situasjon og referansealternativet for landskapsbildet	41
5.2	Overordnet landskapstrekk	41
5.3	Inndeling i delområder	43
5.4	Landskapskarakter for hvert delområde	45

6	Verdivurdering av delområde	60
6.1	Delstrekning Dokken – Laksevåg senter	60
6.1.1	L6 Laksevåg/Gyldenpris - Fjellside	60
6.1.2	L7 Laksevågneset:	61
6.1.3	L8 Damsgård Hovedgård	62
6.1.4	L9 Dokken og Indre Laksevåg	63
6.1.5	L10 Damsgårdssundet	64
6.2	Delstrekning vest (Laksevåg senter - Lyngbø)	67
6.2.1	L1 – Gravdalspollen	67
6.2.2	L2 – Krysset ved Sotraveien	68
6.2.3	L3 Eliasmarken	69
6.2.4	L4 Småhusbebyggelsen på Nygård	70
6.2.5	L5 Nygård kirke	71
7	Påvirkning og konsekvens	73
7.1	Delstrekning Dokken – Laksevåg senter	73
7.1.1	Alternativ A1-A4 – dagløsning i Damsgårdsveien	74
7.1.2	Alternativ A3-A4 – tunnel til Laksevåg verft	80
7.1.3	Alternativ B1 – tunnel til Laksevåg verft	83
7.1.4	Alternativ B4 – dagsløsning i Damsgårdsveien	88
7.1.5	Alternativ C2-4 – ny parallell Puddefjordsbro og kort tunnel	91
7.2	Delstrekning vest (Laksevåg senter – Lyngbø)	95
7.2.1	Alternativ V1 – Lyderhornsveien	95
7.2.2	Alternativ V3 – Lyderhornsveien/ Nygård	99
8	Sammenstilling av konsekvenser	103
8.1	Dokken–Laksevåg senter	103
8.2	Laksevåg senter–Lyngbø	104
8.3	Fastbro med åpne- og lukkefunksjon	104
9	Skadereduserende tiltak	105
9.1	Innledning	105
9.2	I permanent situasjon	105
9.3	I anleggsfasen	105
10	Referanser	106

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Denne rapporten er en del av konsekvensanalysen for Bybanen mellom Dokken og Lyngbø. Konsekvensanalysen er et ledd i arbeidet med *arealdelen* til kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest, eller kalt Kommunedelplan Kollektiv Laksevåg (KDP-KL). Arbeidet tar utgangspunkt i *temadelen* til kommunedelplanen (kalt «Kollektivplanen»), vedtatt 10.04.2024 (sak 100/24), og bygger på planprogrammet som ble vedtatt i 2015.

Formålet med konsekvensutredningen er å bringe frem kunnskap om analyseområdet og virkninger av bybanetiltaket. Konsekvensanalysen skal vise hvordan ulike alternativ vil kunne påvirke omgivelsene, og i hvilken grad de gir ulik grad av konsekvens for de ulike fagtema.

Resultatene blir brukt til sammenstillingen av alle virkninger og konsekvenser av Bybane-alternativene, som grunnlag for en anbefaling av løsning som skal planlegges i det videre kommunedelplanarbeidet.

1.2 Mål for prosjektet

Målene i prosjektet har både prosjektspesifikke mål for Kommunedelplan Kollektiv Laksevåg, og mål knyttet til Bybanen. Sistnevnte mål har fulgt Bybanen siden planarbeidet for byggetrinn 1 Sentrum–Nesttun.

Mål for kollektivsystemet i Bergen vest

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

Mål for Bybanen

Bybanen skal **styrke bymiljøet** ved å:

- Bygge opp under mål for byutviklingen
- Bidra til miljøvennlige byutvikling
- Være et synlig og integrert identitetsskapende element i bymiljøet
- Bidra til effektiv ressursbruk

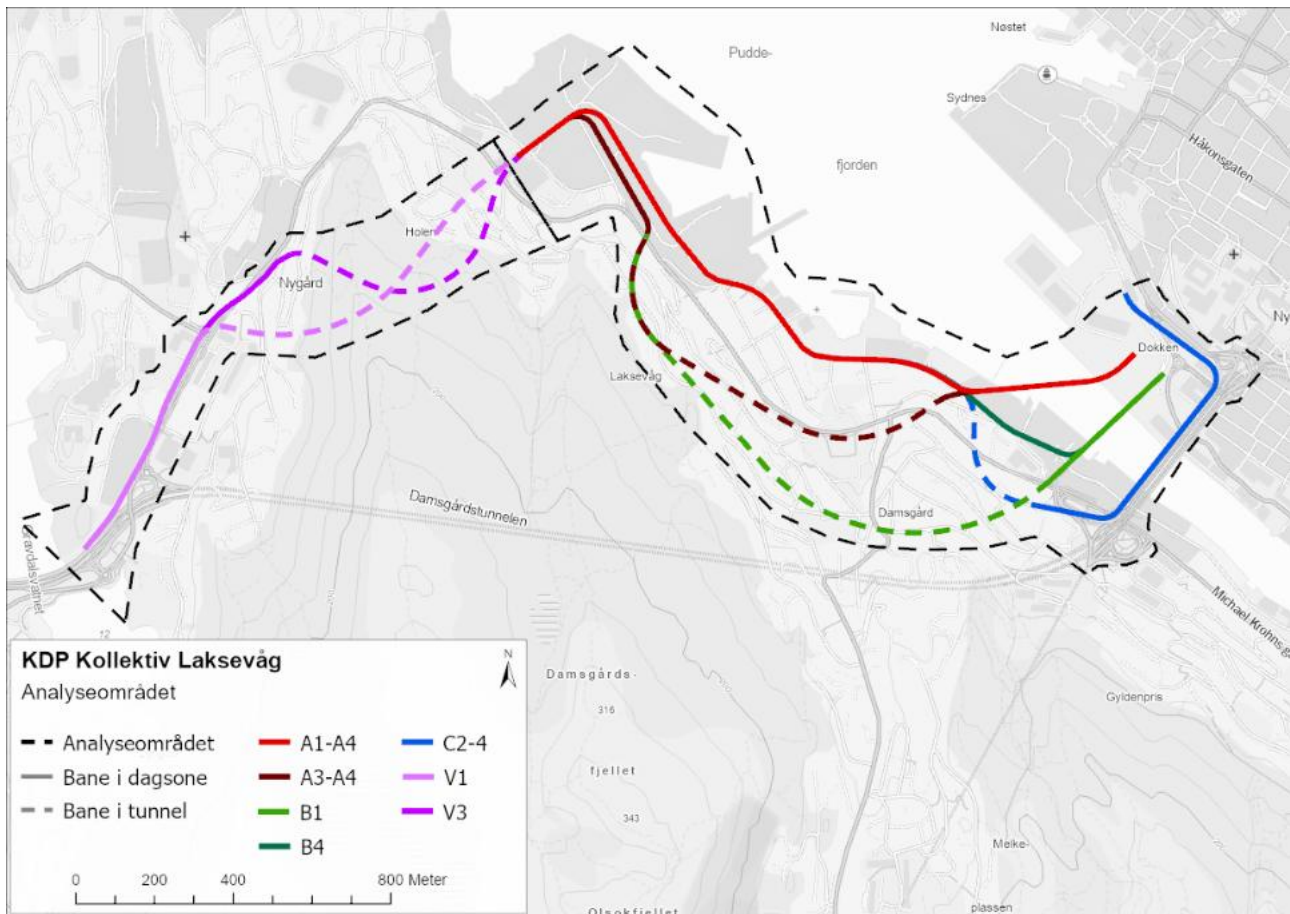
Bybanen skal **gi en trygg og effektiv reise** ved å:

- Være trafiksikker
- Gi forutsigbarhet mht. reisemål og reisetid
- Ha sikker regularitet og høy frekvens
- Ha høy prioritet, og fremkommelighet og uhindret kjøring
- Ha en linjeføring som gir høy fremføringshastighet
- Gi gode overgangsmuligheter med andre kollektivreiser, fotgjengere syklist og bilister
- Ha holdeplasser med god tilgjengelighet
- Være økonomisk å drive og vedlikeholde

1.3 Analyseområdet

Analyseområdet for konsekvensanalysen er markert i

figur 1-1. Analyseområdet strekker seg utenfor det som er det faktiske arealbehovet for Bybanen med tilhørende tiltak. For noen fag er det i tillegg relevant å se på virkninger for et større område, kalt «influensområde». Dette er fag der virkningene kan strekke seg utover analyseområdets grenser. Størrelsen på influensområde vil variere fra fagtema til fagtema, og det må derfor gjøres en faglig vurdering for hvert tema.



Figur 1-1 Analyseområdet for konsekvensanalysen.

2 Beskrivelse av tiltaket og alternativ

2.1 Referansealternativ (nullalternativ)

Nullalternativet er sammensligningsalternativet som tiltaksalternativene sammenlignes mot. Forutsetningene som legges til grunn i nullalternativet i dette prosjektet, beskrives nedenfor.

Nullalternativet tar vanligvis utgangspunktet i dagens situasjon, men med en forventet demografisk utvikling og planer eller tiltak som er vedtatt og som er sikret finansiering. KDP-KL innebærer ny bybane i fremtiden i et komplekst og dynamisk område. Sammenligningsåret er satt til 2050, og en kan vente store endringer i analyseområdet i løpet av de neste 20+ årene. Hele behovet for en bybane mot vest kommer av de omfattende transformasjons- og byutviklingsplanene som er i området. Å gjennomføre analyser med utgangspunkt i dagens situasjon på Dokken og Laksevåg, ville derfor gitt misvisende kunnskap om blant annet potensielt passasjergrunnlag, trafikanntytte og konsekvenser for trafikkbildet. Definisjonen av nullalternativet er i denne konsekvensanalysen noe utenfor det som er vanlig i henhold til metoder om samfunnsøkonomisk analyse og konsekvensanalyse, ved at man også legger til grunn en utvikling som følge av planer og strategier uten vedtak eller sikret finansiering.

Nullalternativet i dette prosjektet er en situasjon hvor Laksevåg og Dokken er transformert med primært bolig- og næringsformål i henhold til kommuneplanens arealdel for Bergen (KPA 2018) og vedtatt arealstrategi for Dokken. For å sikre et tydelig nullalternativ, er det definert at selv om nullalternativet forutsetter at Laksevåg er transformert, skal analysene likevel gjøre sine vurderinger med utgangspunkt i dagens bebyggelsesstruktur. Det kan da påpekes dersom det er betydelige negative konsekvenser knyttet til eksisterende bygninger som ligger innenfor areal som forutsettes transformert. Et bygg som ligger innenfor et transformasjonsområde, kan ha større muligheter for endring enn et bygg som ligger innenfor et område der det ikke er planlagt noen transformasjon.

På Dokken sør ligger planforslag som skal til 1. gangs behandling samtidig med høring av denne konsekvensutredningen til grunn for nullalternativet, da forutsettes en tilnærmet total transformasjon av dette området sammenlignet med i dag.

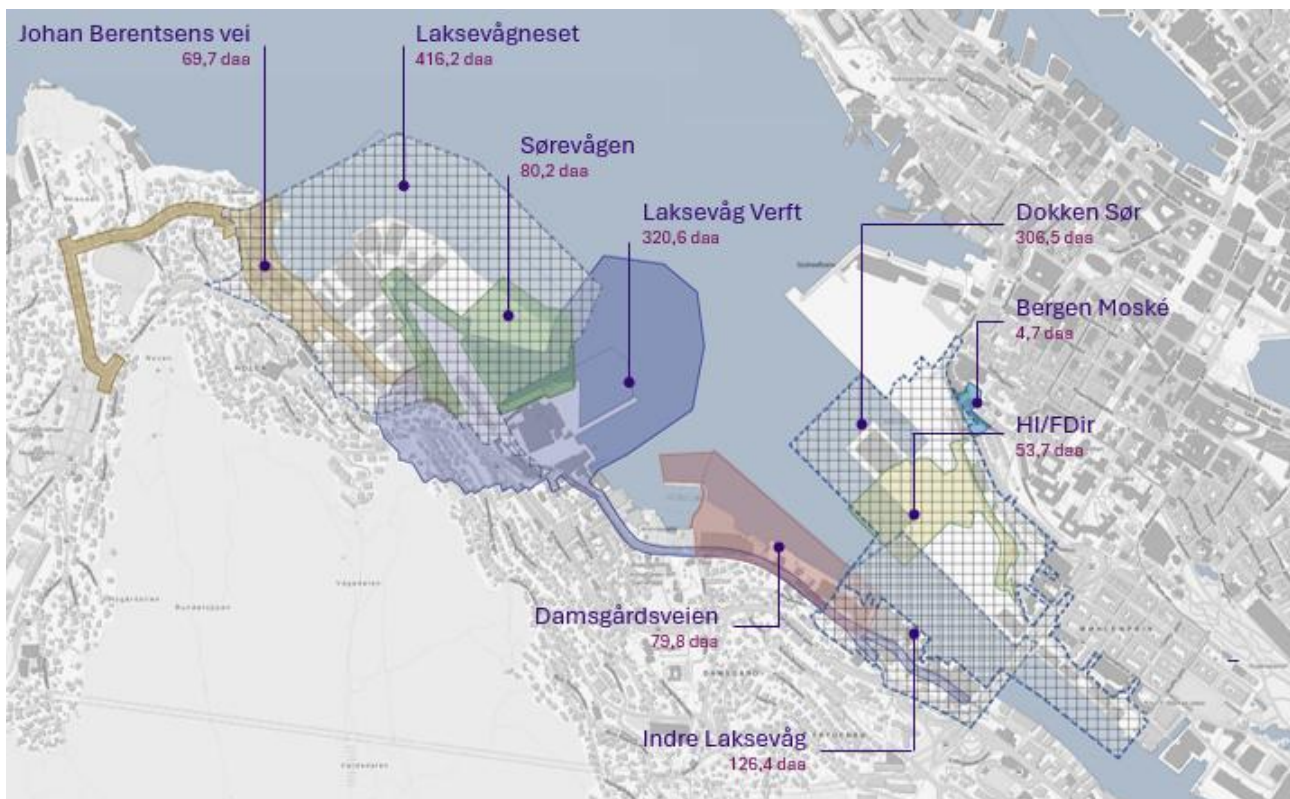
Følgende arealbruk og -planer legges til grunn for nullalternativet:

- Innenfor analyseområdet mellom Dokken og Lyngbø legges det generelt til grunn en forventet arealbruk i tråd med gjeldende arealdel til kommuneplanen (KPA 2018, se figur 2-1), med unntak av noen særskilte områder beskrevet i punktene nedenfor.
- Det legges til grunn en moderat transformasjon av Laksevåg i tråd med hovedgrepene i strategisk planprogram Laksevåg. Det vil si endret arealbruk fra dagens næringsbebyggelse og industri til en funksjonsblandet bymessig utbygging med relativt stor andel bolig. Hvilke områder som kan forvente stort innslag av handel, næring, og service og hvilke som i hovedsak vil transformeres til bolig, vil harmonere med arealformålene i KPA og gjelder de områdene som vist i figur 2-2.
- Det legges ikke til grunn transformasjon med utfyllinger i sjø på Laksevåg, fordi slike utfyllinger er vurdert som for usikre til at det kan legges til grunn i nullalternativet.
- Det legges til grunn at en ved transformasjonen av området har ivarettatt intensjonene om at området skal ha god kontakt med sjø gjennom forbindelse for gående langs store deler av sjøfronten, og at sjøfronten derfor har en verdi for rekreasjon, byliv og gående i tråd med sjøfrontstrategien.
- Arealformålene i arealstrategi for Dokken legges til grunn. Detaljer knyttet til bystruktur, gater og veier, parkområder o.l., er ikke fastsatt tilstrekkelig til at det kan være definert i null-alternativet. Det vil likevel vises til kvartalsstruktur for plangrepet for områdereguleringsplanen for Dokken sør under vurderingen for enkelte tema.

- I arealstrategi for Dokken er det vist utfylling (som vist i turkis i illustrasjon nedenfor). I null-alternativet legges det til grunn at denne utfyllingen har skjedd, også fordi det foreligger vedtak om fylling i bunn her.
- Arealstrategien for Dokken viser en gang- og sykkelbro til Laksevåg. Denne broen skal konsekvensvurderes som en del av dette prosjektet og kan derfor ikke være en del av null-alternativet.



Figur 2-1 Kartutsnitt av KPA 2018 som viser arealformål som legges til grunn i nullalternativet. Tegnforklaringen er ikke komplett, men viser de mest sentrale byggeformålene



Figur 2-2 Oversikt over pågående planarbeider langs Puddefjorden. Dette er områder som kan forvente endret arealbruk fra dagens næringsbebyggelse og industri til en funksjonsblandet bymessig utbygging med relativt stor andel bolig. Figur utarbeidet av Bergen kommune, januar 2026.

2.2 Banealternativene som utredes

I denne konsekvensutredningen er det alternativer for Bybanen som skal vurderes. Dette innebærer banetraseen, holdeplasser og andre tiltak som må gjennomføres for å kunne bygge banen.

Under andre tiltak som må gjennomføres sammen med banen er:

- Nødvendig omlegging av trafikksystemet og nødvendige fysiske tiltak i veinettet.
- Omlegging av teknisk infrastruktur som vann og avløp, elektriske anlegg og kulverter.

Nedenfor beskrives og vises banealternativene som skal konsekvensutredes. For ytterligere detaljer om banealternativene vises det til KDPKL-F1-RA-011 KU samlerapport.

2.2.1 Alternativer mellom Dokken og Laksevåg senter



Figur 2-3 Figur viser en sammenstilling av alle trasé-alternativene som skal utredes

Mellom Dokken og Laksevåg senter vurderes fem alternativer: A1-A4, A3-A4, B1, B4 og C2-4.

Alternativene starter på Dokken og krysser Puddefjorden på tre ulike måter. Fire alternativer går i lav bro over Puddefjorden og endrer dagens seilingshøyde til 4,5 meter (A1-A4, A3-A4, B1 og B4). Det siste alternativet ligger parallelt med dagens Puddefjordsbro (C2-4). Etter kryssingen går alternativene videre på Laksevåg enten i tunnel (A3 og B1) eller dagløsning (A1-A4, B4 og C2-4).

Antall holdeplasser og plassering av disse varierer mellom alternativene. Dagløsningene har tre holdeplasser på Laksevåg-siden, mens tunnelalternativene har to holdeplasser.

Denne konsekvensanalysen skal ikke vurdere om Bybanen skal komme fra sentrum via tunnel under Nygårdshøyden eller via Nøstet og dagløsning på Dokken. Alle alternativene unntatt C2-4 har mulighet til å tilpasses begge disse løsningene fra sentrum.

Alternativ A1-A4 (dagløsning Laksevåg)

Banen krysser Puddefjordsbroen i skrå bro i retning vest. Banebroen er ca. 270 meter lang og har et tilbud for gående og syklende. Høybrekket på broen, og seilingsled, vil ligge midt i sundet, og seilingshøyden vil være på 4,5 meter.

Broen lander på Laksevåg og går gjennom tre næringsbygg som må innløses. Den innerste holdeplassen på Laksevågsiden plasseres tett på broen, om lag på kote 6 for å komme på nivå med Damsgårdsveien. Banen følger Damsgårdsveien videre vestover gjennom Kirkebukten. Det legges opp til en holdeplass i Laksevåg sentrum der det i dag blant annet er en dagligvarebutikk (Coop Xtra).

I krysset med Håsteins gate svinger banen mot vest, gjennom det trange snittet mellom tørrdokken og administrasjonsbygget, og ned til Laksevåg verft. Hele kryssområdet/kvartalet

Håsteinsgaten/Damsgårdsveien må senkes og bygges om for å tilrettelegge for banegeometri og ny veitilkomst, og unngå inngrep i vernet bebyggelse og tørrdokken. I dette området vil det være nødvendig å innløse flere eiendommer i husklyngen mellom Fergehallen og inngangen til verftsområdet. Det må gjøres plass til banetraseen og et godt tilbud for myke trafikanter, samt veitilkomst slik at trafikk til området kan ledes opp i Damsgårdsveien i stedet for Håsteinsgaten.

Over det gamle verftsområdet går banen på sjøsiden, foran de gamle lager- og verkstedbyggene. Det etableres en holdeplass innerst i Søreivågen, før traseen svinger vestover langs ubåtbunkeren. Banen dukker ned i kulvert og tunnel ved Laksevåg senter og krysser under Johan Berentsens vei. Portal- og kulvertstrekning til fjellpåhugget er ca. 80 m. Nordre del av bygningsmassen til Laksevåg senter må river helt eller delvis.

Damsgårdsveien må stenges for biltrafikk for å få plass til bane. Langs banen i Damsgårdsveien blir det fortau på begge sider.



Figur 2-4 Alternativ A1-A4.

Alternativ A3-A4 (tunnelløsning Laksevåg)

Området på Dokken og broen er lik som i A1-A4, med tilbud til gående og syklende på banebroen. Ved kaifronten på Laksevåg etableres en holdeplass. Deretter krysser banen Damsgårdsveien i plan og inn i tunnel. Damsgårdsveien må stenges for gjennomkjøring i dette punktet. Næringsbyggene på vestsiden av Damsgårdsveien må innløses for å få areal til å etablere tunnelpåhugg.

Tunnelen kommer ut igjen nord for krysset Kringsjøveien/Damsgårdsveien. Over det gamle verftsområdet går banen bak de gamle lager- og verkstedbyggene til holdeplass på Laksevågneset, før den svinger vestover langs ubåtbunkeren. Banen går inn i kulvert og tunnel ved Laksevåg senter og krysser under Johan Berentsens vei.

Tunnelen er over 1000 meter lang og utløser krav om ekstra rømmingsvei. Dette kan enten være som en parallell rømningstunnel langs banen på del av strekningen, eller som et tverrslag som forbinder banetunnelen til en gate midt på strekningen. Ulike muligheter for rømningstunnel må vurderes nærmere hvis tunnelløsning er aktuelt å videreføre til KDP arealdel.



Figur 2-5 Alternativ A3-A4.

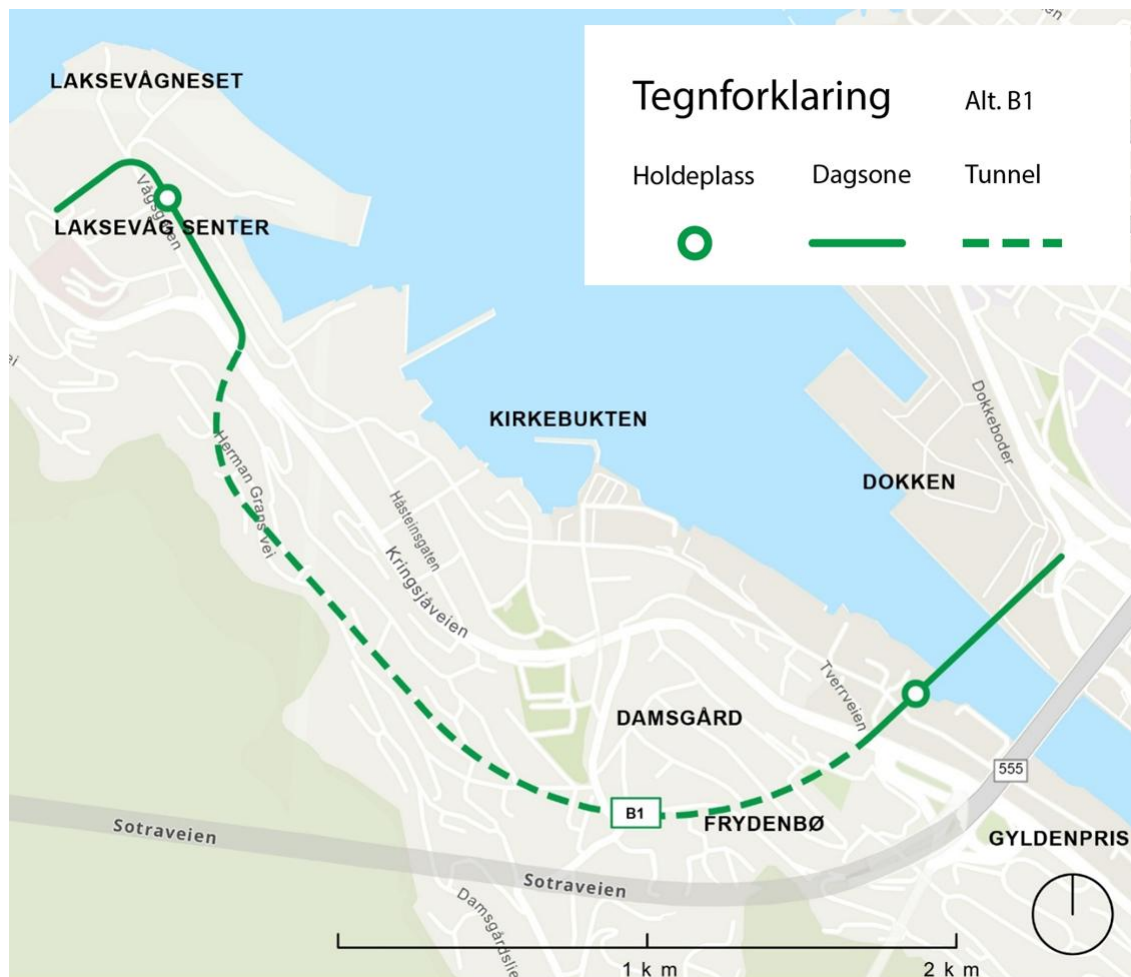
Alternativ B1 (tunnelløsning Laksevåg)

Banen går over Damsgårdssundet i en mer vinkelrett bro enn alternativ A1-A4 og A3-A4, og oppramping må som følge av dette starte lengre inne på Dokkensiden. Broen er ca. 200 meter lang og inkluderer et tilbud til gange og sykkel. Høybrekket på broen, og seilingsled, vil ligge midt i sundet, og seilingshøyden er på 4,5 meter.

Banebroen lander på Laksevåg i høyde med Damsgårdsveien. Ved kaifronten på Laksevåg etableres en holdeplass. Traseen går gjennom områdene som i dag brukes av Skjøndals Slip der det vil være behov for større inngrep i eksisterende bebyggelse og strukturer.

Videre krysser banen Damsgårdsveien i plan og går i stigning inn i en tunnel. Damsgårdsveien må stenges for gjennomkjøring i dette punktet. Første del av tunnelen er en 70 m lang portal kulvert under Carl Konows gate. Fjellpårugget ligger i skråningen nedenfor Nylundveien sørvest for Carl Konows gate. Tunnelen er ca. 1500 meter lang og har god fjelloverdekning. Videre nordover er traseen lik tunnelen i alternativ A3-A4. Ettersom tunnelen er lenger enn 1000 m må det etableres en ekstra rømningsvei. Samme prinsipper for rømningsvei som omtalt i alternativ A3-A4 ligger til grunn.

Tunnelpåhugget på Laksevågneset ligger nord for krysset Kringsjåveien/ Damsgårdsveien. Langs det gamle verftsområdet går banen bak de gamle lager- og verkstedbyggene til holdeplass, før den svinger vestover langs ubåtbunken. Banen går inn i tunnel og krysser under Johan Berentsens vei ved Laksevåg senter.



Figur 2-6 Alternativ B1.

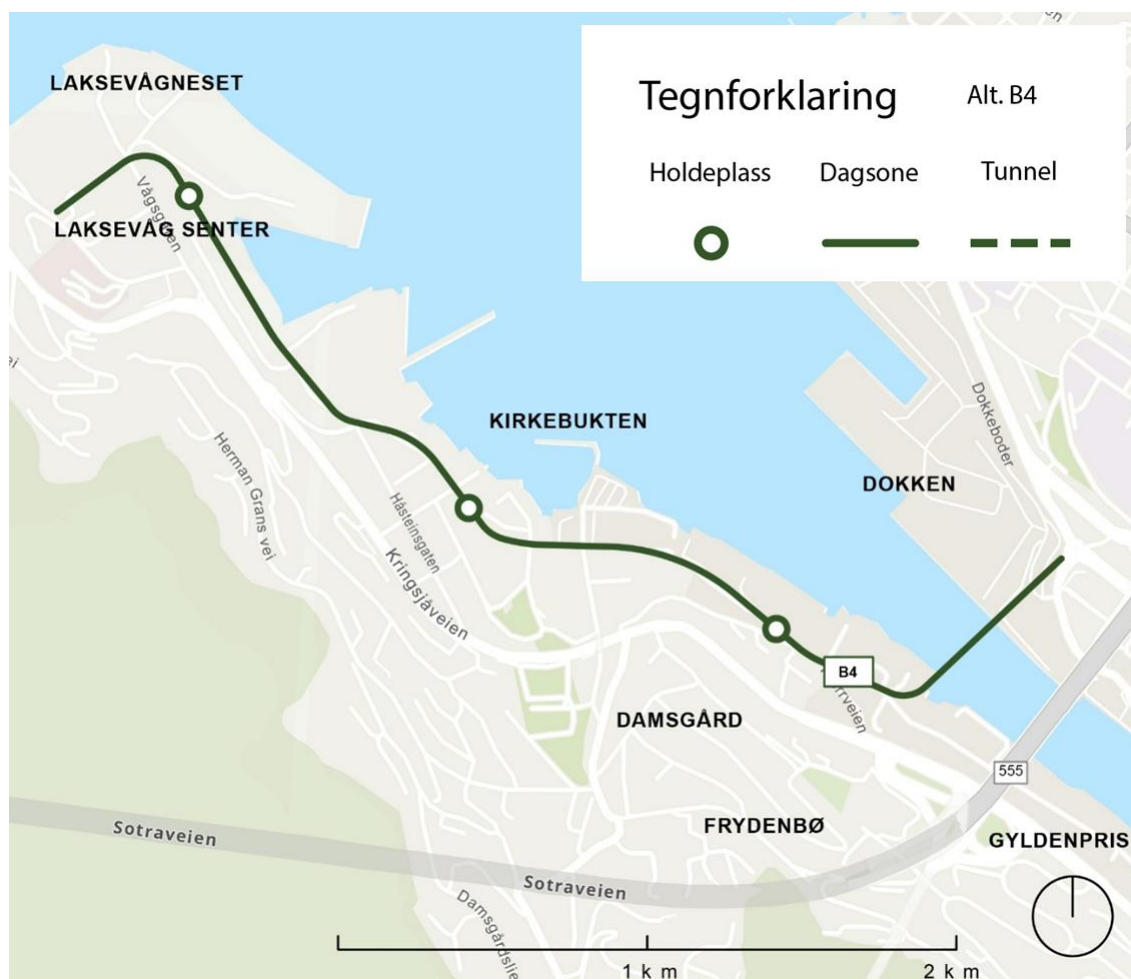
Alternativ B4 (dagløsning Laksevåg)

Alternativ B4 har samme broløsning som B1. Fra broen svinger banen inn i Damsgårdsveien og har holdeplass like etter der Tverrveien treffer Damsgårdsveien i dag. Som for alternativ B1 innebærer alternativ B4 omfattende inngrep i bygningsmassen tilhørende Skjøndals Slip. Alternativet innebærer også at et bygg i Indre Laksevåg kalt «Føniks», som i dag er under rehabilitering nord for Skjøndals Slip må rives for å få plass til banen i dette smale området langs Damsgårdsveien.

