

# Merknadsskjema – Offentlig ettersyn av konsekvensutredning av bybanetrasé mellom Dokken og Lyngbø, og gang- og sykkelbro over Puddefjorden.

Plannavn	Kommunedelplan for kollektiv Laksevåg, arealdel
Arealplan-ID	72050000
Saksnummer i PB360	2024/11682
Utarbeidet av	KDP Kollektiv Laksevåg Teamet
Sist revidert	28.05.2026

## Oppsummering av merknader med kommentarer fra Plan og bygningsetaten

Konsekvensutredning av bybanetrasé mellom Dokken og Lyngbø, og gang- og sykkelbro over Puddefjorden ble lagt ut til offentlig ettersyn 14.03.2026 – 30.04.2026.

Det har kommet inn 52 uttalelser og merknader. 17 offentlige uttalelser, 12 merknader fra lag og foreninger, og 23 private merknader.

I dette dokumentet har Plan og bygningsetaten oppsummert og kommentert alle de innkomne uttalelser og merknadene. Dokumentet er inndelt i tre hovedbolker, uttalelser fra de offentlige etatene, merknader fra lag og organisasjoner og private merknader.

Dokumentnummer viser til sakssystemer PB360, hvor alle dokumentene kan leses i sin helhet: <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak/saksinnsyn/sak/2024/11682>

### Tabell – Offentlige uttalelser

	Avsender	Side-tall	Nr. i PB360	Datert
1	<a href="#">Statsbygg</a>	s. 4	102	22.04.26
2	<a href="#">Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DBS)</a>	s. 5	91	20.03.26
3	<a href="#">Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE)</a>	s. 5	96	13.04.26
4	<a href="#">Statens vegvesen</a>	s. 5	105	24.04.26
5	<a href="#">Forsvarsbygg</a>	s. 8	108	27.04.26
6	<a href="#">Bymiljøetaten</a>	s. 8	121	28.04.26
7	<a href="#">Helsevernenheten</a>	s. 10	122	28.04.26

8	<a href="#">Universitetet i Bergen</a>	s. 11	128/ 131	30.04.26/ 30.04.26
9	<a href="#">Statsforvalteren i Vestland</a>	s. 12	132	30.04.26
10	<a href="#">Kystverket</a>	s. 14	137	30.04.26
11	<a href="#">Bergen Vann</a>	s. 15	139	28.04.26
12	<a href="#">Byantikvaren</a>	s. 16	140	04.05.26
13	<a href="#">Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse</a>	s. 17	133	30.04.26
14	<a href="#">Bergen Havn</a>	s. 17	142	05.05.26
15	<a href="#">Bane Nor</a>	s. 19	143	26.03.26
16	<a href="#">Rådet for byform og arkitektur (RBA)</a>	s. 20	145	30.04.26
17	<a href="#">Vestland Fylkeskommune</a>	s. 21	147	21.05.26

## Tabell – Merknader fra lag og organisasjoner

	<b>Avsender</b>	<b>Side-tall</b>	<b>Nr. i PB360</b>	<b>Datert</b>
18	<a href="#">Leverandørene utviklings- og kompetansesenter (LUKS)</a>	s. 28	99	19.04.26
19	<a href="#">Laksevåg SV</a>	s. 28	104	23.04.26
20	<a href="#">Kongelig Norsk Båtforbund, Region Vest</a>	s. 29	109	26.04.26
21	<a href="#">Bergen Kirkelige Fellesråd</a>	s. 30	110	28.04.26
22	<a href="#">Laksevåg Kulturråd</a>	s. 30	111	28.04.26
23	<a href="#">Laksevåg kulturhistoriske forening (Barnesangprosjektet Laxevaag)</a>	s. 31	112	28.04.26
24	<a href="#">Laksevåg menighet</a>	s. 32	116	28.04.26
25	<a href="#">Eldre Laksevågs Gutters Forening</a>	s. 32	120	28.04.26
26	<a href="#">Naturvernforbundet</a>	s. 33	127	28.04.26/ 30.04.26
27	<a href="#">Initiativ Laksevåg</a>	s. 34	134	30.04.26
28	<a href="#">Holmen roklubben, studentroklubbene og Studentregatten i Bergen</a>	s. 35	136	30.04.26
29	<a href="#">Syklistforeningen</a>	s. 36	138	30.04.26

## Tabell – Merknader fra private interesser

	<b>Avsender</b>	<b>Side- tall</b>	<b>Nr. i PB360</b>	<b>Datert</b>
30	<a href="#">Ingrid Feline Hauge</a>	s. 38	74	13.03.26
31	<a href="#">Rolf Olsen Eiendomsselskap</a>	s. 38	81	13.03.26
32	<a href="#">Erlend Andre Waagen</a>	s. 39	82	15.03.26
33	<a href="#">Tanita Guldbrandsen</a>	s. 39	85	18.03.26
34	<a href="#">Scala Eiendom AS</a>	s. 40	86	18.03.26
35	<a href="#">Tore Disen</a>	s. 40	88	19.03.26
36	<a href="#">Sameiet Kaptein Amlandsvei 16</a>	s. 40	89/ 90	20.03.26/ 20.03.26
37	<a href="#">Karl Falch</a>	s. 41	92	25.03.26
38	<a href="#">NUI AS</a>	s. 41	93	26.03.26
39	<a href="#">Jarle Jakobsen</a>	s. 41	98	09.04.26
40	<a href="#">Håsteinsgaten 36 AS</a>	s. 42	103	23.04.26
41	<a href="#">Steinar Pedersen</a>	s. 42	106	25.04.26
42	<a href="#">Heidelberg Materials Sement og Betong</a>	s. 43	107	27.04.26
43	<a href="#">Nils-Petter Halvorsen</a>	s. 43	115/ 119	28.04.26/ 29.04.26
44	<a href="#">Frydenbø Marina AS</a>	s. 44	117	29.04.26
45	<a href="#">Marin Eiendomsutvikling AS og Verftsbyen Utvikling AS</a>	s. 45	118	29.04.26
46	<a href="#">Jutta Saima Schloon og Jens Eike Schnell</a>	s. 45	123	29.04.26
47	<a href="#">Stoltz Eiendom AS</a>	s. 46	124	10.04.26
48	<a href="#">Ruth Brenk</a>	s. 47	125	29.04.26
49	<a href="#">Per O. Moe Maskinforretning AS</a>	s. 48	126	29.04.26
50	<a href="#">GC Rieber</a>	s. 48	129	30.04.26
51	<a href="#">Linri Holding AS</a>	s. 50	130	30.04.26
52	<a href="#">Borettslag Welhavensgate 1-13</a>	s. 51	135	30.04.26

# Offentlige uttalelser

## 1. Statsbygg

Datert: 22.04.2026

Dokument i PB360: 102

Adresse: Gnr/Bnr: 164/3

### Kort oppsummering

Statsbygg er generelt positive til både bybane og GS-bro. Nødvendig avstand mellom bybanetrasé og HIFdir sin tomt er 70 meter, 100 meter til likeretteranlegg. Understreker at de har arealbehov både på land og på vann (arbeidsbåthavn) som må ivaretas for at nødvendig funksjonalitet skal opprettholdes. Ber om å medvirke i arbeidet om brouiforminger for sikre dette.

### Sammendrag av uttalelse

Viser til planprosess for samlokalisering av Havforskningsinstitutt og Fiskeridirektoratet (HIFdir) på Dokken. Nybygget rommer laboratorier og virksomhet som er særlig følsomme for vibrasjoner og elektromagnetiske forstyrrelser (EMC). Bybanen genererer både vibrasjoner og elektromagnetiske felt som gjør at det er nødvendig med en minimumavstand på 70 meter fra deres tomtgrense. I tillegg er det nødvendig med minimum 100 meter mellom bybanens likeretteranlegg og tomtgrensen for å hindre påvirkning på følsomt, teknisk utstyr. Avstandene må sikres i plankart og planbestemmelser.

Statsbygg vurderer det som positivt at GS-broen er anbefalt sørøst for HIFdir sin tomt, og lenger inn i Puddefjorden. Dette ivaretar fri adkomst og manøvreringsmuligheter for HIFdir sine arbeidsbåter. Dersom alt. 1a (i «Sjøhestgaten») velges, må plassering og geometri avstemmes med behovet for farled og innseiling til arbeidsbåthavnen. Anser dette som løsbart, men forutsetter tett dialog i videre prosess for å sikre at bølger ikke lekker inn i havneområdet.

Statsbygg ber om særlig medvirkning knyttet til:

- geometri og plassering av brokar, - for å sikre fremkommelighet, trafikksikkerhet og at nødvendig areal for HIFdir's bygg og utendørs drift opprettholdes og sikres
- utforming av gatetverrsnitt i Sjøhestgaten for å sikre nødvendig kjøreadkomst til HIFdir via Sjøhestgaten
- ivaretagelse av funksjonell og sikker drift i arbeidsbåthavnen

Statsbygg er generelt positive til både bybane og GS-bro som mobilitetsløsninger for sine ansatte, og vurderer at det ikke er vesentlige forskjeller mellom 1a og 2a for hva deres ansatte vil ha mest bruk for.

Understreker at deres arealbehov både på land og på vann (arbeidsbåthavn) må ivaretas for at nødvendig funksjonalitet skal opprettholdes. Plassering av brokar og tilhørende infrastruktur må vurderes slik at de ikke reduserer arealer som er viktig for bygget og utendørs drift. Disse forholdene må legges til grunn som planforutsetninger i videre planprosess.

Stiller seg til disposisjon for dialog og medvirkning i det videre planarbeidet.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Innspill tas med inn i det videre planarbeidet og det vil opprettes videre dialog med Statsbygg i planprosessen.

Den anbefalte traséen A3-A4 tar hensyn til avstandskravet til Statsbygg.

## 2. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DBS)

Datert: 20.03.2026

Dokument i PB360: 91

### Kort oppsummering

Har ingen merknader.

### Sammendrag av uttalelse

Automatisk tilbakemelding om manglende kapasitet til å sette seg inn i saken. Viser til at Statsforvalteren skal følge opp hensynet til samfunnssikkerhet i plansaker. Om det er direkte behov for DSB sin uttalelse, bes det om at høringen sendes på nytt med tydelig beskrivelse av hvilke forhold de bes ta stilling til.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

## 3. Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Datert: 13.04.2026

Dokument i PB360: 96

### Sammendrag av uttalelse

Har ingen merknader til konsekvensutredningen eller anbefalt trasé.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

## 4. Statens vegvesen

Datert: 24.04.2026

Dokument i PB360: 105

### Kort oppsummering

SVV mener det er en stor svakhet at det kun er sett på en delstrekning, og at det ikke er utredet hele korridor 5 mellom sentrum og Loddefjord/Storavatnet, og peker da særlig på strekningen mellom Dokken og sentrum. De støtter valg av alternativ V1, men det må jobbes videre med kollektivknutepunktet på Lyngbø.

På Dokken/Laksevågssiden kan SVV kun akseptere tunnelalternativene (A3-A4 og B1). SVV forutsetter at øvrige alternativer ikke blir videreført. Mener at valget mellom alt. A3-A4 og alt. B1 er relativt åpent, og mener de begge burde vært fremlagt som fullverdige alternativer. Dersom dette ikke blir gjort, må en være tydeligere på hvorfor en har valgt A3-A4 framfor B1.

Ber om at videre detaljering ser på trafiksikkerhet, kapasitet på Rv. 555, avklaring av videre tilrettelegging for sykkel, og belysning av kollektivknutepunktet på Lyngbø.

SVV er positive til at det etableres en egen gang- og sykkelbru så tidlig som mulig. Siden 1a er anbefalt som den beste løsningen, mener SVV en derfor ikke bør avskrive denne plasseringen til gange/sykkel, selv om en skulle gå videre med alternativ A3-A4 for bybanen.

### Sammendrag av uttalelse

Uttalelsen fra Statens vegvesen er omfattende, til sammen 15 sider. De 12 første sidene redegjør i hovedsak forinnholdet i konsekvensutredningen og de anbefalingene Bergen kommune har lagt frem med Statens vegvesen sine kommentarer til disse. SVV viser også til sin tidligere uttalelse ved oppstart av arbeidet (dokument 20 i saken, datert 06.12.2024). Fagetaten gjengir ikke dette. Etterfølgende er en oppsummering av sidene 13-15, hvor SVV har kommentert konsekvensutredningen og Bergen kommunes valg av alternativ:

#### **Statens vegvesen sine kommentarer til valg av alternativ:**

SVV mener det er vanskelig å se helheten i planen når en kun har sett på strekningen Dokken – Lyngbø.

Deres hovedfokus med hensyn til valg av bybanealternativ er trafiksikkerhet, trafikale konsekvenser, spesielt i forhold til Rv. 555, tilrettelegging for gange og sykkel, samlet kollektivsystem, og beredskap og omkjøringsruter ved tunnelstenginger

SVV støtter valg av alternativ V1 på strekningen Nygård-Lyngbø, men mener det må jobbes videre med kollektivknutepunktet på Lyngbø. På Laksevåg er det kun tunnelalternativene SVV kan akseptere, dvs. *alternativ A3-A4 (ytterst)* og *alternativ B1 (innerst)*. SVV forutsetter at øvrige alternativer ikke blir videreført, siden de er vesentlig dårligere.

I utgangspunktet mener SVV at valget mellom alt. A3-A4 og alt. B1 er relativt åpent. Viser til at B1 kommer bedre ut på trafiksikkerhet, trafikale konsekvenser (unngår venstresvingefelt inn Tverrvegen) og samfunnsøkonomi. Valg av alternativ B1 for bybane kan i tillegg gi en bedre plassering av den separate gang- og sykkelbrua (alternativ 1, kan plasseres lenger ute). SVV er enig i at alternativ A3-A4 gir en bedre flatedekning på Laksevåg enn alternativ B1.

#### **Statens vegvesen har følgende innspill til videre prosess:**

- Både alternativene A3-A4 og B1 burde vært utredet videre og lagt fram som fullverdige alternativer. Dersom dette ikke blir gjort, må en være tydeligere på hvorfor en har valgt A3-A4 framfor B1.
- Det er en stor svakhet at en kun har sett på en delstrekning, og ikke utredet en framtidig kollektivløsning mellom sentrum og Loddefjord / Storavatnet. Enten må planområdet utvides eller en må på annen måte belyse konsekvensene utenfor planområdet, spesielt knyttet til Dokken – sentrum!

#### **Statens vegvesen ber om at videre detaljering ser på følgende:**

- Trafiksikkerhet: gjennomføre en TS-revisjon og innarbeide nødvendige avbøtende tiltak. Her må en spesielt se på strekningen mellom tunnelportal og holdeplass ved ny bru over Puddefjorden.
- Kapasitet på rv. 555: Det er nødvendig å etablere en oppdatert Aimsun-modell for både morgenrush og ettermiddagsrush.
- Det må jobbes videre med tiltak for å minimere faren for påvirkning av rv. 555, og spesielt tiltak knyttet til etablering av et venstresvingefelt inn Tverrvegen.

- Det må avklares hvordan videre tilrettelegging for sykkel skal planlegges. SVV holder fast på behovet for et sammenhengende sykkeltilbud i Kringsjøveien og Michael Krohns gate.
- På Lyngbø planlegges det et kollektivknutepunkt. Området er trangt, og det er skissert løsninger med «lokk» over rv. 555. SVV mener det har vært lite søkelys på dette området. Tiltaket berører SVV's interesser og dette må belyses bedre i videre prosess.

SVV er positive til at det etableres en egen gang- og sykkelbru så tidlig som mulig. Siden 1a er anbefalt som den beste løsningen, mener SVV en ikke bør avskrive denne plasseringen til gange/sykkel, selv om en skulle gå videre med alternativ A3-A4 for bybanen.