I Damsgårdsveien tar banen opp hele kjørebredde, og det vil kun være plass til fortau på hver side. Det stenges for gjennomkjøring av biltrafikk.

Banen følger Damsgårdsveien videre vestover, forbi Tverrveien mot Kirkebukten. Alternativet er skissert med holdeplass ved Damsgårdsveien 135 nært Coop Extra på gamle Laksevåg sentrum som for alternativ A1-A4.

Videre følger alternativet Damsgårdsveien og inn på verftsområdet, med de samme behovene for eiendomsinnløsning og terrengtilpasning som er beskrevet for alternativ A1-A4. Også dette alternativet ligger på sjøsiden av bygningsrekken med industribygg på verftsområdet. Holdeplassen innerst i Søravågen og traseen videre mot tunnelinnslaget videre vestover er likt som alle andre alternativer.



Figur 2-7 Alternativ B4.

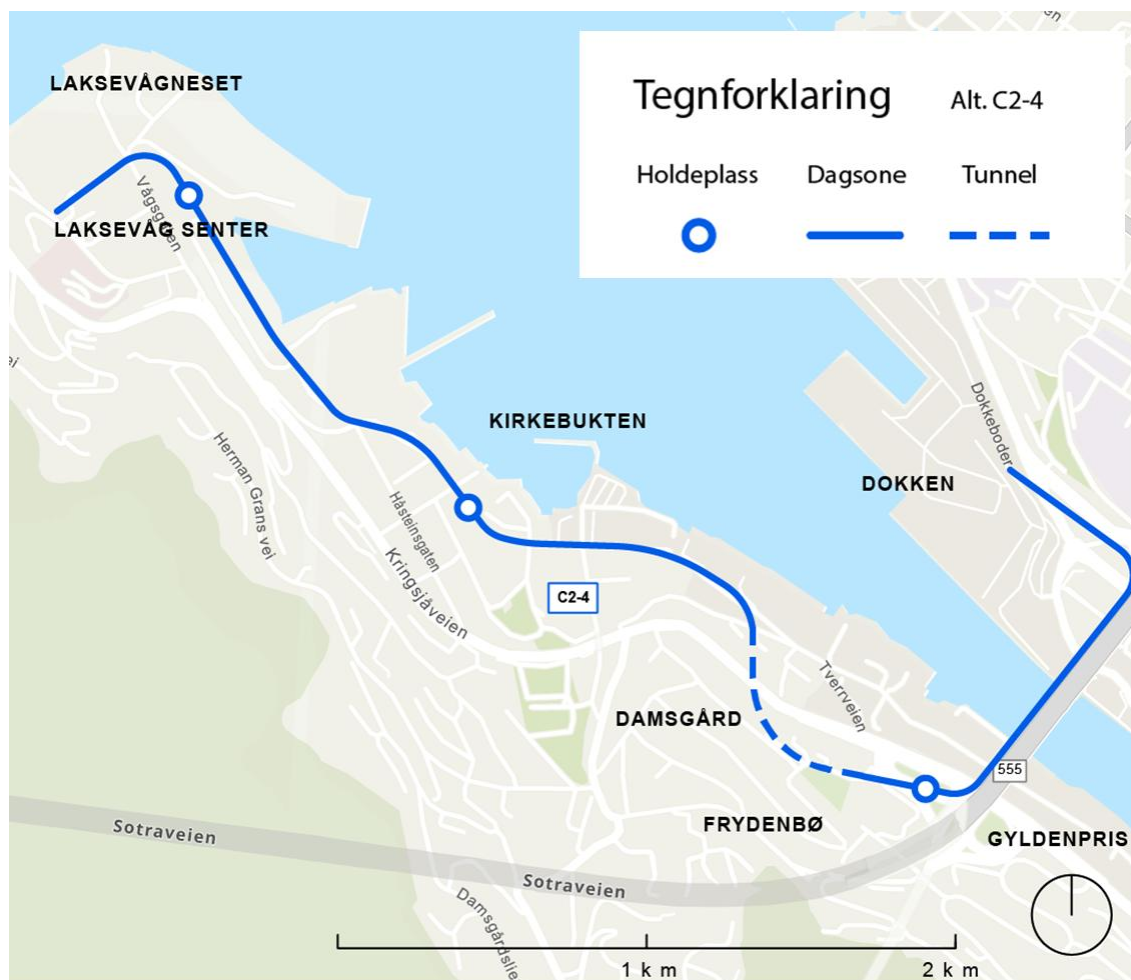
Alternativ C2-4 (dagløsning Laksevåg)

Alternativ C2-4 går på nordsiden og parallelt med dagens Puddefjordsbro, og vil ha samme geometri, utforming og seilingshøyde som denne. Banebroen vil ha en bredde på 16 meter med plass til gående og syklende.

Fra Dokken følger banen planlagt kollektivgate. Banen rampes opp og svinger kraftig for å komme i riktig posisjon og høyde som dagens bro. Opprampingen til broen går parallelt med Bredalsmarken og vil kreve innløsning av både boligblokken på sørsiden av gaten, Industrihuset på Møhlenpris og kanskje deler av Falcogården.

På Gyldenpris etableres en holdeplass før banen krysser to veirampes og går inn i en kort og bratt tunnel ned til Damsgårdsveien. I Gyldenpriskrysset må rampen fra Puddefjordsbroen til Michaels Krohns gate (fv. 584) og påkjøringsrampen fra fv. 584 til Løvstakktunnelen stenges og erstattes.

Den korte tunnelen mellom Puddefjordsbroen og Damsgårdsveien har portaler med kulvertstrekning i begge ender. På Gyldenpris er kulverten ca 100 m lang og to bolighus må rives. Del av Nylundveien må også legges om. Fjelltunnelen er ca. 160 m lang, og kulverten ned mot Damsgårdsveien er ca 100 m lang. Her må også flere bolighus innløses og rives. Videre vestover er banen lik som A1-A4 og B4.



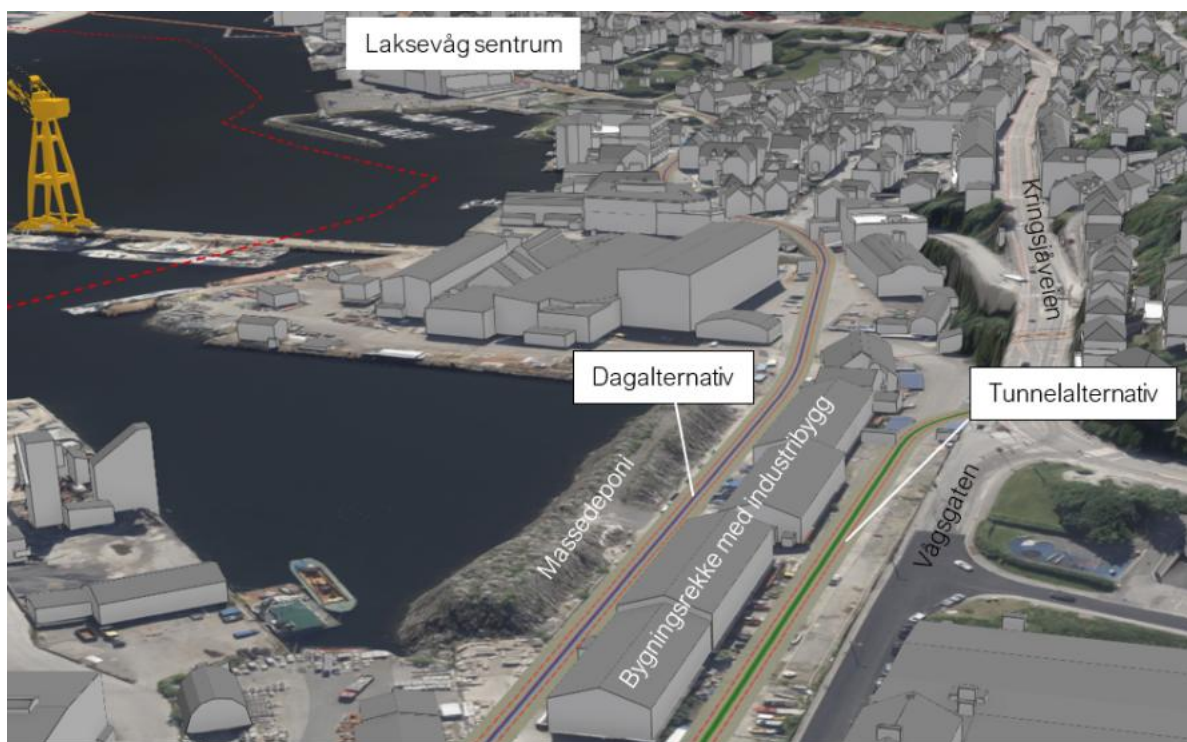
Figur 2-8 Alternativ C2-4.

Mulige kombinasjoner ved Laksevågneset – verftsområdet

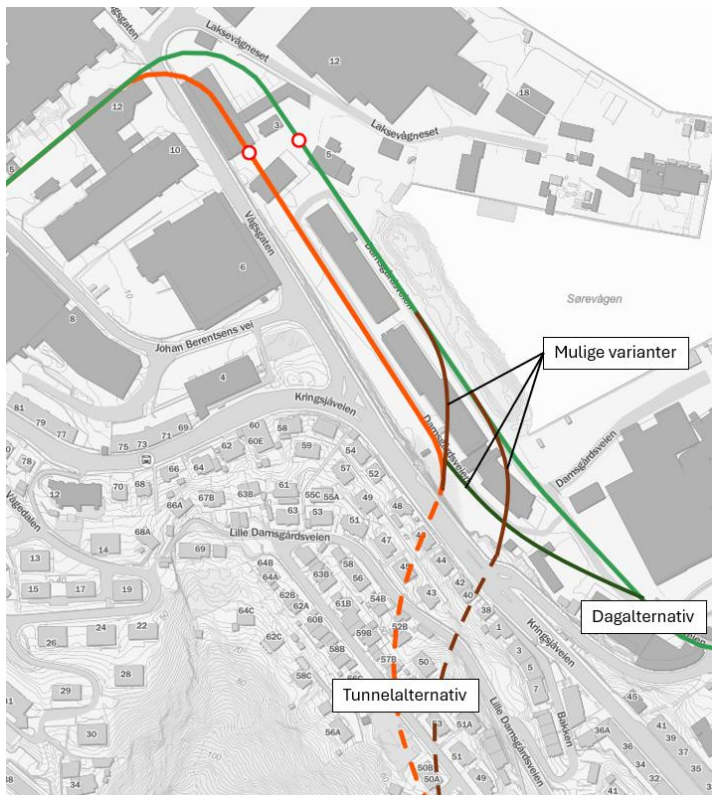
Som det kommer frem av omtalen av de enkelte alternativene mellom Dokken og Laksevåg senter, har tunnel- og dagalternativene ulik fremføring gjennom verftsområdet og Laksevågneset. Tunnelalternativene er skissert med en trasé innenfor den gamle rekken med industribygg som ligger nord-sør gjennom området, mens dagalternativene er skissert foran denne rekken på det som i dag er et stort åpent areal mot sjøen, der et langsgående deponi med overskuddsmasser ligger mellom gaten og sjøen i dag (se figur 29).

Dette er et område der det pågår planarbeid for omfattende transformasjon. I konsekvensutredningen vurderes alternativene slik det er skissert, men både dag- og tunnelalternativene kan tilpasses til løsninger med bane i indre eller ytre gateløp (se figur 210). Løsningene gjennom dette området er ikke utelukket ved valg av tunnel eller dagløsning gjennom Laksevåg. Endelig plassering av banetrasé, holdeplasser, vei- og

gatenett og andre strukturer vil fastsettes gjennom videre planlegging av transformasjonen av området samordnet med planarbeidene for Bybanen.



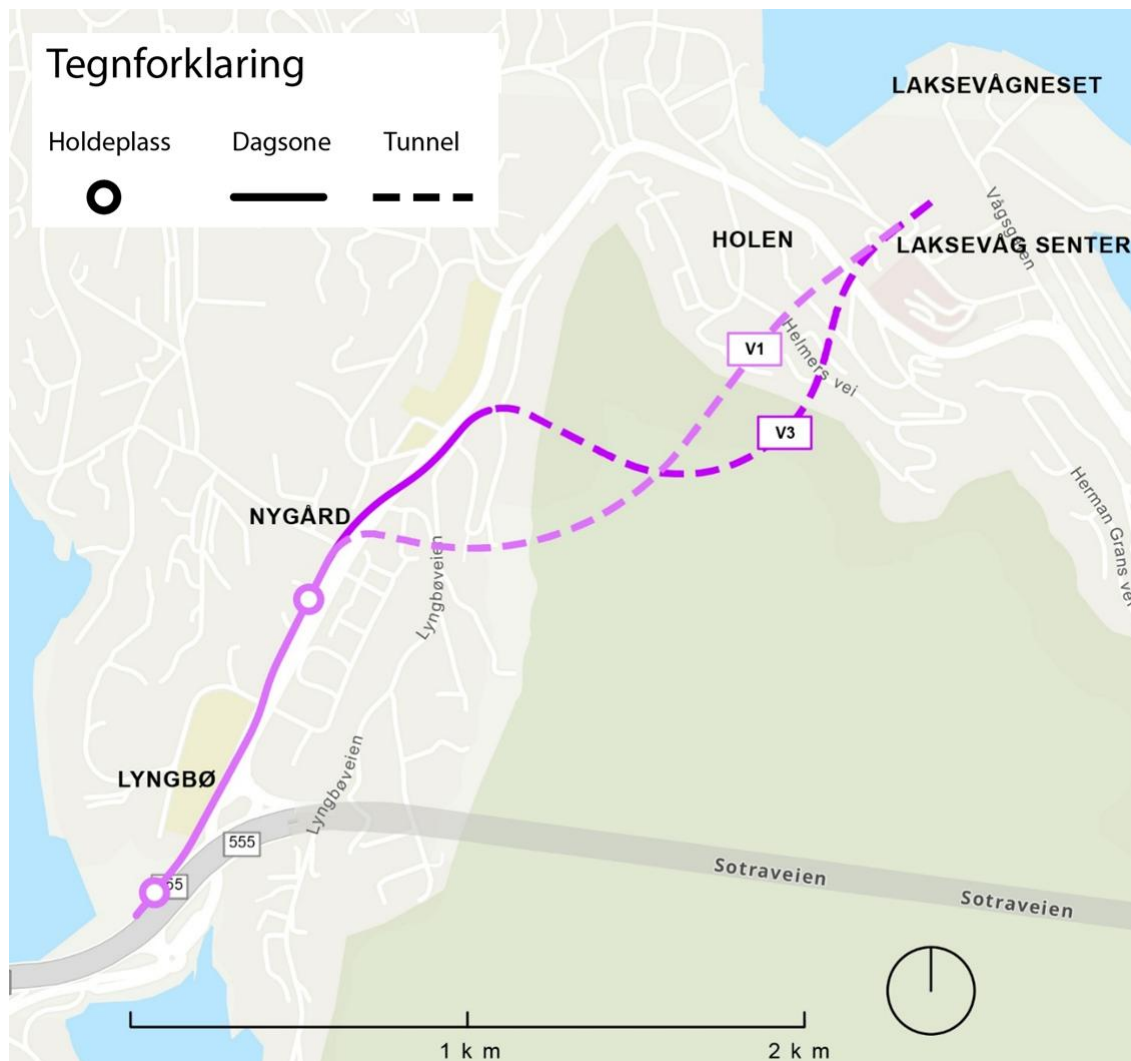
Figur 2-9 Skisse til alternativer gjennom verftsområdet på Laksevåg



Figur 2-10 Dag- og tunnelalternativene kan optimaliseres og tilpasses transformasjons-prosessene på verftsområdene på Laksevåg.

2.2.2 Alternativer mellom Laksevåg senter og Lyngbø

Mellom Laksevåg senter og Lyngbø vurderes to alternativer: V1 og V3. Begge går i tunnel mellom ubåtbunkeren og Gravdal, under Holefjellet. Ett alternativ har tunnelpåhugg bak Eliasmarken Borettslag, mens det andre har påhugg lenger nord, rett nord for krysset Lyderhornsveien/ Lyngbøveien. Førstnevnte banetrasé krysser Lyderhornsveien planfritt, mens den lenger nord krysser Lyderhornsveien i plan. Begge har holdeplass ved butikkssenter og følger Lyderhornsveiens vestside til endeholdeplass på Lyngbø.



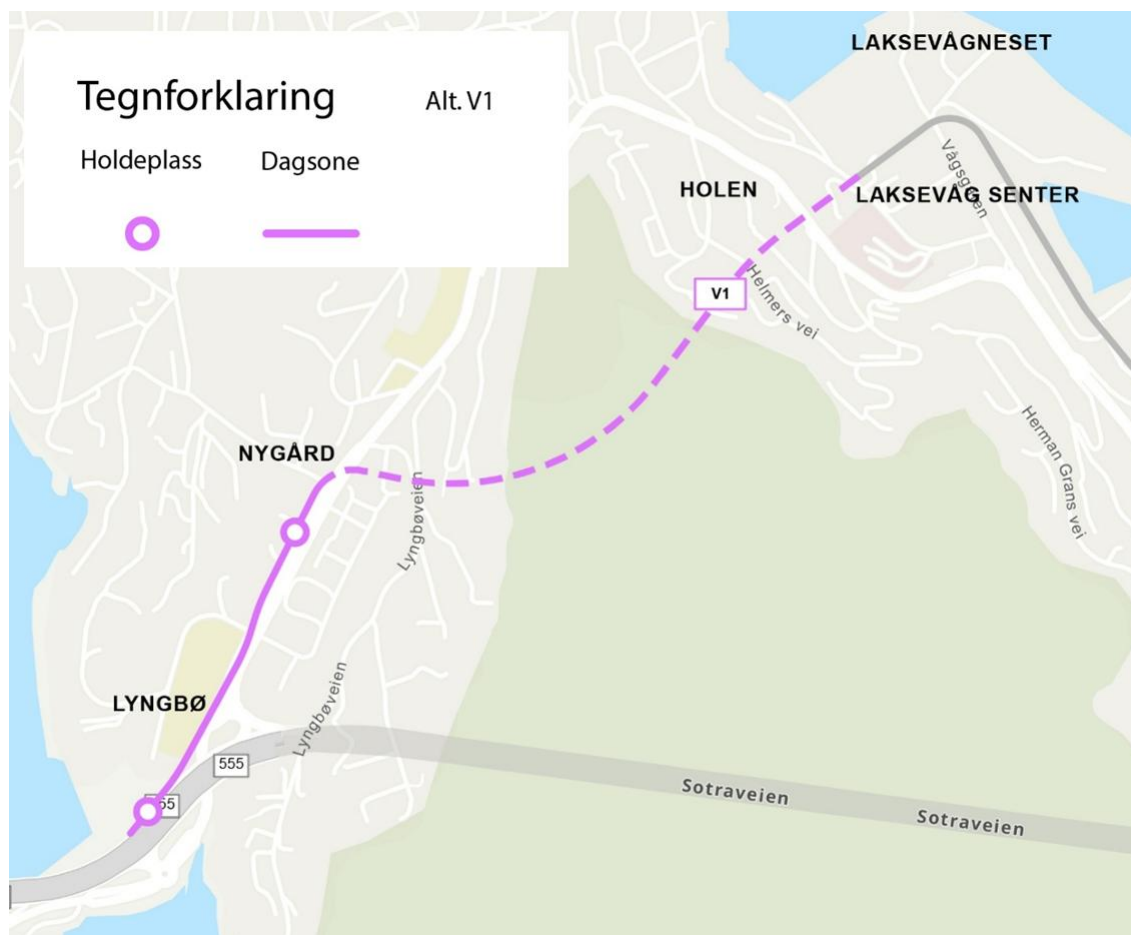
Figur 2-11 Alternativer mellom Laksevåg senter og Lyngbø.

V1 Lyderhornsveien

Banen går i en ca. 1050 meter lang tunnel under Holefjellet, og krever ekstra rømningsvei. Siste del av tunnelen på Gravdalsiden er i en 140 meter lang kulvert. I Gravdal ligger foreslått fjellpåkutt nord for Eliasmarken Borettslag, inn under Lyngbøveien. Grunnet manglende overdekning går banen videre vestover i kulvert, krysser under Lyderhornsveien og krysset med Gravdalsveien, og kommer ut i dagen øst for, og tett inn mot, høyblokken.

I området ved butikkssenteret etableres en holdeplass. Videre sørover går banen på vestsiden av Lyderhornsveien, langs gravplassen, til endestopp på Lyngbø. Noen boliger må innløses og rives, men gravplassen berøres ikke. Det legges til grunn gangtilbud mellom banen og gravplassen.

På Lyngbø er det foreslått en kollektivterminal på lokk over rv. 555. Her kan busser terminere, og passasjerer kan bytte mellom buss og bane. Regionale busser fra Sotra/ Askøy kan stoppe langs rv. 555 som i dag, men det må tilrettelegges med heis til/fra terminalen som ligger på nivået over.



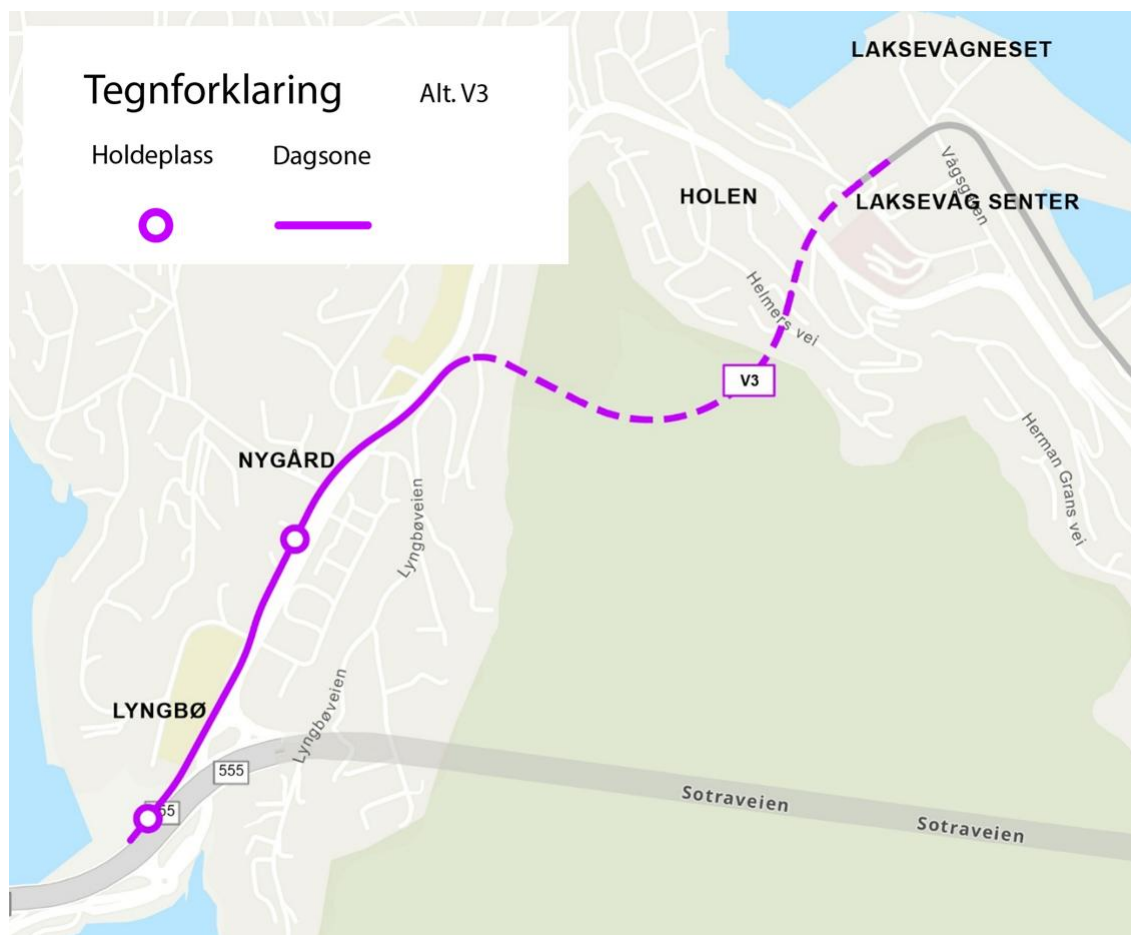
Figur 2-12 Alternativ V1.

V3 Lyderhornsveien/Nygård

Alternativ V3 har tunnelpåbygg lenger nord i Lyderhornsveien enn i alternativ V1, litt nord for avkjøringen til Lyngbøveien. Tunnelen mellom ubåtbunker og Nygård er kortere; ca. 840 meter lang inkludert portaler. Banen går sørover langs Lyderhornsveien på østsiden, før den krysser veien i plan over til vestsiden nord for krysset med Gravdalsveien. Banen krysser Gravdalsveien i plan og rampes ned til nivå ved butikkssenteret,

hvor det etableres en holdeplass på samme måte som i V1. En god del bolighus må rives på strekningen fra tunnelpåhugget på Nygård til butikkssenteret.

Fra butikkssenteret og videre sørover er det likt som alternativ V1.



Figur 2-13 Alternativ V3.

2.3 Trafikkomlegging

Mobilitetsanalysene har vist behov for ombygging av flere kryss uavhengig av hvilket alternativ som legges til grunn for Bybanen. Både krysset mellom Carl Konows gate og Tverrveien, samt der Damsgårdsveien nord møter Kringsjåveien må åpnes for alle svingebevegelser. Krysset mellom Vågsgaten og Kringsjåveien må også bygges om.

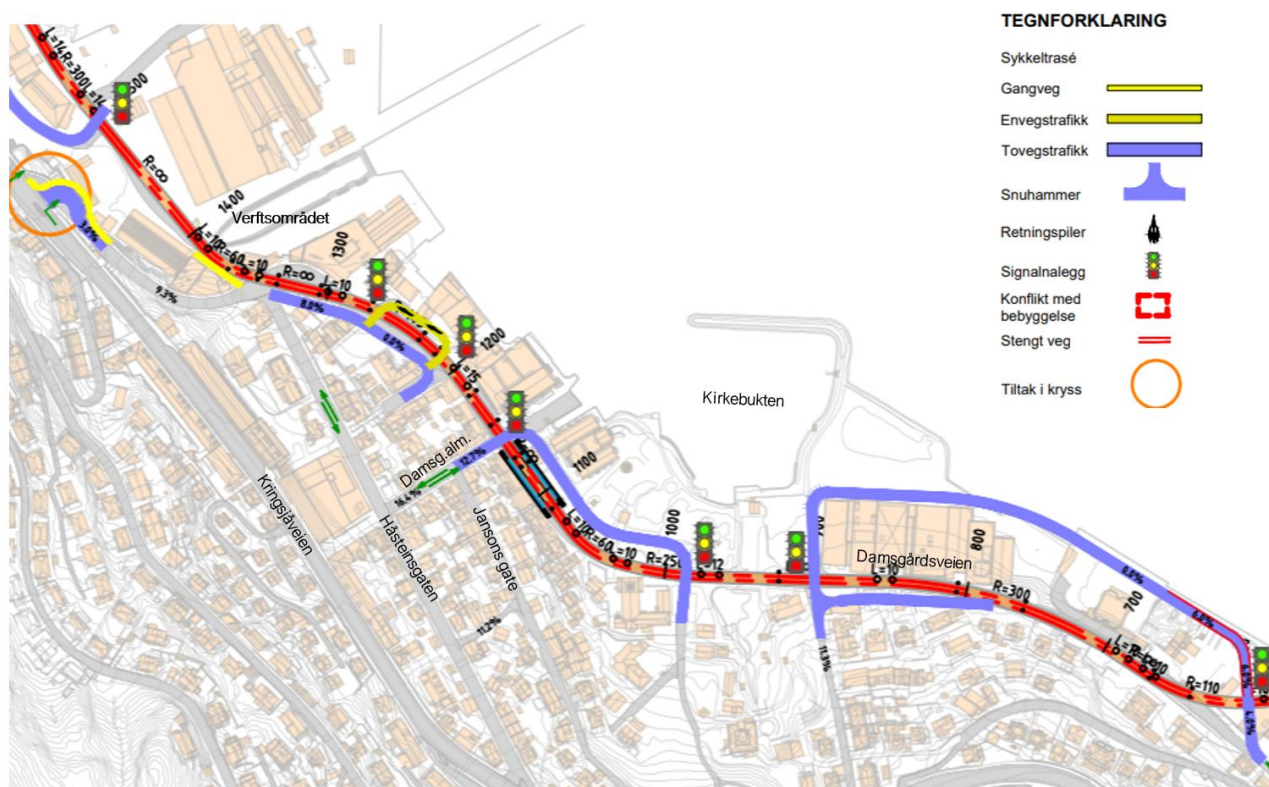
2.3.1 Trafikkomlegging med bane i dagen i Damsgårdsveien

Å legge Bybanen i dagen i Damsgårdsveien innebærer naturlig nok store endringer av trafikksystemet ettersom det flere steder i Damsgårdsveien bare er plass til bane og fortau. Området mellom Kirkebukten og inngangen til verftsområdet sammen med området sør for Vågsgaten er særlig utfordrende i så måte. Det er også noen trange partier mellom Kirkebukten og Vågsgaten.

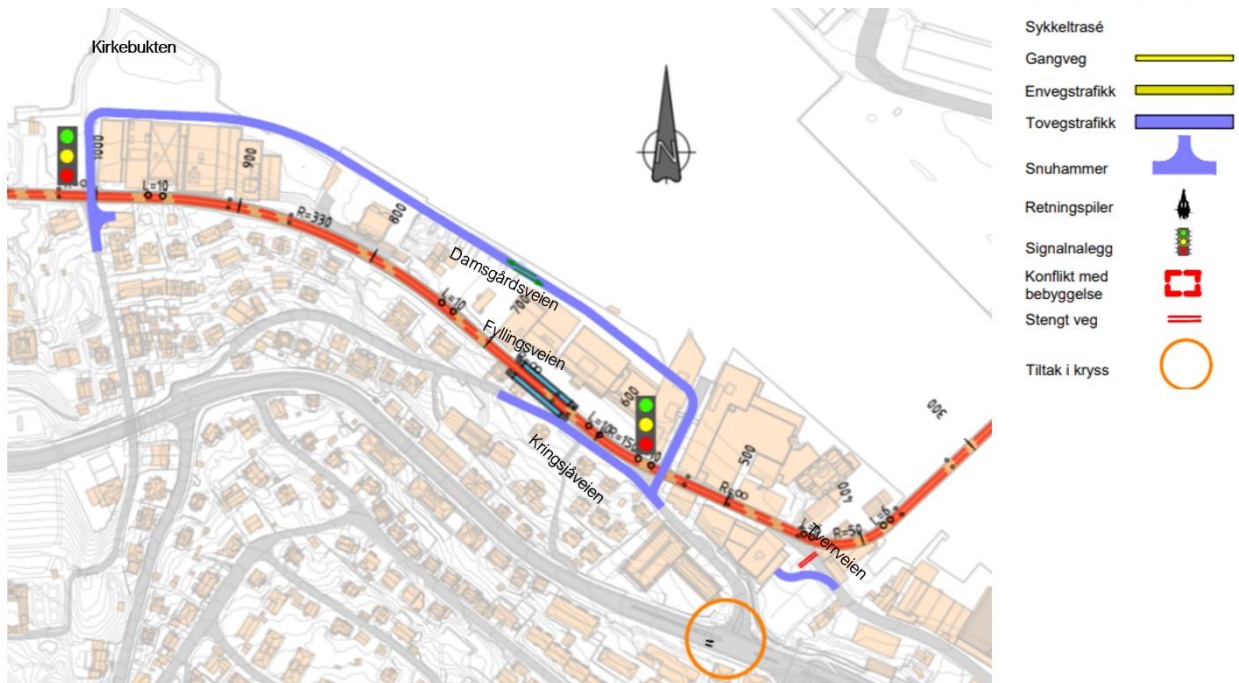
Flere løsninger for omlegging av veinettet er vurdert. Det er en forutsetning at bybanen i så liten grad som mulig skal dele areal med biltrafikk, og ved unntak må det være snakk om svært små trafikkmengder. Det er vurdert to hovedgrep for trafikkomlegging:

1. Utvidelse av tverrsnittet i Damsgårdsveien for å få plass til alle trafikantgrupper
2. Etablering av nye tilkomster i etablert gatestruktur og innenfor transformasjonsområdet mot sjøen.

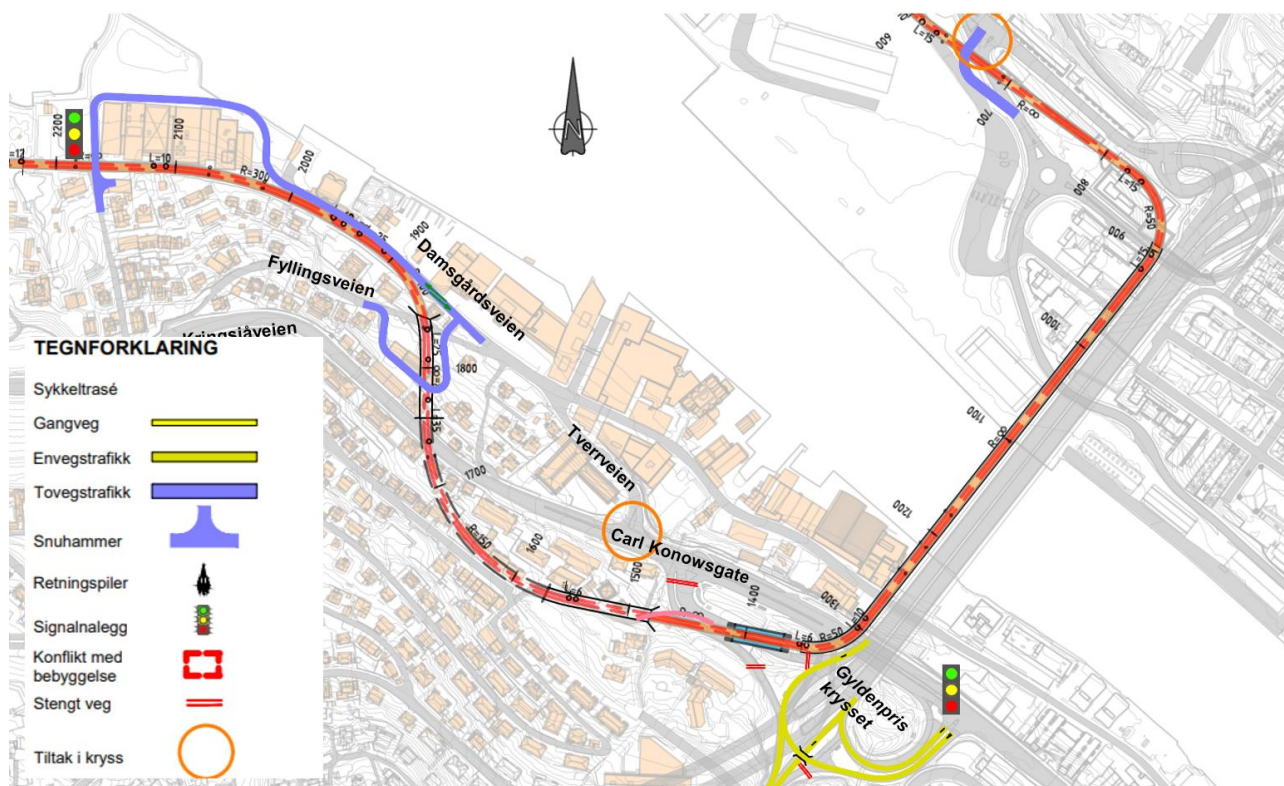
For alternativene som har dagsone i Damsgårdsveien er det skissert omlegging av veisystemet med etablering av nye tilkomster i etablert gatestruktur og i arealene som skal transformeres.



Figur 2-14 Skisse til trafikkomlegging som følge av bybane i Damsgårdsveien ved alternativ A1-A4 ytre brokryssing.



Figur 2-15 Skisse til trafikkomlegging som følge av bybane i Damsgårdsveien ved alternativ B4 indre brokryssing. Omlegging nord for Kirkebukten er lik for alle alternativer i Damsgårdsveien.

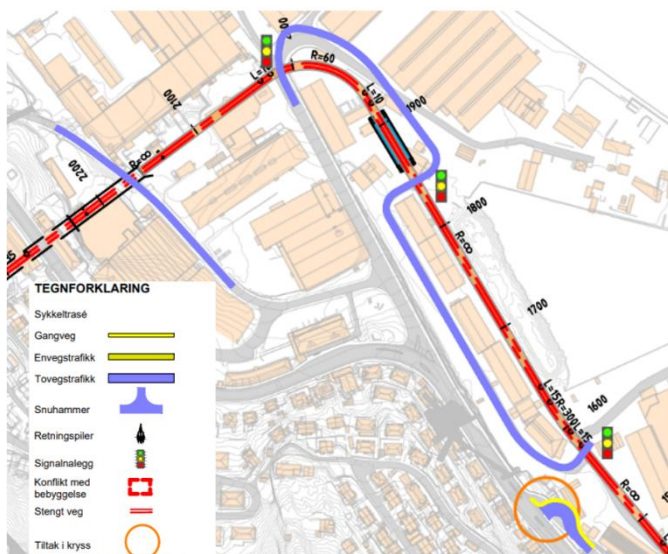


Figur 2-16 Skisse til trafikkomlegging som følge av bybane i Damsgårdsveien ved alternativ C2-4 dagens Puddefjordsbro. Omlegging nord for Kirkebukten er lik for alle alternativer i Damsgårdsveien.

Sør for Kirkebukten er det behov for en ny kjørbar gate og sykkelvei, samt gode fotgjengerforbindelser gjennom transformasjonsområdene. Kjøreveiene som er vist med lilla i figurene er noe ulikt utformet avhengig av hvilket alternativ for banebro som legges til grunn. Skissene tar utgangspunkt i dagens bebyggelsesstruktur. Det vil være et per i dag ukjent mulighetsrom for å innpasse disse forbindelsene i transformasjonsområdene, men høydeforskjeller kan bli en utfordring. Konkret utforming av disse må løses i reguleringsplanarbeidene for transformasjonsområdene i samråd med bybaneprosjektet. For alternativ C2-4 er det skissert en omfattende ombygging av Gyldenpriskrysset med rampesystem, ettersom banen tar areal fra krysset i dag.

Nord for Kirkebukten er det skissert en løsning som gir tilkomst parallelt med banen mot Damsgårdsallmenningen og Håsteinsgaten. Mellom gamle Rådhus og innkjørselen til verftsområdet er det skissert en parallell tilkomst langs banen som kan kobles mot Damsgårdsveien retning Kringsjåveien eller Håsteinsgaten. Håsteinsgaten kan stenges for gjennomkjøring nord for krysset med Damsgårdsallmenningen. For å gi tilkomst til Laksevåg kirke og Laksevåg kirkes barnehage er det skissert en kjørbar atkomst langs banetraseen fra det gamle rådhuset på Laksevåg. Damsgårdsallmenningen har svært krevende stigningsforhold for biltilkomst. Dersom et dagalternativ skal legges til grunn for videre planlegging bør det vurderes om det kan åpnes for begrenset biltrafikk i banespetet forbi Gamle Rådhus retning Kringsjåveien i stedet.

Bane i Damsgårdsveien vil innebære at flere boliger på Laksevåg vil få endret parkeringstilbud eller kjørbar atkomst til sin bolig. I videre planlegging må dette sees i sammenheng med de samlede tiltakene som iverksettes for trafikksystemet på Laksevåg i forbindelse med transformasjonen.



Figur 2-17 Skisse til trafikkomlegging gjennom verftsområdet og Laksevågneset for dagalternativene der banen er lagt på sjøsiden av de gamle industribygningene. For tunnelalternativene som viser banetrasé på innsiden av bygningsrekken med gamle industribygg er veitilkomst skissert på utsiden av disse.

På verftsområdet og Laksevågneset er det skissert en gateløsning der atkomstgaten tar i bruk det gateløpet som ikke brukes av Bybanen forbi bygningsrekken på verftsområdet. Konkret løsning må vurderes i samarbeid mellom bybaneprosjektet og transformasjonsprosjektene når valg av trasé for bybanen er tatt.

2.3.2 Trafikkomlegging i alternativer i tunnel

Tunnelalternativene krever bare relativt små tiltak for å sikre tilkomst med bil til områdene som følge av Bybanen. Alternativ A3-A4 som krysser Puddefjorden lengst ute, innebærer ingen behov for omlegging av lokalvegsystemet under forutsetning om at banealternativet ikke berører Fyllingsveien mellom Damsgårdsveien og Carl Konows gate. Mer kunnskap om grunnforhold og ytterligere optimalisering av banen kan gi andre utfordringer og åpne for andre muligheter for omlegging av trafikken. Endelig løsning må sees i sammenheng med behovet for arealinngrep knyttet til tunnelpåhugget når mer detaljert kunnskap foreligger i reguleringsplanfasen.

For alternativ B1 som krysser Puddefjorden lenger inne, er det behov for snumulighet for trafikk sør for stengingen av Damsgårdsveien se figur 2-18).



Figur 2-18 Etablering av snumulighet ved Damsgårdssstuen og ombygging av Gyldenpriskrysset (oransje sirkel) for alternativ B1.

2.3.3 Trafikkomlegging for alternativer mellom Laksevåg senter og Lyngbø

For alternativene mellom Laksevåg senter og Lyngbø (V1 og V2) er det behov for mindre tilpasninger av dagens veisystem langs Lyderhornsveien i krysset mot Gravidalsveien og Gravidalspollen. Alternativ V3 som har lenger strekning med parallell bane og vei innebærer noe mer omfattende tilpasninger enn alternativ V1

Alternativ V3 medfører at Lyngbøveien stenges i nord. Banen krysser Lyderhornsveien i et signalanlegg et stykke nord for krysset til Gravidalsveien. Deretter krysser den vestre arm av krysset mellom Lyderhornsveien og Gravidalsveien der det også etableres et signalanlegg. Banen fortsetter sørover langs Lyderhornsveien og det etableres et signalanlegg i krysset med Gravidalspollen.

Alternativ V1 innebærer ingen kryssing av Lyderhornsveien i plan, bare en sideforskyvning av vei og rundkjøring ved krysset mot rv. 555.

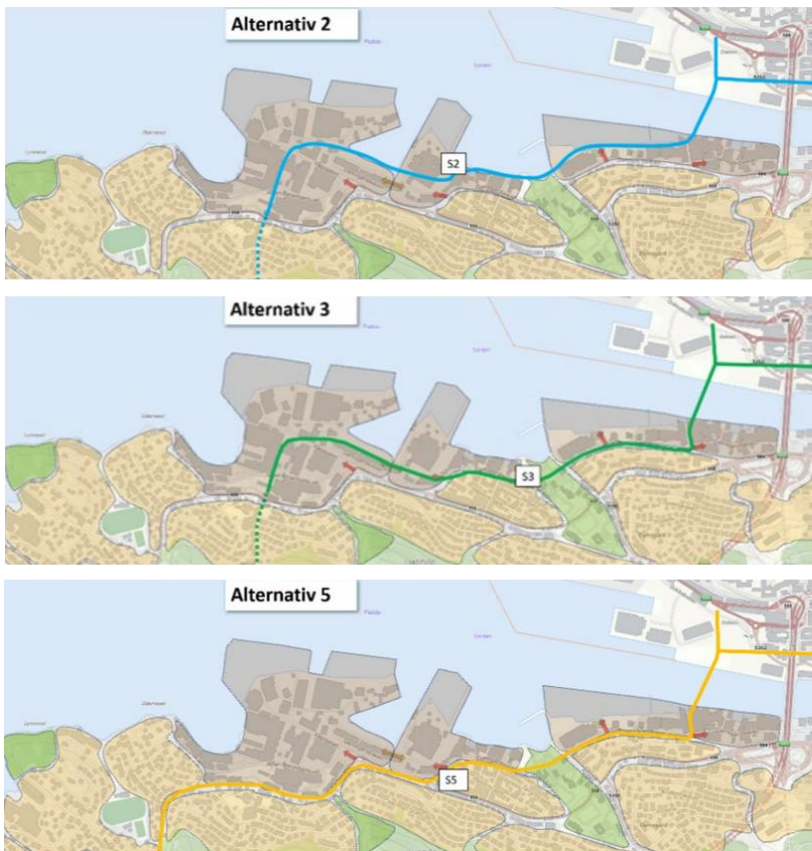


Figur 2-19 Skisse til veiomlegginger i Ytre Laksevåg.

2.4 Gange og sykkel

Bybanen skal etableres med tosidig fortau langs hele strekningen der banen går i dagen. På bro over Puddefjorden skal det etableres tilbud for både fotgjengere og syklister. Der banen går i tunnel kan Damsgårdsveien brukes av gående og syklende som i dag, med fortau for gående og mulighet for at syklende kan bruke veibanen. I det videre arbeidet med kommunedelplan og senere reguleringsplan vil løsningene optimaliseres for å sikre best mulig tilbud for gående og syklende.

Bergen kommune arbeider med alternativvurderinger for hovedsykkelfrute gjennom Laksevåg. Per dags dato er tre alternative prinsipper for hovedsykkelfrute vurdert som aktuelle, se figur 221. For banealternativene i Damsgårdsveien er det ikke lagt inn areal for å ta høyde for etablering av hovedsykkelfrute alternativ 3 eller 5. Det betyr at slik banealternativene er definert i denne analysen, må hovedsykkelfruten planlegges videre med utgangspunkt i et annet alternativ. Hvor denne da skal ligge er ikke avklart, og er ikke en del av tiltaket som nå konsekvensutredes.



Figur - Tre aktuelle alternativer for hovedsykkelrute på Laksevåg. (Bergen kommune, 2025)

Alternativ 2 innebærer hovedsykkelrute fra Dokken, langs dagens sjøfront og gjennom verftsområdet på Laksevågneset

Alternativ 3 innebærer hovedsykkelrute fra Dokken, gjennom Damsgårdsveien og verftsområdet på Laksevågneset

Alternativ 5 innebærer hovedsykkelrute fra Dokken, gjennom Damsgårdsveien og videre opp i Kringsjøveien

(Fjordkryssingen i skissene representerer ikke en konkret broplassering.)

3 Metode for ikke-prissatte konsekvenser

3.1 Formålet med analysen

Hovedformålet med konsekvensutredning er å opplyse publikum og beslutningstakere om hvilke kostnader eller konsekvenser et utbyggingstiltak har for miljø og samfunn. Analysen følger metoden i håndbok V712 *Konsekvensanalyse* (2021). I dette kapittelet blir de mest sentrale begrepene i metoden gjennomgått. Det vises ellers til håndboken for mer informasjon.

3.2 Avgrensning av tema

Analysen av ikke-prissatte konsekvenser analyserer tema som det er vanskelig eller ikke hensiktsmessig å måle i kroner og øre. I samsvar med håndbok V712 deler analysen ikke-prissatte verdier inn i fem fagtema: landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Analysen av ikke-prissatte konsekvenser utgjør sammen med analysen om prissatte konsekvenser den *samfunnsøkonomiske* analysen, ref. håndbok V712.

Avgrensningen mellom de fem fagtemaene kommer frem i håndbok V712, og det er denne avgrensningen som er brukt i prosjektet for Kommunedelplan Kollektiv Laksevåg.

3.3 Detaljnivå og usikkerhet

Kommunedelplan Kollektiv Laksevåg skal avgjøre hvilket alternativ som skal legges til grunn for videre planlegging av Bybanen mellom Dokken og Lyngbø i neste planfase; reguleringsplanfasen. En kommunedelplan er en overordnet plan, og detaljer knyttet til banetraseen sin utforming og nøyaktig plassering i landskapet blir ikke avklart på dette plannivået. Analysen må derfor ta hensyn til at baneløsning og tilhørende vei- og trafikkløsninger kan endre seg når planarbeidet kommer inn i en mer detaljert fase.

I prosjektet er det blitt tegnet banetrasser for å kunne vurdere blant annet reisetid, at tiltaket kan bygges, og kostnader. I analysen blir det tatt utgangspunkt i disse tegningene, men vurderingene tar likevel høyde for at banetraseen kan flyttes i en optimaliseringsfase ved reguleringsplan.

Som følge av plannivået vil det alltid være en grad av usikkerhet knyttet til vurderingene, både når det gjelder detaljnivået av tiltaket og datagrunnlaget som er brukt i analysene. Graden av usikkerhet i dette prosjektet er likevel vurdert å være akseptabel og i samsvar med KU-forskriften sine krav til utredning. Det sentrale er å få fram de forskjellene mellom alternativene som har relevans for avgjørelsen i saken.

3.4 Skadereduserende tiltak

Konsekvensutredningen innebærer også å vurdere tiltak for å unngå, avgrense og kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn, jf. KU-forskriften. Dette gjelder både for anleggsfasen og i permanent situasjon (inkludert drift og vedlikehold).

I analysen av de ikke-prissatte temaene blir det pekt på hvilke tiltak som kan bøte på skaden, men som ikke ligger inne som en del av tiltaket som utredes. Vurderingene vil da kunne anbefale at dette blir implementert i neste planfase. I utredningen tydeliggjøres det hvordan konsekvensbildet vil kunne endre seg dersom slike forslag tas til følge i neste planfase, og om det kan ha betydning for hvilket alternativ som da blir best for faget sin del.

3.5 Metode for vurdering av konsekvens

Tre begreper står sentralt når det gjelder utføring av analysen:

1. **Verdi:** Hvor stor betydning et område har i et nasjonalt, regionalt eller lokalt perspektiv.
2. **Påvirkning:** Vurdering av hvordan det samme området blir påvirket av tiltaket. Påvirkning blir vurdert ut fra en referansesituasjon, også kalt null-alternativet.
3. **Konsekvens:** Fremkommer når en sammenstiller verdi og påvirkning etter matrisen i figur 3-3. Konsekvensen kan være positiv eller negativ for et område.

3.5.1 Vurdering av verdi for delområde

Ved vurdering av verdi blir analyseområde delt inn i delområder. Inndeling av delområdene er basert på området sin funksjon, kategori eller grad av verdi. Områdene blir fremstilt på kart.

Håndbok V712 gir generelle retningslinjer for hvordan man skal vurdere verdien for de ulike delområdene. Disse er vist i figur 3-1. De fagspesifikke vurderingskriteriene for hva som avgjør verdi er beskrevet i kapittel 4.

	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltningsprioritet
Viktighet/betydning for fagtemaet		Alminnelig/lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning Unikt
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/sammenheng er lite synlig	Kontekst/sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter ⁴²		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

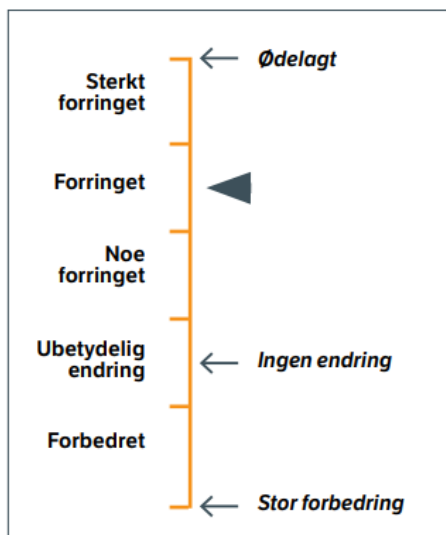
Figur 3-1: Grunnlag for vurdering av verdi i delområde. Hentet fra håndbok V712.

3.5.2 Vurdere påvirkning og konsekvens av tiltaket for delområde

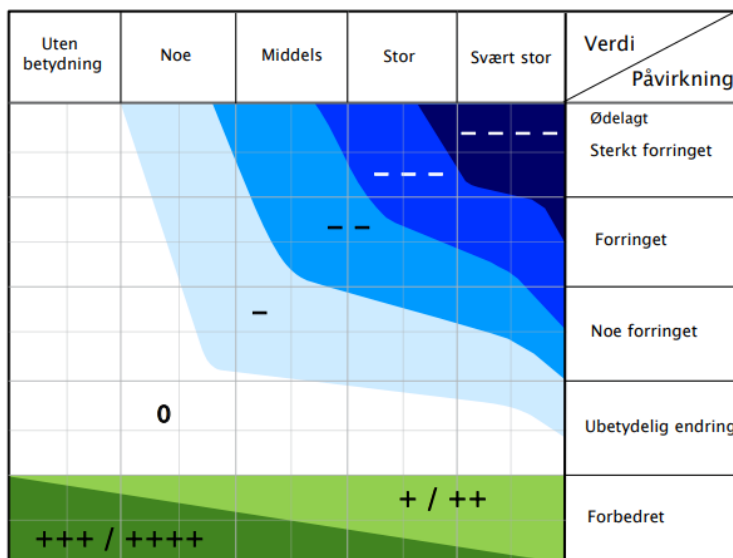
Påvirkning er et uttrykk for endringer som det aktuelle tiltaket vil medføre for et delområde. Vurdering av påvirkning er knyttet opp til den ferdig etablerte situasjonen. Ved vurdering av påvirkning benyttes skalaen som vist i figur 3-2. Tiltaket kan både forringe og forbedre et delområde. Påvirkningen kan skje i ulike former, blant annet gjennom arealbeslag, oppdeling av områder, barrierer, støy og visuelle inngrep. Type påvirkning varierer mellom fagtema, og er nærmere omtalt i kapittel 4.

Konsekvensgraden for hvert delområde fremkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Dette gjøres etter konsekvensviften i figur 3-3. I denne matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen, og påvirkningsskalaen y-aksen. Skala for konsekvens går fra fire minus til fire pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning etter at tiltaket er realisert.

Som figur 3-3 viser kan et område bli helt ødelagt, men likevel ikke få stor konsekvens dersom området bare har noe verdi for fagtemaet. Figur 3-4 forklarer hva som menes med de ulike konsekvensgradene.



Figur 3-2: Skala for vurdering av påvirkning. Hentet fra håndbok V712.



Figur 3-3: Konsekvensviften som viser hvordan kombinasjonen av verdi og påvirkning gir en konsekvensgrad. Hentet fra håndbok V712.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / +++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 3-4: Forklaring av de ulike konsekvensgradene i konsekvensviften. Hentet fra håndbok V712.

3.5.3 Vurdering av konsekvens for alternativ

Når alle delområdene har fått en konsekvensgrad, gjøres det en samlet konsekvensvurdering av hvert alternativ. Figur 3-5 angir kriterier for vurdering av konsekvens for hele alternativet.

Skala	Trinn 2: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -). Brukes unntaksvis
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (- -).
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (- -).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (- -) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

Figur 3-5: Kriterium for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ. Hentet fra håndbok V712.

4 Landskapsbilde

4.1 Definisjon av temaet

Landskapsbilde er et uttrykk for landskapets romlige og visuelle egenskaper med naturlige og menneskeskapte komponenter og element, som særpreger et geografisk område. Det romlige og visuelle handler om hvordan landskapet oppleves som fysisk form (Statens vegvesen, 2021).

Deltetmarapporten for dette temaet heter *landskap og byform*. Begrepet er benyttet fordi planprogrammet for denne analysen bruker begrepet landskap og *bymiljø*. Dette er senere endret til *byform* fordi *bymiljø*begrepet er vurdert å være vesentlig mer omfattende enn det temaet er ment å dekke i veilederen V712. Analysen omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper, og for å tydeliggjøre grensesnittet mellom dette temaet og temaet byutvikling, fokuserer analysen på det overordnede landskapsbildet. Ettersom landskapet her er preget av bybebyggelsen, er det valgt å fortsette med å bruke begrepet byform. Metodisk kan begrepene landskap og byform og landskapsbilde betraktes som synonymer i denne analysen og begrepet landskapsbildet er benyttet i metodekapittelet for å henvise til formuleringen i håndbok V712. Se deltemarapport for byutvikling eller kapittel 4.9 i samlerapporten for vurderinger som knyttes til byutvikling.

4.2 Overordnede mål og føringer

Overordnede mål og føringer som er spesielt relevant for landskapsbilde er:

- Kommuneplanens arealdel
- Strategisk planprogram for Laksevåg
- Arealstrategien for Dokken
- Strategi for sjøfronten i Bergen Sentrale deler
- Bergen kommunes arkitektur- og byformingsstrategi (Arkitektur +)

4.3 Metode for landskapsbilde

Som metode for konsekvensutredning er statens veivesens håndbok V712 benyttet (Statens vegvesen, 2021). Metoden i håndboken skal sikre faglig, systematisk og enhetlig analyse av konsekvensene et tiltak vil medføre for fagtemaene som utgjør ikke-prissatte tema. Deltema landskapsbilde er et av de ikke-prissatte temaene.

Ikke- prissatt metode går over tre trinn, trinn 1 og trinn 2 er separat for hvert fagtema. Trinn 3 er en felles diskusjon og rangering. Trinn 3 blir ikke presentert i denne rapporten, men i et felles samledokument.

4.3.1 Registreringskategorier

For fagtema landskapsbilde er det landskapet sine romlige og visuelle egenskaper med naturlige menneskeskapte komponenter og elementer som utgjør registreringskategoriene. Gjennom en kvalitativ vurdering av registreringskategoriene blir landskapskarakteren fastsatt for hvert enkelt delområde. For kategoriseringen blir denne matrisen fra håndbok V712 benyttet, (tabell 4-1):

Tabell 4-1: Skjema for kategorisering av landskapsområder, fra håndbok V712.

Vurdering av delområde [Navn] som er gjenkjennelig lokalt		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende
Topografiske hovedformer	Kort kvalitativ, beskrivende tekst	Angitt betydning
Romlige egenskaper		
Naturskapte visuelle egenskaper		
Naturskapte nøkkelementer		
Vegetasjon		
Arealbruk		
Byform og arkitektur		
Menneskeskapte visuelle egenskaper		
Menneskeskapte nøkkelementer		
Fastsatt karakter for landskapsbildet Kort sammenfattende tekst		

4.3.2 Kunnskapsgrunnlag og- innhenting

Kunnskapsgrunnlaget anses å være tilstrekkelig for planområdets detaljnivå og for å kunne anbefale hvilke løsninger som er best for fagtema. Området har vært gjenstand for kartlegging gjennom tidligere utredninger, rapporter og strategier. Dette grunnlaget kan brukes i arbeidet med konsekvensutredning for landskap. Det suppleres med registreringer fra befaring. Relevante kilder for landskap er:

- NiN landskap
- Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke.
- Kommuneplanens arealdel (KPA 2018)
- Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler
- Strategisk planprogram for Laksevåg
- Arealstrategien for Dokken
- Befaring, gjennomført 17.10.2025
- Geonorge
- Kartverket
- Kilden
- Miljøstatus
- Naturbase
- Askeladden
- Inngrepsfri natur
- Natur i Norge (NIN)
- NB! og KULA
- NVE
- Utvalgte kulturlandskap i jordbruket

Basert på kunnskapsinnhenting skal området deles inn i enhetlige områder, og en skal gjøre vurderinger basert på hvor det er sannsynlig at konsekvenser for deltema landskap vil oppstå. Influensområdet markerer

yttergrensen av hvor det anses som sannsynlig at det vil oppstå virkninger for de alternativene som utredes. Det skal undersøkes hvor synlig tiltaket vil være innenfor influensområdet. Basert på analyser, deles landskapet inn i delområder som skal verdi vurderes.

Der annet ikke er oppgitt er bilder og illustrasjoner tatt/produisert av Norconsult Norge AS.

4.3.3 Vurdering av verdier

I konsekvensutredning betyr verdi en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er. Verdien blir vurdert på en femtrinnskala som går fra ubetydelig til svært stor verdi. Metoden har kriterium for vurdering. Disse kriteriene er presentert i tabell 4-2. Det blir også gjort et faglig skjønn basert på tilgjengelige registreringer og litteratur. Verdi er sjekket mot NiN landskapstyper.

Tabell 4-2: Verdikriterier for fagtema landskapsbilde (Statens vegvesen, 2021).