Statens vegvesen viser til at de deltar i prosjektgruppen for kommunedelplanens arealdel, og også i andre prosesser tilknyttet utvikling av Laksevåg og Dokken. Når endelig planforslag kommer på høring vil de gi sin formelle uttalelse til planen

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Konsekvensutredningen for arealdelen til kommunedelplan for bybane på strekningen Dokken-Lyngbø er utført i samsvar med det mandatet som fagetaten fikk ved oppstart av planarbeidet (bystyrevedtak 10.04.2024 sak 100/24). Den vedtatte Kollektivplanen legger til grunn bybanetrasé i korridor 5.

På denne strekningen planlegges det omfattende transformasjon av flere eldre næringsområder til fremtidig byutvikling, med stort innslag av boliger. Derfor er det viktig å sikre areal for kapasitetssterke mobilitetsløsninger nå.

Kommunedelplanen for Kollektiv Laksevåg (Dokken – Lyngbø), må følges opp med planlegging av de to strekningene Dokken-sentrum og Lyngbø-Loddefjord så snart som mulig. Vedtak av strekningen Dokken-Lyngbø (alternativ A3-A4) vil ikke være til hinder for videre planlegging, så lenge det legges tilstrekkelig fleksibilitet i overgangspunktene. Traseen som anbefales for banen åpner for å kunne kombineres med flere løsninger videre inn mot sentrum, enten en dagløsning eller en tunnellsøsning. Lyngbø er definert som et viktig byttepunkt, og det må i kommunedelplanen settes av areal med tilstrekkelig fleksibilitet for justeringer i forbindelse med videre planlegging mot Loddefjord.

I videre arbeider tar fagetaten sikte på å jobbe med å utvikle gode løsninger for et godt kollektivknutepunkt ved Lyngbø. Når det gjelder trasévalg for bybanen og ytterligere optimaliseringer, så vil det i fortsettelsen kun bli jobbet alternativet A3-A4 på Laksevåg og V1 på strekningen Nygård-Lyngbø.

I valget mellom de to bybane-traséene som kommer best ut av konsekvensutredningen på Laksevåg (alt. A3-A4 og alt. B1) har Bergen kommune lagt vekt på at førstnevnte har best flatedekning og størst potensiale for byutvikling og gode byrom. A3-A4 svarer best på måloppnåelse for kollektiv og for byutvikling. At man i begge alternativer har muligheter for å etablere et tredje stopp for å øke flatedekningen, er tatt med i disse betraktningene.

For å legge til rette for at en gang- og sykkelbro kan realiseres så tidlig som mulig, anbefales det å etablere gang- og sykkelbro i indre trasé (2a) i en første fase. Når en framtidig banebro etableres, legges det til grunn at denne skal ha et fullverdig gang- og sykkeltilbud. Hovedtilbudet for syklistene vil da ligge langs banebroen, som er anbefalt alternativ i konsekvensutredningen. Gang- og sykkelbroen i indre trasé anbefales i en slik situasjon regulert om til gangbro, men det vil fortsatt kunne være mulig å sykle over broen. Den vil da ha en mer lokal funksjon, mens hovedruten for sykkel legges langs banebroen

Fagetaten følger opp trafikkmodelleringer i dialog med SVV og VLFK. Det skal vurderes om det er behov for en TS-revisjon, med fokus på punkter hvor bane krysser kjørevei og gang- eller sykkelvei.

Fagetaten jobber i tillegg med et helhetlig mobilitetssystem på Laksevåg, med løsninger for gange og sykkel.

## 5. Forsvarsbygg

Datert: 27.04.2026

Dokument i PB360: 108

Adresse: Gnr/Bnr: 151/171

### Kort oppsummering

Forsvarsbygg påpeker at det må utredes bedre hvilke konsekvenser og risiko som følger av en eventuell etablering av bybanetrase/holdeplass inntil Forsvarets bygg og eiendom (ubåtbunkeren) på Laksevåg. Men plangrunnlaget er foreløpig for lite konkret til de kan være tydelige i sine tilbakemeldinger. Om kryssing av Puddefjorden med gang- og sykkelbro har de ingen særskilte merknader.

### Sammendrag av uttalelse

Forsvarsbygg har innsigelseskompetanse knyttet til vitale militære interesser. Forsvarets faste tilstedeværelse har bakgrunn i en nasjonal beslutning om lokalisering, og den militære virksomheten som er tiltenkt på stedet, må kunne videreføres.

Anbefalt bybanetrasé og bybanestopp ligger helt inntil Forsvarets eiendom og anlegg på Laksevågneset (Ubåtbunkeren Bruno). Påpeker at det er uheldig om interessene til Forsvaret i området får en ytterligere belastning og innbygging. Nærføring av bybane og holdeplass vil kunne øke risiko knyttet til sikkerhet og sikring, ifm. både utilsiktede og tilsiktede hendelser. Understreker at økt trafikk- og publikumsbelastning inntil et legitimt militært mål er uheldig. Det må derfor utredes hvilke konsekvenser og risiko ved en slik plassering av bane og stopp har.

Viser til møte avholdt med fagetaten 21.04.26, hvor konkrete forhold knyttet til Forsvarets infrastruktur og tilkomst ble utvekslet.

Har ingen særskilte merknader til gang- og sykkel-bro, men ber om at vurderinger tar hensyn til sjøfartøy sin passering.

Understreker at plangrunnlaget på dette stadiet er for lite konkret til at de kan gi konkrete merknader. Ber om å bli holdt orientert i det videre planarbeidet og forbeholder seg retten til å fremme innsigelse dersom det blir nødvendig.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Risiko knyttet til nærføring med bybanens trasé og holdeplass til militært anlegg vil bli utredet i dialog med Forsvarsbygg i videre planarbeid.

## 6. Bymiljøetaten

Datert: 28.04.2026

Dokument i PB360: 121

## Kort oppsummering

Uttaler at det er viktig å sikre en bærekraftig byutvikling på Laksevåg og sette av areal til myke trafikanter og kollektiv. De støtter valg av anbefalt banetrasé A3-A4 og V1, og gang- og sykkelbro 2a, med forutsetning av at banebroen etableres med et eget tilbud for gående og syklende. Dette for å sikre et godt og spredt tilbud for myke trafikanter. Det er viktig at gang- og sykkelbro etableres så snart som mulig.

## Sammendrag av uttalelse

Bymiljøetaten støtter arbeidet med bybane og gang- og sykkelbro til Laksevåg. For å sikre en bærekraftig byutvikling på Laksevåg er det vesentlig å sikre areal til et godt tilbud for gående og syklende, samt et godt tilgjengelig kollektivnett. Mener broen vil bli en viktig forbindelse fra øvrige deler av Laksevåg bydel, til Bergen sentrum, og at ruten etter deres vurdering vil få en regional betydning.

## Gang- og sykkelbro

De støtter valg av anbefalt banetrasé A3-A4 og V1, og gang- og sykkelbro i alternativ 2a, med forutsetning av at banebroen etableres med et eget tilbud for gående og syklende. Understreker at de to broene bør ha mest mulig avstand fra hverandre for å øke tilbudet for gående.

Påpeker at gang- og sykkelbro bør etableres så tidlig som mulig, og at alternativ 2a kan etableres før bybanebroen. For å øke attraktiviteten er det viktig at det videre arbeidet optimaliserer koblingene til gang- og sykkelbroen, spesielt de svake koblingene på Laksevågsiden. På Dokken siden blir dette ivaretatt i pågående planarbeid.

Ber om at arealinngrep knyttet til tunnelpåhugg sammen med økt ÅDT som følge av planlagt utbygging utredes, da dette vil kunne påvirke trafikksystemet med løsninger for myke trafikanter.

## Sykeltrasé

I det videre arbeidet må sykkeltrasé på Laksevågsiden avklares. Momentene som må tas med er (direkte kopiert fra merknad):

1. «nedslagsfelt» og tilgjengelighet for eksisterende og kommende beboere på Laksevåg, og ikke kun planlegge for gjennomgående sykkeltrafikk
2. koblinger og tilgjengelighet til/fra GS-bro,
3. mengde biltrafikk, systemvalg og utforming langs traséen
4. tilknytninger til eksisterende og nye målpunkt.

## Kommunal veg

For kommunal veg legges det vekt på at nødvendig tilkomst til alle deler av Laksevåg, inkludert for store kjøretøy, må ivaretas. I tilfeller hvor veger vurderes steng, må det sikres gode snumuligheter. Det bør vurderes om nødvendig tilkomst til områdene kan sikres med enveis gjennomkjøringsssløyfer slik at man slipper behov for å rygge i byrom/bygater for å snu. Støtter A3-A4 og V1 som trasévalg for bane, da det er alternativet som gir minst påvirkning på tilkomst til eiendommene i området.

## Landskap, natur, byrom og friluftsliv

Påpeker at selv om de «ikke-prissatte» (IP) temaene ikke har vært utslagsgivende for valg av trasé, fremkommer det likevel fra utredningen at det er negative konsekvenser også ved de anbefalte trasealternativene. Det er derfor sentralt at man må se på avbøtende tiltak som vil redusere de negative konsekvensene for disse temaene i det videre arbeid.

Bymiljøetaten legger vekt på at kryssing av Puddefjorden må legge særlig vekt på hensyn til sjø og strandsoner. Viser til Miljødirektoratets manual for villgjøring av urbane sjøområder (M-2454).

Understreker at det videre arbeidet må koordineres med Renere Havn.

#### **Bymiljøetaten sin oppsummering av hovedpunktene (direkte kopi):**

- *Banebro med tilbud for gange og sykkel + egen gang- og sykkelbro vil gi et godt tilbud for gående og syklende. Bymiljøetaten støtter dette.*
- *I det videre arbeidet må koblingene til gang- og sykkelbroen optimaliseres, slik at traseen fremstår attraktiv og blir brukt av flest mulige.*
- *I det videre arbeidet må sykkeltrasé på Laksevågsiden avklares.*
- *Nødvendig tilkomst til de ulike delene av Laksevåg, inkludert tilkomst for store kjøretøy, må avklares og ivaretas i planarbeidet.*
- *I det videre arbeidet må det ses på avbøtende tiltak som vil redusere de negative konsekvensene for Landskap og byform, Nærmiljø og friluftsliv, og Naturmangfold.*

#### **Fagetatens kommentar**

Tatt til orientering. Innspill til planen tas med i det videre arbeidet.

Fagetaten er enig i at en gang- og sykkelbro alene vil ha begrenset effekt dersom den ikke får gode og sammenhengende koblinger til gang- og sykkelveinettet på begge sider av Puddefjorden. Fagetaten arbeider derfor med helhetlige løsninger for hele mobilitetssystemet på Dokken og Laksevåg. I saken som legges frem nå, anbefaler fagetaten plassering av gang- og sykkelbro over Puddefjorden. Videre utvikling av gange- og sykkelnett vil bli jobbet med i forbindelse med pågående planer på Dokken og Laksevåg.

#### **Gang- og sykkelbro**

For å legge til rette for at en gang- og sykkelbro kan realiseres så tidlig som mulig, anbefales det å etablere gang- og sykkelbro i indre trasé i en første fase. Når en framtidig banebro etableres, legges det til grunn at denne skal ha et fullverdig gang- og sykkeltilbud.

Hovedtilbudet for syklist vil da ligge langs banebroen, som er anbefalt alternativ i konsekvensutredningen. Gang- og sykkelbroen i indre trasé anbefales i en slik situasjon regulert om til gangbro, men det vil fortsatt kunne være mulig å sykle over broen. Den vil da ha en mer lokal funksjon, mens hovedruten for sykkel legges langs banebroen. Samlet vil dette gi et godt tilbud for gående og syklende mellom Laksevåg og sentrum, med både en lokal forbindelse i indre trasé og en hovedforbindelse langs banebroen lenger nordvest.

Gang- og sykkelbro ligger inne i vedtatt sykkelstrategi, og må kobles til et godt gange- og sykkelnett. Plan- og bygningssetaten har vært i dialog med Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Bymiljøetaten på administrativt nivå, for innledende drøftinger av fremtidig eierskap til broen. Dette vil avklares i videre prosess.

## **7. Helsevernetheten**

Datert: 28.04.2026

Dokument i PB360: 122

#### **Kort oppsummering**

Vil ha gang- og sykkelbro i A-korridoren parallelt med banebroen grunnet bedre betjening av utviklingsområdene lenger nord på Laksevåg.

### Sammendrag av uttalelse

Miljørettet helsevern peker på at både bybanebroen og gang- og sykkelbroen har best måloppnåelse i A – korridoren, men likevel blir det anbefalt at gang- og sykkelbroen etableres i B-korridoren, - lengst fra fortettingsområdene nord på Laksevåg. For beboerne rundt Laksevåg senter, vil en bro i A-korridoren øke sannsynligheten for at de velger å gå eller sykle til sentrum. Miljørettet helsevern anbefaler derfor at den mulige løsningen med to adskilte broer i samme korridor (A-korridoren) velges.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. For å legge til rette for at en gang- og sykkelbro kan realiseres så tidlig som mulig, anbefales det å etablere gang- og sykkelbro i indre trasé i en første fase. Siden bybanebroen anbefales etablert i A3-A4 korridoren, anbefales det på kort sikt å etablere en GS-bro i B-korridoren (alternativ 2a). Når en framtidig banebro etableres, legges det til grunn at denne skal ha et fullverdig gang- og sykkeltilbud. Hovedtilbudet for syklister vil da ligge langs banebroen, som er anbefalt alternativ i konsekvensutredningen. Gang- og sykkelbroen i indre trasé anbefales i en slik situasjon regulert om til gangbro, men det vil fortsatt kunne være mulig å sykle over broen. Den vil da ha en mer lokal funksjon, mens hovedruten for sykkel legges langs banebroen. Samlet vil dette gi et godt tilbud for gående og syklende mellom Laksevåg og sentrum, med både en lokal forbindelse i indre trasé og en hovedforbindelse langs banebroen lenger nordvest.

## 8. Universitetet i Bergen

Datert: 30.04.2026/30.04.2026

Dokument i PB360: 128/131

### Kort oppsummering

UiB ber samlet sett om at konsekvensene av fast bro for installasjoner i sjø, vedlikehold av kaier og behov for sjøbasert tilkomst redegjøres tydeligere i det videre planarbeidet, og ber om at den planlagte gang- og sykkelbroen og banebroen etableres med åpne- og lukkefunksjon.

### Sammendrag av uttalelse

Universitetet i Bergen er svært skeptisk til en situasjon der Puddefjorden stenges for større skip permanent, og ber om at den planlagte gang- og sykkelbroen og banebroen etableres med åpne- og lukkefunksjon. UiB mener at konsekvensene for bruk av indre del av Puddefjorden er mangelfullt belyst i konsekvensutredningen, og at dette er underkommunisert i plandokumentene.

UiB viser til at de har et aktivt marint forskningsmiljø på Marineholmen og viktige installasjoner i og ved sjøen, blant annet sjøvannsledninger, pumpestasjon og kaianlegg. Selv om UiB ikke har behov for jevnlig anløp av større fartøy, er muligheten for slik tilkomst nødvendig ved planlagt aktivitet (mobilisering og demobilisering i forbindelse med tokt), vedlikehold og akutte hendelser (f.eks. skader på installasjoner). En fast bro med begrenset seilingshøyde vil etter UiBs vurdering redusere dette handlingsrommet vesentlig og legge sterke føringer for fremtidig bruk av fjorden.

Når det gjelder banebroen, mener UiB at den bør etableres med åpne- og lukkefunksjon som kan benyttes ved planlagte hendelser. UiB viser til at deres aktivitet i hovedsak er planlagt og kan tilpasses tidsvinduer som er utenom bybanens mest trafikkerte perioder.