Verdi ASPEKTER	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Visuelle kvaliteter	Delområde uten visuelle kvaliteter	Delområde med noen visuelle kvaliteter	Delområde med gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av lokal betydning	Delområde med særlig gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av regional betydning	Delområde med unike visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av nasjonal og/eller internasjonal betydning
Helhet Variasjon	Delområde med dårlig balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med mindre god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med særlig god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med unik balanse mellom helhet og variasjon
Særpreg	Delområde uten særpreg	Delområde med lite særpreg	Delområde med særpreg	Delområde med stort særpreg	Delområde med svært stort særpreg
Byform Bystruktur	Delområde der byformen/ bystrukturen er fragmentert/ sprent/ ødelagt	Delområde der byformen/ bystrukturen er noe fragmentert	Delområde med god byform/ bystruktur	Delområde med særlig god byform/ bystruktur	Delområde med en unik byform/ bystruktur
Arkitektur	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap mangler sammenheng. Er dårlig tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen mindre gode og/eller lite lesbare omgivelser. Er mindre godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen gode og lesbare omgivelser. Er tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen særlig gode og lesbare omgivelser. Er godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen unike og lesbare omgivelser. Er svært godt tilpasset byens skala
Totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et dårlig totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et noe redusert totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et spesielt godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et unikt totalinntrykk
Sjeldenhet Representativitet ⁴⁵			Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne regionalt	Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne nasjonalt	
Forvaltningsprioritet/ Prioriterte landskapsområder ^{46 47}			Delområdet har kvaliteter av lokal og/eller regional betydning	Delområdet har kvaliteter av regional og/eller nasjonal betydning	Delområdet har kvaliteter av nasjonal og/eller internasjonal betydning

Vurdering av verdi er gjort på bakgrunn av de ulike aspektene som er relevant for de ulike delområdene. Aspektene som benyttes i vurderingen er visuelle kvaliteter, helhet og variasjon, særpreg, byform og bystruktur, arkitektur, totalinntrykk, sjeldenhet/representativiteten og forvaltningsprioritet/ prioriterte landskapsområder. En faglig vurdering blir gjort for å vurdere hvilke verdier som er viktigst. Det er dette som til slutt gir verdien for hvert enkelt delområde. Dette presenteres i verdikart og tabell.

4.3.4 Vurdering av påvirkning og konsekvens

Kriteriene i tabellen under brukes for å fastsette tiltakets påvirkning på det enkelte delområde. Dersom flere av kriteriene er aktuelle gjør utreder en faglig vurdering av hvilke som er utslagsgivende. Vurderingen bygger logisk opp under kriteriene som er brukt. Tabell 4-3 er en oversikt over hvordan et tiltak vil kunne påvirke landskapsbildet.

Tabell 4-3: Veiledning for vurdering av påvirkning. (Statens vegvesen, 2021)

Tiltakets påvirkning	Forankring og lokalisering	Landskaps- og terrenginngrep	Skala	Linjeføring	Arkitektonisk utforming
Ødelagt/ sterkt forringet	Tiltaket er ikke forankret, medfører uheldig fragmentering, eller bryter i stor grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører en stor endring i landskapet, eller medfører svært skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer i stor grad over landskapets skala	Tiltaket har svært dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, har en svært uheldig romkurve	Tiltaket fremstår helt uten arkitektonisk helhet, har svært dårlig design
Forringet	Tiltaket er dårlig forankret, medfører fragmentering, eller bryter med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer over landskapets skala	Tiltaket har dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve	Tiltaket fremstår i liten grad som en arkitektonisk helhet, har dårlig design
Noe forringet	Tiltaket er noe forankret, medfører noe fragmentering, eller bryter i en viss grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer noe over landskapets skala	Tiltaket har noe dårlig rytme, er noe preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve.	Tiltaket fremstår i noen grad som en arkitektonisk helhet, har noe dårlig design
Ubetydelig endring	Tiltaket er forankret, medfører i liten grad fragmentering, eller bryter i liten grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører ikke skjemmende inngrep	Tiltaket er tilpasset skalaen i landskapet, eller er underordnet denne	Tiltaket har god rytme, er uten knekk eller sprang, har en god romkurve	Tiltaket fremstår som en arkitektonisk helhet
Forbedret	Tiltaket er godt forankret, medfører ingen fragmentering, eller forsterker landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører istandsetting av ødelagt/sterkt forringet landskap	Tiltaket har en god tilpasning til skalaen i landskapet, eller framhever denne	Tiltaket har særlig god rytme og romkurve som framhever landskapskulpturen	Tiltaket fremstår som en særlig god arkitektonisk helhet, har god design og materialkvalitet

Tiltaket vil påvirke landskapsbildets karakter gjennom tiltakets egenform og dens integrering i omgivelsene. Påvirkning kan være gjennom direkte inngrep, fragmentering, barrierevirkning, nærføring og/eller synlighet. Det tydeliggjøres på hvilken måte tiltaket vil endre landskapets visuelle karakter (Statens vegvesen, 2021).

Konsekvensen for hvert delområde framkommer ved å sammenstille verdivurderingen med vurderingen av tiltakets påvirkning. Alle konsekvensvurderinger av delområder må begrunnes av fagutredere. Forslag til skadereduserende tiltak som kan bidra til å redusere negative virkninger beskrives av utredere. Det skal vises en samlet vurdering og avveining av alternativer der dette er relevant. For fagtema landskapsbilde må det ved avveiningen framgå hvilke delområder som er vektlagt i den samlede vurderingen av det enkelte alternativ. Synlighet av tiltakene vil være sentral i avveiningen og beskrives. Utredere vil på grunnlag av en helhetlig faglig vurdering rangere alternativene etter best til dårligst. I tillegg gis det en vurdering av relativ forskjell i rang, der det gjøres tydelig hvilke alternativer som er relativt like, og hvilke alternativer som er vesentlig bedre eller dårligere enn andre. Utredere begrunner vurderingene i en kort og konsis tekst (Statens vegvesen, 2021).

Utredere kan foreslå konkrete skadereduserende tiltak som kan bidra til å begrense virkningene av tiltaket. Skadereduserende tiltak for landskapsbilde kan være linjeføring på mindre strekninger, kryssutforming, rasteplasslokalisering, ulike løsninger/utforminger av konstruksjoner, terreng-/strukturendringer og lignende (Statens vegvesen, 2021).

4.3.5 Usikkerhet

En konsekvensanalyse baserer seg i stor grad på allerede kjent kunnskap, og forutsetninger om fremtiden og utviklingen. Selv om det er gjort nye registreringer og undersøkelser, kan det være verdier i området som ikke er avdekket og kjent. Formålet med kommunedelplanen er å vurdere flere alternativer og gi en anbefaling av alternativ som skal utvikles og detaljplanlegges videre i neste fase. Det er gjort antakelser om landskapstilpasning i vurderingene da det på kommunedelplannivå ikke vil være relevant å gå nærmere inn på dette.

5 Områdebeskrivelse

5.1 Dagens situasjon og referansealternativet for landskapsbildet

Analyseområdet og tiltaket som skal konsekvensutredes, strekker seg fra Dokken i øst til Lyngbø i vest. Landskapet slik det er i dag, i tillegg til planer eller tiltak som er vedtatt og som er sikret finansiering, skal ligge til grunn for vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens.

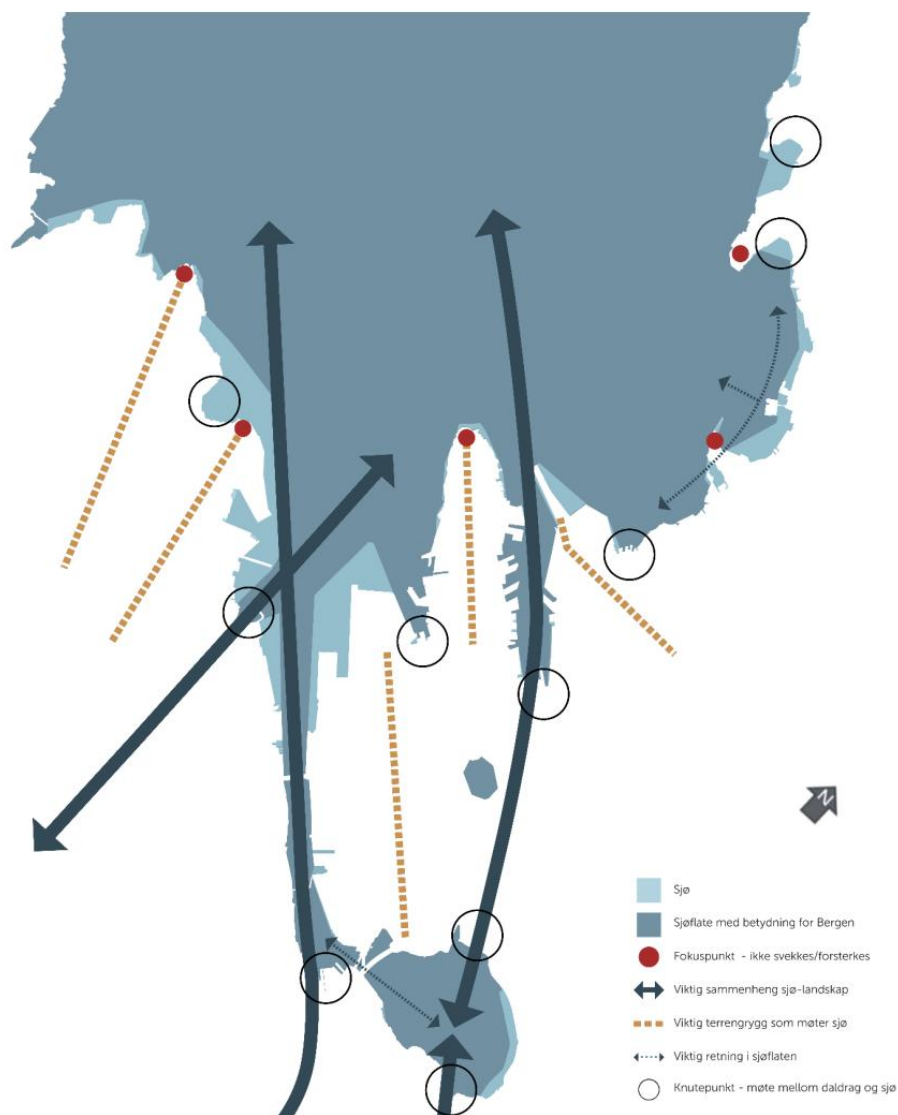
I dette oppdraget er referansealternativet noe annerledes og det legges til grunn et alternativ som baserer seg på strategier og kommuneplaner. Det er forventet stor befolkningsvekst i området. For å sikre en felles vurdering i konsekvensutredningen av KDP kollektiv Laksevåg blir det lagt til grunn at Dokken er transformert i henhold til «Arealstrategien for Dokken» og Laksevågnestet i henhold til «Kommuneplanens arealdel» og «Strategisk planprogram for Laksevåg». I områdebeskrivelse og landskapskarakter vil en vurdering av overordnede planer for transformasjon i området medtas. Det vil bli gjort en generell vurdering av den visuelle fremtoning dette vil ha i landskapet basert på bestemmelser og øvrige relevante føringer i de ulike dokumentene.

5.2 Overordnet landskapstrekk

I NiN-landskap ligger analyseområdet innenfor grunntypen «relativt åpent fjordlandskap med by» (Artsdatabanken, u.å.) og «Nedskåret dallandskap under skoggrensen med bebyggelse/infrastruktur» (Artsdatabanken, u.å.). Landskapstypen «relativt åpent fjordlandskap med by» omfatter fjordlandskap med dalform som er relativt åpen og middels sterkt nedskåret fra omkringliggende åser, fjell og/eller slettelandskap som er urbanisert med bykjerne i større by. For «nedskåret dallandskap under skoggrensen med bebygde områder» karakteriseres landskapstypen av et dallandskap der dalformen er smal og dypt nedskåret fra omkringliggende åser, fjell og eller slettelandskap. Landskapene har tydelig preg av menneskelig aktivitet.

I landskapsverdier for Hordaland er området en del av landskapsregionen ytre fjordbygder på Vestlandet, med landskapstypene «Våg- og smalsundlandskap» (verdi 4) og «Middels breie fjordløp» (verdi 2) (Clemetsen, Uttakleiv, & Bårtvedt Skjærdal, 2011). Våg defineres som en smal kile inn i et landområde, mens et sund er en gjennomgående passasje mellom to landsider. Store verdier som verdi 4 kommer av uvanlig inntrykkssterk landskapsutforming, eventuelt også tradisjonelle intakte kulturmiljø. For middelsbreie fjordløp er det karakteristisk at det representerer en overgang til mer fremtreende landskapstyper. (Clemetsen, Uttakleiv, & Bårtvedt Skjærdal, 2011)

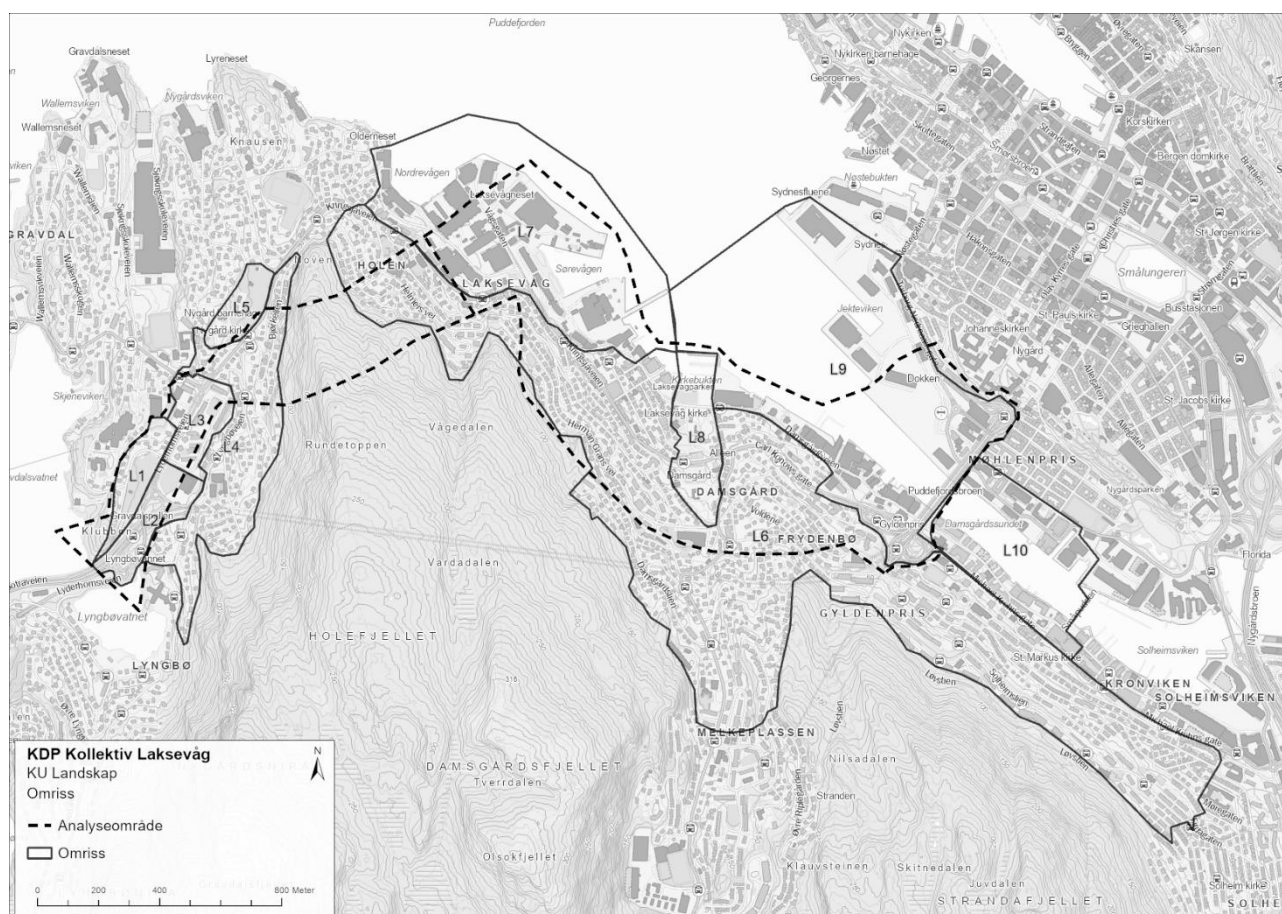
Fjord og sund er et grunnleggende element i landskapskarakteren for analyseområdet. Retningen og konsentrasjonen av bebyggelse langs Puddefjorden og Damsgårdssundet, forsterker den langsgående strukturen vist som en viktig sjø-landskapssammenheng i landskapsanalysen fra sjøfrontstrategien (Bergen kommune, 2020). Sjøfrontstrategien legger frem målsetninger knyttet til utbygging i strandsonen og tar til orde for å ivareta den overordnede landskapskarakteren av sjøflaten i Puddefjorden. Puddefjordsbroen er en svært visuelt tilstedeværende struktur i området, som tydelig spiller sammen med fjord og sund, både i skala, retning og inntrykksstyrke.



Figur 5-1: Illustrasjon hentet fra Sjøfrontstrategien og tydeliggjør landskapskarakteren i strandlinjen (Bergen kommune, 2020).

5.3 Inndeling i delområder

Landskapet innenfor utredningsområdet er vurdert gjennom innhenting av informasjon fra kunnskapsgrunnlaget, studier av kart og befaringer. Gjennom en kvalitativ vurdering av registreringskriteriene som metoden i håndbok V712 gjør greie for, er landskapskarakteren fastsatt. Etter en gjennomgang av hvilke områder som blir påvirket av tiltaket er det definert ti enhetlige delområder. De fleste delområder blir direkte påvirket av alternativene. To delområder er tatt med, selv om de ikke blir direkte påvirket av tiltaket. De tilhører spesielt verdifulle områder i nærheten av tiltaket eller områder som har direkte landskapsmessig sammenheng. L5 Nygård kirke er spesielt verdifullt som følge av en arkitektonisk helhet. L10 er tatt med da det er en del av sundet hvor det kan oppstå brudd i sammenhenger og sikt. Prefiks «L» er brukt for tema landskapsbilde.



Figur 5-2: viser inndeling i delområder.

Influens er vurdert innenfor de definerte delområdene L1-L10. Influensområdets utstrekning begrenser seg til landskapsrommet i og rundt Puddefjorden, Damsgård, Laksevågneset og Lyderhornsveien. I disse områdene forventes det at midlertidige eller permanente virkninger vil opptre, som følge av dette vil områdene være sårbare for endringer på grunn av nærhet til tiltaket. Noen områder innenfor influensområdet forventes det ikke at det oppstår konsekvenser som følge av tiltaket, disse har derfor ikke blitt markert med farge i figur under. Figur 5-3 viser influensområdet som verdi-vurderes i konsekvensutredningen.



5.4 Landskapskarakter for hvert delområde

Under følger skjema for fastsetting av landskapskarakter for hvert av de ti delområdene. I tabellen under vil tekst som er hentet fra «Arealstrategien for Dokken», «Kommuneplanens arealdel» og «Strategisk planprogram for Laksevåg» stå i kursiv for å understreke at dette er basert på en antatt fremtidig situasjon.

Delområde L1: Gravdalspollen

Tabell 5-1: Landskapskarakter i L1 Gravdalspollen.

Vurdering av delområde Gravdalspollen		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende
Topografiske hovedformer	Gravplassen ligger i en svakt hellende skråning. Rundt gravplassen er skråningene brattere.	Viktig
Romlige egenskaper	På grunn av de topografiske hovedformene er landskapsrommet innesluttet. En liten, avrundet høyde avgrenser landskapsrommet i sør og de noe brattere skråningene markerer avgrensing mot nord og vest. I øst avgrenses rommet av vegetasjon og veianlegg.	Svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Høydedraget Klubben i sør er en gjenstående terrengform som står i kontrast til et ellers menneskepåvirket område.	Viktig
Naturskapte nøkkelementer	--	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	Variert natur, fra hage- og parkvegetasjon til noe skogsvegetasjon i sør.	Svært viktig
Arealbruk	Bolig og gravplass.	Svært viktig
Byform og arkitektur	Bebyggelsen omslutter gravplassen i nord og vest.	Svært viktig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Visuelt fremstår området som planlagt og bærer preg av god terrengtilpasning.	Svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Gravplassen har trær som markerer stier. Dette er sentralt for opplevelsen av landskapet	Viktig

	internt i landskapsrommet.	
Det sentrale elementet i landskapsrommet er gravplassen. Arealmessig tar det opp mest plass, men den er også strukturdannende for bebyggelsen rundt som gjør at området fremstår som godt planlagt med god terrengtilpasning.		

Delområde L2: Krysset ved Sotraveien

Tabell 5-2: Landskapskarakter i L2 Kysset ved Sotraveien.

Vurdering av delområde Krysset ved Sotraveien		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende
Topografiske hovedformer	Utsprengt landskapsplatå. Preges av skjæringer i omkringliggende høydedrag.	Viktig
Romlige egenskaper	Høydedraget Klubben er et avgrensende element i sørvest. I øst avgrenses landskapsrommet av vegetasjon, Nygårdslien og en tunnelportal.	Viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	--	Betydning uvesentlig
Naturskapte nøkkelementer	--	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	Grøntanlegg i vei og gatemiljø.	Viktig
Arealbruk	Samferdsels- og idrettsanlegg.	Svært viktig
Byform og arkitektur	Området er utbygd med vei.	Svært viktig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Vei som skaper tydelig brudd i landskapet uten god estetisk fremtoning. Noe nærliggende vegetasjon som demper de asfalterte og gruspregede flatene.	Svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	--	Betydning uvesentlig
Det er delområdets arealbruk som i første rekke definerer landskapskarakteren i området. Veien er et visuelt dominerende element som medfører et brudd i landskapet med lite estetisk fremtoning. Idrettsanlegget fremstår også å være av lav estetisk kvalitet og preges i stor grad av nærheten til veien. Noe vegetasjon er til stede, hovedsakelig vegetasjon benyttet i vei og gatemiljø.		

Delområde L3: Eliasmarken

Tabell 5-3: Landskapskarakter i L3 Eliasmarken.

Vurdering av delområde Eliasmarken		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende
Topografiske hovedformer	Delområdet er relativt flatt, slakt skrånende terrengplatå mot sør.	Viktig
Romlige egenskaper	Terrengplatået avgrenses av Småhusbebyggelsen på Nygård og høydedraget ved Gravdalsrinden.	Viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Området preges i liten grad av naturskapte visuelle egenskaper.	Betydning uvesentlig
Naturskapte nøkkelementer	Området preges i liten grad av naturskapte nøkkelementer.	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	Hage og parkvegetasjon i kombinasjon med grøntanlegg i vei og gatemiljø.	Svært viktig
Arealbruk	Området preges av bebyggelse med høy tetthet og urban karakter på begge sider av Lyderhornveien.	Svært viktig
Byform og arkitektur	Variert alder og arkitektonisk kvalitet på bygningsmassen. Bebyggelsen i nord er etablert i lameller, i sør varierer det mellom lameller og punkthus. Innesluttete gårdsrom mellom byggene med park og parkering. Det er en viss tidsdybde i området da store deler av delområdet er bygget etter et senmodernistisk byplanideal.	Svært viktig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Fv 558 danner et tydelig visuelt brudd i delområdet, men har vegetasjonsøyer som demper dens visuelle brudd til omgivelsene.	Viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Høyblokken er det eneste bygget med denne høyden i området, som gjør det til et svært synlig	Svært viktig

	landemerke og orienteringspunkt i landskapet.	
Delområdets karakteristikk er knyttet til boligblokkene og bomiljøene rundt disse med parkvegetasjon og parkering som tilfører en tidsdybde til området. Eliasmarken og høyblokken er bygget etter 60-tallets byplanidealer. Høyblokken er et landemerke i området da den ruver over ellers lavere boligblokker. Veien er i noen grad et visuelt brudd i sammenhengen i landskapet.		

Delområde L4: Småhusbebyggelsen på Nygård

Tabell 5-4: Landskapskarakter i L4 Småhusbebyggelsen på Nygård.

Vurdering av delområde Småhusbebyggelsen på Nygård		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende
Topografiske hovedformer	Delområdet består hovedsakelig av lier og åssider.	Viktig
Romlige egenskaper	De romlige egenskapene er klart definert av den skogkledde lien opp mot Holefjellet. Hovedsakelig er de romlige egenskapene knyttet til arealbruken som definerer avgrensingen av området.	Viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Boligområdet har et gjennomgående grønt preg sett i forhold til den tettere utbygde Eliasmarken nedenfor. Her er naturterreng med skogvokste koller til en viss grad bevart mellom boligater og noen av tomtene, slik at delområdet representerer en gradvis overgang mellom den høyt utnyttede dalbunnen og naturterreng på høydene over.	Viktig
Naturskapte nøkkelementer	Ingen naturskapte nøkkelement utpreger seg i området.	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	Hagevegetasjon og lommer av skogsvegetasjon/løvkratt.	Svært viktig
Arealbruk	Delområdet består av småhusbebyggelse.	Svært viktig

Byform og arkitektur	Arealbruk med vei og bygningsmasse av varierende estetikk, med god sammenheng og tilpasning til terreng.	Svært viktig.
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Det er i hovedsak bygningsmiljøet som gir den enhetlige sammenhengen i landskapet som brytes opp av Lyderhornveien.	Svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Ingen menneskeskapte nøkkelement av betydning for landskapskarakteren i delområdet.	Betydning uvesentlig
Delområdet karakteriseres hovedsakelig av arealbruk knyttet til småhusbebyggelse av varierende estetikk og tidsepoker, med god sammenheng og tilpasning til terreng.		

Delområde L5: Nygård kirke

Tabell 5-5: Landskapskarakter i L5 Nygård kirke.

Vurdering av delområde Nygård kirke		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende
Topografiske hovedformer	Lite daldrag mellom Nygårdslien og den noe mindre kollen, Furukollen, like vest for Nygård kirke.	Viktig
Romlige egenskaper	Natursteinsmur og vegetasjon markerer yttergrensene til delområdet. En kolle med vegetasjon utgjør et bakteppe til kirken.	Svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Et område med utstrakt menneskelig påvirkning, men de skogkledde kollene er delvis bevart vest i området. Dette er sentralt for landskapsbildet i området.	Svært viktig
Naturskapte nøkkelementer	Skogkledde koller rundt kirken er naturskapte nøkkelement som er avgjørende for landskapsrommet.	Avgjørende

Vegetasjon	Et lite område med skogsvegetasjon i vest. Ellers hage-, park- og gravplassvegetasjon.	Svært viktig
Arealbruk	Kirke, barnehage og gravplass.	Svært viktig
Byform og arkitektur	Kirkebygg av høy arkitektonisk kvalitet med god sammenheng med øvrig park og gravplassanlegg.	Avgjørende
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Kirken troner på toppen av en liten bakke. Med åpent landskap i front og et grønt bakteppe, er dette et anlegg med høy visuell kvalitet og god sammenheng i utforming.	Avgjørende
Menneskeskapte nøkkelementer	Kirken i seg selv er et landemerke, i kombinasjon med klokketårnet.	Avgjørende
Kirkebygget er et arkitektonisk element av høy kvalitet med god sammenheng til omgivelsene. Kirken stikker seg frem på et høydedrag med få visuelle forstyrrelser rundt, som følge av det grønne bakteppet og det åpne landskapet foran kirken. Det er et godt planlagt anlegg med vegetasjon som fremhever viktige menneskeskapte elementer, som kirken og gravplassen.		

Delområde L6: Laksevåg/ Gyldenpris- Fjellside

Tabell 5-6: Landskapskarakter i L6 Laksevåg/Gyldenpris – Fjellside.

Vurdering av delområde Laksevåg/Gyldenpris - Fjellside		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende
Topografiske hovedformer	Delområdet består av nord-østvendt skånende fjellside med et daldrag mellom Damsgårdsfjellet og Løvestakken.	Svært viktig
Romlige egenskaper	De romlige avgrensingene er knyttet til den klart definerte arealbruken og bebyggelsesstrukturen i området.	Svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Damsgårdsfjellet og Løvestakken stiger bratt og danner en tydelig vegg i landskapet.	Viktig

Naturskapte nøkkelementer	Daldraget mellom Melkeplassen og Kirkebukten er et fremtreende orienteringspunkt i landskapet.	Svært viktig
Vegetasjon	Grønt preg på grunn av hagevegetasjon.	Viktig
Arealbruk	Delområdet består hovedsakelig av småhusbebyggelse med noe blokkbebyggelse.	Svært viktig
Byform og arkitektur	Delområdets bebyggelsesstruktur følger hovedsakelig terrenget, med noe variasjon av småhus/villa- og blokkbebyggelse. Damsgårdsallmenningen skiller seg ut da området har kvartalsstruktur, med akser mot fjorden. Bebyggelsen i delområdet er av varierende estetisk kvalitet. Arkitekturen og byformen er preget av en tidsdybde som er svært viktig for landskapskarakteren.	Svært viktig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Delområdets avgrensing er knyttet til områdets arealbruk, som oppleves sammenhengende med gateløp som følger terrenget. Området har et tydelig brudd på grunn av Kringsjøveien.	Viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Området oppleves enhetlig. Det er lite som skiller seg ut bortsett fra kvartalsstrukturen ved Damsgårdallmenningen.	Viktig
Delområdets arealbruk og bebyggelsens plassering i det bratt skrående terrenget, er i første rekke det som definerer landskapskarakteren. Langsgående boligbebyggelse dominerer området som har et grønt preg. Delområdets arkitektur og byform gir området egenart på grunn av tidsdybde.		

Delområde L7: Laksevåneset

Tabell 5-7: Landskapskarakter i L7 Laksevåneset.

Vurdering av delområde Laksevåneset		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende

Topografiske hovedformer	Delområdet består av et flatt nes som gjennom historien har blitt tilpasset havnevirksomhet. I dag har neset en sammenhengende havnefront som veksler mellom kaier og hoper. Store terrengsprang preget området i sørvest mot Kringsjøveien.	Avgjørende
Romlige egenskaper	De romlige egenskapene for delområdet knytter seg til de flate partiene på sjøfronten som åpner seg opp mot nord og øst, samt en høy skjæring i sørvest.	Svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Lite naturskapte visuelle egenskaper er igjen i området.	Betydning uvesentlig
Naturskapte nøkkelelementer	Lite naturskapte nøkkelelementer i delområdet.	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	<i>Vurdering basert på KPA: For de overordnede strukturene er blant annet sammenhengende blågrønne strukturer et viktig prinsipp i KPA for sone 1. Det skal også være en variert og sammenhengende grønnstruktur som fremmer naturmangfold og allmenn bruk.</i>	Viktig
Arealbruk	<i>Vurdering basert på KPA: I gjeldende kommunedelplan (KPA 2018) er området satt av til byfortettingssone/sentrumsformål</i> <i>Store deler av området inngår i hensynssone for bevaring av kulturmiljø.</i>	Svært viktig
Byform og arkitektur	I KPA ligger det retningslinjer for arkitektur og byform: <i>Bergensk byskikk skal ligge til grunn for ny byutvikling. Det betyr en tett by der naturlandskap, kulturhistorie og allmenninger gir grunnlag for en finmasket byromstruktur med kvalitet og identitet.</i>	Svært viktig

	Bestemmelsene sier følgende: • <i>Områdene utvikles med høy tetthet og kvalitet, basert på stedets særpreg.</i> • <i>Bebyggelsen skal utformes med variert arkitektonisk uttrykk.</i> • <i>Innenfor sentrumskjernen skal det etableres en offentlig plass eller allmenning, tilpasset stedets karakter, størrelse og rolle.</i>	
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Bestemmelser fra KPA sier følgende om visuelle egenskaper: • <i>Nye tiltak skal tilrettelegge for variasjon i det arkitektoniske uttrykket, innenfor rammen av en tydelig helhetskarakter.</i> • <i>Det skal tilrettelegges for et variert og mangfoldig bygningsmiljø, med særlig vekt på variasjon.</i> Det store terrengspranget opp mot Kringsjåveien vil være synlig i omgivelsene.	Svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	<i>Hensynssone for bevaring av kulturmiljø for store deler av området. Forutsetter at bygg av verneverdi blir bevart. Dette innebærer at følgende bygg blir bevart:</i> • <i>Kranen</i> • <i>Ubåtbunkeren</i> • <i>Industribygg av kulturhistorisk verdi, Mayback verkstedene (motorverksteder), Personalbygningen og Administrasjonsbygningen</i>	Svært viktig

Delområdet består av et flatt nes med store terrengsprang mot Kringsjåveien. Det er forutsatt at flere bygg blir bevart i området, som vil være nøkkelementer for å forstå den industrihistoriske karakteren i området før transformasjonen. Disse vil være framtrædende og identitetsskapende i et transformert område. Etter transformasjonen vil området få et bypreg med variert, men helhetlig arkitektonisk uttrykk, basert på stedets særpreg og bergensk byskikk. Området vil framstå med variasjon i struktur og skala med god kvalitet.

Delområde L8: Damsgård hovedgård

Tabell 5-8: Landskapskarakter i L8 Damsgård hovedgård.

Vurdering av delområde Damsgård hovedgård		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende
Topografiske hovedformer	Delområdet er en forlengelse av dalen som dannes der Løvestakken og Damsgårdsfjellet møtes. Terrenget stiger jevnt fra Kirkebukten som er en sentral landskapsform langs sjølinjen.	Svært viktig
Romlige egenskaper	Store parkmessige grøntarealer med variasjon av bygg og et nettverk av stier er det som preger det romlige arealet og defineres av vegetasjon og tettere bebyggelse i ytterkant av delområdet.	Avgjørende
Naturskapte visuelle egenskaper	Det skrående terrenget gir lange siktelinjer som er viktig for den gode tilknytningen til byfjorden delområdet har.	Svært viktig
Naturskapte nøkkelementer	Del av daldrag.	Svært viktig
Vegetasjon	Hage- og parkvegetasjon	Svært viktig
Arealbruk	Området er et parkdrag med spredt bebyggelse, hovedsakelig med publikumsrettede funksjoner, som museum og kirke. Småbåthavn i Kirkebukten definerer et innesluttet rom.	Svært viktig
Byform og arkitektur	Damsgård hovedgård, Laksevåg kirke og parkanlegg med viktige historiske bygningsstrukturer viser et tydelig samlet formgrep	Avgjørende

	og en tidsdybde i landskapet. Det er god sammenheng mellom bygninger og park.	
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Område med høy kvalitet i vegetasjonsbruk. Parkdrag med høye trær, i sammenheng med en gjenåpnet og parkmessig opprustet bekk som renner forbi industriminne og andre sentrale bygg. Alleen i vest markerer sammenhenger i landskapet. Strukturene avskjæres av Kringsjøvegen og Damsgårdveien, som markerer et brudd i den grønne akse mot fjorden.	Avgjørende
Menneskeskapte nøkkelementer	Damsgård hovedgård og kirken er nøkkelementer som har gitt grunnlaget for det samlede parkområdet.	Avgjørende
Delområdet er en forlengelse av dalen som ligger mellom Løvstakken og Damsgårdsfjellet. Den grønne akse som følger denne forlengelsen markerer en viktig overgang mellom land og sjø, men blir brutt opp av to veier som skjærer gjennom parken. Parken i seg selv er et viktig menneskeskapt nøkkelement som er med på å fremheve flere andre landemerker og fremtredende bygninger i området med viktig historisk sammenheng, som Damsgård hovedgård.		

Delområde L9: Dokken og Indre Laksevåg

Tabell 5-9: Landskapskarakter i L9 Dokken og Indre Laksevåg.

Vurdering av delområde Dokken og Indre Laksevåg		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende
Topografiske hovedformer	Ytre del av det markante sundet mellom Damsgård og Møhlenpris, i overgangen mellom sund og fjord.	Avgjørende
Romlige egenskaper	Fjorden/sundet utgjør et sterkt retningsgivende element, understreket av lange kaifronter. Det åpne vannspeilet sørger for lange siktinjer og god orientering. Rommet er tydelig avgrenset av terrenghøydene på hver side av sundet.	Svært viktig

Naturskapte visuelle egenskaper	Fjorden er det som først og fremst gjenstår som en naturskapt visuell egenskap. Innenfor delområdet er ellers tidligere naturterreng i stor grad nedbygd.	Svært viktig
Naturskapte nøkkelementer	Fjorden og sundet er grunnlaget for landskapskarakteren i dette området, og utgangspunktet for etablering av aktivitet og bebyggelse i terrenget på begge sider.	Avgjørende
Vegetasjon	Omtale av grønnstruktur i «Arealstrategien for Dokken»: <i>Blågrønne rekreasjonsområder som parker, torg, lekeplasser og offentlige areal. Den blågrønne strukturen kobler seg på eksisterende overordnede strukturer og strekker seg helt ut mot sjøkanten.</i>	Viktig
Arealbruk	Bolig og næring.	Svært viktig
Byform og arkitektur	Begge sider av sundet skal på sikt transformeres til bystruktur med gater og byrom, og variert og stedstilpasset arkitektur. Det legges til grunn at dette gir området et sammenhengende og helhetlig, bymessig preg.	Svært viktig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Området preges av bebyggelse og teknisk infrastruktur, der lange kaifronter er et gjennomgående element på begge sider av sundet.	Svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Puddefjordsbroen er et markant landskapselement.	Avgjørende
Delområdet er et langstrakt sund som understrekes av en bebygd, og i stor grad utfyllt sjølinje. Gjennom kommende transformasjon fra industri og havn til bolig og næring, vil området preges av tett og finmasket bystruktur med byrom og grønnstruktur mellom kvartaler med variert, men stedstilpasset arkitektonisk uttrykk.		

Delområde L10: Damsgårdssundet

Tabell 5-10: Landskapskarakter L10 Damsgårdssundet.

Vurdering av delområde Damsgårdssundet		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig – viktig – svært viktig – avgjørende
Topografiske hovedformer	Smalt sund i nordvest-sørøstlig retning.	Svært viktig
Romlige egenskaper	Bebyggelsen og terrengsprangene i ytterkanten av delområdet markerer de romlige egenskapene i delområdet. I Nord-vest markerer Puddefjordsbroen ytterkanten, i sør-øst markerer Småpudden avgrensing.	Svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Sundet er det som først og fremst gjenstår som en naturskapt visuell egenskap. Innenfor delområdet er ellers tidligere naturterreng i stor grad nedbygd.	Svært viktig
Naturskapte nøkkelementer	Sundet er grunnlaget for landskapskarakteren i dette området, og utgangspunktet for etablering av aktivitet og bebyggelse i terrenget på begge sider.	Avgjørende
Vegetasjon	Omtale av grønnstruktur i «Arealstrategien for Dokken»: <i>Blågrønne rekreasjonsområder som parker, torg, lekeplasser og offentlige areal. Den blågrønne strukturen kobler seg på eksisterende overordnede strukturer og strekker seg helt ut mot sjøkanten.</i> For øvrig er det i Damsgårdssundet grønnstrukturer mellom lamellbebyggelsen ut mot sjøfronten.	Viktig
Arealbruk	Hovedsakelig bolig med noen publikumsrettede bygg.	Viktig

Byform og arkitektur	Helhetlig og bevisst arkitektonisk utforming av bebyggelse. Lamellbebyggelse som ligger langs sundet, understreker den markerte innsnevringen av sundet.	Svært viktig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Arealbruk med god visuell sammenheng.	Mindre viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Småpudden og Puddefjordsboren er sentrale landemerker i området.	Svært viktig
Damsgårdssundet er et område med en arkitektonisk sammenhengende karakter og et smalt sund som er avgjørende for landskapskarakteren. Delområdet preges av menneskeskapte bebygde miljøer og lite naturskapte elementer.		

Fastsatt landskapskarakter

Tabell 5-11: Samletabell for fastsatt landskapskarakter i influensområdet.

NR	Navn	Fastsatt karakter
L1	Gravdalspollen	Det sentrale elementet i landskapsrommet er gravplassen. Arealmessig tar det opp mest plass, men den er også strukturdannende for bebyggelsen rundt som gjør at området fremstår som godt planlagt med god terrengtilpasning.
L2	Krysset ved Sotraveien	Det er delområdets arealbruk som i første rekke definerer landskapskarakteren i området. Veien er et visuelt dominerende element som medfører et brudd i landskapet med lite estetisk fremtoning. Idrettsanlegget fremstår også å være av lav estetisk kvalitet og preges i stor grad av nærhet til veien. Noe vegetasjon er til stede, hovedsakelig vegetasjon benyttet i vei og gatemiljø.
L3	Eliasmarken	Delområdets karakteristikk er knyttet til boligblokkene og bomiljøene rundt disse med parkvegetasjon og parkering som tilfører en tidsdybde til området. Eliasmarken og høyblokken er bygget etter 60-tallets byplanidealer. Høyblokken er et landemerke i området da den ruver over ellers lavere boligblokker. Veien er i noen grad et visuelt brudd i sammenhengen i landskapet.
L4	Småhusbebyggelsen på Nygård	Delområdet karakteriseres hovedsakelig av arealbruk knyttet til småhusbebyggelse av varierende estetikk og tidsepoker, med god sammenheng og tilpasning til terreng.
L5	Nygård kirke	Kirkebygget er et arkitektonisk element av høy kvalitet med god sammenheng med omgivelsene. Kirken stikker seg frem på et høydedrag med få visuelle forstyrrelser rundt, som følge av det grønne bakteppet og det åpne landskapet foran kirken. Det er et godt planlagt anlegg med vegetasjon som fremhever viktige menneskeskapte elementer, som kirken og gravplassen.
L6	Laksevåg/ Gyldenpris-fjellside	Delområdets arealbruk og bebyggelsens plassering i det bratt skrående terrenget, er i første rekke det som definerer landskapskarakteren.

		Langsgående boligbebyggelse dominerer området som har et grønt preg. Delområdets arkitektur og byform gir området egenart på grunn av tidsdybde.
L7	Laksevågneset	Delområdet består av et flatt nes med store terrengsprang mot Kringsjøveien. Det er forutsatt at flere bygg blir bevart i området, som vil være nøkkelelementer for å forstå den industrihistoriske karakteren i området før transformasjonen. Disse vil være framtrædende og identitetsskapende i et transformert område. Etter transformasjonen vil området få et bypreg med variert, men helhetlig arkitektonisk uttrykk, basert på stedets særpreg og bergensk byskikk. Området vil framstå med variasjon i struktur og skala med god kvalitet.
L8	Damsgård hovedgård	Delområdet er en forlengelse av dalen som ligger mellom Løvestakken og Damsgårdsfjellet. Den grønne akse som følger denne forlengelsen markerer en viktig overgang mellom land og sjø, men blir brutt opp av to veier som skjærer gjennom parken. Parken i seg selv er et viktig menneskeskapt nøkkelelement som er med på å fremheve flere andre landemerker og fremtrædende bygninger i området med viktig historisk sammenheng, som Damsgård hovedgård.
L9	Dokken og Indre Laksevåg	Delområdet er et langstrakt sund som understrekes av en bebygd, og i stor grad utfyllt sjølinje. Gjennom kommende transformasjon fra industri og havn til bolig og næring, vil området preges av tett og finmasket bystruktur med byrom og grønnstruktur mellom kvartaler med variert, men stedstilpasset arkitektonisk uttrykk.
L10	Damsgårdssundet	Damsgårdssundet er et område med en arkitektonisk sammenhengende karakter og et smalt sund som er avgjørende for landskapskarakteren. Delområdet preges av menneskeskapt bebygde miljøer og lite naturskapt elementer.

6 Verdivurdering av delområde

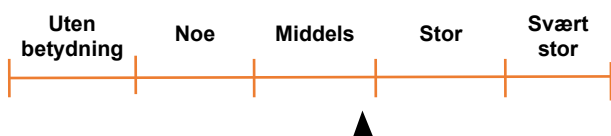
6.1 Delstrekning Dokken – Laksevåg senter

6.1.1 L6 Laksevåg/Gyldenpris - Fjellside

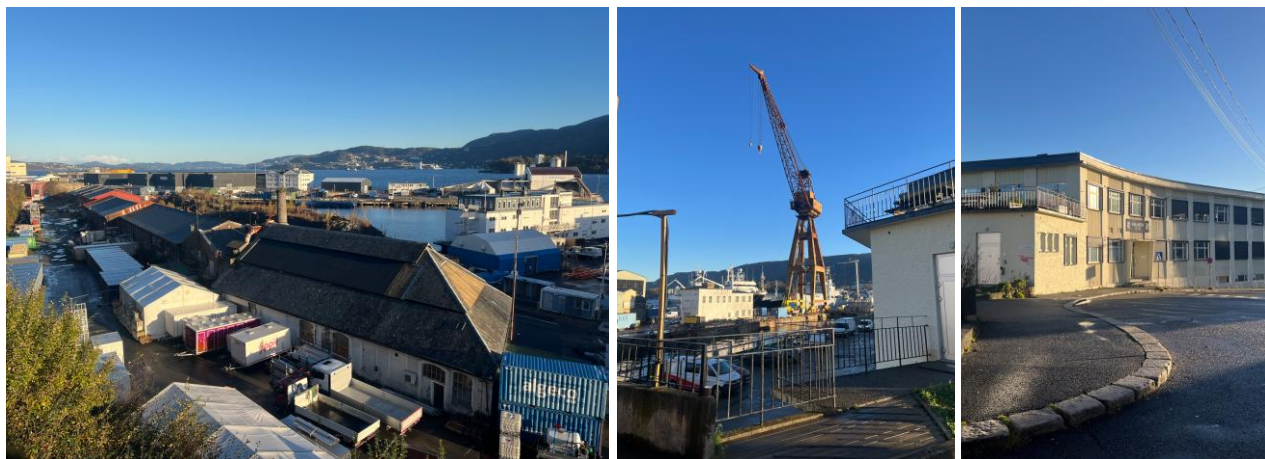


Figur 6-1: Bilder som viser småhusbebyggelsen på Laksevåg.

Delområdet har lesbar og helhetlig bebyggelsesstruktur som er tilpasset landskapets skala. Området har kvaliteter som er spesielt viktig lokalt, med kulturhistoriske miljø som gir området særpreg. I Kommuneplanens arealdel (KPA) er hele delområdet omfattet av hensynssone bevaring av kulturmiljø. Området har et sammenhengende uttrykk, med varierte boligtyper, og det er god balanse mellom helhet og variasjon. Samlet har området et godt estetisk totalinntrykk og vurderes til middels verdi, opp mot stor.

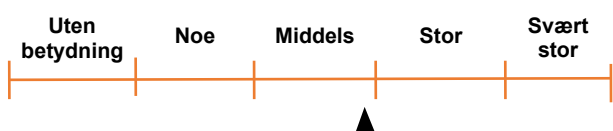


6.1.2 L7 Laksevågneset:



Figur 6-2: Bilder som viser industribyggene og kranen på Laksevåg.

Delområdet er satt av som sentrumsjerne i KPA, og skal transformeres fra industriområde til blandet arealformål med bolig og næring. Delområdet forutsettes å få gode kvaliteter basert på bestemmelser, retningslinjer og krav i KPA og Strategisk planprogram for Laksevåg. Det skal ifølge KPA være god balanse mellom helhet og variasjon. Store deler av området dekkes av hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Det forutsettes at elementer av kulturhistorisk verdi vil bli bevart og gi særpreg og identitet til delområdet, også etter transformasjonen. Det store terrengspranget mot Kringsjøveien er en integrert del av det industrihistoriske bygningsmiljøet, og vil fortsatt framstå som et markant landskapstrekk. Alt i alt vil bebyggelse, bygninger, byrom og landskap danne gode og lesbare omgivelser som er tilpasset byens skala. Til sammen vil landskap og bebyggelse gi et godt totalinntrykk. For nullalternativ med transformasjon iht. KPA og Strategisk planprogram for Laksevåg vurderes området til middels verdi, opp mot stor.



6.1.3 L8 Damsgård Hovedgård

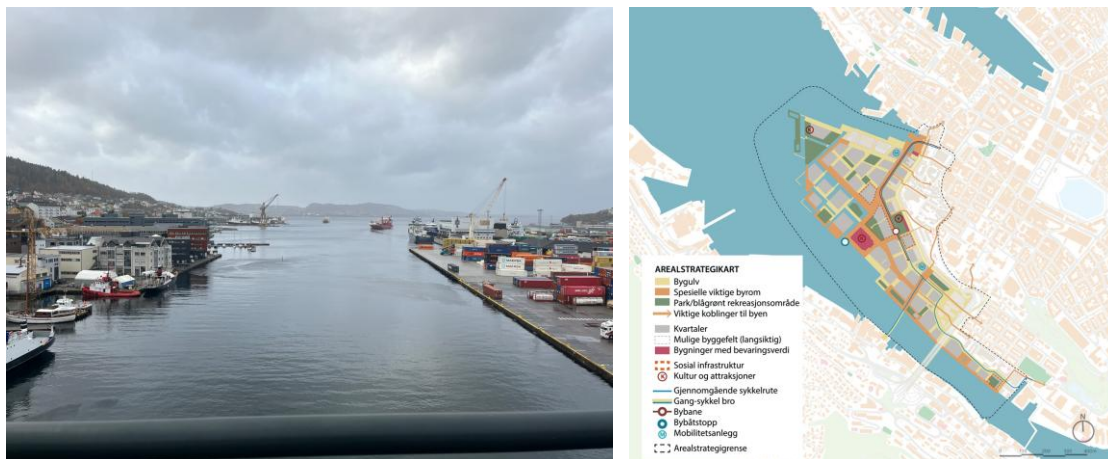


Figur 6-3: Bilder som viser parkområdet ved Damsgård hovedgård.

Delområdet har et svært stort særpreg knyttet til Damsgård hovedgård i kombinasjon med et grønndrag som strekker seg fra hovedgården til Kirkebukten. Det historiske parkanlegget, med viktige historiske bygninger og god arkitektonisk kvalitet gir en unik balanse, helhet og variasjon. Størrelsen og sammenhengen i parklandskapet i kombinasjon med bebyggelsen er svært godt tilpasset. Byggets rokokkoarkitektur fra 1700-tallet er unik i norsk sammenheng og i kombinasjon med parkanlegget har det visuelle kvaliteter som er viktig nasjonalt. Delområdet vurderes til svært stor verdi.



6.1.4 L9 Dokken og Indre Laksevåg



Figur 6-4: Bilde som viser innseglingen til Damsgårdssundet. Til høyre viser figuren arealfordeling i Arealstrategien for Dokken (Bergen kommune, 2022).

Delområdet Dokken og Indre Laksevåg omfattes av strategidokumentet «Arealstrategi for Dokken» som skal sikre god kvalitet for fremtidig byutvikling. Utvikling i tråd med arealstrategien vil gi varierte nabolag med særegen karakter, identitetsskapende allmenninger og parker, og sammenhengende sjøpromenade. Delområdet har gode visuelle kvaliteter og god balanse mellom helhet og variasjon. Dokken utvikles gjennom god byform og struktur, med gode og lesbare omgivelser som til en viss grad er tilpasset byens skala. Byformen i Indre Laksevåg, som en del av historisk senter Laksevåg, i kombinasjon med ny bebyggelse på Dokken, vil gi en god sammenheng på tvers og vil understreke sundet som landskapsform. Til sammen har området godt og sammenhengende totalinntrykk. For nullalternativ med transformasjon iht. «Arealstrategi for Dokken» vurderes området til middels verdi.

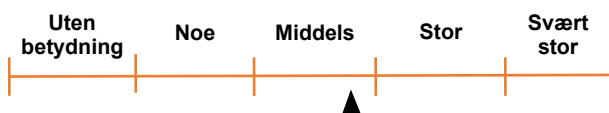


6.1.5 L10 Damsgårdssundet



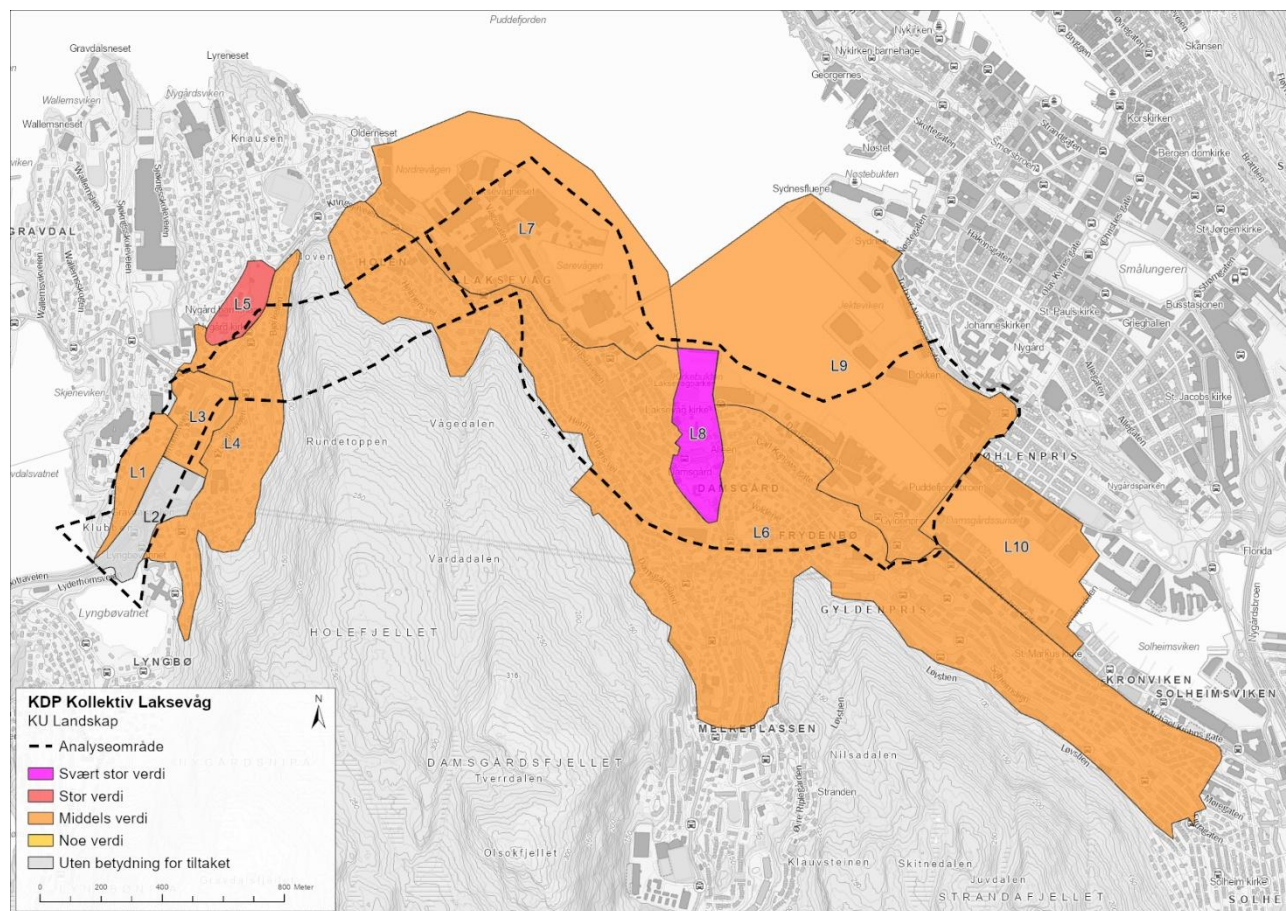
Figur 6-5: Viser sikt mot Puddefjorden fra Småpudden i Damsgårdssundet.

I delområdet danner bebyggelse og landskap en tydelig helhet. Bebyggelsen som omkranser sundet og understreker denne landskapsformen, transformeres mot et noe mindre variert uttrykk når området går fra havn til boligområde. Bystrukturen og skalaen i bebyggelsen skaper samtidig et område med godt og sammenhengende totalinntrykk. Delområdet vurderes til å ha middels verdi, opp mot stor.



Tabell 6-1: Viser sammenstilling av verddivurderingene for Dokken - Laksevåg senter.

Delområde	Vurdering verdi	Verdi
L6 Laksevåg/Gyldenpris - Fjellside	Område med god balanse mellom helhet og variasjon, og et godt estetisk totalinntrykk. Vurderes til middels verdi, opp mot stor.	Middels verdi
L7 Laksevågneset	Transformasjonsområde der bebyggelse, bygninger, byrom og landskap vil danne gode og lesbare omgivelser som er tilpasset byens skala. Til sammen vil landskap og bebyggelse gi et godt totalinntrykk. Vurderes til middels verdi, opp mot stor.	Middels verdi
L8 Damsgård hovedgård	Delområdet har et svært stort særpreg knyttet til Damsgård hovedgård i kombinasjon med et grønndrag som strekker seg fra Damsgård hovedgård til Kirkebukten. Byggets rokokkoarkitektur fra 1700-tallet er unik i norsk sammenheng og i kombinasjon med parkanlegget har det visuelle kvaliteter som er viktig nasjonalt. Delområdet vurderes til svært stor verdi.	Svært stor verdi
L9 Dokken og Indre Laksevåg	Delområdet utvikles i tråd med arealstrategi som skal sikre god kvalitet for fremtidig utvikling. Det legges til grunn gode visuelle kvaliteter, god balanse mellom helhet og variasjon og god byform og struktur. Til sammen gir området et godt og sammenhengende totalinntrykk og vurderes til middels verdi.	Middels verdi
L10 Damsgårdssundet	Delområde der bebyggelse og landskap danner en tydelig helhet. Bystrukturen og skalaen i bebyggelsen skaper et område med godt og sammenhengende totalinntrykk. Delområdet vurderes til å ha middels verdi, opp mot stor.	Middels verdi



Figur 6-6: Viser verdikart for landskapsbilde.

6.2 Delstrekning vest (Laksevåg senter - Lyngbø)

6.2.1 L1 – Gravdalspollen



Figur 6-7: Viser gravplassen ved Gravdalspollen og hvordan den forholder seg til omgivelsene.

Gravplassen er det samlende elementet i delområdet, og gir området et grønt og frodig preg. Dette forsterkes av store boligeiendommer med hager som vender inn mot gravplassen i nord og vest. Mot øst og sør avgrenses gravplassen mot veianlegg, som står i sterk kontrast til det fredelige parkområdet, men som for øvrig i liten grad påvirker området som helhet. Boligbebyggelse og parklandskap står i en god sammenheng og struktur, og området framstår som et helhetlig landskapsrom med normalt gode visuelle kvaliteter og middels verdi. Delområdet vurderes til middels verdi.

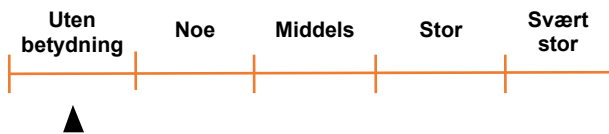


6.2.2 L2 – Krysset ved Sotraveien



Figur 6-8: Viser den store trafikkmaskinen like ved Damsgårdstunnelen.

Veien er et element som oppfattes dominerende. I kombinasjon med idrettsanlegg fremstår delområdet å være uten god estetisk utforming og er i brudd med landskapets forutsetninger. Delområdet er uten særpreg, med et oppdelt landskap som gir et dårlig totalinntrykk. Delområdet vurderes til uten betydning.

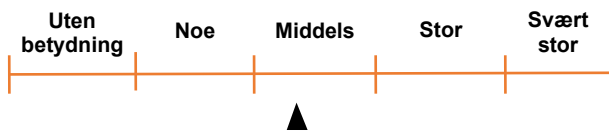


6.2.3 L3 Eliasmarken



Figur 6-9: Bildene viser bebyggelsen langs den noe grønne Lyderhornsveien.

Bebyggelsen danner gode og lesbare byrom som gir en viss tidsdybde til området da det er bygget etter 60-tallets byplanidealer. Arkitektonisk kvalitet er noe varierende, både på bygg og byrom. Veien er et dominerende element i området, men en gresskledd midtrabatt med trekker demper skalaen og det massive, grå inntrykket. Delområdet har varierende visuelle kvaliteter, og totalinntrykket vurderes å være av middels verdi, ned mot noe verdi.

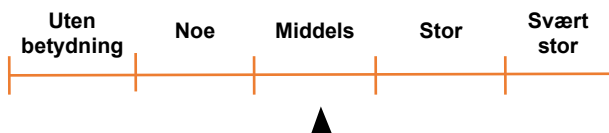


6.2.4 L4 Småhusbebyggelsen på Nygård



Figur 6-10: Viser småhusbebyggelsen på Nygård.

Småhusbebyggelsen i delområdet har variert arkitektonisk utforming, men området har en god balanse mellom helhet og variasjon. Bebyggelsen følger terrenget og gir til sammen et godt totalinntrykk. Delområdet vurderes til middels verdi.



6.2.5 L5 Nygård kirke



Figur 6-11: Viser Nygård kirke og tilhørende klokketårn.