For gang- og sykkelbroen ber UiB om at denne etableres med åpne- og lukkefunksjon uavhengig av avklaringer knyttet til bybanebroen. Dette begrunnes med stor usikkerhet rundt fremdrift og realisering av bybanen, og et ønske om å opprettholde dagens bruk av Puddefjorden så langt som mulig før endelige bybanevedtak foreligger.

UiB ber samlet sett om at konsekvensene av fast bro for installasjoner i sjø, vedlikehold av kaier og behov for sjøbasert tilkomst redegjøres tydeligere i det videre planarbeidet.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. En fremtidig banebro over Puddefjorden ligger et godt stykke inn i fremtiden, minst 15 år, mens en gang- og sykkelbro kan bli realisert tidligere. Vurderinger av fremtidige virkninger for sjøtransport og havnefunksjoner må derfor ses i lys av at arealbruken langs Puddefjorden er under endring. I kommuneplanens arealdel er flere av dagens havne- og sjøtransportavhengige arealer vist med endrede arealformål, og det er lagt til grunn at flere eksisterende virksomheter i stor grad vil være flyttet eller transformert innen en framtidig banebro kan bli aktuelt.

Det er i konsekvensutredningen, både for valg av banetrasé og valg av trasé for gang- og sykkelbro, pekt på ulike konsekvenser for sjøtransport, ferdsel og bruk av indre del av Puddefjorden. Fagetaten tar UiB sin merknad til orientering, og ser at UiB peker på konkrete forhold og behov knyttet til det marine forskningsmiljøet på Marineholmen.

Gjennom arbeidet i koordineringsprosjektet «Puddefjorden United» er det gjennom kartlegging i deloppgaven «Næring og bruk av kaier», vist til få og håndterbare konflikter knyttet til fremtidige broer over Puddefjorden. Dette forutsetter en etablering etter 2035 og at den forventede transformasjonen av området i hovedsak er gjennomført.

Samtidig peker flere av merknadene til planarbeidet (inkl. UiB) på behovet for en mer samlet vurdering av hvordan fremtidige broforbindelser (faste eller åpne) vil kunne påvirke sjøtransport, havnefunksjoner, tilkomst fra sjø, installasjoner i sjø, beredskap, vedlikehold og øvrig bruk av indre del av fjorden.

Fagetaten vil derfor legge opp en egen utredning i det videre planarbeidet for å svare dette ut samlet. Spørsmålet om behov for at broene etableres med åpne- og lukkefunksjon må vurderes nærmere som en del av dette arbeidet.

## 9. Statsforvalteren i Vestland

Datert: 30.04.2026

Dokument i PB360: 132

### Kort oppsummering

Statsforvalteren er positiv til planlegging av bybane til nye bydeler. Vurderer at KU-plikten om utredning av alternativer ikke er tilstrekkelig gjennomført da strekningen Dokken – Kaigaten ikke er behandlet. Ber dessuten om en grundigere vurdering av nytte og kostnad for valg av løsning mot vest – foretrekker forlenging til Loddefjord via Fyllingsdalen. Foreslår at banen rundt Laksevåg kobles til bybanenettet via Danmarks plass/Kronstad. Støtter en tidlig realisering av egen gang- og sykkelbro over Puddefjorden.

## Sammendrag av uttalelse

Statsforvalteren stiller seg positiv til at kommunen arbeider videre med bybaneutbygging til nye bydeler, nå også til Laksevåg bydel. Det er isolert sett positivt at det planlegges bybane til Lyngbø uten utfylling i Puddefjorden.

Statsforvalteren vurderer at KU-plikten om utredning av alternativer ikke er tilstrekkelig og viser til at den ikke behandler strekningen Dokken – Kaigaten. Dette strekket forventes å være særlig utfordrende med sitt trange gatenett og historiske bygrunn.

Statsforvalteren viser til at byutviklingen sentralt i kommunen i senere år først og fremst har vært dominert av utviklingen innerst i Puddefjordbassenget i Årstad og Bergenhus bydel. Dette tilsier at en påkobling til Indre Laksevåg som går via Danmarks plass bør utredes som et alternativ til bybanebro over Puddefjorden til Dokken og banetrasé gjennom sentrumsgater til Kaigaten. Bane via Michael Krohns gate dekker søre del av Laksevågsiden og indre del av Damsgårdsveien på en langt bedre måte og vil gi et bedre kollektivtilbud til denne delen av bydelen. Mener at dette også vil kunne bidra til et tettere sammenvevd bybanenett med langt større flatedekning og vil kanskje redusere bussrutenettet i denne delen av kommunen.

Statsforvalteren viser til at temaplanen åpner opp for en forlengelse av linjen fra Fyllingsdalen til Loddefjord og at denne vil utløse et potensielt stort passasjergrunnlag, selv om den ikke vil konkurrere med buss på tid. Stiller spørsmål ved nytte/kostnad av en forlengelse av banen til Loddefjord via Lyngbø, da denne delen av traséen kun vil være en transportetappe uten noe nytt passasjergrunnlag.

Velger å løfte disse problemstillingene da erfaringsmessig store samferdselsinvesteringer får varige konsekvenser for byutviklingen. Det bør derfor foretas en grundigere vurdering av nytte og kostnad for valg av løsning mot vest.

Statsforvalteren støtter en tidlig realisering av egen gang- og sykkelbro over Puddefjorden. Viser til muligheten for å legge inn en hensynsone for grunneierfinansiering av infrastruktur – et virkemiddel som er finpusset i departementet og som bør tas i bruk også ved andre typer infrastrukturprosjekter (som f.eks. bybaneutbygging).

## Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Bystyret har gitt Plan og bygningsetaten i oppdrag å planlegge bybane fra Dokken til Lyngbø i første fase og det er derfor ikke sett på strekningen fra sentrum til Dokken. Plan- og bygningsetaten erkjenner at dette er en utfordring, spesielt med tanke på områdeplanen for Dokken, som må holde åpent for både dagløsning og tunnellsøsning.

Fagetaten er ikke enige i at KU-plikten ikke er oppfylt. Avklaringen av korridor for bybane til Loddefjord ble tatt gjennom silingsprosess «Silingsrapport for system- og korridorvalg, datert 30. mai 2018» med vedtak i Bystyret i 2020, og deretter gjennom vedtak av tematisk kommunedelplan for kollektiv, Kollektivplanen, i 2024. Statsforvalteren uttalte seg til disse planarbeidene og hadde ingen innvendinger mot korridor eller konseptvalg den gang beslutningene ble tatt.

Utredningene som ble gjort i tidligere silingsrapport og temaplan ligger til grunn for dette planarbeidet og fagetaten anser det ikke som hensiktsmessig å starte et nytt arbeid for korridorvalg. Laksevåg er et viktig byutviklingsområde i Bergen kommune, og en avklaring av trasé for bybane er svært viktig for byutviklingen og for Bybanen. I temaplanen legges det til grunn at banen skal gå til Loddefjord og at korridor 1 vil i liten grad gi den støtten til byutviklingen som korridor 5 gir. Å bygge ut en bybane i korridor 5 helt til Loddefjord er det mest målrettede tiltaket for å adressere kapasitetsutfordringen i Bergen sentrum og Bergen busstasjon. Det er riktig at strekningen mellom Lyngbø og Loddefjord blir en transportetappe

langs rv. 555. Temaplanen viser til at dersom investerings- eller driftskostnadene skulle tilsi at en bybane her ikke gir nok nytte i seg selv, bør det tas med i betraktningen at sentrum blir avlastet, noe som har en verdi for *hele* kollektivsystemet – og ikke bare for reisende til og fra Loddefjord.

## 10. Kystverket

Datert: 30.04.2026

Dokument i PB360: 137

### Kort oppsummering

Kystverket mener at konsekvensutredningen ikke i tilstrekkelig grad belyser virkninger for sjøtransport og havn, hvor lav bro kan skape utfordringer for utrykningsfartøy og øke risikoen for skipsstøt. Påpeker at A3-A4 er mer utsatt for kollisjon enn B- og C-alternativene. Understreker at planarbeidet må sikre kontinuitet i havnedrift og at alternative havneareal er opparbeidet innen eksisterende havneareal avvikles, for eksempel gjennom rekkefølgekrav. Manglende oppfølging av dette kan føre til innsigelse til planen.

### Sammendrag av uttalelse

Kystverket viser til sin rolle som nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap, og understreker betydningen av et velfungerende sjøtransport- og havnesystem i et regionalt og nasjonalt perspektiv. Kystverket viser også til uttalelse til planoppstart for Dokken sør samt ny reguleringsplan for Laksevågneset. Fagetaten gjengir ikke disse.

Kystverket mener at konsekvensutredningen for kommunedelplan for kollektiv Laksevåg ikke i tilstrekkelig grad belyser virkninger for sjøtransport og havn. De mener at utredningen primært vurderer konsekvenser for kollektiv, byutvikling og mobilitet på land, men mangler vurderinger av hvordan anbefalt bane- og gang- og sykkelbro over Puddefjorden vil påvirke ferdsel på sjøen, havnedrift, utrykningsfartøy og beredskap.

Kystverket peker særlig på at anbefalt trasé A3–A4 med lav seilingshøyde vil hindre ferdsel innenfor broene, redusere tilgjengelige dypvannskaier på både Dokken og Laksevåg og dermed innskrenke havnedriften. Dypvannskaier med dybde mer enn 10 meter omtales som en knapp regional ressurs. En lav bro kan også skape utfordringer for utrykningsfartøy og øke risikoen for kollisjon nær farleden. Det anbefalte alternativet er mer utsatt for kollisjon/skipsstøt enn B- og C-alternativene. Viser til at Kystverket tidligere har satt krav om å opprettholde en seilingshøyde 26 meter ved HAT for nye kryssinger over Puddefjorden.

Videre etterspør Kystverket hvorfor tunnel under Puddefjorden ikke er tatt med videre i konsekvensutredningen, og understreker at planens samlede virkninger må vurderes i sammenheng med andre planer i området, og i et regionalt perspektiv knyttet til næringsliv, forsyningssikkerhet og beredskap.

Kystverket støtter anbefalingene fra Puddefjorden United sin rapport (deloppgave 5 – «Næring og bruk av kaier» kap. 3.8) til det videre arbeidet, og understreker at videre planprosess må sikre kontinuitet i havnedrift. Det må sikres at alternative havneareal er opparbeidet innen eksisterende havneareal avvikles, for eksempel gjennom rekkefølgekrav. Manglende oppfølging av dette kan føre til innsigelse til planen.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. En fremtidig banebro over Puddefjorden ligger et godt stykke inn i fremtiden, minst 15 år, mens en gang- og sykkelbro kan bli realisert tidligere. Vurderinger av

fremtidige virkninger for sjøtransport og havnefunksjoner må derfor ses i lys av at arealbruken langs Puddefjorden er under endring. I kommuneplanens arealdel er flere av dagens havne- og sjøtransportavhengige arealer vist med endrede arealformål, og det er lag til grunn at flere eksisterende virksomheter i stor grad vil være flyttet eller transformert innen en framtidig banebro kan bli aktuelt.

Konsekvensutredningen har lagt til grunn fast bro i alle alternativene, men gjort en vurdering av om åpne- og lukkefunksjon på de lave broene ville påvirke rangering og anbefaling knyttet til baneløsning for videre planlegging. Konsekvensutredningen er tydelig på at høy bro (alternativ C) kommer dårligst ut uavhengig av om de lave broene er fast eller etableres med en åpne- og lukkefunksjon.

Undersjøisk tunnel (senketunnel) er vurdert i alternativanalysen (alternativ D1 og D2). Disse alternativene ble anbefalt å ta ut fordi de vil kreve omfattende tilrettelegging og investering for bane før man kan starte utbygging på Dokken sør. Alternativene binder også opp store arealer og har en høy kostnad. En senketunnel ville gitt en seilingsdybde på minimum 4 m (ved laveste lavvann). Dette ville gitt begrensninger for større skip, men ikke fritidsbåter etc. Dersom tunnelen legges dypere for å gi større seilingsdybde, vil rampene måtte trekkes lenger inn på land og dermed beslaglegge mer areal og være mer kostbart.

Der er i konsekvensutredningen, både for valg av banetrasé og valg av trasé for gang- og sykkelbro, pekt på ulike konsekvenser for sjøtransport, ferdsel og bruk av indre del av Puddefjorden. Sjødybden innenfor broene er lavere enn 10 meter. I koordineringsprosjektet «Puddefjorden United» er det gjennom kartlegging i deloppgaven «Næring og bruk av kaier», vist til få og håndterbare konflikter knyttet til fremtidige broer over Puddefjorden. Dette forutsetter en etablering etter 2035, og at den forventede transformasjonen av området i hovedsak er gjennomført. Det er videre lagt til grunn at planlagt bybanebro og gang- og sykkelbro ikke vil hindre tilkomst til dypvannskaier med dybde på 10 meter eller mer.

Samtidig peker flere av merknadene til planarbeidet (inkl. Kystverket) på behovet for en mer samlet vurdering av hvordan fremtidige broforbindelser (faste eller åpne) vil kunne påvirke sjøtransport, havnefunksjoner, tilkomst fra sjø, installasjoner i sjø, beredskap, vedlikehold og øvrig bruk av indre del av fjorden.

Fagetaten vil derfor legge opp en egen utredning i det videre planarbeidet for å svare dette ut samlet. Spørsmålet om behov for at broene etableres med åpne- og lukkefunksjon må vurderes nærmere, som en del av dette arbeidet.

Det vil være dialog med Kystverket omkring dette i det videre planarbeidet.

## 11. Bergen Vann

Datert: 28.04.2026

Dokument i PB360: 139

### Sammendrag av uttalelse

Bergen Vann viser til tidligere uttalelse datert 13.12.2024. Det er etablert hovedsystem for vann- og avløp langs traseen som må hensyntas i tilstrekkelig grad. Bergen Vann ønsker et møte med fagetaten der man i fellesskap gjennomgår traseforslaget som nå foreligger, slik at de kan gi ytterligere detaljert informasjon om VA- systemene innenfor planområdet.

## Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Det vil avholdes møter med Bergen Vann gjennom planprosessen.

## 12. Byantikvaren

Datert: 04.05.2026

Dokument i PB360: 140

### Kort oppsummering

Byantikvaren støtter traséalternativet A3–A4 + V1, og ber om at utforminger ivaretar kulturmiljøene ved at bybanebroen utformes så smal som mulig, og at gang- og sykkelbro etableres i god avstand fra banebroen. Foretrekker gang- og sykkelbro 1a. Anbefaler at den etableres før bybanebro og med åpne/lukkefunksjon. Er uenig i at B1 er alternativet som vurderes best i fagrapporten om kulturarv. Påpeker at både A3-A4 og B1 berører fredet kulturminne ved Damsgård hovedgård (ved etablering av rømningstunnel). Understreker at dette må avklares grundig i senere detaljregulering. Vurderer C2-4 som lite egnet for videre planlegging.

### Sammendrag av uttalelse

Byantikvaren støtter at traséalternativet A3–A4 + V1 legges til grunn for videre planlegging. Det bes om at videre planlegging må sikre viktige elementer av kulturmiljøene knyttet til industri- og krigsminner på Laksevågsiden. Det må også sikres at broutforming med landkar, høyder, siktlinjer og overganger til byrom ivaretar kulturmiljøene på begge sider av Puddefjorden på best mulig måte.

For gang- og sykkelbro støtter Byantikvaren vurderingen om at alternativ 1a gir minst negativ påvirkning på kulturmiljø og landskap, og anbefaler at broen kan etableres før bybanebro, med åpnings- og lukkefunksjon tilsvarende Småpudden.

Byantikvaren er i hovedsak enig i inndelingen av delområder og verdivurderingene, men er uenig i at bybanebro alternativ B1 er vurdert som best i fagrapporten (for kulturarv). De mener at kulturmiljøverdiene i delområde 6 Indre Laksevåg er vesentlig høyere enn det som framgår av fagrapporten. De viser til at delområdet ligger innenfor hensynssone H570 kulturmiljø og bestemmelsesområde #4 historisk sentrum i KPA2018.