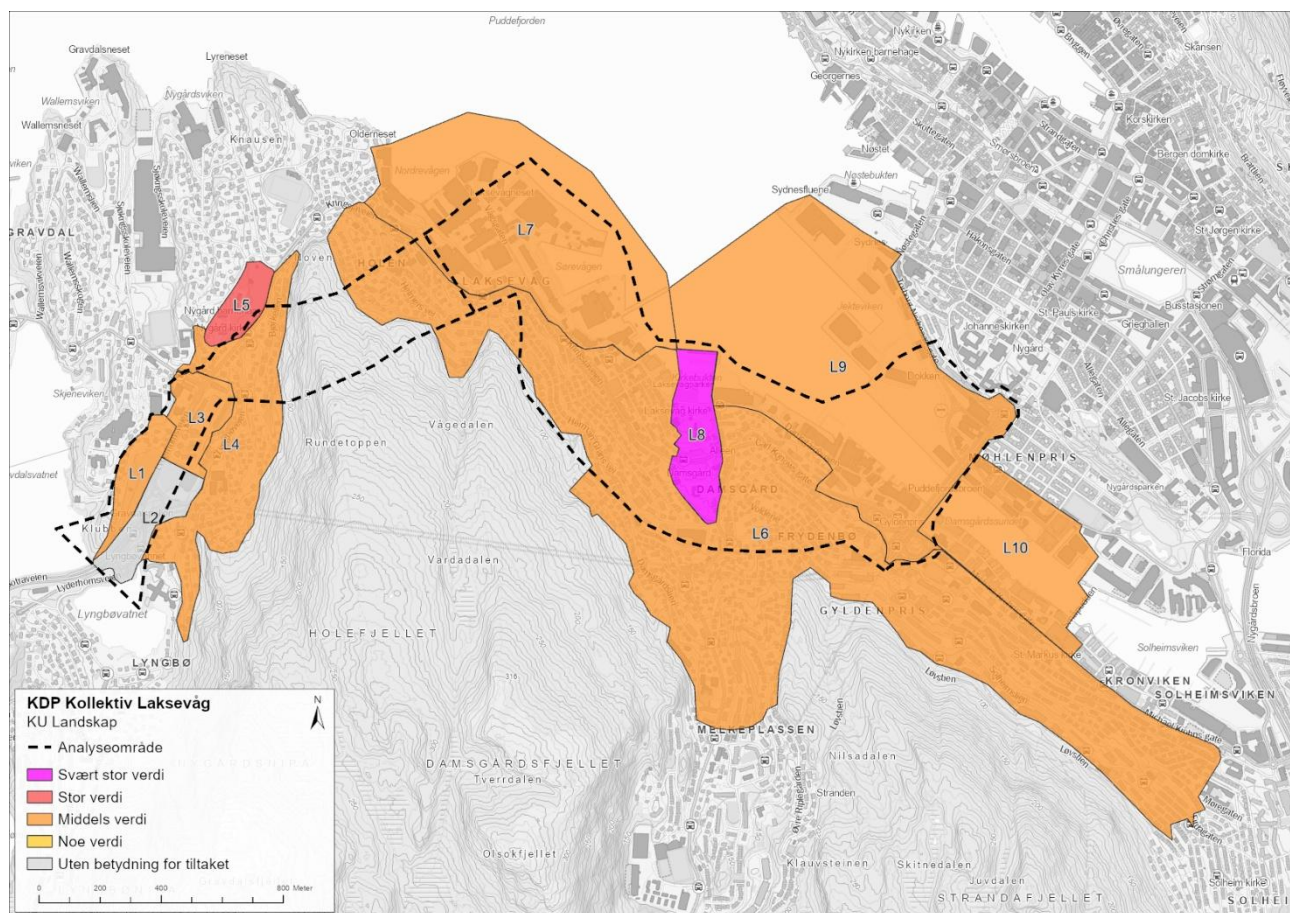
Delområdet har særlig gode visuelle kvaliteter, med god balanse mellom variasjon og helhet. Delområdet er særpreget med sentrale arkitektoniske kvaliteter og omgivelsene er spesielt godt lesbare. Kirken er et landemerke, i kombinasjon med klokketårnet. Kirkebygget er spesielt godt tilpasset park og gravplassanlegg. Området vurderes å ha stor verdi.



Tabell 6-2: Viser sammenstilling av verdivurderingene for Laksevåg senter - Nygård

Delområde	Vurdering verdi	Verdi
L1 Gravdalspollen	Boligbebyggelse og parklandskap står i en god sammenheng og struktur, og delområdet framstår som et helhetlig landskapsrom med normalt gode visuelle kvaliteter og middels verdi.	Middels verdi
L2 Krysset ved Sotraveien	Veien er et element som oppfattes dominerende. I kombinasjon med idrettsanlegg fremstår delområdet å være uten god estetisk utforming og er i brudd med landskapets forutsetninger.	Uten betydning
L3 Eliasmarken	Delområdet har varierende visuelle kvaliteter, og totalinntrykket vurderes å være av middels verdi, ned mot noe verdi.	Middels verdi
L4 Småhusbebyggelsen på Nygård	Området har en god balanse mellom helhet og variasjon.	Middels verdi

	Bebyggelsen følger terrenget og gir til sammen et godt totalinntrykk. Delområdet vurderes til middels verdi.	
L5 Nygård kirke	Delområdet er særpreget med sentrale arkitektoniske kvaliteter, omgivelsene er spesielt godt lesbare. Kirken er et landemerke, i kombinasjon med klokketårnet. Området vurderes å ha stor verdi.	Stor verdi



Figur 6-12 Viser verddivurdering for landskapsbilde

7 Påvirkning og konsekvens

I arbeidet med konsekvensanalysen er banetraseene og deres tilhørende område delt i to

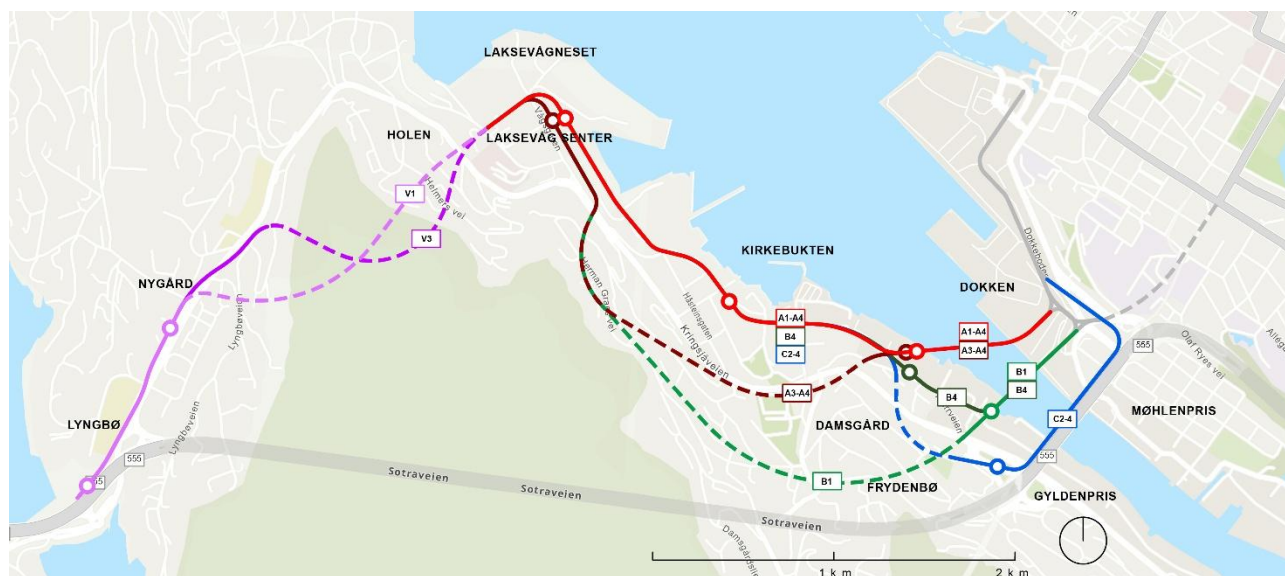
- Dokken – Laksevåg
- Laksevåg senter – Lyngbø

For delområde Dokken – Laksevåg senter finnes 3 hovedløsninger:

- Lav bro og dagsløsning Dagsløsning i Damsgårdsveien.
- Lav bro og tunnel til Laksevåg verft.
- Trasé parallelt med Puddefjordsbroen.

For delområde Laksevåg senter – Lyngbø finnes to løsninger

- Tunnel til Gravdal og planfri kryssing av Lyderhornsveien.
- Tunnel til Nygård og bane langs Lyderhornsveien.



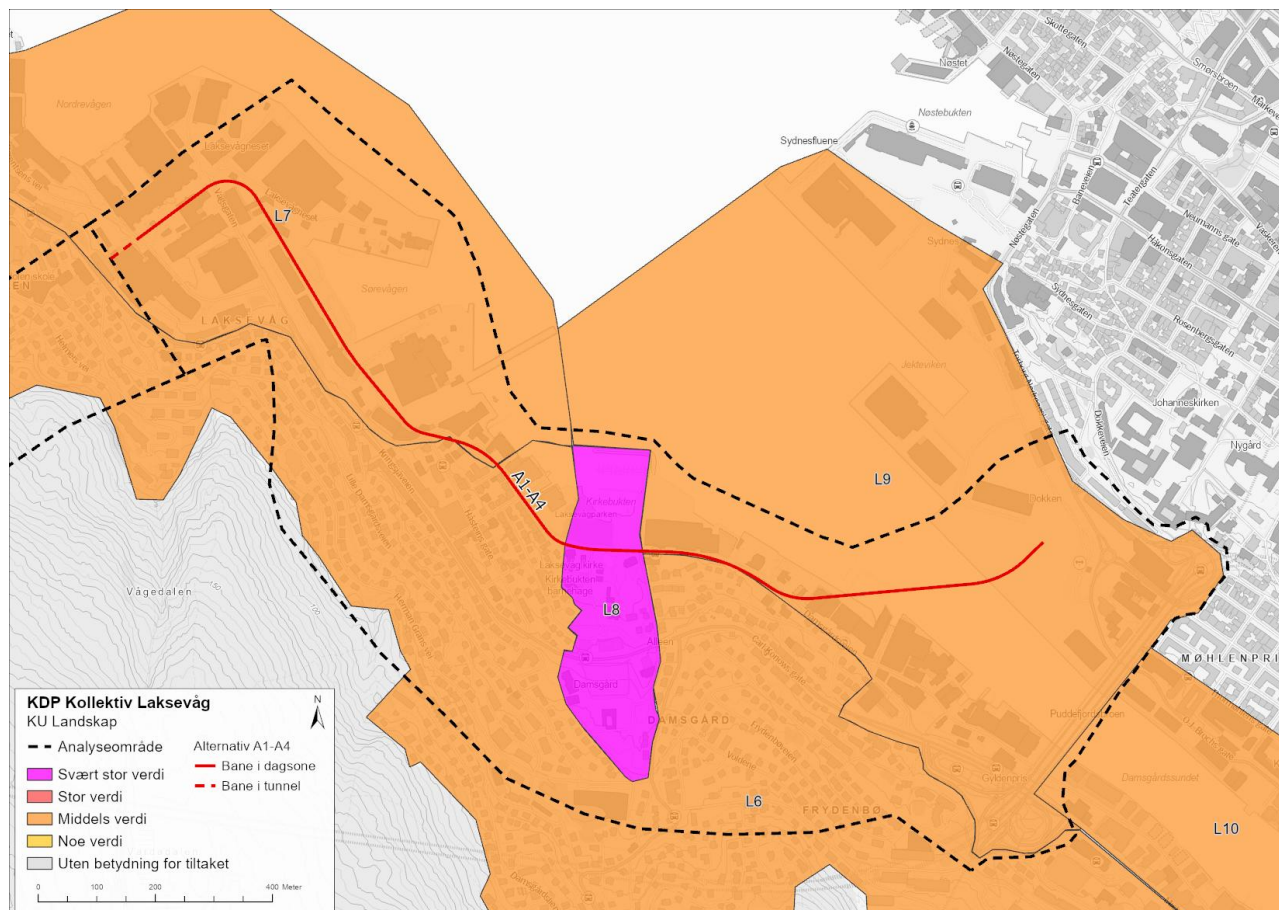
Figur 7-1: Viser alle traseene som skal utredes.

7.1 Delstrekning Dokken – Laksevåg senter

Alternativene A, B og C ligger i området Dokken – Laksevåg senter. Det vil si at det kun vil oppstå påvirkning og konsekvens for landskapsbilde i delområdene L6-L10.

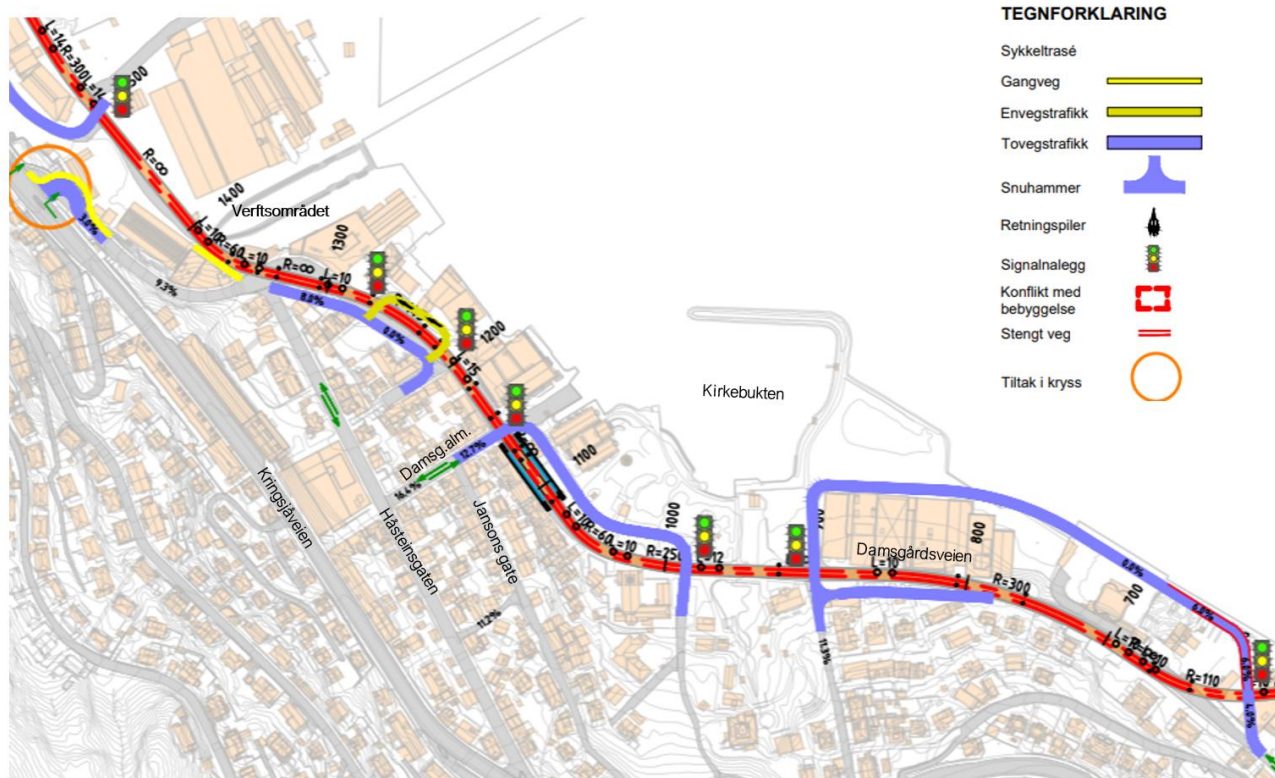
A- og B-alternativene har lav bro nord for dagens Puddefjordsbro. C-alternativet ligger parallelt med dagens Puddefjordsbro og har samme eller tilsvarende seilingshøyde som dagens bro.

7.1.1 Alternativ A1-A4 – dagløsning i Damsgårdsveien



Figur 7-2: Viser traseen A1-A4 Dokken - Laksevåg senter.

Banen krysser Puddefjorden i lav, skrå bro fra transformasjonsområdet på Dokken sør. Den fortsetter videre i Damsgårdsveien mot Laksevåneset, før den svinger vestover langs ubåtbunkeren og inn i tunnel under Holfjellet. I forbindelse med tiltak som medfører terrenginngrep, som etablering av murer og ramper, legges det til grunn en landskapstilpasning av bymessig karakter og av høy kvalitet som i liten grad bryter med overordnede landskapstrekk. Det vil være behov for omlegging av vei i forbindelse med foreslått trasé.



Figur 7-3 Viser områder hvor vei må legges om på grunn av traséalternativ

L6 Laksevåg/Gyldenpris - Fjellside

Traseen følger i all hovedsak Damsgårdsveien og er dermed forankret i etablert bystruktur og overordnede linjer i landskapet. Det blir nødvendig med inngrep i eiendom og terreng i foreslått trase. Dette vil i noen grad påvirke landskapskarakteren i delområdet og de overordnede strukturene i landskapet. Omlegging av vei vil føre med seg nye veitraseer som i noen grad bryter med landskapskarakteren og verdier i landskapet, spesielt i krysset ved Håsteinsgaten, Tørrdokken og administrasjonsbygget.

Noe forringet da tiltaket vil medføre noe skjemmende inngrep i bygg som i noen grad påvirker landskapskarakteren langs Damsgårdsveien.



L7 Laksevågneset

Traseen følger gate- og kvartalsstruktur gjennom delområdet. Skala og linjeføring er i tråd med en funksjonsblandet bymessig utbygging med relativt stor andel bolig. Tiltaket vil medføre inngrep i terreng i krysset med Håsteinsgaten, Tørrdokken og administrasjonsbygget. Tiltakene er lokale og avgrenset, men det vil påvirke eksisterende strukturer som gir landskapet særpreg og karakterer

Tiltaket vil ha noe påvirkning på landskapskarakteren.

**L8 Damsgård Hovedgård**

Alternativet følger Damsgårdsveien og er dermed forankret i etablert bystruktur. Banetraseen fører ikke til terrengendringer, og den utgjør ingen visuell eller fysisk barriere som bryter med siktlinje eller andre landskapsmessige sammenhenger i delområdet. Omlegging av vei fører til etablering av nye, lokale gateløp som i noen grad avviker fra dagens etablerte gatestruktur. Dette gjelder også i aksen foran kirken, men det legges til grunn at dette tiltaket vil få en god landskapstilpasning.

Tiltaket vil ikke påvirke landskapskarakteren i området overordnet, men kan innebære en liten visuell forringelse lokalt. Tiltaket vurderes derfor til noe forringet ned mot ubetydelig.



L9 Dokken og Indre Laksevåg

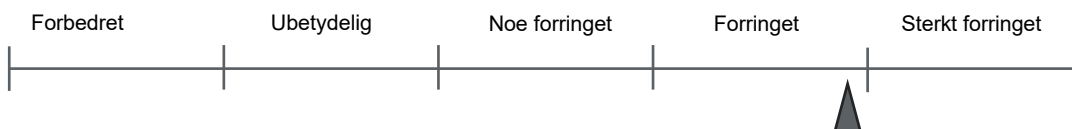


Figur 7-4 Illustrasjon av broalternativ A med illustrert kvartalsstruktur på Dokken (strukturen er ikke bestemt). Illustrasjonen viser også eksisterende bygg, og får ikke frem at noen rives i alternativet. Illustrasjonene viser hvordan broen vil krysse Puddefjorden og at den står i stor visuell kontrast med etablerte strukturer

Skrå brokryssing over sundet representerer et brudd med landskapskarakteren i området. Damsgårdssundet er utgangspunkt for både terrengform og bystruktur i hele dette området, og Puddefjordsbroen er et tydelig og identitetsskapende landemerke der den krysser sundet rettvisklet. En lav bro i skrå vinkel over sundet står i visuell dissonans til denne etablerte likevekten. Omlegging og oppmuring av vei ved kaifront vil være et

synlig element som vil stå i visuell kontrast til en ellers lav sjølinje, dette i kombinasjon med at broen ligger høyt ved landingsarealet gjør at tiltaket er dårlig forankret i omgivelsene.

Forringet opp mot sterkt forringet som følge av et tiltak som ikke er forankret i stedlige strukturer.



L10 Damsgårdssundet



Figur 7-5 Viser at den visuelle sammenhengen mellom sund og fjord brytes, standpunkt på Småpudden, illustrert kvartalsstruktur på Møhlenpriskaien er ikke bestemt.

Delområdet er ikke direkte berørt av tiltaket, men brokryssingen påvirker den indre delen av Damsgårdssundet visuelt. Fra dette ståstedet er den høye buen på Puddefjordsbroen en forutsetning for sikt og sammenheng mellom sund og fjord. En lav bro på utsiden av den høye vil bryte den visuelle sammenhengen, forringe lesbarheten og svekke landskapskarakteren i delområdet.

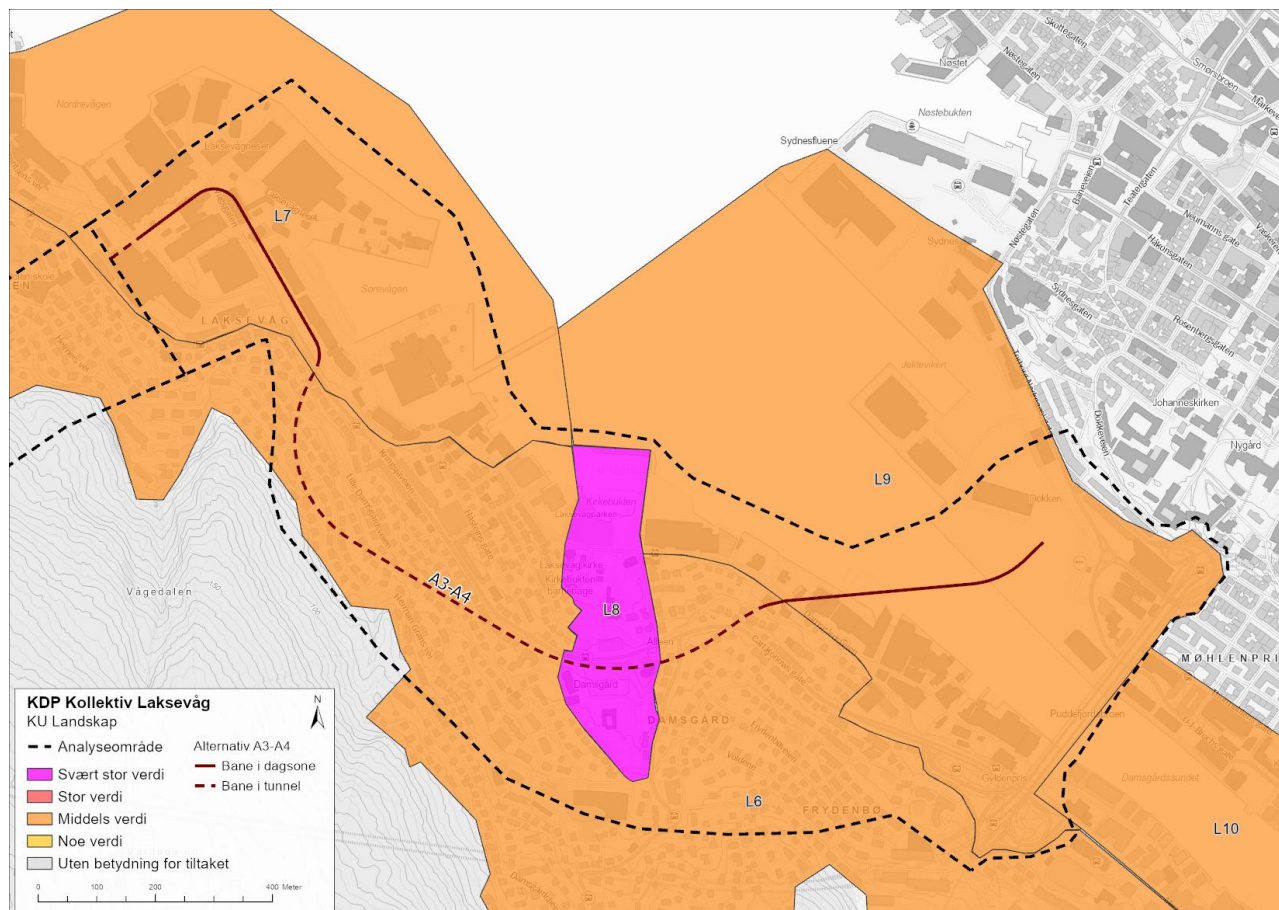
Noe forringet som følge av noe brudd i landskapssammenhenger med et tiltak som ikke er forankret i stedlige strukturer.



Tabell 7-1: Viser samlet vurdering for alle delområder med oppsummering av samlet konsekvens

Vurdering av påvirkning og konsekvens, alternativ A1-A4			
Delområde	Verdi	Vurdering påvirkning	Konsekvens
L6 Laksevåg/Gyldenpris - Fjellside	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
L7 Laksevågneset	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
L8 Damsgård Hovedgård	Svært stor verdi	Noe forringet, ned mot ubetydelig	Noe miljøskade (-)
L9 Dokken og Indre Laksevåg	Middels verdi	Forringet, opp mot sterkt forringet	Betydelig miljøskade (--)
L10 Damsgårdssundet	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
Samlet konsekvens	Delområdet vurderes til middels negativ konsekvens. Det er fjordkrysningen og hvordan den utformes i dette alternativet, som i størst grad bryter med landskapskarakteren. Den høye konsekvensgraden på betydelig miljøskade vurderes å ikke være underordnet de andre vurderingene da det ligger i et delområde med viktige landskapssammenhenger og utformingen i stor grad bryter med dette.		Middels negativ konsekvens

7.1.2 Alternativ A3-A4 – tunnel til Laksevåg verft



Figur 7-6: Viser traseen A3-A4 Dokken - Laksevåg senter.

Banen krysser Puddefjorden i lav, skrå bro fra transformasjonsområdet på Dokken sør. Den fortsetter videre i tunnel fra Damsgårdsveien til Laksevåg verft. Traseen følger bak industribyggene på Laksevågverft før den svinger vestover langs ubåtbunkeren og inn i tunnel under Holefjellet. I forbindelse med tiltak som medfører terrenginngrep, som etablering av tunnelpåslag, murer og ramper, legges det til grunn en landskapstilpasning av bymessig karakter og av høy kvalitet, som i liten grad bryter med overordnede landskapstrekk. Det vil være behov for omlegging av vei i forbindelse med foreslått trasé.

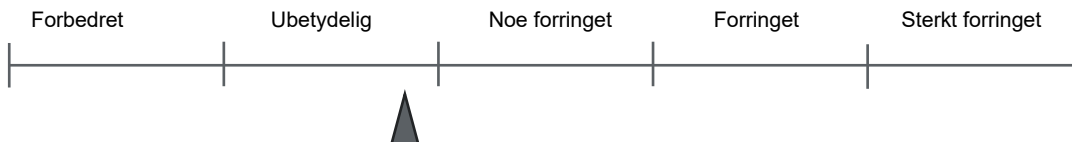
Alternativet har sammenfallende vurdering som A1-A4 for delområde L9 Dokken og Indre Laksevåg og L10 Damsgårdssundet.

L6 Laksevåg/ Gyldenpris - fjellside

Alternativ A3-A4 ligger i hovedsak i tunnel gjennom delområdet. Kulverten i østre ende av tunnelen medfører noe inngrep i terreng og bygningsmasse. Inngrepet er isolert til en liten del i utkanten av et stort delområde

og vil gi lite visuell belastning for området som helhet. Lokalt representerer tiltaket et brudd i bygningsmiljøet, men for den overordnede landskapskarakteren har alternativet lite påvirkning.

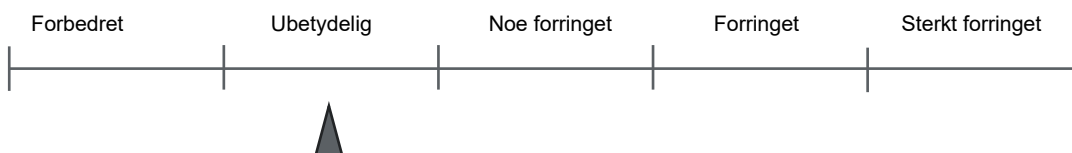
Lokalt noe forringet, men overordnet ubetydelig endring for landskapsbilde. Delområdet vurderes derfor å få ubetydelig påvirkning opp mot noe.



L7 Laksevågneset

Traseen følger gate- og kvartalsstruktur gjennom delområdet. Skala og linjeføring er i tråd med en funksjonsblandet bymessig utbygging med relativt stor andel bolig, som planlegges i området. Tunnelprotalen vil ikke medføre stor visuell påvirkning på delområdet.

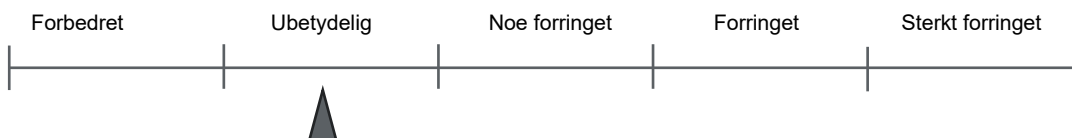
Tiltaket vil ha ubetydelig påvirkning for landskapsbilde.



L8 Damsgård Hovedgård

Ingen påvirkning. Tiltaket går i tunnel.