Byantikvaren peker på at banebro over Puddefjorden vil gi vesentlige konsekvenser ved redusert seilingshøyde og begrenset bruk av kaiene innenfor broen. Det anbefales at bybanebroen utformes så smal som mulig, og at gang- og sykkelbro etableres i god avstand fra banebroen. En skrå bro vurderes å kunne gi bedre seilingshøyde og mindre direkte inngrep i viktige kulturmiljøer.

Byantikvaren peker også på at begge traséalternativene A3-A4 og B1 berører fredet kulturminne ved Damsgård hovedgård (ved etablering av rømningstunnel), og at dette må avklares grundig i senere detaljregulering. Alternativene C2–4 vurderes som lite egnet fordi de vil forsterke et infrastrukturtungt preg i et sårbart historisk fjordrom.

## Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

### Valg av trasé for GS-bro

For å legge til rette for at en gang- og sykkelbro kan realiseres så tidlig som mulig, anbefales det å etablere gang- og sykkelbro i indre trasé (2a) i en første fase. Når en framtidig banebro

etableres, legges det til grunn at denne skal ha et fullverdig gang- og sykkeltilbud. Hovedtilbudet for syklistene vil da ligge langs banebroen, som er anbefalt alternativ i konsekvensutredningen. Gang- og sykkelbroen i indre trasé anbefales i en slik situasjon regulert om til gangbro, men det vil fortsatt kunne være mulig å sykle over broen. Den vil da ha en mer lokal funksjon, mens hovedruten for sykkel legges langs banebroen.

### **Konsekvenser for sjøtransport**

Der er i konsekvensutredningen, både for valg av banetrasé og valg av trasé for gang- og sykkelbro, pekt på ulike konsekvenser for sjøtransport, ferdsel og bruk av indre del av Puddefjorden. Gjennom arbeidet i koordineringsprosjektet «Puddefjorden United» er det gjennom kartlegging i deloppgaven «Næring og bruk av kaier», vist til få og håndterbare konflikter knyttet til fremtidige broer over Puddefjorden. Dette forutsetter en etablering etter 2035, og at den forventede transformasjonen av området i hovedsak er gjennomført. Det er videre lagt til grunn at planlagt bybanebro og gang- og sykkelbro ikke vil hindre tilkomst til dypvannskaier med dybde på 10 meter eller mer.

Samtidig peker flere av merknadene til planarbeidet på behovet for en mer samlet vurdering av hvordan fremtidige broforbindelser (faste eller åpne) vil kunne påvirke sjøtransport, havnefunksjoner, tilkomst fra sjø, installasjoner i sjø, beredskap, vedlikehold og øvrig bruk av indre del av fjorden.

Fagetaten vil derfor legge opp en egen utredning i det videre planarbeidet for å svare dette ut samlet. Spørsmålet om behov for at broene etableres med åpne- og lukkefunksjon må vurderes nærmere, som en del av dette arbeidet.

Det vil avholdes møter med Byantikvaren gjennom planprosessen for å sikre kulturminnehensyn.

## **13. Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse**

Datert: 30.04.2026

Dokument i PB360: 133

### **Sammendrag av uttalelse**

KRPF har ingen innvendinger mot anbefalt trasé, men vil påpeke viktigheten av universell utforming av holdeplasser og sikre hørselshemmede og blinde ved kryssing av banen. Trekker frem at beplantning må være allergivennlig, dekke må være rullestolvennlig, og at formidling av informasjon skal kunne holde blinde orientert om traséen og fremkommelighet.

### **Fagetatens kommentar**

Tatt til orientering. Prinsippet om universell utforming vil legges til grunn for planlegging av bybane og gang- og sykkelbro. Detaljer om dette vil bli nærmere omtalt i neste planfase (reguleringsplan).

## **14. Bergen Havn**

Datert: 05.05.2026

Dokument i PB360: 142

## Kort oppsummering

Samlet sett mener Bergen Havn at virkninger for sjøtransport, havnedrift, sikkerhet og beredskap, og allmenn ferdsel på sjøen ikke er tilstrekkelig grad belyst, og ber om at beslutning om trasé og kryssingsform først tas når et fullstendig og balansert beslutningsgrunnlag foreligger. De ber også om at undersjøisk tunnelalternativ må inngå som et reelt alternativ. Forutsettes at alternative havnearealer avklares og sikres gjennom planmessige virkemidler, herunder rekkefølgekrav, før eksisterende arealer bygges ned eller mister sjøadkomst.

## Sammendrag av uttalelse

Bergen Havn er positiv til styrking av kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest, men mener utredningen ikke gir tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å legge lav bro til grunn for videre planlegging.

Bergen Havn viser til at lav seilingshøyde vil kunne gi varige og betydelige begrensninger for sjøtransport, havnedrift, dypvannskaier, beredskap og fremtidig maritim bruk av Puddefjorden. Det pekes særlig på at nye broer kan redusere tilgjengelighet til dypvannskaier på Dokken og Laksevåg, og at planarbeidet ikke må avskjære fremtidig sjøverts tilgang før samlet havnestruktur og reelle erstatningsarealer er avklart.

Bergen Havn mener konsekvenser for sikkerhet og beredskap ikke er tilstrekkelig utredet, herunder forhold for utryknings- og redningsfartøy, manøvreringsrom, navigasjon, kollisjons- og skipsstøtrisiko samt lokale vær- og sjøforhold (knyttet spesielt til drift og vedlikehold av broen). Videre fremheves konsekvenser for fritidsflåte, bobåter og gjestehavn, der en lav fast bro kan avskjære eksisterende ferdsel og bruk.

Bergen Havn mener det er for tidlig å forkaste tunnelalternativet (D-alternativ), og at tunnel må utredes på et reelt og sammenlignbart nivå før valg av trasé og kryssingsform. Tunnel vurderes å kunne ivareta farvannets funksjon uten de varige begrensningene en lav bro vil medføre. Det bes også om at landbaserte traséalternativer (der Bybanen føres via eksisterende bystruktur og rundt Puddefjorden) vurderes nærmere.

For gang- og sykkelbro understrekes behovet for samlet vurdering sammen med bybanetraséen, inkludert seilingshøyde, bredde, plassering, eventuell åpning og driftsregime, samt den samlede effekten av flere faste kryssinger. Videre forutsettes at alternative havnearealer avklares og sikres gjennom planmessige virkemidler, herunder rekkefølgekrav, før eksisterende arealer bygges ned eller mister sjøadkomst.

Samlet sett mener Bergen Havn at virkninger for sjøtransport, havnedrift, sikkerhet og beredskap, og allmenn ferdsel på sjøen ikke er tilstrekkelig grad belyst, og ber om at beslutning om trasé og kryssingsform først tas når et fullstendig og balansert beslutningsgrunnlag foreligger. De ber også om at undersjøisk tunnelalternativ må inngå som et reelt alternativ.

## Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. En fremtidig banebro over Puddefjorden ligger et godt stykke inn i fremtiden, minst 15 år, mens en gang- og sykkelbro kan bli realisert tidligere. Vurderinger av fremtidige virkninger for sjøtransport og havnefunksjoner må derfor ses i lys av at arealbruken langs Puddefjorden er under endring. I kommuneplanens arealdel er flere av dagens havne- og sjøtransportavhengige arealer vist med endrede arealformål, og det er lagt til grunn at flere eksisterende virksomheter i stor grad vil være flyttet eller transformert innen en framtidig banebro kan bli aktuelt.

Der er i konsekvensutredningen, både for valg av banetrasé og valg av trasé for gang- og sykkelbro, pekt på ulike konsekvenser for sjøtransport, ferdsel og bruk av indre del av Puddefjorden. Sjødybden innenfor broene er lavere enn 10 meter. Registrerte dypvannskaier på Laksevåg-siden med dybde på mer enn 10 meter ligger utenfor broene. I koordineringsprosjektet «Puddefjorden united» er det gjennom kartlegging i deloppgaven «Næring og bruk av kaier», vist til få og håndterbare konflikter knyttet til fremtidige broer over Puddefjorden. Dette forutsetter en etablering etter 2035 og at den forventede transformasjonen av området i hovedsak er gjennomført.

Samtidig peker flere av merknadene til planarbeidet (inkl. Bergen Havn) på behovet for en mer samlet vurdering av hvordan fremtidige broforbindelser (faste eller åpne) vil kunne påvirke sjøtransport, havnefunksjoner, tilkomst fra sjø, installasjoner i sjø, beredskap, vedlikehold og øvrig bruk av indre del av fjorden.

Fagetaten vil derfor legge opp en egen utredning i det videre planarbeidet for å svare dette ut samlet. Spørsmålet om behov for at broene etableres med åpne- og lukkefunksjon må vurderes nærmere som en del av dette arbeidet.

### **Vedrørende alternative traséer**

Valg av korridor (korridor 5) ble avklart gjennom arbeidet med den tematiske delen (også kalt Kollektivplanen). Denne ble vedtatt i Bergen bystyre april 2024. Det er denne korridoren som er lagt til grunn i konsekvensutredningen og som gir føringer for det videre arbeidet med arealplanen. En landbasert trasé (rundt Puddefjorden) har ikke vært en del av konsekvensutredningen.

Undersjøisk tunnel (senketunnel) er vurdert i alternativanalysen (alternativ D1 og D2). Disse alternativene ble anbefalt å ta ut fordi de vil kreve omfattende tilrettelegging og investering for bane før man kan starte utbygging på Dokken sør. Alternativene binder også opp store arealer og har en høy kostnad. En senketunnel ville gitt en seilingsdybde på minimum 4 m (ved laveste lavvann). Dette ville gitt begrensninger for større skip, men ikke fritidsbåter etc. Dersom tunnelen legges dypere for å gi større seilingsdybde, vil rampene måtte trekkes lenger inn på land og dermed beslaglegge mer areal.

## **15. Bane Nor**

Datert: 26.03.2026

Dokument i PB360: 143

### **Sammendrag av uttalelse**

Har ingen merknader som jernbanemyndighet og tar ikke stilling til valg av trasé. Viser til tidligere merknader og ber om at adkomst til tunnelen ved det nedlagte Dokkensporet opprettholdes.

### **Fagetatens kommentar**

Tatt til orientering.

## 16. Rådet for byform og arkitektur (RBA)

Datert: 30.04.2026

Dokument i PB360: 145

### Kort oppsummering

Rådet er skeptisk til lave broer sidestilt med Puddefjordsbroen. Påpeker at de visuelle og funksjonelle kvalitetene på et overordnet byformingsnivå må beholdes gjennom valget av bybanetrasé. Anbefaler C2-4 som trasévalg med tanke på bro. Ønsker dagløsning i Damsgårdsveien for å få et stopp i Kirkebukten (A1-A4 eller C2-4).

### Sammendrag av uttalelse

Rådet for byform- og arkitektur er opptatt av bybanens rolle og visuelle påvirkning på bystruktur- og landskapsrom, hvor Puddefjorden som landskapselement og dens historiske viktighet står sentralt. Rådet er derfor skeptisk til lave broer sidestilt med Puddefjordsbroen. Anerkjenner at A3-A4 har minst påvirkning på trafikkavvikling og tilkomst til eiendommer, og er gunstig for gående og syklende mellom Laksevåg og Dokken, men påpeker at broen er en visuell barriere fra sjøkanten. Lav bro begrenser også fri ferdsel på fjorden og reduserer attraktivitetsverdien.

Påpeker at de visuelle og funksjonelle kvalitetene må beholdes gjennom valget av bybanetrasé. Fremhever at bybanetraséen kan brukes til å lage et skille mellom småhusstrukturen og industristrukturen på Laksevåg (dagalternativ i Damsgårdsveien) for å gi reisen et helt annet innhold, og gi lettere tilkomst til bydelen enn et tunnellalternativ vil gi.

Påpeker viktigheten av å ha en overordnet strategisk hierarkisk tenkning når man skal legge rammene for en såpass tung infrastruktur som skal fungere over lang tid. Anbefaler derfor heller C2-4 som trasévalg, da den bygger videre på Puddefjordsbroen som et viktig identitetsskapende og historisk element i landskapsrommet. Dessuten beholder den seglingshøyden og lar flere fartøy passere, som er en forutsetning for byutviklingen.

Understreker at det er viktig å få lagt et stopp i Kirkebukten, som for eksempel A1-A4.

RBA sine kriterier i prioritert rekkefølge er: 1 - å ivareta fjorden som landskapsrom, 2 - legge til rette for byliv på land og vann, og 3 - ivareta viktige historiefortellende bygninger og essensielle strukturer.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Vi er enig i at C2-4 er gunstig når det gjelder visuell og landskapsmessig effekt på Puddefjorden, men å legge Bybanen i Damsgårdsveien krever omlegging av tilkomstveier på store deler av strekningen. Dette får store konsekvenser for kvaliteter i dagens bylandskap og bebyggelse andre steder enn bare Puddefjorden isolert. Flere, større bygninger og enkelthus må rives, og banen og tilkomstveiene kommer tett på kulturminner.

Damsgårdsveien har et trangt og sammensatt gatemiljø, der mange funksjoner skal ivaretas innenfor begrenset areal. En viktig fordel med tunnelløsningen er at den tilfører ny kapasitet til Laksevåg uten å legge beslag på eks. gateareal i et allerede presset område. Dette gir større handlingsrom til å utvikle Damsgårdsveien med bedre forhold for gående og syklende, lokal adkomsttrafikk, byrom og hensyn til eksisterende bebyggelse og kulturmiljø. Når dette veies opp mot konfliktnivå, gjennomførbarhet, trafikale virkninger og RAMS, vurderer fagetaten at tunnel (A3-A4) samlet sett gir den beste løsningen for Laksevåg.

Det skal jobbes videre med optimaliseringer av bybanetraséen, herunder vurdere mulig innplassering av en tredje holdeplass på Laksevåg, for å gi Kirkebukten bedre betjening.

## 17. Vestland fylkeskommune

Datert: 21.05.2026

Dokument i PB360: 147

### Kort oppsummering

Fylkeskommunen støtter A3-A4 og V1 for videre planlegging, med forutsetning at Damsgårdveien holdes åpen for gjennomkjøring, eller at tilfredsstillende trafikkavvikling oppnås på annen måte. Om dette ikke oppfylles må fylkeskommunen vurdere alternativene på nytt. Ønsker at dagløsning planlegges mellom Dokken og sentrum. Dersom A1-A4, B4 og C2-4, blir lagt til grunn vil fylkeskommunen vurdere å fremme innsigelse på grunnlag av store negative konsekvenser for trafikkavvikling.

Legger særlig vekt på sammenhengende gang- og sykkelsamband mellom Bergen sentrum og Bergen vest, hvor sykkel og kollektiv i størst mulig grad må legges i separate eller parallelførte løp. Er positiv til gang- og sykkelbro. Legger til grunn at broen ikke skal bygges, eies eller driftes av fylkeskommunen da den ikke er knyttet til fylkesveg i framtidig situasjon.

Det må videre arbeides med å avklare konsekvensene trasévalget får for kostnader, gjennomføring, omfang av tiltak på tilgrensende vegnett og annen infrastruktur, og driftskostnader knytt til kollektivtilbudet.

Kommunen må sammen med partene arbeide for å sikre både private og offentlige bidrag til finansiering av bybane og andre nødvendige tiltak.