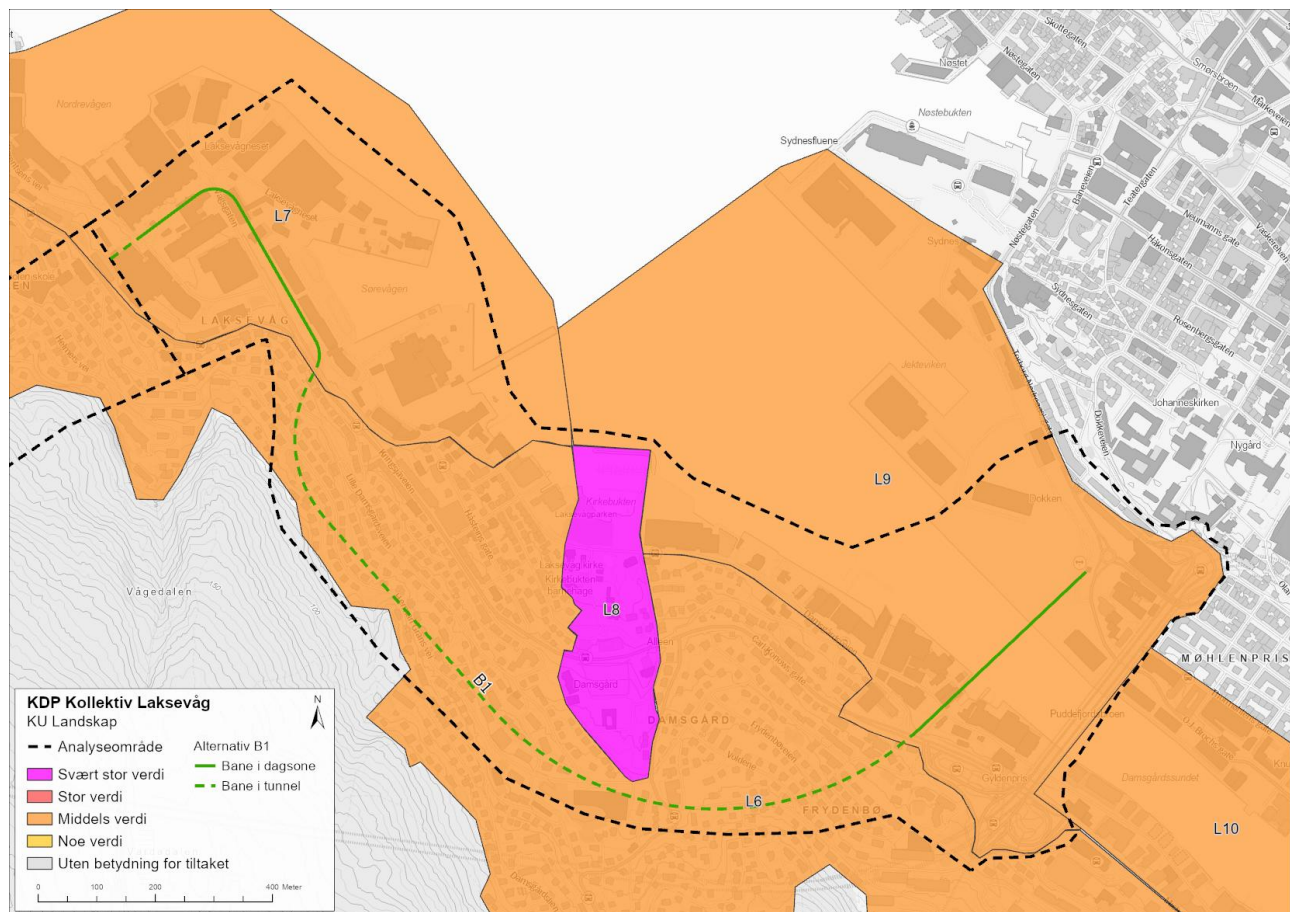
Ubetydelig endring da tiltaket ikke berører delområdet.



Tabell 7-2: Viser samlet vurdering for alle delområder med oppsummering av samlet konsekvens.

Vurdering av påvirkning og konsekvens, alternativ A3-A4			
Delområde	Verdi	Vurdering påvirkning	Konsekvens
L6 Laksevåg/Gyldenpris - Fjellside	Middels verdi	Ubetydelig opp mot noe	Ingen/ubetydelig (0)
L7 Laksevågneset	Middels verdi	Ubetydelig	Ingen/ubetydelig (0)
L8 Damsgård Hovedgård	Svært stor verdi	Ubetydelig	Ingen/ubetydelig (0)
L9 Dokken og Indre Laksevåg	Middels verdi	Forringet, opp mot sterkt forringet	Betydelig miljøskade (--)
L10 Damsgårdssundet	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
Samlet konsekvens	Delområdet vurderes til middels negativ konsekvens. Det er fjordkrysningen og hvordan den utformes i dette alternativet, som i størst grad bryter med landskapskarakteren. Den høye konsekvensgraden på betydelig miljøskade vurderes å ikke være underordnet de andre vurderingene da det ligger i et delområde med viktige landskapssammenhenger og utformingen i stor grad bryter med dette.		Middels negativ konsekvens

7.1.3 Alternativ B1 – tunnel til Laksevåg verft



Figur 7-7: Viser traseen B1 Dokken - Laksevåg senter.

Banen krysser Puddefjorden i lav bro vinkelrett over sundet tett på Puddefjordsbroen. Den fortsetter videre i tunnel fra Damsgårdsveien til Laksevågneset. Traseen går bak industribyggene på Laksevåg verft før den svinger vestover langs ubåtbunkeren og inn i tunnel under Holefjellet. I forbindelse med tiltak som medfører terrenginngrep, som etablering av tunnelpåslag, murer og ramper, legges det til grunn en landskapstilpasning av bymessig karakter og høy kvalitet, som i liten grad bryter med overordnede landskapstrekk. Det vil være behov for stenging av vei i forbindelse med foreslått trasé.



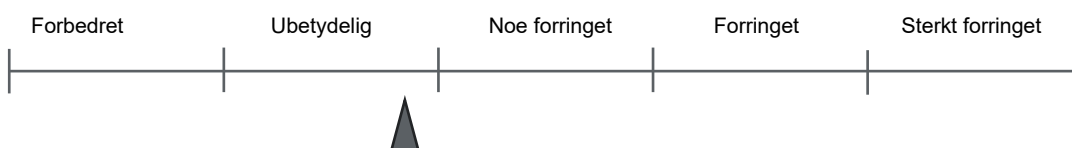
Figur 7-8 viser at Damsgårdsveien må stenges i alternativet

Alternativet har sammenfallende vurdering som A3-A4 for Laksevågneset L7 og L8 Damsgård Hovedgård.

L6 Laksevåg/Gyldenpris - Fjellside

Alternativ B1 ligger i all hovedsak i tunnel gjennom delområdet. Kulverten i østre ende av tunnelen ligger i overgangen mellom L9 og L6, og omtales her. Kulverten ved tunnelpåhugget medfører noe inngrep i terreng og bygningsmasse. Inngrepet er isolert til en liten del i utkanten av et stort delområde og vil gi lite visuell belastning for området som helhet. Lokalt representerer tiltaket et brudd i bygningsmiljøet, men for den overordnede landskapskarakteren har alternativet lite påvirkning.

Lokalt noe forringet, men overordnet ubetydelig endring for landskapsbilde.

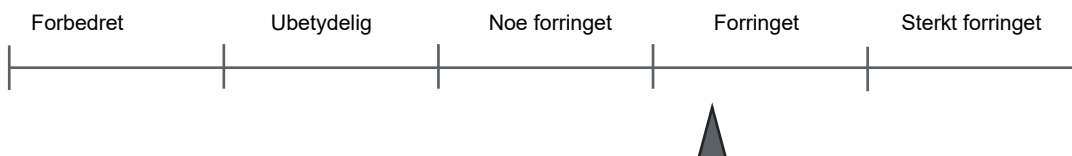


L9 Dokken og Indre Laksevåg

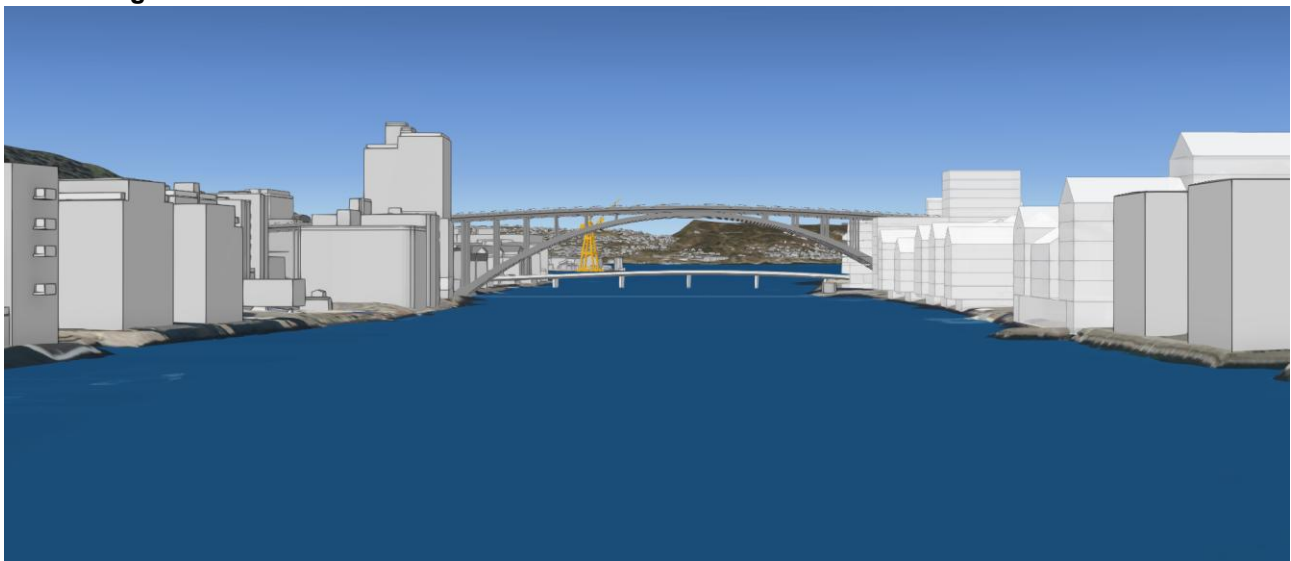
Figur 7-9 Modellen av broen viser at brosyningen er rasjonell, men at sammenhengen med Puddefjordsbroen svekkes. Det øverste bildet viser også hvordan bybanetraseen skjærer inn i det maritime miljøet langs sjølinjen i Indre Laksevåg.

Brokryssingen tett inntil Puddefjordsbroen svekker verdien til det etablerte landemerket. Den lave broen gjør at eksisterende høy bro ikke lenger har en åpenbar sammenheng mellom form og funksjon. Den åpne sikten på langs av sundet stenges, og siden broen ligger tettere på Puddefjordsbroen vil den visuelle sammenhengen snevres inn. Broen krysser sundet vinkelrett, og tilpasses i større grad til bebyggelsesstruktur og den overordnede landskapskarakteren enn brokryssingen i A-alternativene. At banetraseen går gjennom det historiske marine miljøet langs sjølinjen i Indre Laksevåg hvor Skjøndals Slip ligger, er negativt for landskapskarakteren i området.

Forringet, ned mot noe forringet. Tiltaket svekker lesbarhet, sikt og visuelle verdier i sundlandskapet og det historiske marine miljøet langs sjølinjen.



L10 Damsgårdssundet



Figur 7-10 Viser hvordan den visuelle sammenhengen mellom sund og fjord brytes.

Delområdet er ikke direkte berørt av tiltaket, men brokryssingen påvirker den indre delen av Damsgårdssundet visuelt. Fra dette ståstedet er den høye buen på Puddefjordsbroen en forutsetning for sikt og sammenheng mellom sund og fjord. En lav bro på utsiden av den høye vil bryte den visuelle sammenhengen, forringe lesbarheten og svekke landskapskarakteren i delområdet.

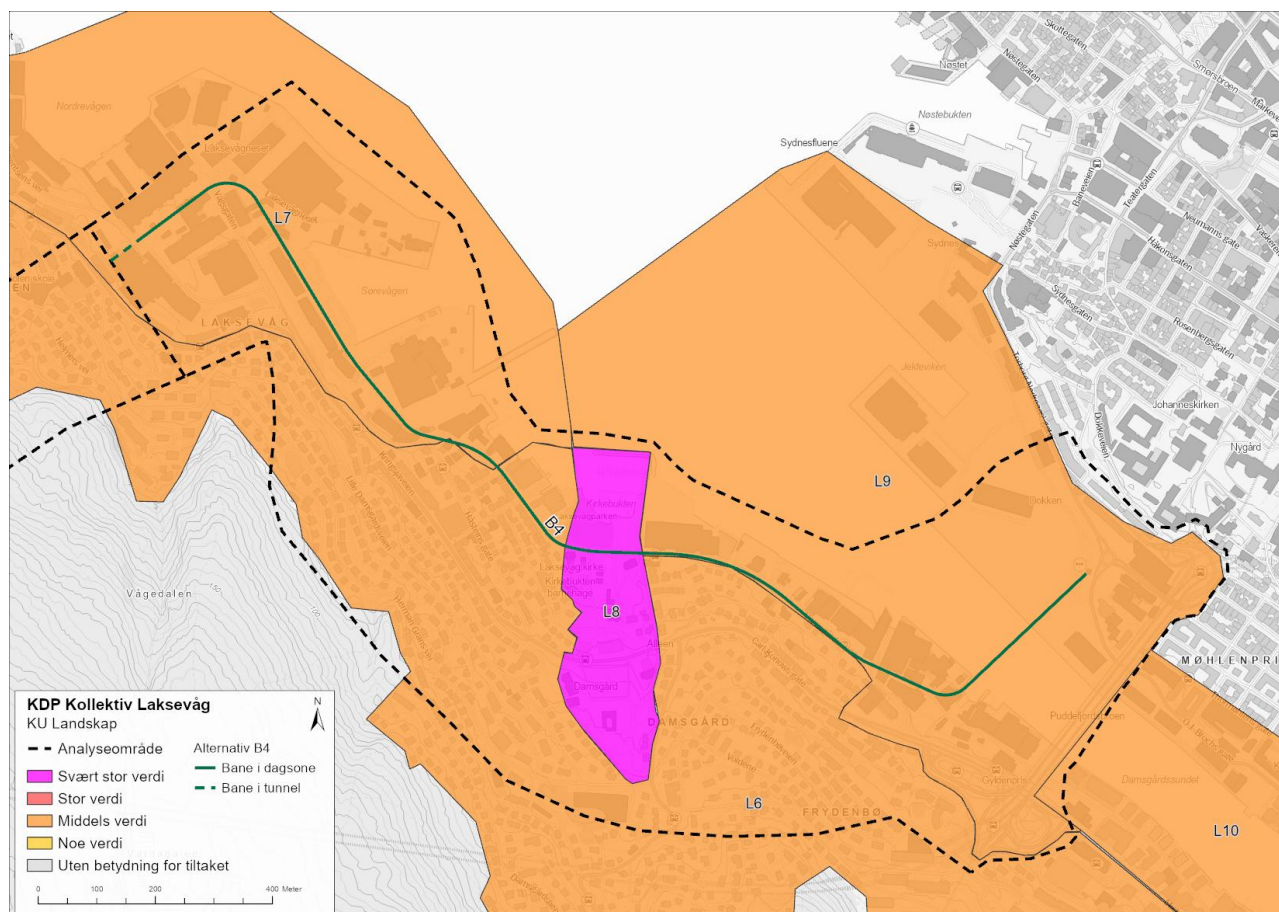
Noe forringet som følge av noe brudd i landskapssammenhenger med et tiltak som ikke er forankret i stedlige strukturer.



Tabell 7-3: Viser samlet vurdering for alle delområder med oppsummering av samlet konsekvens

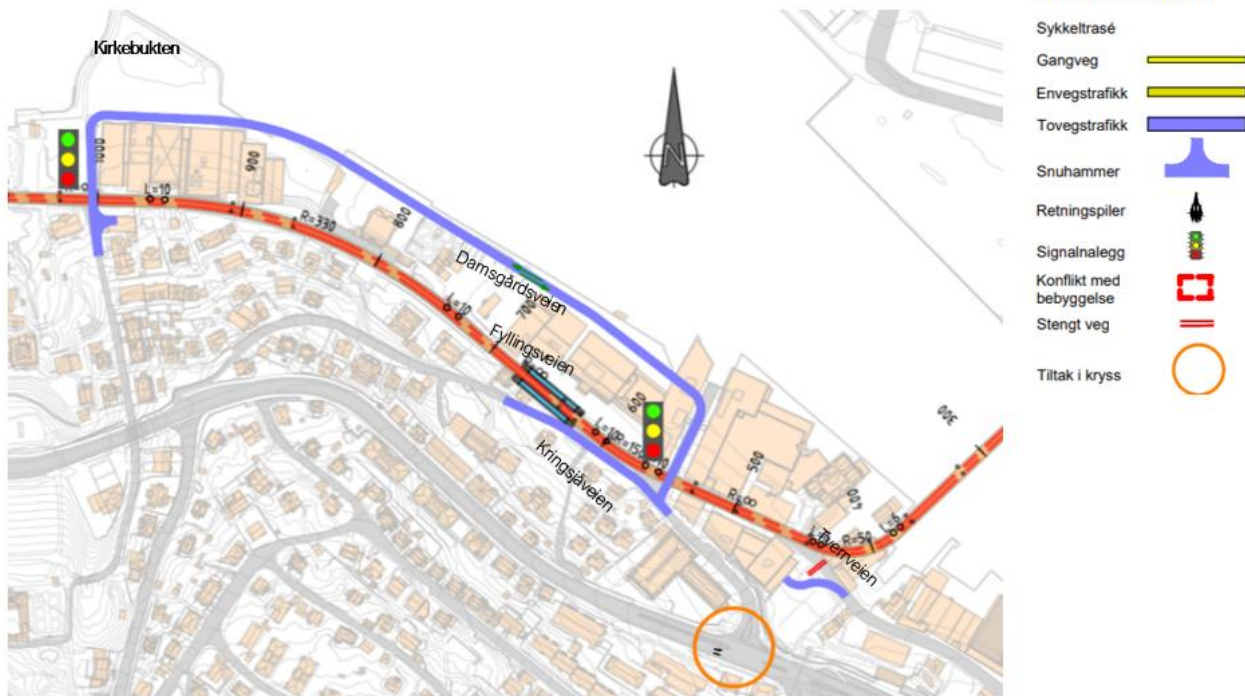
Vurdering av påvirkning og konsekvens, alternativ B1			
Delområde	Verdi	Vurdering påvirkning	Konsekvens
L6 Laksevåg/ Gyldenpris - Fjellside	Middels verdi	Ubetydelig endring, opp mot noe	Ingen/ubetydelig (0)
L7 Laksevågneset	Middels verdi	Ubetydelig	Ingen/ubetydelig (0)
L8 Damsgård Hovedgård	Svært stor verdi	Ubetydelig	Ingen/ubetydelig (0)
L9 Dokken og Indre Laksevåg	Middels verdi	Forringet, ned mot noe forringet.	Betydelig miljøskade (--)
L10 Damsgårdssundet	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
Samlet konsekvens	Delområdet vurderes til middels negativ konsekvens. Det er fjordkrysningen og hvordan den utformes i dette alternativet, som i størst grad bryter med landskapskarakteren. Den høye konsekvensgraden på betydelig miljøskade vurderes å ikke være underordnet de andre vurderingene da det ligger i et delområde med viktige landskapssammenhenger og utformingen i stor grad bryter med dette.		Middels negativ konsekvens

7.1.4 Alternativ B4 – dagsløsning i Damsgårdsveien



Figur 7-11: Viser traseen B4 Dokken - Laksevåg senter.

Banen krysser Puddefjorden i lav bro som kysser rett over sundet tett på Puddefjordsbroen. Den fortsetter videre i Damsgårdsveien mot Laksevågneset, før den svinger vestover langs ubåtbunkeren og inn i tunnel under Holefjellet. I forbindelse med tiltak som medfører terrenginngrep, som etablering av murer og ramper, legges det til grunn en landskapstilpasning av bymessig karakter og av høy kvalitet, som i liten grad bryter med overordnede landskapstrekk. Det blir behov for omlegging av vei som følge av foreslått trasé.



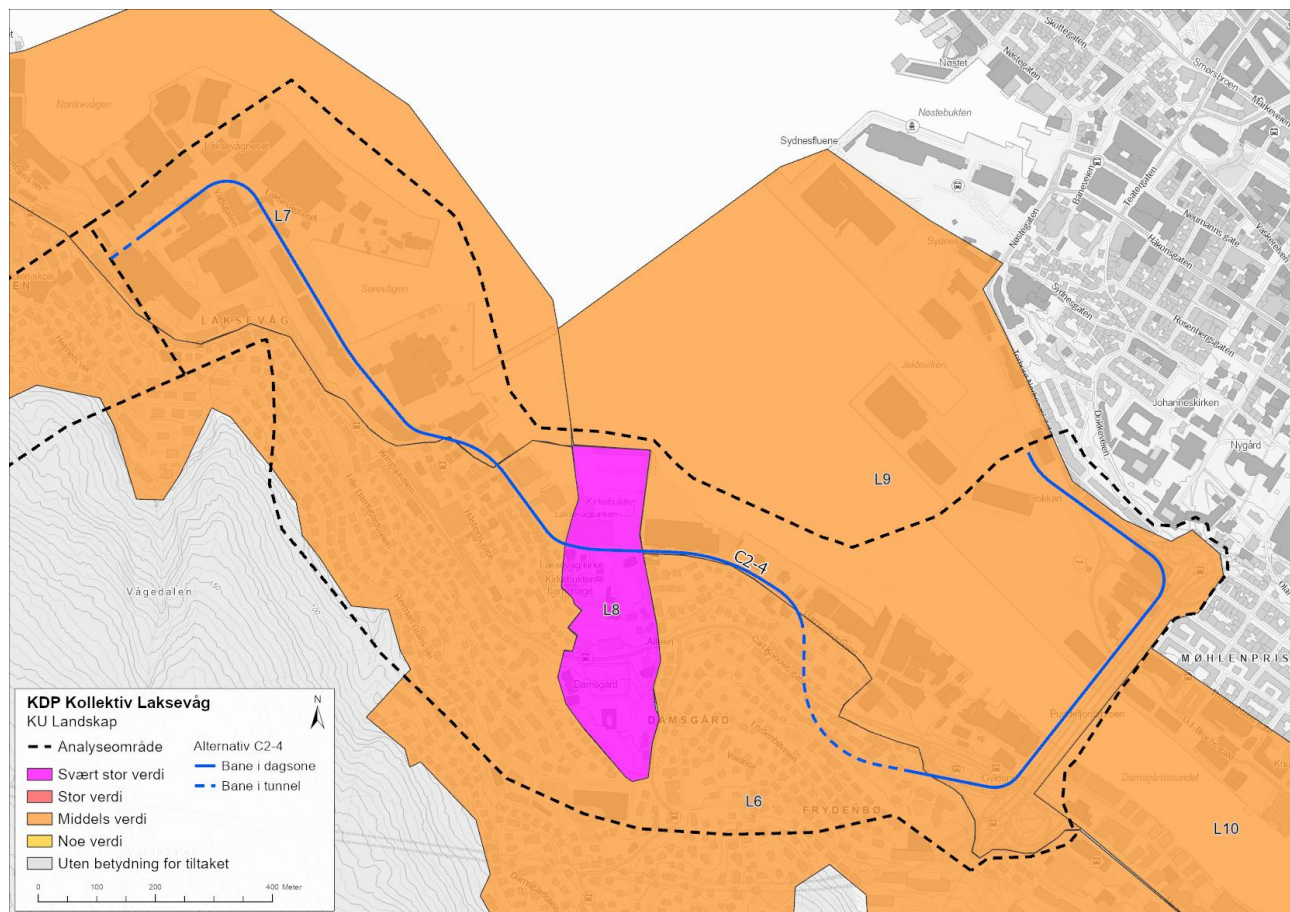
Figur 7-12 Foreslått omlegging i Damsgårdsveien for alternativet

Alternativet har sammenfallende vurdering som A1-A4 for delområdene L6 Laksevåg/Gyldenpris – Fjellside, L7 Laksevågneset og L8 Damsgård Hovedgård. For delområdene L9 Dokken og Indre Laksevåg og L10 Damsgårdsundet har den sammenfallende vurdering som B1.

Tabell 7-4: Viser samlet vurdering for alle delområder med oppsummering av samlet konsekvens

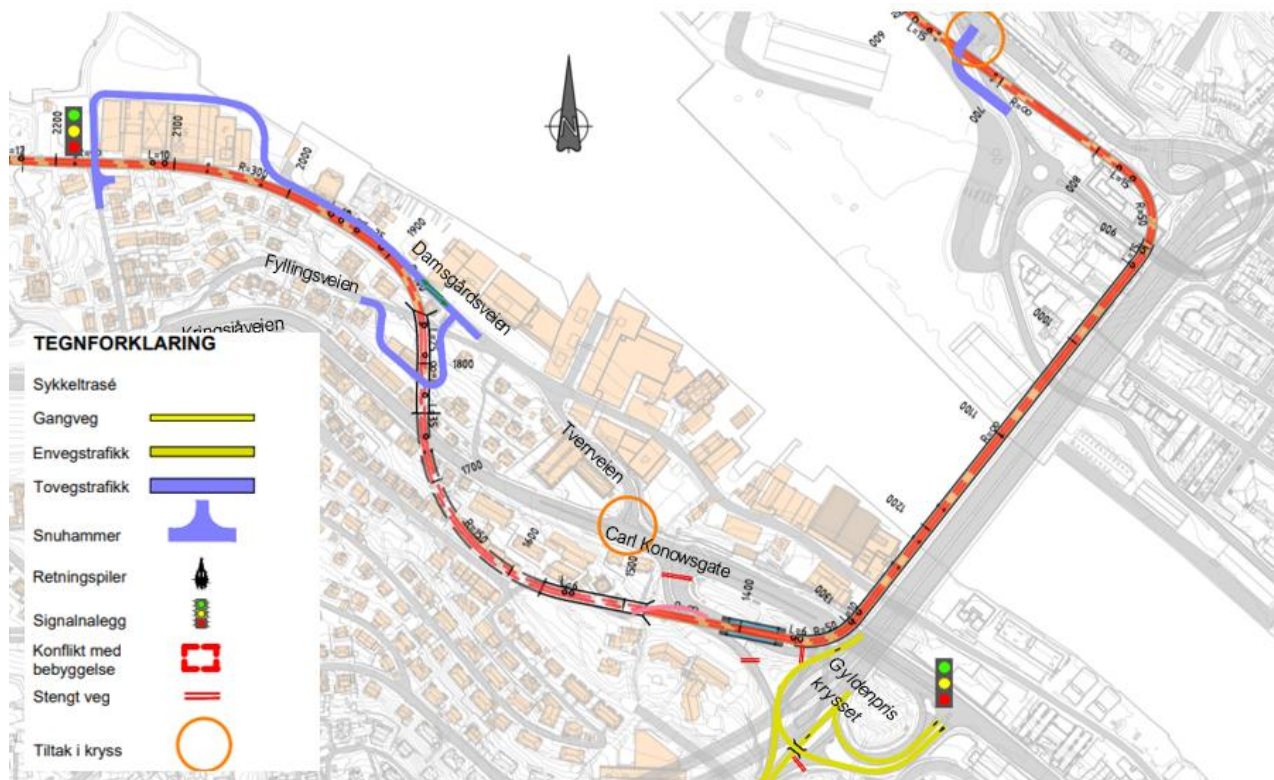
Vurdering av påvirkning og konsekvens, alternativ B4			
Delområde	Verdi	Vurdering påvirkning	Konsekvens
L6 Laksevåg/Gyldenpris - Fjellside	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
L7 Laksevågneset	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
L8 Damsgård Hovedgård	Svært stor verdi	Noe forringet, ned mot ubetydelig	Noe miljøskade (-)
L9 Dokken og Indre Laksevåg	Middels verdi	Forringet ned mot noe	Betydelig miljøskade- (--)
L10 Damsgårdssundet	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
Samlet konsekvens	Delområdet vurderes til middels negativ konsekvens. Det er fjordkrysningen og hvordan den utformes i dette alternativet, som i størst grad bryter med landskapskarakteren. Den høye konsekvensgraden på betydelig miljøskade vurderes å ikke være underordnet de andre vurderingene da det ligger i et delområde med viktige landskapssammenhenger og utformingen i stor grad bryter med dette.		Middels negativ konsekvens

7.1.5 Alternativ C2-4 – ny parallell Puddefjordsbro og kort tunnel



Figur 7-13: Viser traseen C2-4 Dokken - Laksevåg senter.

Banen rampes opp på Puddefjordsbroen og krysser Puddefjorden i plan og parallelt med Puddefjordsbroen. Ved Gyldenpris går banen i tunnel fra Michael Krohns gate til Damsgårdsveien. Den fortsetter videre i Damsgårdsveien mot Laksevågneset, før den svinger vestover langs ubåtbunkeren og inn i tunnel under Holfjellet. I forbindelse med tiltak som medfører terrenginngrep, som etablering av tunnelpåhugg, murer og ramper, legges det til grunn en landskapstilpasning av bymessig karakter og av høy kvalitet, som i liten grad bryter med overordnede landskapstrekk. Det blir behov for omlegging av vei som følge av foreslått trasé.



Figur 7-14 viser omlegging i Gyldenpriskrysset og i Damsgårdsveien

Alternativet har sammenfallende vurdering som A1-A4 for delområdene L7 og L8.

L6 Laksevåg/Gyldenpris - fjellside

I Damsgårdsveien er traseen stort sett lik A1-A4, men den vil få tunnelportaler i både Damsgårdsveien og Michael Krohns gate. Ved begge tunnelpåbyggene må det anlegges kulverter som lokalt vil innebære inngrep i terreng og bebyggelse. God landskapstilpasning i tilknytning til tunnelportalene legges til grunn. Landskapsinngrepene skjer i deler av området som i dag er tungt utbygd av vei (Michael Krohns gate). Den overordnede landskapskarakteren i området vil ikke bli endret. Den omlagte veien i området vil følge eksisterende strukturer i stor grad og medfører ikke påvirkning på landskapet.

Lokalt noe forringet, men overordnet ubetydelig endring for landskapsbilde.



L9 Dokken og Indre Laksevåg

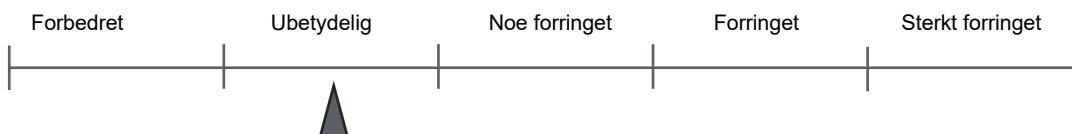
Alternativet knytter seg til eksisterende Puddefjordsbro. Og går parallelt med denne. Den nye broen vil være synlig fra delområdet da traseen går på nordsiden av broen. Den vil allikevel følge etablerte strukturer i landskapet. Tiltaket vil for landskapsbildet innebære forsterket fokus på et allerede etablert knutepunkt og landemerke. Tiltaket vil i liten grad forstyrre visuell og fysisk sammenheng mellom fjord og sund. Tiltak knyttet til opp- og nedramping vil være svært synlig i landskapet som følge av store terrenginngrep, nye murer og riving av bygg. Samtidig følger traseen overordnede og etablerte strukturer, og er i tråd med landskapskarakteren i området.

Tiltaket vurderes å gi noe forringelse av eksisterende visuelle verdier som følge av at flere bygg må rives og det blir ellers inngrep i terreng med etablering av murer.

**L10 Damsgårdssundet**

Tiltaket har ingen direkte inngrep, og gir i liten grad visuell påvirkning for landskapsbildet fra indre Damsgårdssundet.

Ubetydelig endring.



Tabell 7-5 Viser samlet vurdering for alle delområder med oppsummering av samlet konsekvens

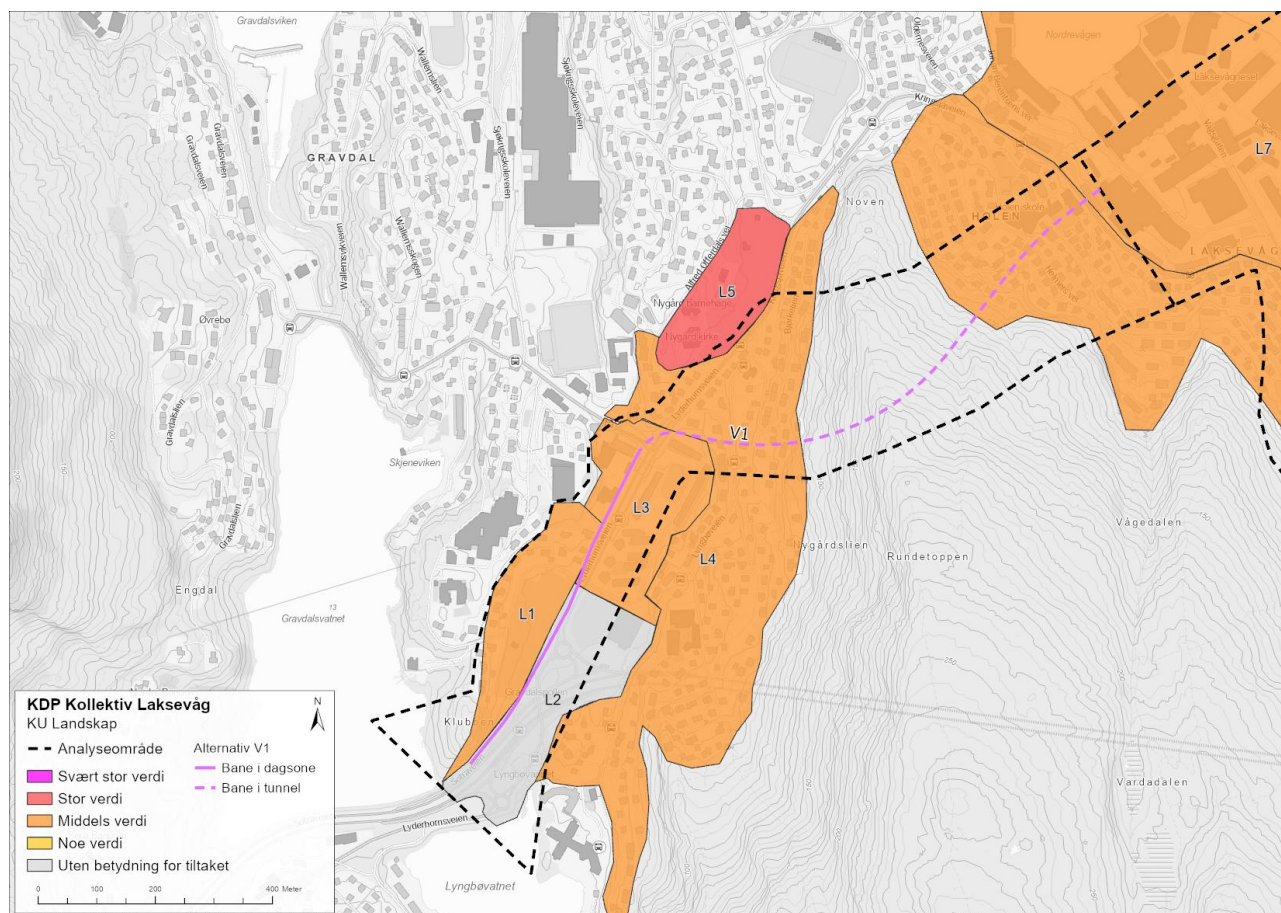
Vurdering av påvirkning og konsekvens, alternativ C2-4			
Delområde	Verdi	Vurdering påvirkning	Konsekvens
L6 Laksevåg/Gyldenpris - Fjellside	Middels verdi	Noe forringet, på grensen mot ubetydelig	Noe miljøskade (-)
L7 Laksevågneset	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
L8 Damsgård Hovedgård	Svært stor verdi	Noe forringet, ned mot ubetydelig	Noe miljøskade (-)
L9 Dokken og Indre Laksevåg	Middels verdi	Noe forringet,	Noe miljøskade (-)
L10 Damsgårdssundet	Middels verdi	Ubetydelig	Ingen/ubetydelig (0)
Samlet konsekvens	Hovedsakelig ubetydelig miljøskade og noe miljøskade. Til sammen noe negativ konsekvens, da tiltaket i stor grad følger landskapets linjer.		Noe negativ konsekvens

7.2 Delstrekning vest (Laksevåg senter – Lyngbø)

Alternativene V1 og V3 ligger i området Laksevåg senter-Lyngbø. Det vil si at det kun vil oppstå påvirkning og konsekvens for landskapsbilde i delområdene L1-L5.

Det vurderes to alternativ for banetrasé vestover mot Lyngbø. Begge går i tunnel mellom Laksevåg senter og Gravdal, under Holefjellet. Ett alternativ har tunnelpåhugg bak Eliasmarken Borettslag, mens det andre har påhugg rett nord for krysset Lyderhornsveien/Lyngbøveien. Førstnevnte banetrasé krysser Lyderhornsveien planfritt, mens det lenger nord krysser Lyderhornsveien i plan. Begge har holdeplass ved butikkssenter og følger Lyderhornsveiens vestside til endeplass på Lyngbø.

7.2.1 Alternativ V1 – Lyderhornsveien



Figur 7-15: Viser traseen V1 Laksevåg senter -Lyngbø.

Tunnelpåhugg ligger nord for Eliasmarken Borettslag og vil ligge i kulvert under Lyderhornsveien før den kommer ut i dagen rett øst for høyblokken. Videre følger den parallelt med Lyderhornsveien før den svinger inn på veien og følger gravplassen. Endeholdeplassen er foreslått på midlertidig lokk over motorveien. I forbindelse med tiltak som medfører terrenginngrep, som etablering av tunnelpåhugg, murer og ramper,

legges det til grunn en landskapstilpasning av bymessig karakter og høy kvalitet, som i liten grad bryter med overordnede landskapstrekk. Foreslått trase medfører omlegging av vei.



Figur 7-16 viser sideforskyving av vei sør i Lyderhornsveien

L1 Gravdalspollen

Trasé berører tre bygg like vest for Lyderhornsveien og skjærer seg ut i terrenget langs vestsiden av vegen. Gravplassen berøres ikke. Tiltaket medfører noe brudd i landskapet og vil påvirke bebyggelsen helt ut mot veien nordøst i delområdet. Ellers vil tiltaket i liten grad påvirke landskapet.

Noe forringet ned mot ubetydelig på grunn av romkurve som på deler av strekningen ikke følger linjer i landskapet.



L2 Krysset ved Sotraveien

Midlertidig endepunkt på Lyngbø etableres på lokk. Dette er en betydelig konstruksjon i et område som allerede preges av store veikonstruksjoner. Med forutsetning av god landskapstilpasning vil et slik lokk falle inn i omgivelsene, men den vil allikevel være synlig i landskapet.

Noe forringet ned mot ubetydelig.



L3 Eliasmarken

Traseen kommer ut av fjellet bak Eliasmarken borettslag. Her er det for lite overdekning til at den kan fortsette mot høyblokken i fjell. Dette medfører at tunnelen ligger i kulvert frem til høyblokken. Tiltaket fører til et fysisk inngrep i delområdet, men inngrepet skjer i deler av områder som har store asfalterte flater hvor bygg som må rives er av lav arkitektonisk verdi. Elementene som gir middels verdi i delområdet berøres i liten grad.

Noe forringet som følge av direkte inngrep i delområdet som delvis vil endre landskapskarakteren i området.



L4 Småhusbebyggelsen på Nygård

Traseen kommer ut av fjellet bak Eliasmarken borettslag. Det er for lite overdekning til at den kan fortsette mot høyblokken i fjell. Det blir derfor etablert kulvert i området. Det vil være store permanente tilpasninger som vil påvirke og endre landskapskarakteren rundt Eliasmarken borettslag. De store konstruksjonene vil bli visuelt eksponert, men på grunn av plasseringen av tiltaket, i en nedsenkning i landskapet, vil dette være lokalt. Dette fører til at delområdet som en helhet i liten grad påvirkes av tiltaket. Det antas at tiltaket vil ha god landskapstilpasning, men det vil allikevel medføre en visuell påvirkning som følge av store permanente tilpasninger.

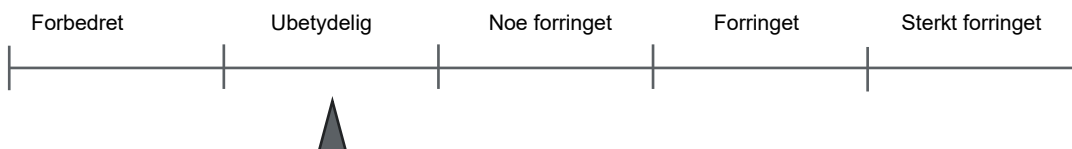
Tiltaket vurderes til noe forringet.



L5 Nygård kirke

Ingen påvirkning. Tiltaket vil ikke være synlig fra delområdet.

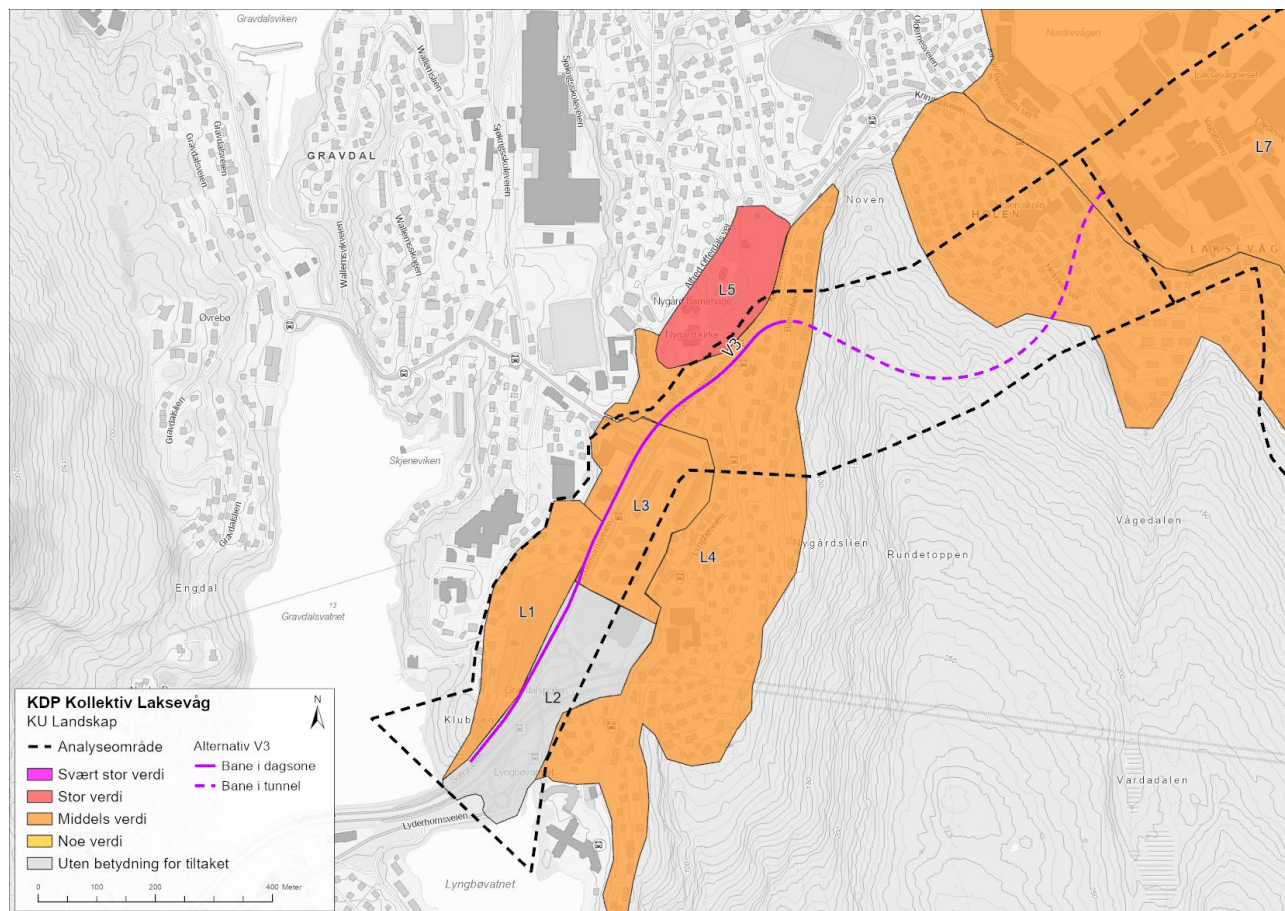
Ubetydelig endring.



Tabell 7-6: viser samlet vurdering for alle delområder med oppsummering av samlet konsekvens.

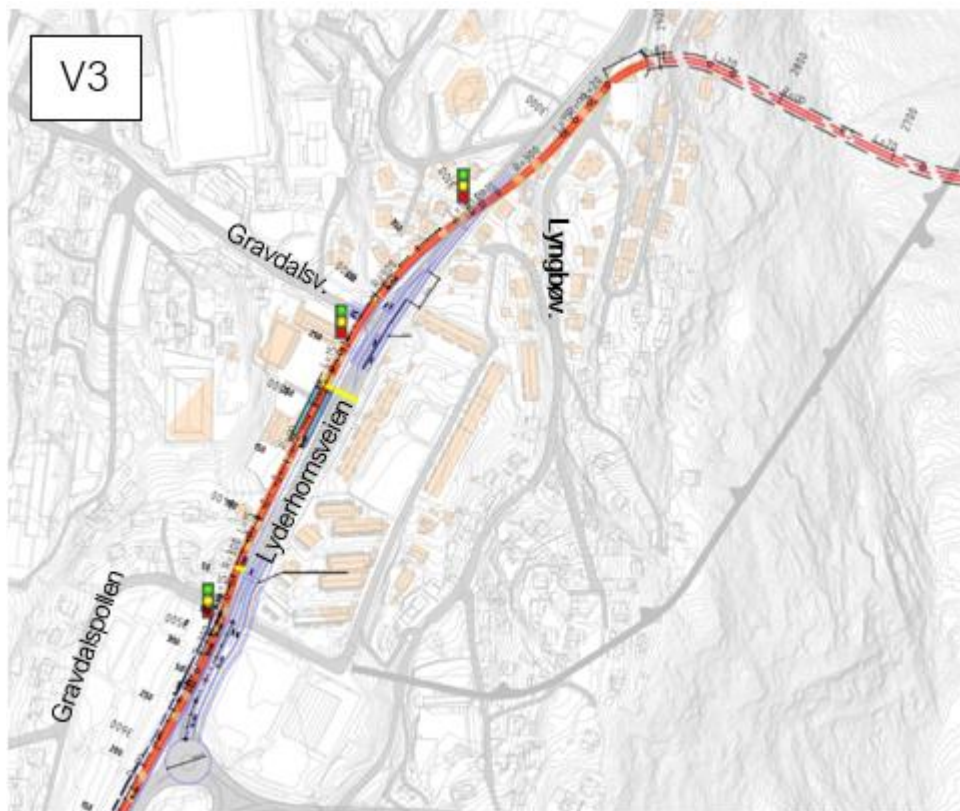
Vurdering av påvirkning og konsekvens, alternativ V1			
Delområde	Verdi	Vurdering påvirkning	Konsekvens
L1 Gravdalspollen	Middels verdi	Noe forringet ned mot ubetydelig	Noe miljøskade (-)
L2 Krysset ved Sotraveien	Uten betydning	Noe forringet, ned mot Ubetydelig	Ubetydelig (0)
L3 Eliasmarken	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
L4 Småhusbebyggelsen på Nygård	Middels verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
L5 Nygård kirke	Stor verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig miljøskade
Samlet konsekvens	Hovedsakelig ubetydelig miljøskade og noe miljøskade. Til sammen noe negativ konsekvens.		Noe negativ konsekvens

7.2.2 Alternativ V3 – Lyderhornsveien/ Nygård



Figur 7-17: Viser traseen V3 Laksevåg senter -Lyngbø.

Tunnelpåhugg for alternativet ligger like nord for krysset Lyderhornsveien/Lyngbøveien og krysser Lyderhornsveien i plan. Videre følger den parallelt med Lyderhornsveien før den svinger inn på veien og følger gravplassen. Endeholdeplassen er foreslått på midlertidig lokk over motorveien. I forbindelse med tiltak som medfører terrenginngrep, som etablering av tunnelpåhugg, murer og ramper, legges det til grunn en landskapstilpasning av bymessig karakter og høy kvalitet, som i liten grad bryter med overordnede landskapstrekk. Foreslått trasé vil medføre omlegging av vei.



Figur 7-18 Viser omlegging og stenging av veier.

Alternativet har sammenfallende vurdering som V1 for delområdene L1 Gravdalspollen og L2 Krysset ved Sotraveien.

L3 Eliasmarken

Bygg og bensinstasjon rives ved høyblokk. Banen vil måtte rampes ned langs med Høyblokken. Det antas likevel en landskapsmessig tilpasning til området. Det er hovedsakelig linjeføringen som i noen grad bryter med eksisterende situasjon.

Området vurderes å bli noe forringet, ned mot ubetydelig.



L4 Småhusbebyggelsen på Nygård

Tiltaket kommer ut i tunnel ved bussholdeplass i Kringsjøveien, i krysset ved Lyngbøveien. Flere bygg i delområdet rives som følge av en linjeføring som delvis bryter eksisterende linjer da den skjærer seg inn i småhusbebyggelsen og krysser Lyderhornsveien. Langs Lyderhornsveien vil det bli direkte inngrep i småhusbebyggelsen og dermed landskapskarakteren i delområdet. Det er en del bolighus som vil måtte rives i alternativet som vil være synlig lokalt. Det antas allikevel god landskapstilpasning og det er hovedsakelig linjeføringen som bryter med eksisterende situasjon.

Tiltaket vurderes å forringe landskapet noe ned mot ubetydelig.

**L5 Nygård kirke**

Noe visuell påvirkning som følge av nytt tunnelpåhugg og bane i vei. Det antas at det vil være god terrengtilpasning, men tiltaket vil allikevel føre til noe forringelse på grunn av visuell eksponering da flere hus i nærliggende områder vil forsvinne og det blir direkte sikt mot tunnelen fra kirkebygget. For gravplassen er det noe begrenset hvor man vil se tunnelpåhugget. Tiltaket vil få noe visuell påvirkning som følge av endring i landskapet i nærliggende områder, men det vil ikke betydelig endre landskapskarakteren internt i området.

Noe forringet, ned mot ubetydelig.



Tabell 7-7: Viser samlet vurdering for alle delområder med oppsummering av samlet konsekvens.

Vurdering av påvirkning og konsekvens, alternativ V3			
Delområde	Verdi	Vurdering påvirkning	Konsekvens
L1 Gravdalspollen	Middels verdi	Noe forringet ned mot ubetydelig	Noe miljøskade (-)
L2 Krysset ved Sotraveien	Uten betydning	Noe forringet, ned mot ubetydelig	Ubetydelig miljøskade (0)
L3 Eliasmarken	Middels verdi	Noe forringet, ned mot ubetydelig	Noe miljøskade (0)
L4 Småhusbebyggelsen på Nygård	Middels verdi	Noe forringet, ned mot ubetydelig	Noe miljøskade (0)
L5 Nygård kirke	Stor verdi	Noe forringet, ned mot ubetydelig.	Noe miljøskade (0)
Samlet konsekvens	Hovedsakelig ubetydelig miljøskade og noe miljøskade. Tiltaket vurderes til noe negativ konsekvens totalt.		Noe negativ konsekvens

8 Sammenstilling av konsekvenser

8.1 Dokken–Laksevåg senter

Tabell 8-1: Viser sammenstilt konsekvensgrad med rangering for området Dokken - Laksevåg senter.

Delområde	Ref.	A1-A4	A3-A4	B1	B4	C2-4
L6	0	(-)	(0)	(0)	(-)	(-)
L7	0	(-)	(0)	(0)	(-)	(-)
L8	0	(-)	(0)	(0)	(-)	(-)
L9	0	(--)	(--)	(--)	(--)	(-)
L10	0	(-)	(-)	(-)	(-)	(0)
Samlet vurdering	0	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	6	5	3	4	2

For temaet landskap og byform er det de store strukturelle endringene som kan påvirke landskapskarakteren, som er utslagsgivende for konsekvensgraden. To strukturer som er av stor betydning for orienteringen i landskapet i dag, er fjordløpet som skiller Dokken og Laksevåg og den høye Puddefjordsbroen som binder dem sammen. En ny fjordkryssing utgjør et markant element, som vil påvirke landskapskarakteren.

Både A- og B-alternativene har broløsninger som er vurdert som visuelt forringende for landskapet, men i noe ulik grad. I B-alternativet ligger broen tilnærmet vinkelrett på kaifronten, og forholder seg med dette til eksisterende strukturer. Etableringen av en bro i en annen høyde enn den eksisterende, er vurdert som forringende for landskapskarakteren, men linjeføringen bidrar til å trekke den ned mot «noe forringet». A-alternativets skrå kryssing av fjordløpet står i visuell dissonans med eksisterende linjer i landskapet. Dette trekker i motsatt retning, og øker påvirkningen opp mot «sterkt forringet». Metodisk innebærer dette at alternativene fremkommer med samme konsekvensgrad, men at de rangeres ulikt basert på de underliggende vurderingene.

Tabell 8-1 viser ellers en høyere negativ konsekvensgrad for landskap og byform i dagsoner enn der banen går i tunnel. Dette gir et internt skille for de ulike fjordkryssningene der dagalterantivene kommer dårligere ut enn tunnelalternativene. Foreslått trase for dagalternativene, inkludert veilinjer, beslaglegger større synlig areal og har noe inngrep i bygningsmasse og terreng som vil påvirke landskapet. Sammenlignet vil tunnelalternativene være lite synlig og konsekvenser knyttet til tunnel vil utelukkende være lokalt knyttet til portalområdene. Lengde på kulverter i forbindelse med tunneltraseer har noe å si for vurdering på landskapsbildet. Lange kulverter vil ha større terrenginngrep og dermed gi noe større påvirkning på landskapskarakteren, men det er antatt at alle terrenginngrep tilpasses landskapet og får en bymessig utforming. Det samme gjelder inngrep i bygningsmasse og omlegging av veitraseer. Dette vil endre landskapskarakteren til en viss grad i enkelte delområder, men med antakelse om en god bymessig tilpasning er dette underordnet i sammenstilling av konsekvensgrad.

Det er trasé, C2-4, som kommer best ut for landskapsbildet. Traseen vil gå på Puddefjordsbroen og medfører liten konsekvens for landskapsbildet da den følger etablerte strukturer og landskapets hovedform. De største inngrepene knyttet til alternativet er kulverter i forbindelse med tunnel som går fra Michael Krohns gate til Damsgårdsveien og noe inngrep i bygningsmasse og terreng.

Alternativene A1-A4 og A3-A4 kommer dårligst ut og har negative konsekvenser på grunn av visuell dissonans mellom den skrå broen og øvrige linjer i landskapet. Skrå bro medfører betydelig miljøskade for delområde L9 som følge av at tiltaket er dårlig forankret i landskapets linjer. A1-A4 kommer dårligere ut enn A3-A4 på grunn av tiltak som beslaglegger større synlig areal.

Alternativene B1 og B4 kommer dårlig ut fordi de står i direkte visuell konflikt med Puddefjordsbroen, og de vil avskjære sammenhenger mellom sund og fjord. Den visuelle konflikten øker dess nærmere Puddefjordsbroen bybanetraseen ligger. Traseen ligger tilnærmet vinkelrett på kaifronten, noe som er formildende for landskapsbildet. B4 kommer dårligere ut enn B1 på grunn av tiltak som beslaglegger større synlig areal.

8.2 Laksevåg senter–Lyngbø

Tabell 8-2: Viser sammenstilt konsekvensgrad med rangering for området Laksevåg senter – Lyngbø.

Delområde	Ref.	V1	V3
L1	0	(-)	(-)
L2	0	(0)	(0)
L3	0	(-)	(-)
L4	0	(-)	(-)
L5	0	(0)	(-)
Samlet vurdering	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	2	3

Alternativ V3 har flere delområder med noe negativ konsekvens enn V1 fordi traseen beslaglegger større synlig areal. V3 har en linjeføring som i noen grad bryter med eksisterende linjer i Lyderhornsveien.

Ved Eliasmarken borettslag vil tiltaket i V1 påvirke to delområder negativt. De permanente landskapsinngrepene vil hovedsakelig ligge bak lavblokken og i en nedsenkning i terrenget. Generelt vil visuell påvirkning på omgivelsene være liten, og det vil kun påvirke lokalt bak Eliasmarken borettslag og ved høyblokken. Det antas at traseen og kulverten får god landskapstilpasning og dermed visuelle kvaliteter som kan forankre den i omkringliggende byrom og terreng.

De to alternativene er noe utfordrende å rangere for landskapsbildet da de vurderes til samme konsekvensgrad, men dersom en antar at kulvert vil tilpasses terrenget på en god måte, er det V3 som beslaglegger mest areal og dermed er noe mer negativ for landskapet. Det er svært få elementer som skiller de to alternativene fra hverandre knyttet til landskapsbilde.

8.3 Fastbro med åpne- og lukkefunksjon

I denne fasen vil ikke åpne- og lukkefunksjon virke inn på endelig resultat av konsekvensanalysen for landskapsbilde. Det som vil være relevant for landskapsbilde er ikke kartlagt i denne fasen, slik som arkitektonisk uttrykk. I videre arbeid er det arkitektonisk utforming av broen som vil være utslagsgivende for hvilken broløsning som velges, uavhengig av åpne- og lukkefunksjon. Det som er avgjørende er hvordan broen forholder seg til Puddefjordsboren, øvrig arkitektonisk uttrykk og skala i sundet.

9 Skadereduserende tiltak

9.1 Innledning

Gjennom utforming av tiltaket og siling av traséalternativ er det allerede gjort vurderinger og optimaliseringer av tiltakene for å avgrense skadevirkninger for miljø og samfunn. Målet med arbeidet har vært å gjøre alternativene så gode som mulig innenfor de avgrensingene som foreligger i tilknytning til tekniske forutsetninger i denne fasen. Den skrå bro-krysningen har ikke ytterligere blitt optimalisert og tiltak for å dempe virkningen av denne vil komme frem i kapittel 9.2.

For videre arbeid er det viktig å overføre arbeidet som er gjort i denne fasen. Vurderingene gjort for hvert delområde og alle ikke-prissatte fag må videreføres i diskusjoner om endelig løsning og en mål, på et mer detaljert nivå, ta hensyn til hvordan tiltaket vil påvirke miljøverdier i prosjektet.

9.2 I permanent situasjon

For landskapsbilde er det svært viktig å avgrense terrenginngrep i størst mulig grad, og unngå element som vil være fremmede eller som vil stå i visuell konflikt med viktige elementer i landskapet. Den endelige utformingen av bybanetraseen vil ha mye å si for den visuelle påvirkningen på landskapsbildet. Det elementet som har mest å si for landskapsbilde er brokrysningen. Overordnet er det vesentlig bedre med rett brokryssing. Derfor vil en optimalisering av alternativ A, hvor traseen over Puddefjorden rettes opp, ha mye å si for vurdering av påvirkning for landskapsbilde. En må allikevel være varsom slik at Puddefjordens forløp ikke smalnes inn i forbindelse med en slik optimalisering. Dette gjelder spesielt hvis en slik optimalisering innebærer at det må etableres fylling foran byggene langs sjølinjen i Indre Laksevåg. For B-alternativet vil det være bedre for landskapsbildet om broen flyttes nordover. Dette av hensyn til det historiske maritime miljøet i sjølinjen på Indre Laksevåg og for å oppnå bedre visuell sammenheng mellom sundet, Puddefjordsbroen og ny bybanebro.

Det er antatt at det i tilknytning til utbygging av Bybanen vil være god formgivning, med bruk av materialer av høy kvalitet og tilpasning til eksisterende terreng og byform. En formingsveileder bør i videre faser utformes for å sikre gode kvaliteter og helhet i utformingen av traseen. Dette kan også være med på ytterligere forbedre vurderinger knyttet til landskapsbilde, spesielt på Gravdalssiden av Damsgårdsfjellet. Viktige tema som kommer frem i en formingsveileder bør forankres i reguleringsbestemmelser slik at det føres videre til byggefase.

9.3 I anleggsfasen

Det antas å bli store terrenginngrep i anleggsfasen, spesielt knyttet til etablering av kulverter i forbindelse med tunnel. Håndtering av masser knyttet til terrenginngrep vil være nødvendig. Det må legges til rette for mellomlagring av masser i områder som er lite synlige. Terrenginngrep må gjøres på en skånsom måte for å unngå store visuelle konsekvenser i anleggsfasen. Det vil også være viktig for videre arbeid å ha en plan for rigg- og marksikring. Dette vil være sentralt for å kunne vurdere omfanget av tiltakene og for å kunne sette inn skadereduserende tiltak. Gjennom diskusjon om lokalisering av disse områdene vil viktige tema være å sikre verdifulle områder og elementer mot inngrep. Riggområder vil ikke behandles i konsekvensutredning for KDP-KL, med det vil bli gjort rede for i reguleringsplan for tiltaket. Behov for omkjøringsveier og midlertidige anleggsveier må videreføres i reguleringsplanfasen av prosjektet. En må ha fokus på hvordan en kan sikre viktige miljøverdier mot inngrep.

10 Referanser

Artsdatabanken. (u.å.). LA-TI-I-D-67 Nedskåret dallandskap under skoggrensen med bebygde områder. Hentet 17.11.2025 fra <https://artsdatabanken.no/nin/LA/TI/I/D/67>

Artsdatabanken. (u.å.). LA-TI-K-F-13 Relativet åpent fjordlandskap med by. Hentet 17.11.25 fra <https://artsdatabanken.no/nin/LA/TI/K/F/13>

Bergen kommune. (2020). *Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler*. Hentet 17.11.2025 fra <https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V115899>

Bergen kommune. (2022). *Dokken 2025-Transformasjon fra godshavn til ny bydel, Arealstrategi*. Hentet fra <https://www.bergen.kommune.no/politikere-utvalg/api/fil/bk360/6879562/Dokken-2050-Transformasjon-fra-godshavn-til-ny-bydel>

Clemetsen, M., Uttakleiv, L. A., & Bårtvedt Skjærdal, I. (2011). *Verdivurdering av landskap i Hordalans fylke. Med utgangspunkt i Nasjonalt referansesystem for landskap*. Aurland: Aurland Naturverkstad rapport 07-2011.

Statens vegvesen. (2021). *Håndbok V712 Konsekvensanalyser*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf?v=4a4b93>