### Fylkesutvalgets vedtak til uttalelse i møtet 21.05.2026

Fylkesutvalget har i møtet 21.05.2026 vedtatt følgende uttalelse til konsekvensutredning og anbefaling av bybanetrasé Dokken – Lyngbø og konsekvensutredning for gang- og sykkelbro over Puddefjorden:

*1. Kommunedelplanen er avgrensa til strekninga Dokken–Lyngbø. Arbeid med traséval for bybane for heile strekninga mellom Bergen sentrum og Loddefjord må setjast i gang, slik at vidare prioriteringar kan vurderast heilskapleg. Fylkesutvalet føreset at løysingar på delstrekninga ikkje legg føringar som svekkjer vidare utvikling av korridoren frå sentrum til Loddefjord.*

*2. Fylkesutvalet støttar tilrådinga til Bergen kommune om at trasé A3–A4 kombinert med V1 vert lagt til grunn for vidare planarbeid. På bakgrunn av kunnskapsgrunnlaget som er sendt på høyring, svarar A3–A4 noko betre enn B1 på arbeidsdeling mellom buss og bane og dei regionale og nasjonale interessene som fylkeskommunen skal ivareta.*

*Føresetnaden for vurderinga er at Damsgårdveien vert halde open for gjennomkjøring medpersonbil eller at alternativet oppnår tilfredsstillande trafikkavvikling på annan måte. Dersom dette ikkje vert oppfylt i vidare planarbeid, må fylkeskommunen vurdere alternativa på nytt. Videre ynskjer fylkestuvalet at ein planlegger for ei dagløyising mellom Dokken og sentrum.*

*3. Fylkesutvalet rår i frå alternativa i dagen i Damsgårdveien (A1-A4, B4 og C2-4) av omsyn til trafikkavvikling og kulturmiljø. Alternativa er vurderte å medføra uakseptable fysiske inngrep og høg visuell dominans. Dersom eitt av desse alternativa vert lagt til*

grunn, vil vi vurdere å fremje motsegn på grunnlag av store negative konsekvensar for trafikkavvikling når planen kjem på høyring.

4. Fylkesutvalet meiner det er uheldig at ulike trasealternativ som ville gitt eit betre samla kunnskapsgrunnlag, er silt bort før sjølve konsekvensutgreiinga.

5. Fylkesutvalet vil i det vidare planarbeidet legge særleg vekt på følgjande tema:

a. redusere risiko knytt til trafikkavvikling i fylkesvegnett og tilhøyrande kryss, inkludert Gyldenpriskrysset

b. tiltak for å betre bussframkome

c. utforming, funksjonalitet og kvalitet på byttepunkt mellom buss og bane

d. haldeplass-struktur og tilgjenge i bystrukturen

e. optimalisering av fjordkryssing og forholdet til tomta til Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet

6. Fylkesutvalet legg særleg vekt på samanhengande gang- og sykkelsamband mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Løysingar for sykkel og kollektiv må i størst mogleg grad verte lagt i separate eller parallellførte løp, med omsyn til både tryggleik, kapasitet og tilbods kvalitet.

7. Fylkesutvalet meiner det er positivt for samla mobilitet at det vert lagt til rette for ny gang- og sykkelbru som knyter byutviklingsområda på kvar side av Puddefjorden saman. Brua er ikkje tilknytt fylkesveg i framtidig situasjon, og det fylkeskommunale hovudsykkeltilbodet i området er lagt til Kringsjøveien. Fylkesutvalet legg til grunn at brua ikkje skal byggjast, eigast eller driftast av fylkeskommunen.

8. Fylkesutvalet vurderer at i vidare planprosess må det arbeidast med å avklare konsekvensane trasevalet får for kostnader, gjennomføring, omfang av tiltak på tilgrensande vegnett og annan infrastruktur, og driftskostnader knytt til kollektivtilbodet. For å sikre gjennomføring må det bli arbeidd med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet, slik at dei økonomiske konsekvensane for fylkeskommunen vert akseptable.

9. Fylkesutvalet meiner at kommunen saman med partane må arbeide for å sikre både private og offentlege bidrag til finansiering av bybane og andre nødvendige tiltak.

Utdypende vurderingar i fylkets saksutredning til noen av vedtakspunktene over, oppsummert:

## **Punkt 2**

Fylkesutvalget støtter anbefaling om at trasé A3-A4 kombinert med V1 blir lagt til grunn for det vidare planarbeidet, men mener at konsekvensane av en eventuell stengning av Damsgårdsveien for gjennomkjøring for bil ikke er tilstrekkelig utredet. Det gjelder trafikale konsekvenser for trafikken og fremkommelighet for buss på fylkesvegen, på grunn av omlegging av kryss, - spesielt for Gyldenpriskrysset. Saksutredningen peker på uavklarte forhold for trafikkavvikling og kostnads- og gjennomføringsrisiko, og legger til grunn at disse

forholdene arbeides videre med, løsninger må utredes, optimaliseres og avklares i det videre planarbeidet før endelig vedtak kan gjøres. I saksutredningen står det:

*Konsekvensutgreiinga gir etter vår vurdering ikkje eit godt nok grunnlag til at saka kan reknast som endeleg avklart på dette stadiet. Fylkesdirektøren vil difor vurdere å fremje motsegn i den vidare planprosessen. Det er avgjerande at sentrale problemstillingar knytt til trafikkavvikling, vegstruktur, kostnadsansvar og lokale løysingar blir nærare utgreidde og avklarte i planfasen, slik at vidare avgjerder kan takast på eit meir robust og føreseieleg grunnlag.*

Fylkesdirektøren stiller seg bak mål og anbefalinger i den vedtatte tematiske Kollektivplanen, og viser til sine innspill og merknad til denne. Det vises til Kollektivplanen sin anbefaling om dagløsning fra sentrum til Dokken, og fylkesutvalget ønsker at en planlegger for en dagløsning mellom Dokken og sentrum.

Da en endelig avklaring av trasé mellom Dokken og sentrum ikke er gjort, er det viktig at videre planlegging ikke legger føringer som svekker utvikling av hele bybanekorridoren.

#### **Punkt 4**

I fylket sine uttalelser til de pågående planarbeidene på Dokken og Laksevåg er det lagt vekt på at kommunedelplanen skal legges til grunn for områdeplanene, og at disse skal være premisgivende for detaljreguleringsplanene. I saksutredningen peker fylkesdirektøren på at det er uheldig at alternativ med kortere brokryssing og bedre byutviklingsgrep på Dokken er silt bort tidlig i konsekvensutredningen, på bakgrunn av pågående detaljreguleringsplan. Det vises her til prosess for Alternativanalysen, som ble lagt frem for byrådet 28.10.25, og tilbakemeldingen fra byråden om at broen i alternativ A4 (skråstilt bru) skulle ligge til grunn som fjordkryssing for trase A1 og A3 på Laksevåg. Bakgrunnen var behov fremmet av samlokaliseringsprosjektet til Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (HI/Fdir) på Dokken, der Statsbygg hadde kommet med et avstandskrav til banetraséen på 75 meter fra tomten til HI/Fdir.

Fylket mener også at alternativ A2 på fylling på Laksevåg, som kunne etableres uten stenging av Damsgårdsveien, burde fått full konsekvensutredning og ikke blitt silt ut i alternativanalysen.

#### **Om fylkeskommunens rolle og ansvarsområder**

Vestland fylkeskommune vurderer planarbeidet ut ifra målsettinger i regionale planar, sitt sektoransvar for det samlede kollektivtilbudet, og som tiltakshaver, eier og ansvarlig for drift av Bybanen, som veieier og veiforvalter av fylkesveiene. Fylket er også regional kulturmiljømyndighet.

Fylkeskommunen har deltatt i prosessen gjennom deltagelse i en prosjektgruppe og en koordineringsgruppe for partene i Miljøløftet, sammen med Bergen kommune og Statens vegvesen. I prosjektgruppen deltar fylket på administrativt fagnivå, og er representert på ledernivå i koordineringsgruppen.

#### **Om fremdrift og prosess**

Fylkesdirektøren peker på at planarbeidet har stramme fremdrifter og korte frister for fagavdelingene i fylket til å gi innspill underveis i prosessen. Fylkesdirektøren mener innspill til arbeidet med trafikk og konsekvenser for fylkesvegen, samt kostnadsrisiko, i liten grad er reflektert i vurdering av alternativene.

## Fagetatens kommentar

Uttalelsen er tatt til orientering og innspill til planen vurderes i det videre planarbeidet. Under kommenteres vedtakspunktene fra Fylkesutvalet:

### Punkt 1

Konsekvensutredningen for arealdelen for kommunedelplan for bybane på strekningen Dokken-Lyngbø er i samsvar med det mandatet som Plan- og bygningsetaten fikk ved oppstart av planarbeidet. På denne strekningen planlegges det omfattende transformasjon av flere eldre næringsområder til fremtidig byutvikling, med stort innslag av boliger. Derfor er det viktig å sikre areal for kapasitetssterke mobilitetsløsninger nå.

Kommunedelplanen for Kollektiv Laksevåg (Dokken – Lyngbø), må følges opp med planlegging av strekningene Dokken-sentrum og Lyngbø-Loddefjord så snart som mulig. Vedtak av strekningen Dokken-Lyngbø vil ikke være til hinder for videre planlegging, så lenge det legges inn tilstrekkelig fleksibilitet i overgangspunktene. Traseen som anbefales for banen kan kombineres med flere løsninger videre inn mot sentrum, enten en dagløsning eller en tunnelløsning. Lyngbø er definert som et viktig byttepunkt, og det må i kommunedelplanen settes av areal med tilstrekkelig fleksibilitet for justeringer i forbindelse med videre planlegging mot Loddefjord.

Temadelen av Kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest, kalt «Kollektivplanen», ble vedtatt av Bergen bystyre i 2024. I planen ble ulike korridorer vurdert, og korridorer for bane ble anbefalt. Arealdelen som utarbeides nå er en del av anbefalt korridor 5, og de overordnede systemvurderingene er gjort i Kollektivplanen.

I konsekvensutredningen for strekningen Dokken - Lyngbø er dette fulgt opp med analyser for hele korridoren sentrum-Loddefjord, for tema der et overordnet perspektiv er beslutningsrelevant. Det gjelder for prissatte konsekvenser og for overordnede vurderinger av passasjergrunnlag, trafikale effekter og samfunnsøkonomisk nytte. Uten en fullstendig modellert strekning ville det ikke vært mulig å beregne realistiske endringer i transportsystemet.

De ikke-prissatte konsekvensene er mer geografisk avgrenset og konsekvenser er vurdert for alternativene i områdene som traséen går gjennom. Dette gjelder også for måloppnåelse for byutvikling og mobilitet, der kommuneplanens arealdel, vedtatte strategier, pågående planer og stedlige forhold er vesentlig for vurderingene.

### Punkt 2

Angående behovet for utredning av konsekvensene ved en stenging av Damsgårdsveien for gjennomkjøring for bil, både for trafikkavvikling på fylkesveien og risiko/kostnader:

- I konsekvensutredningen er det foreløpig vurdert at Damsgårdsveien må stenges for gjennomkjøring der banen krysser veien, da mer detaljerte vurderinger må til for å se om kryssing med bil er mulig.
- I det videre arbeidet vil krysningspunktet optimaliseres for å se på flere mulige løsninger, det handler om gode løsninger for alle trafikantgrupper, trafiksikkerhet, avstand til tunnelportal osv.

Dette er forhold som fagetaten arbeider med, og vil jobbe videre med. Status nå er:

- Fagetaten har arbeidet med disse problemstillingene parallelt med konsekvensutredningen og høring av denne. Fagavdelingene i fylket har vært orientert om arbeidet, men mer utfyllende utredninger med hensyn til et samlet mobilitetssystem er først presentert for dem i april/mai. Pågående arbeid gjelder utredninger av grep for trafikkavvikling og mobilitet for hele Laksevåg i en «Overordnet mobilitetsplan». Dette inkluderer konsekvensene for fylkesvegen og kryss langs denne. Det er også sett nærmere på kostnader for foreslåtte løsninger.
- Det pågår også et arbeid med Gjennomføringsmodeller, som både ser på finansiering og gjennomføring av felles tiltak for ønsket transformasjon. Dette har foreløpig vært et grunnlagsarbeid med representanter fra plan- og bygningsetaten, bymiljøetaten og utbyggere. I det videre vil vi invitere fylket inn i drøftingene om modeller for finansiering.
- Disse utredningene er en del av arbeid som plan- og bygningsetaten og de private utviklerne på Laksevåg har satt i gang. I fellesskap utarbeides kunnskapsgrunnlag og prinsipper som går på tvers av alle de pågående planarbeidene på Laksevåg. Se mer om dette og samarbeidsforumet «Puddefjorden United» i fagnotatet.

Når det gjelder strekningen mellom Dokken og sentrum, står følgende i Kollektivplanen, kapittel 7.1:

*En vesentlig forutsetning for at en bybane i korridor 5 skal gi attraktive kollektivreiser, er at en velger traséen via Teatergaten. Den vil tilføre frisk kapasitet til systemet og redusere sårbarheten ved å etablere et to-strengt kollektivsystem mot Bergen vest. Denne effekten vil en ikke få med en trasé via Christies gate. Dette alternativet gir rask kjøretid til Dokken, men betjener samtidig ikke det store passasjergrunnlaget i sentrum vest. Alternativet legger seg inn i den samme strengen som bussystemet har fra før, og gjør forholdene for dem som reiser med buss, sykler gjennom sentrum eller går fra Nygårdshøyden dårligere.*

Fagetaten har lagt til grunn at anbefalt alternativ har nødvendig fleksibilitet til å kunne gå videre til sentrum, enten som dagtrasé eller tunneltrasé fra Dokken til sentrum.

### **Punkt 3**

Dette er i samsvar med anbefalingen fra plan- og bygningsetaten.

### **Punkt 4**

Viser til politisk prosess for siling av alternativer etter Alternativanalysen i oktober 2025, fagetaten har fulgt opp politiske føringer for broalternativ A4 i saken.

Angående siling av alternativ A2 på fylling på Laksevåg, fremkommer det av Alternativanalysen at alternativet hadde store negative konsekvenser for landskap, kulturminner, kostnader, avhengigheter og gjennomføring. Fagetatens vurdering var at denne derfor burde siles ut, og at tilstrekkelig vegkapasitet kunne løses på andre måter.

### **Punkt 5**

Fagetaten er enig i fylkets punkter om hva som bør vektlegges i videre arbeid, og kommenterer det kort under:

- redusere risiko knytt til trafikkavvikling i fylkesvegnett og tilhørende kryss, inkludert Gyldenpriskrysset*

Dette følges opp i arbeidet med koordinering av planarbeidene i «Puddefjorden United» og arbeidet med arealdelen for kommunedelplanen.

*b. tiltak for å bedre bussframkome*

Dette følges opp i samarbeid med Vestland fylkeskommune, her viser vi til Bergen bystyrets vedtak for Kollektivplanen 10.04.2024, punkt 4, der det står: «*Det skal jobbes videre med fremkommelighetstiltak for busser, bedre kollektivkapasitet for busser og utvikling av knutepunkter og depoter. Arbeidet skal følges opp i dialog med samarbeidspartene i Miljøløftet.*»

Vestland fylkeskommune har kompetanse på, - og ansvar for, drift av kollektivsystemet. Det er viktig at fylket jobber aktivt sammen med Bergen kommune for å tydeliggjøre problemstillinger, samt finne løsninger for forhold som har betydning for kommunedelplanen. Arbeidet må gjennomføres som et samarbeid mellom Bergen kommune, Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen.

*c. utforming, funksjonalitet og kvalitet på byttepunkt mellom buss og bane*

Dette følges opp i samarbeid med Vestland fylkeskommune

*d. haldeplass-struktur og tilgjenge i bystrukturen*

Dette følges opp i arbeidet med arealdelen for kommunedelplanen, og i koordinering av planarbeidene i «Puddefjorden United»

*e. optimalisering av fjordkryssing og forholdet til tomte til Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet*

Plan- og bygningsetatens mandat er å optimalisere banetraséen og broen, som ivaretar avstandskravet til HI/FDir's tomtegrense.

## **Punkt 6**

Løsninger for sykkel vil legges enten parallelt med banen, eller i separate løp. Fagetaten arbeider med helhetlige løsninger for hele mobilitetssystemet på Dokken og Laksevåg. I saken som legges frem nå, anbefaler fagetaten plassering av gang- og sykkelbro over Puddefjorden.

## **Punkt 7**

Videre utvikling av gange- og sykkelnett vil det bli jobbet med i forbindelse med pågående planer på Dokken og Laksevåg. Gang- og sykkelbro ligger inne i vedtatt sykkelstrategi, og må kobles til et godt gange- og sykkelnett. Plan- og bygningsetaten har vært i dialog med Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Bymiljøetaten på administrativt nivå, for innledende drøftinger av fremtidig eierskap til broen. Dette vil avklares i videre prosess.

I forslag til handlingsprogram for Miljøløftet 2027 (skal behandles i juni 2026), er det satt av midler til detaljregulering av broen. Finansiering av selve broen vil også være et aktuelt Miljøløftet-prosjekt, dette vil avklares i videre prosesser.

## **Punkt 8**

Viser til fagetatens kommentar til punkt 2. Konsekvenser for kostnader, gjennomføring, omfang av tiltak på tilgrensende vegnett og infrastruktur vil det bli arbeidet videre med i

kommunedelplanen, i samarbeid med tilstøtende planer og transformasjon i «Puddefjorden United». Angående konsekvenser for driftskostnader er det viktig at fylket bidrar med sin kompetanse og erfaring.

#### **Punkt 9**

Bergen kommune vil ta initiativ til dialog med Vestland fylkeskommune om muligheter og rammer for grunneierfinansiering.

#### **Om fremdrift og prosess**

Det har vært stram fremdrift for arbeidet med konsekvensutredningen, og fremdrift for videre utarbeiding av arealplanen er også stram. Fagetaten vil fortsette å invitere fagavdelingene i fylket til møter for gjennomgang og vurdering av banen med tilhørende anlegg, samt forhold som gjelder trafikkavvikling og mobilitet for alle trafikantgrupper. Det gjelder også grensesnittet mot pågående planprosesser for private og offentlige planer på Dokken og Laksevåg.

Etaten ser at det er ressurskrevende for fylkeskommunen å delta aktivt i planarbeidet. Vi vil likevel be fylket sette av tilstrekkelig med ressurser til å delta i planarbeidet slik at vi sammen kan sikre kvalitet på totalløsningen.

# Lag og organisasjoner

## 18. Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS)

Datert: 19.04.2026

Dokument i PB360: 99

### Kort oppsummering

LUKS peker på at varetransportens behov må ivaretas i videre planlegging, herunder tilkomstveier, oppstillingsplasser og snumuligheter, samt sjåførenes arbeidsmiljø.

### Sammendrag av merknad

Ber om at planen må ivareta fremkommelighet for varetransport, både under utbygging og etter etablering av banen. Eventuelle midlertidige vareleveringsplasser må opprettes i anleggsfasen om etablerte vareleveringsplasser påvirkes. Distribusjonsbiler trenger en bredde på 3 meter for biloppstillingslommer, og en kjørebanevidde på minimum 3,5 meter. En vareleverings- og logistikkplan (VLP) må utarbeides i det videre planarbeidet, som gjør rede for adkomst, plassering og utforming av biloppstillingsplasser, varemottak og areal for snumuligheter. I tillegg må den beskrive hvordan sikkerheten til myke trafikanter, syklister og sjåførene ivaretas, inkludert arbeidsmiljø for sjåførene.

Viser til relevant regelverk som Arbeidsmiljøloven, Byggteknisk forskrift, IK-Mat forskriften, Arbeidsplassforskriften og Forskrift om systematisk Helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Innspillene tas med i det videre planarbeidet.

## 19. Laksevåg SV v/ Benjamin Hogstad

Datert: 23.04.2026

Dokument i PB360: 104

### Kort oppsummering

Er positiv til A3-A4. Mener det er avgjørende at busstilbudet på strekningen Kringsjå-Damsgård opprettholdes, siden bybanen gir forbedret kollektiv der. Ønsker at gang- og sykkelbroen kommer tidlig på plass.

### Sammendrag av merknad

Positiv til banetraséen som vil forbedre kollektivtilbudet for Nygård og Lyngbø. Påpeker at planlagte holdeplasser ikke gir reell forbedring av kollektivtilbudet i området Kringsjå-Damsgård, og understreker at busstilbudet i Kringsjåveien derfor må videreføres.

Kommenterer at det er viktig at bolig- og bybaneutbygging ses i sammenheng, og at videre utredning av trasé mot sentrum og Loddefjord er nødvendig for å realisere den planlagte, fortettingen ved Gamle Laksevåg verft. Boligutbyggingen på Laksevåg vil skape en krevende trafikk situasjon i området om den starter før avklaring av bybanetraséen til sentrum.

Peker på at utbygging av både boliger og bybane må ivareta eksisterende kulturelle og sosiale strukturer i området. Laksevåg SV ønsker tidlig etablering av gang- og sykkelbro for å avlaste kollektivtrafikken og redusere biltrafikk i området. Ønsker at deler av Damsgårdsveien omreguleres til gatetun med fysiske avgrensinger som brostein, innsnevring og andre trafikkdempende tiltak. Ønsker etablering av et sammenhengende møte- og uteområder mellom Laksevågparken, Håsteinarparken og Damsgård hovedgård som legger til rette for lek, opphold og rekreasjon, med god tilgang til sjø og natur.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Målet er at bybanen skal supplere det eksisterende busstilbudet og særlig betjene de planlagte utviklingsområdene langs Puddefjorden og på Dokken. Det planlegges ikke å fjerne busstilbudet i Kringsjøveien / Carl Konows gate. I denne omgang arbeides det kun med strekningen Dokken - Laksevåg - Lyngbø, men det langsiktige målet er å avklare trasé for hele strekningen Sentrum - Lyngbø - Loddefjord, i tråd med korridor 5, jfr. tematisk kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen Vest, Kollektivplanen, vedtatt april 2024.

## 20. Kongelig Norsk Båtforbund, Region Vest

Datert: 26.04.2026

Dokument i PB360: 109

### Kort oppsummering

Uttrykker bekymring for konsekvensene for maritime bruksmuligheter i Puddefjorden ved lave broer.

### Sammendrag av merknad

Ser saken i et helhetlig perspektiv med hovedvekt på fritidsbåtperspektivet. Er i utgangspunktet positiv til videreføring av bybanen mot Bergen vest og utredning av GS-bro over Puddefjorden. Uttrykker bekymring for konsekvensene for maritime bruksmuligheter i Puddefjorden ved lave broer. Fritidsbåtmiljøet og Skjøndals Slipp vil bli skadelidende. KNBF RV anbefaler derfor at videre arbeid med løsninger innebærer tiltak for å heve seilingshøyden. Minner om at seglingshøyden på dagens Puddefjordsbro er 26 meter. Forventer at vippebro som «Småpudden» blir videreført, eller at man krysser fjorden i lik høyde som dagens Puddefjordsbro. Avslutter med at de negative konsekvensene for sjøfarten må føre til at det gjennomføres tiltak som minimaliserer disse.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. En fremtidig banebro over Puddefjorden ligger et godt stykke inn i fremtiden, minst 15 år, mens en gang- og sykkelbro kan bli realisert tidligere. Vurderinger av fremtidige virkninger for sjøtransport og havnefunksjoner må derfor ses i lys av at arealbruken langs Puddefjorden er under endring. I kommuneplanens arealdel er flere av dagens havne- og sjøtransportavhengige arealer vist med endrede arealformål, og det er lag til grunn at flere eksisterende virksomheter i stor grad vil være flyttet eller transformert innen en framtidig banebro kan bli aktuelt.

Konsekvensutredningen, både for valg av banetrasé og valg av trasé for gang- og sykkelbro, peker på ulike konsekvenser for sjøtransport, ferdsel og bruk av indre del av Puddefjorden. I koordineringsprosjektet «Puddefjorden united» er det gjennom kartlegging i deloppgaven «Næring og bruk av kaier», vist til få og håndterbare konflikter knyttet til fremtidige broer over

Puddefjorden. Dette forutsetter en etablering etter 2035 og at den forventede transformasjonen av området i hovedsak er gjennomført.

Samtidig peker flere av merknadene til planarbeidet (inkl. Kongelig Norsk Båtforbund) på behovet for en mer samlet vurdering av hvordan fremtidige broforbindelser (faste eller åpne) vil kunne påvirke sjøtransport, havnefunksjoner, tilkomst fra sjø, installasjoner i sjø, beredskap, vedlikehold og øvrig bruk av indre del av fjorden.

Fagetaten vil derfor legge opp en egen utredning i det videre planarbeidet for å svare dette ut samlet. Spørsmålet om behov for at broene etableres med åpne- og lukkefunksjon må vurderes nærmere som en del av dette arbeidet.

## 21. Bergen Kirkelige Fellestråd

Datert: 28.04.2026

Dokument i PB360: 110

Gnr/Bnr: 154/5, 149/99, 149/149, 149/256

### Kort oppsummering

Positive til den anbefalte traséløsningen A3-A4 og V1. Ønsker å bli involvert tidlig i det videre planarbeidet for å sikre nødvendige tilpasninger av hensyn til gravplassene og kirkene.

### Sammendrag av merknad

Fellestrådet har forvalteransvaret for Laksevåg kirke, Nygård kirke, Nygård kirkegård og Gravdalspollen gravplass. Stiller seg positive til den anbefalte traséløsningen (A3-A4 og V1). Ønsker å bli involvert tidlig i det videre planarbeidet for å sikre nødvendige tilpasninger av hensyn til gravplassene og kirkene. Gravdalspollen gravplass blir særlig berørt. Nygård kirkegård og Gravdalspollen gravplass er viktige for gravtilbudet i Laksevåg bydel og må ivaretas med respekt. Gravferder og andre seremonier må kunne gjennomføres på en verdig måte, både i utbyggingsfasen og etter at utbyggingen er ferdig. Områdene skal være preget av ro og ettertanke og har behov for skjerming fra støy og innsyn. Viser til gravplassforskriften § 2 1. ledd. Det må vurderes tiltak for skjerming mellom tiltaksområdet og gravplassarealet på Gravdalspollen gravplass.

BKF forutsetter at gangtilbudet på Nygård kirkegård og Gravdalspollen gravplass fortsetter å være det samme som nå, via hovedinngangene. Det må sikres at anleggsarbeid og ferdig utbygd løsning ikke fører til at overvann ledes inn på gravplassene eller forringer eksisterende dreneringsforhold. Parkeringstilbudet ved Gravdalspollen gravplass og Nygård kirkegård må opprettholdes. Viser også til at Laksevåg kirke er listeført, og har med dette en ekstra beskyttelse fra vernemyndighetene.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Innspillene vil bli tatt med inn i det videre planarbeidet. Det vil opprettes dialog med kirke/gravplassmyndighet i planprosessen.

## 22. Laksevåg Kulturråd

Datert: 28.04.2026

Dokument i PB360: 111

### Kort oppsummering

Positiv til A3-A4. Ønsker tunnelløsning for bybanetraséen bak Kirkebukten med utførsel nord for Tørrdokken på verftsområdet. Anmoder om at gang- og sykkelbro etableres med åpne- og lukkefunksjon, og at det tas hensyn til virksomheter som ønsker å videreføre sin virksomhet langs kaiene.

### Sammendrag av merknad

Er svært fornøyd med tunnelløsningen i den anbefalte bybanetraséen; at den går bak Kirkebukten og kommer ut nord for Tørrdokken på Verftsområdet. En bybane i Damsgårdsveien vil ødelegge mye. Viser til 4 hovedanliggender de er opptatt av:

- Tørrdokken må forbli et levende kulturminne,
- Det historiefortellende miljøet i gamle Laksevåg sentrum må ivaretas,
- Etablerte kulturaktiviteter, arrangementer og dagligliv må kunne bestå, og
- Etablert næringsliv - spesielt det som genererer læreplasser (maritime tradisjonshåndverk eller andre fag), og/eller jobbmuligheter for ungdom - må kunne bestå.

Viser til en rekke eksisterende aktiviteter og tilbud i området, samt områdetets kulturhistorie.

Anmoder om at gang- og sykkelbro etableres med åpne- og lukkefunksjon om den kommer før bybanebro, for å sikre at virksomheter som ønsker å videreføre dagens virksomhet kan fortsette.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

## 23. Laksevåg Kulturhistoriske Forening (Barnesangprosjektet Laxevaag)

Datert: 28.04.2026

Dokument i PB360: 112

### Kort oppsummering

Positiv til A3-A4. Ønsker tunnelløsning for bybanetraséen bak Kirkebukten med utførsel nord for Tørrdokken på verftsområdet. Anmoder om at gang- og sykkelbro etableres med åpne- og lukkefunksjon, og at det tas hensyn til virksomheter som ønsker å videreføre sin virksomhet langs kaiene.

### Sammendrag av merknad

Er svært fornøyd med tunnelløsningen i den anbefalte bybanetraséen; at den går bak Kirkebukten og kommer ut nord for Tørrdokken på Verftsområdet. En bybane i Damsgårdsveien vil ødelegge mye. Viser til 4 hovedanliggender de er opptatt av:

- Tørrdokken må forbli et levende kulturminne,
- Det historiefortellende miljøet i gamle Laksevåg sentrum må ivaretas,
- Etablerte kulturaktiviteter, arrangementer og dagligliv må kunne bestå, og
- Etablert næringsliv - spesielt det som genererer læreplasser (maritime tradisjonshåndverk eller andre fag), og/eller jobbmuligheter for ungdom - må kunne bestå.

Viser til en rekke eksisterende aktiviteter og tilbud i området, samt områdetets kulturhistorie.

Anmoder om at gang- og sykkelbro etableres med åpne- og lukkefunksjon om den kommer før bybanebro, for å sikre at virksomheter som ønsker å videreføre dagens virksomhet kan fortsette.

#### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

## 24. Laksevåg menighet v/ Jan-Erik Tangen

Datert: 28.04.2026

Dokument i PB360: 116

#### Kort oppsummering

Positiv til A3-A4. Ønsker tunnelløsning for bybanetraséen bak Kirkebukten med utførsel nord for Tørrdokken på verftsområdet. Anmoder om at gang- og sykkelbro etableres med åpne- og lukkefunksjon, og at det tas hensyn til virksomheter som ønsker å videreføre sin virksomhet langs kaiene.

#### Sammendrag av merknad

Er svært fornøyd med tunnelløsningen i den anbefalte bybanetraséen; at den går bak Kirkebukten og kommer ut nord for Tørrdokken på Verftsområdet. En bybane i Damsgårdsveien vil ødelegge mye. Viser til 4 hovedanliggender de er opptatt av:

- Tørrdokken må forbli et levende kulturminne,
- Det historiefortellende miljøet i gamle Laksevåg sentrum må ivaretas,
- Etablerte kulturaktiviteter, arrangementer og dagligliv må kunne bestå, og
- Etablert næringsliv - spesielt det som genererer læreplasser (maritime tradisjonshåndverk eller andre fag), og/eller jobbmuligheter for ungdom - må kunne bestå.

Viser til en rekke eksisterende aktiviteter og tilbud i området, samt områdets kulturhistorie.

Anmoder om at gang- og sykkelbro etableres med åpne- og lukkefunksjon om den kommer før bybanebro, for å sikre at virksomheter som ønsker å videreføre dagens virksomhet kan fortsette.

#### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

## 25. Eldre Laksevågs Gutters Forening, v/ Nils Helge Kvale

Datert: 28.04.2026

Dokument i PB360: 120

#### Kort oppsummering

Positiv til A3-A4. Ønsker tunnelløsning for bybanetraséen bak Kirkebukten med utførsel nord for Tørrdokken på verftsområdet. Anmoder om at gang- og sykkelbro etableres med åpne- og lukkefunksjon, og at det tas hensyn til virksomheter som ønsker å videreføre sin virksomhet langs kaiene.

### Sammendrag av merknad

Er svært fornøyd med tunnelløsningen i den anbefalte bybanetraséen; at den går bak Kirkebukten og kommer ut nord for Tørrdokken på Verftsområdet. En bybane i Damsgårdsveien vil ødelegge mye. Viser til 4 hovedanliggender de er opptatt av:

- Tørrdokken må forbli et levende kulturminne,
- Det historiefortellende miljøet i gamle Laksevåg sentrum må ivaretas,
- Etablerte kulturaktiviteter, arrangementer og dagligliv må kunne bestå, og
- Etablert næringsliv - spesielt det som genererer læreplasser (maritime tradisjonshåndverk eller andre fag), og/eller jobbmuligheter for ungdom - må kunne bestå.

Viser til en rekke eksisterende aktiviteter og tilbud i området, samt områdets kulturhistorie.

Anmoder om at gang- og sykkelbro etableres med åpne- og lukkefunksjon om den kommer før bybanebro, for å sikre at virksomheter som ønsker å videreføre dagens virksomhet kan fortsette.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

## 26. Naturvernforbundet Hordaland

Datert: 28.04.2026/30.04.2026

Dokument i PB360: 113/127

### Kort oppsummering

Negativ til tunnelløsning for banen på Laksevåg. Anbefaler dagløsning som gir flere holdeplasser som støtter opp om byfortettingen, og har større sjans til å avlaste buss.

### Sammendrag av merknad

Naturvernforbundet mener at konsekvensutredningen burde sett på hele strekningen mellom Bergen sentrum og Loddefjord. Tunnelalternativet bidrar ikke til at Bybanen blir ryggraden i kollektivsystemet. Løsningen gir dårligere kontakt med sentrale målpunkt i Laksevåg, og svekker tilgjengeligheten og synligheten. Dette strider mot sentrale mål for Bybanen. Tunnelalternativet er også vurdert til å gi mindre effektiv transport enn dagløsningen, da kun en mindre andel av reisende i Laksevåg vil gjøre bruk for banen. Kapasiteten vil ikke bli utnyttet optimalt og konkurransekraften mot buss blir dårligere. Det vises til prognose som viser at 75 % av reisene i Laksevåg fortsatt vil foregå med buss, og at antall busser i sentrum ikke vil bli redusert.

Naturvernforbundet mener at en lang tunnel under store deler av Laksevåg, uten holdeplasser, hemmer Bybanens evne til å bidra til byfortetting og knutepunktutvikling. Det anbefalte alternativet ivaretar derfor ikke fullt ut hovedmålene for Bybanen. Bybanen blir lite attraktiv i Laksevåg og hindrer beboere fra å velge bort privat bil eller buss.

Mener at dagalternativene sikrer bedre kontakt med lokalbefolkningen og sentrale målpunkt i Laksevåg, og bør derfor vurderes nærmere.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Bystyret har avgrenset det pågående arbeidet med kommunedelplanen til strekningen Dokken sør – Lyngbø. Dette er basert på den vedtatte temaplanen for kollektivsystemet mot vest, Kollektivplanen.

Bybanens holdeplasser vil ligge synlig i utviklingsområdene på Dokken og på Laksevåg. I videre optimaliseringsarbeid skal det vurderes om det også kan etableres en tredje holdeplass som gir bedre betjening av Kirkebukten. Selv om banen går i tunnel, vil alle holdeplassene være lokalisert i dagen og plasseringene gir god flatedekning for kollektivreiser.

Bybanen vil være med på å gi et godt og høyfrekvent kollektivtilbud til Laksevåg og til transformasjonsområdene på Laksevåg og Dokken. Buss vil fortsatt betjene de høyereleggende områdene på Laksevåg.

Damsgårdsveien har et trangt og sammensatt gatemiljø, der mange funksjoner skal ivaretas innenfor begrenset areal. En viktig fordel med tunnelløsningen er at den tilfører ny kapasitet til Laksevåg uten å legge beslag på eks. gateareal i et allerede presset område. Dette gir større handlingsrom til å utvikle Damsgårdsveien med bedre forhold for gående og syklende, lokal adkomsttrafikk, byrom og hensyn til eksisterende bebyggelse og kulturmiljø. Når dette veies opp mot konfliktnivå, gjennomførbarhet, trafikale virkninger og RAMS, vurderer fagetaten at tunnel (A3-A4) samlet sett gir den beste løsningen for Laksevåg.

Det er estimert at kostnadene ved det anbefalte tunnelalternativet er på samme nivå som dagalternativene.

## 27. Initiativ Laksevåg v/ Ann Kristin Helland Ramstrøm

Datert: 30.04.2026

Dokument i PB360: 134

### Kort oppsummering

Er positive til bybane til Laksevåg og støtter en rask realisering av prosjektet, men vil ha dagløsning i Damsgårdsveien på grunn av byutvikling, byliv og tilgjengelighet i Kirkebukten. Skeptisk til hovedsykkelrute i Damsgårdsveien, og etterlyser nye vurderinger av sykkeltraséer med større vekt på Kringsjåveien. Ber om at Michael Krohns gate vurderes som mulig bybanetrasé.

### Sammendrag av merknad

Initiativ:Laksevåg er positive til bybane til Laksevåg og støtter en rask realisering av prosjektet, men har merknader til trasévalg og mener at bybanen bør legges i dagen gjennom Damsgårdsveien fremfor i tunnel. Initiativ:Laksevåg vurderer dagløsningen som klart best for byutvikling, byliv og tilgjengelighet, og som et viktig grep for å styrke Gamle Laksevåg sentrum og Kirkebukten som lokalt tyngdepunkt.

Legger vekt på at bybanen bør være synlig og tett på hverdagslivet, og at dagløsning vil bidra til økt aktivitet, bedre kollektivdekning og bedre samspill med eksisterende kulturmiljø, herunder tørrdokken og den historiske bebyggelsen. Mener at utfordringer knyttet til trafikk, tilkomst og parkering kan løses gjennom videre detaljregulering, og at det også bør vurderes korte strekninger med sambruk mellom bybane og bil for å gi tilstrekkelig plass til myke trafikanter og redusere behovet for riving.

De stiller spørsmål ved at Damsgårdsveien er foreslått som hovedsykkeltrasé, og mener dette svekker mulighetene for bybane i dagen. Etterlyser nye vurderinger av sykkeltraséer, blant annet med større vekt på Kringsjåveien som etter deres syn er bedre tilpasset dagens bosettingsmønster. Videre mener de at vurderingene av byutvikling i planmaterialet i for stor

grad prioriterer fremtidige transformasjonsområder fremfor å bygge videre på eksisterende kvaliteter i Gamle Laksevåg.

Initiativ:Laksevåg mener at en tunnelløsning vil gi vesentlig svakere effekt for byliv, handel og kulturmiljø, og uttrykker bekymring for store terrenginngrep, mulig riving av verneverdig bebyggelse, store mengder overskuddsmasser og høyere klimagassutslipp i anleggsfasen.

Initiativ:Laksevåg fremmer følgende forslag til avbøtende tiltak ved tunnelløsning:

- kortest mulig tunnel med utløp lengst mulig sør på Laksevåg verft
- etablering av to stopp på verftsområdet med et stopp nærmest mulig Kirkebukten
- god tilgjengelighet mot Kirkebukten for myke trafikanter
- oppgradering og utvidelse av Håsteinarparken inkl. forbedring av trafikksituasjonen for myke trafikanter, spesielt i de mest sentrale delene
- banetrasé bør legges på utsiden av teglsteinshusene
- høy kvalitet i utforming av tunnelåpninger

Initiativ:Laksevåg ber også om at Michael Krohns gate vurderes som mulig trasé eller kobling til linje 1, og stiller spørsmål til hvorfor dette alternativet ikke er utredet, særlig i lys av erfaringene med redusert biltrafikk i gaten i forbindelse med stengingen av gaten.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Fagetaten er enig i at en dagløsning kan ha kvaliteter knyttet til synlighet, byliv, tilgjengelighet og nærhet til eksisterende bymiljø på Gamle Laksevåg. Dette er forhold som også er vurdert i konsekvensutredningen.

Samtidig er Damsgårdsveien et trangt og sammensatt gatemiljø, der mange funksjoner skal ivaretas innenfor begrenset areal. En viktig fordel med tunnelløsningen er at den tilfører ny kapasitet til Laksevåg uten å legge beslag på eks. gateareal i et allerede presset område. Dette gir større handlingsrom til å utvikle Damsgårdsveien med bedre forhold for gående og syklende, lokal adkomsttrafikk, byrom og hensyn til eksisterende bebyggelse og kulturmiljø. Når dette veies opp mot konfliktnivå, gjennomførbarhet, trafikale virkninger og RAMS, vurderer fagetaten at tunnel (A3-A4) samlet sett gir den beste løsningen for Laksevåg.

Fagetaten er samtidig enig i at en tunnelløsning må utformes med høy kvalitet. Dette gjelder særlig plassering og utforming av tunnelportaler, tilgjengelighet mellom holdeplasser og viktige målpunkt, koblinger mot Kirkebukten, Håsteinarparken og Gamle Laksevåg, og hensyn til eksisterende bebyggelse og kulturmiljø. Innspillene om kortest mulig tunnel, god tilgjengelighet for myke trafikanter, plassering av holdeplasser, utforming av tunnelåpninger og forholdet til teglsteinshusene tas med som innspill inn i videre planarbeid.

Når det gjelder mulighet for banetrasé i Michael Krohns gate, viser fagetaten til at valg av korridor ble avklart gjennom arbeidet med den tematiske delen av kommunedelplanen, også kalt «Kollektivplanen». Denne ble vedtatt av Bergen bystyre i april 2024. Dette planarbeidet med tilhørende konsekvensutredning følger av vedtaket fra Bystyret.

## 28. Holmen Roklubb, studentroklubbene og Studentregatten i Bergen

Datert: 30.04.2026

Dokument i PB360: 136

### Kort oppsummering

Trekker frem rosportens behov til brouforminger, for at de ikke skal være til hinder for plassen de trenger for å fortsette å utøve roporten i fjordbassenget.

### Sammendrag av merknad

Viser til historisk bruk av Puddefjorden til rosport, med røtter tilbake til 1879. Holmen roklubb mfl. mener fjorden har gode forutsetninger for å utvikles videre som trenings- og konkurranseområde for roing og padling, og peker på nye initiativ og arrangementer som del av en ønsket revitalisering av området.

Merknaden inneholder konkrete innspill til utformingen av evt. nye broer. Peker særlig på behov for tilstrekkelig bredde mellom brokar og orientering av brokar parallelt med fartsretningen, slik at roing og regatta fortsatt kan gjennomføres. Småpudden trekkes frem som en referanse, men med et ønske om slankere brokar.

Foreslår videre at en må utrede muligheten for å utnytte arealer under landkar til oppbevaring av robåter og utstyr. Holmen roklubb mfl. mener dette kan gi kostnadseffektive løsninger som styrker roporten og bidrar til økt aktivitet i Puddefjorden.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Innspill tas med i det videre planarbeidet.

## 29. Syklistforeningen

Datert: 30.04.2026

Dokument i PB360: 138

### Kort oppsummering

Støtter gang- og sykkelbro 1a som best samlet sett, men aksepterer at alternativ 2a kan bygges først for å sikre rask realisering. Dette forutsetter at banebroen også får eget gange- og sykkeltilbud. Understreker viktighet av gode sykkelløsninger på Dokken og Laksevågsiden, og koblinger til videre sykkelinfrastruktur. Forventer at det vedtatte sykkelveinettet i Sykkelstrategi for Bergen gjennomføres, og støtter både øvre og nedre sykkeltilbud gjennom Laksevåg for å dekke ulike behov.

### Sammendrag av merknad

Syklistforeningen (SLF) er svært positive til tiltaket og støtter etablering av en ny gang- og sykkelbro over Puddefjorden så tidlig som mulig, og som et eget og selvstendig prosjekt. SLF mener broen er avgjørende for byutviklingen på Dokken og Laksevågneset og for å legge til rette for økt sykling uten økt biltrafikk.

SLF peker på at gang- og sykkelbroen alene vil ha begrenset effekt dersom den ikke får gode og sammenhengende tilkoblinger på begge sider. De støtter konsekvensutredningens rangering av alternativ 1a som best samlet sett, men aksepterer at alternativ 2a (B-korridoren) kan bygges først for å sikre rask realisering. Det forutsettes da at en fremtidig banebro i A-korridoren får et eget, fullverdig tilbud for gående og syklende. Broen bør være fast og uten åpne- og lukkefunksjon.

På Laksevågsiden understrekes betydningen av gode løsninger i Damsgårdsveien. Erfaringer med sykkelprioritert gate tilsier at løsningen må følges opp med fysiske og juridiske tiltak, som parkeringsforbud, stenging for gjennomkjøring, forkjørregulering og fartsgrense på 30 km/t. Dette må sikres i reguleringsbestemmelsene.

På Dokken-siden fremheves viktigheten av god kobling til eksisterende og planlagt sykkelinfrastruktur. SLF er veldig positive til bruk av den nedlagte Dokkeskjærstunnelen (nedlagt jernbanetunnel under Nygårdshøyden) som sykkel tunnel, og mener kombinasjonen av sykkelbro og tunnel vil gjøre sykkel til et konkurransedyktig transportalternativ. Det pekes også på behov for en god forbindelse inn i gatenettet på Møhlenpris.

Videre påpekes det at valg av bybanetrasé har betydning for hovedsykkelruten gjennom Laksevåg. SLF mener alternativ 5 (figur 2.18 i fagrapport «Konsekvensanalyse nærmiljø og friluftsliv») gir best tilknytning til skoler, fritidsaktiviteter og bebyggelse, og ber om at man med videre planlegging av bybanetraseen bør ta hensyn til dette alternativet. De forventer at hele det vedtatte sykkelveinettet i Sykkelstrategi for Bergen gjennomføres, og støtter både øvre og nedre sykkeltilbud gjennom Laksevåg for å dekke ulike behov.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Fagetaten er enig i at en gang- og sykkelbro alene vil ha begrenset effekt dersom den ikke får gode og sammenhengende koblinger til gang- og sykkelveinettet på begge sider av Puddefjorden. Koblinger videre mot Laksevåg, Dokken, Møhlenpris og sentrum er ikke en del av denne konsekvensutredningen, men vil følges opp gjennom pågående planarbeid på begge sider av Puddefjorden og gjennom koordineringsarbeidet i «Puddefjorden United». Vedr. Dokkeskjærstunnelen så har Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten en egen bestilling på bruk av denne som midlertidig og permanent sykkel tunnel. Her vises det til sak 7/26 fra bystyret 25.03.26.

For å legge til rette for at en gang- og sykkelbro kan realiseres så tidlig som mulig, anbefales det å etablere gang- og sykkelbro i indre trasé (2a) i en første fase. Når en framtidig banebro etableres, legges det til grunn at denne skal ha et fullverdig gang- og sykkeltilbud. Hovedtilbudet for syklistene vil da ligge langs banebroen, som er anbefalt alternativ i konsekvensutredningen. Gang- og sykkelbroen i indre trasé anbefales i en slik situasjon regulert om til gangbro, men det vil fortsatt kunne være mulig å sykle over broen. Den vil da ha en mer lokal funksjon, mens hovedruten for sykkel legges langs banebroen.

Spørsmålet om broene skal etableres med åpne- og lukkefunksjon avklares ikke i denne fasen. Fagetaten registrerer at SLF ønsker en fast bro uten åpne- og lukkefunksjon. Samtidig er det kommet flere merknader som peker på behov for å vurdere konsekvenser for sjøtransport, beredskap, vedlikehold og tilkomst fra sjø mer samlet. Dette vil bli vurdert nærmere i videre planarbeid.

Når det gjelder Damsgårdsveien, er fagetaten enig i at en eventuell løsning med sykkelprioritert gate må følges opp med nødvendige trafikkregulerende og fysiske tiltak for å fungere etter hensikten. En slik løsning forutsetter blant annet at gjennomgangstrafikk begrenses eller fjernes, og at gaten utformes slik at gående og syklende prioriteres.

Plan- og bygningsetaten arbeider med et helhetlig mobilitetssystem for Laksevåg, der løsninger for gange, sykkel og kollektiv ses i sammenheng. Fagetaten merker seg at SLF støtter alternativ 5 i fagrapport «Konsekvensanalyse nærmiljø og friluftsliv», og vil ta dette med som et innspill til det videre i planarbeidet. Hovedsykkelrute alternativ 5 går fra Dokken, gjennom Damsgårdsveien og videre opp i Kringsjøveien.

# Private merknader

## 30. Ingrid Feline Hauge

Datert: 13.03.2026

Dokument i PB360: 74

### Kort oppsummering

Ønsker bybanestopp ved Kirkebukten, og gang- og sykkelbro lenger nord i fjorden enn 2a.

### Sammendrag av merknad

Foreslår å flytte GS-broen lenger nord for å koble Laksevåg bedre sammen med Nordnes. GS-broen er for nærme dagens Puddefjordsbro til å gi noen funksjon for hvor dagens befolkning befinner seg. Mener dagens kollektivtilbud med busser til Loddefjord allerede dekker behovet som bybanen skal oppfylle i fremtiden. Ønsker seg heller kollektivtilbud i Kirkebukten. Foreslår derfor heller at bybanetraseen går i Damsgårdsveien med et stopp i Kirkebukten.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. En bybanebro (med gang- og sykkeltilbud) over Puddefjorden ligger et godt stykke inn i fremtiden, minst 15 år. For å øke tilgjengeligheten til Indre Laksevåg før dette anbefaler plan- og bygningsetaten at det prioriteres å etablere en egen gang- og sykkelbro først. Siden bybanebroen anbefales etablert i A3-A4 korridoren, er anbefalingen at en egen gang- og sykkelbro etableres lenger sørøst, i B-korridoren - alternativ 2a. Selv om denne korridoren ligger relativt nærme Puddefjordsbroen vil en ny gang- og sykkelbro her representere en vesentlig forbedring sammenliknet med dagens tilbud (over Puddefjordsbroen). Når bybanebroen, med eget gang- og sykkeltilbud, etableres lenger nordvest vil det samlede tilbudet bli betydelig bedre for gående og syklende mellom Laksevåg og sentrum.

Bybanen til Loddefjord vil bli et supplement til eksisterende busstilbud mot vest, men like viktig er det at banen åpner for utvikling i de store transformasjonsområdene på Dokken og ved Laksevågneset, hvor kapasiteten i eksisterende vegnett er liten. I det videre planarbeidet skal det jobbes med å optimalisere løsningen, herunder undersøke om deler av Kirkebukten også kan få en bedre dekning.

## 31. Rolf Olsen Eiendomsselskap v/ daglig leder Andreas Grimelund

Datert: 13.03.2026

Dokument i PB360: 81

Adresse: Vågsgaten 20 og 22, & Laksevågneset 3 og 6, Gnr/Bnr: 152/9, 152/97, & 152/118, 152/88

### Kort oppsummering

Vågsgaten 20 og 22 samt Laksevågneset 3 og 6 skal utvikles for næring der bl.a. kai er oppgradert. Tilkomst med lett og tung varetransport over bybanesporet må ivaretas.

### Sammendrag av merknad

Ber om at bybanestopp og 90-graders sving ved Laksevågneset (sving inn bak U-båtbunkeren) hensyntar at Laksevågneset er og forblir et næringsområde med industri, biltrafikk og båtanløp. Området vil videre bli utviklet for næring med bl.a. oppgradering av kaier. Vågsgaten 20 og 22 og Laksevågneset 3 og 6 er ISPS-sertifisert og blir et viktig terminalområde for Bergen indre havn når Dokken skal urbaniseres. Ber om at kryssing av bybanespolet i svingområdet tilrettelegger for både lett og tung varetransport, er oversiktlig og er godt sikret.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Innspill tas med i det videre planarbeidet. Detaljer omkring banespolets endelige plassering og utforming blir først avklart på reguleringsplannivå.

## 32. Erlend Andre Waagen

Datert: 15.03.2026

Dokument i PB360: 82

### Sammendrag av merknad

Positiv til anbefalt bybanetrasé.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering

## 33. Tanita Guldbrandsen

Datert: 18.03.2026

Dokument i PB360: 85

### Sammendrag av merknad

Positiv til tunneltrasé, da den bevarer Kirkebukten. Foreslår holdeplass i tunnel ved Damsgårdsallmenningen eller Skolegaten. Vektlegger tilgang på kulturarv, grønnsstrukturen og sjøen.

Foreslår at V1-tunnelen bør ha en parallell gang- og sykkel-tunnel som i Fyllingsdalen, da det er dårlig sykkeltilbud rundt den nordligste delen av Kringsjøveien (svingen) frem mot Nygård kirkegård. Mange vil dra nytte av en skjermet sykkelvei gjennom fjellet her.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. I videre optimaliseringsarbeider inngår det å undersøke muligheten for etablering av to holdeplasser på Laksevågneset, der den ene plasseres så langt sør som mulig for å få bedre betjening av gamle Laksevåg sentrum og Kirkebukten.

Holdeplass i tunnel er svært kostnadsdrivende og på Laksevåg må den ligge langt inn i fjellet for å ha god nok overdekning. Holdeplass i tunnel er lite effektivt i dette området og vil gi en lengre reisetid og dårligere flatedekning.

Det sees på mulige traséer for sykkel i arbeidet med en overordnet mobilitetsplan for Laksevåg, inkludert sykkel tunnel parallelt med bybanetunnel mellom Laksevåg senter og Nygård.

## 34. Scala Eiendom AS v/ Herman L. Hauge

Datert: 18.03.2026

Dokument i PB360: 86

Adresse: Johan Berentsens vei 8 & Kringsjøveien 83, Gnr/Bnr: 151/180

### Kort oppsummering

Eiere av Laksevåg senter. Positiv til bybanen. Ber om god dialog og samhandling i den videre planleggingen.

### Sammendrag av merknad

Eier av Laksevåg senter. Er positiv til etablering av bybane på Laksevåg. Traséen innebærer tunnelpåkugg under Laksevåg senter. Ber om at driften deres opprettholdes i anleggsperioden.

Ber om ivaretagelse av å sikre adkomst for kunder, ansatte, varelevering og logistikk i anleggsperioden, midlertidige trafikk- og adkomstløsninger må planlegges i dialog med berørte aktører, tydelig informasjon og koordinering må etableres for virksomhetene i området.

Ber om tidlig og løpende dialog i plan- og prosjekteringsarbeidet. God samhandling vil bidra til reduksjon i negative konsekvenser, og sikre bedre integrering av bybanen i området. Stiller seg disponibel for videre dialog i saken.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Detaljer omkring de nevnte problemstillingene vil man komme tilbake til i senere planfaser, når detaljreguleringsarbeidene starter. Plan- og bygningsetaten ønsker et godt samarbeid med alle berørte parter.

## 35. Tore Disen

Datert: 19.03.2026

Dokument i PB360: 88

### Sammendrag av merknad

Foreslår at bybanelinjen til vest heller bør gå til Kronstad som knutepunkt, fremfor sentrum. Reisene til og fra sentrum bør heller betjenes med buss, sykkel eller gange på Laksevåg.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Bystyret har avgrenset det pågående arbeidet med kommunedelplan for Kollektiv Laksevåg til å gjelde strekningen fra Dokken sør til Lyngbø. Vedtatt temaplan, Kollektivplanen, legger til grunn bybane i korridor 5, fra Bergen sentrum via Laksevåg og Lyngbø til Loddefjord. Dette planarbeidet følger opp vedtaket fra Bystyret.

## 36. Sameiet Kaptein Amlandsvei 16 v/ styreleder Kristian Nielsen

Datert: 20.03.2026/20.03.2026

Dokument i PB360: 89/90

Adresse: Kaptein Amlandsvei 16, Gnr/Bnr: 154/87

### Sammendrag av merknad

Positiv til anbefalt bybanetrasé og GS-bro.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

## 37. Karl Falch

Datert: 25.03.2026

Dokument i PB360: 92

### Sammendrag av merknad

Kritisk til bybane som går over Puddefjorden i bro. Foreslår heller bybane fra Laksevåg til sentrum gjennom Damsgårdsveien og via Danmarks plass.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Bystyret har avgrenset det pågående planarbeidet til å gjelde strekningen fra Dokken sør til Lyngbø. Vedtatt temaplan, Kollektivplanen, legger til grunn bybane i korridor 5, fra Bergen sentrum via Laksevåg og Lyngbø til Loddefjord. Dette planarbeidet følger opp vedtaket fra Bystyret.

## 38. NUI AS v/ adm direktør Rolf Røsland

Datert: 26.03.2026

Dokument i PB360: 93

Adresse: Gravdalsveien 245, Gnr/Bnr: 146/251

### Kort oppsummering

Orientering om at selskapet står i beredskap for dykking offshore, og må varsles i forkant hvis atkomsten må stenges da det påvirker beredskapen deres.

### Sammendrag av merknad

NUI AS har beredskap i forbindelse med dykking offshore som medfører at de må ha uhindret tilgang for stor mobilkran hele døgnet for løfting av hyperbare livbåter. Det betyr at veiforbindelse til Gravdalsveien 245 ikke må sperres uten at det er avklart med NUI AS. Trenger god varsling ved eventuelle behov for sperring, slik at NUI kan sikre at de har disponibel mobilkran på området i stengningsperioden.

Påpeker at det kan få alvorlige konsekvenser for liv og helse dersom det blir behov for mobilkranen, og veien er sperret.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

## 39. Jarle Jakobsen

Datert: 09.04.2026

Dokument i PB360: 98

### Sammendrag av merknad

Har spørsmål om hvordan en lav bro vil påvirke seilingshøyde for båter som skal til Solheimsviken, og om man får til en åpne/lukkebro for bybanen.

### Fagetatens kommentar

Utgangspunktet for broene er en seilingshøyde på 4,5 meter, lik Småpudden. Ved optimalisering av A3-A4 vil man kunne få en noe økt seilingshøyde, men det vil ikke være mulig for større båter å seile under de lave broene. Det er ikke tatt endelig stilling til åpne/lukkefunksjon på bybanebroen. Konsekvensutredningen tar stilling til en situasjon med fast bro.

## 40. Håsteinsgaten 36 AS v/ daglig leder Harald Håkonsen

Datert: 23.04.2026

Dokument i PB360: 103

Adresse: Håsteinsgate 36, Gnr/Bnr: 153/240

### Sammendrag av merknad

Positiv til bybanetraséen, sett fra virksomheten sitt ståsted. Men påpeker at den gir ulemper for Bergen by, ved at den stenger for sjøtrafikk i Puddefjorden, vil vanskeliggjøre bruk av eksisterende togtunnel til gang-/sykkelsti mot sentrum, tar areal på Dokken som kunne vært brukt til annen utbygging, og traseen synes å være en dyr løsning. Vil ha forlengelse til Loddefjord via Fyllingsdalen.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Problemstillinger knyttet til sjøtrafikk i Puddefjorden vil bli utredet nærmere i planarbeidet. Kommunedelplanen skal holde åpent for banetrasé videre enten i dagløsning eller tunnellsøsning fra Dokken til sentrum. Det er ikke klart hvor tunnellsøsningen vil gå.

## 41. Steinar Pedersen

Datert: 25.04.2026

Dokument i PB360: 106

### Kort oppsummering

Bor i Nygårdsvikveien og har lang vei til bussen. Bane gir nesten dobbelt så lang vei. Ønsker holdeplass ved Nygårdsmyren, eller shuttlebuss i J. Berentsens vei / Nygårdsvikveien.

### Sammendrag av merknad

Påpeker at bybanen gir positive effekter for Dokken og Laksevågneset, men understreker at eksisterende beboere på Laksevåg ikke må glemmes, særlig på Nygårdsvik som har lang vei til buss i dag. Utdyper at gangavstanden til bane vil være lengre enn dette, og det kan være utfordrende å gå i dårlig vær. Foreslår et bybanestopp nær Nygårdsmyren i forbindelse med tunnelen, alternativt etablering av shuttlebuss (J. Berentsens vei/Nygårdsvikveien/Nygård), tilsvarende ordningen som i dag finnes ved Gravdal.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Bybanen skal supplere det eksisterende busstilbudet. Planforslaget legger ikke opp til at det eksisterende busstilbudet i Kringsjøveien skal fjernes.

## 42. Heidelberg Materials Sement og Betong, v/ adv. Carl Fredrik Hestbek

Datert: 27.04.2026

Dokument i PB360: 107

Adresse: Damsgårdsveien 155, Gnr/Bnr: 155/19 & 156/2/1

### Kort sammendrag

Bybanetraséen vil være til skade for selskapets drift og utløse erstatningsansvar.

### Sammendrag av merknad

Anbefalt bybanetrasé med tilhørende hensynssone vil være til skade for virksomhetens drift (sementsilo og betong). Viser både til beslag av eiendom der Heidelberg har stedsvarig festerett, og påvirkning på adkomsten for bulkbiler og betongtransport til tomten. Mener dette vil utløse erstatningsløsning mellom tiltakshaver og Heidelberg Materials, som kan eventuelt forsvare relokalisering av virksomheten.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Plan- og bygningsetaten er i dialog med Heidelberg om mulige løsninger for tilkomst og eventuelle planer om flytting, og ønsker et godt samarbeid med berørte grunneiere i fortsettelsen.

I høringsperioden ble det 22.04.26 holdt et møte mellom fagetaten, Linri Holding og Heidelberg. Hensikten med møtet var å gå gjennom situasjonen og drøfte videre arbeidsprosess. Som en oppfølging av møtet vil fagetaten tilrettelegge for en enkel mulighetsstudie av dypvannskaier i Bergen kommune med tilhørende kai- og bak-areal, med adekvat tilknytning til veginfrastruktur og hovedledene. Et slikt arbeid vil være avhengig av et tett samarbeid med Heidelberg. Oppgaven kan gjennomføres som en del av samarbeidet med utviklerne i "Puddefjorden United", da det kan være behov for alternative tomter for flere virksomheter.

Fagetaten sin holdning her er at vi er avhengig av at alle parter drar i samme retning, og leter etter gode løsninger, dersom en flytting skal la seg gjennomføre på en slik måte at ønsket transformasjon kan skje.

Detaljerte løsninger og konkrete konsekvenser for de enkelte berørte grunneierne blir først klarlagt når bybanetraséen detaljreguleres. Grunnerverv, erstatningsspørsmål og eventuelle avtaler vil da bli håndtert i tråd med gjeldende regelverk.

## 43. Nils-Petter Halvorsen

Datert: 28.04.2026/29.04.2026

Dokument i PB360: 115/119

Gnr/Bnr: 148/2

### Kort oppsummering

Foreslår å skyve holdeplassen ved Lyngbø ca 480 meter lenger sør hvor han eier to eiendommer, som ved utbygging kan gi økt kundegrunnlag til bybanen. Eiendommen er også godt egnet for å etablere innfartsparkering.

### Sammendrag av merknad

Eier eiendommen Lyngbødalen 8, som ligger ca. 480 meter fra bybanestopp på Lyngbø. Arealet utgjør ca. 60 mål på Lyngbøsiden og ca. 170 mål på nordsiden av Sotraveien. Mener at eiendommen har betydelig utbyggingspotensial dersom en forskyver Lyngbø-terminalen lengre mot sør, noe som kan øke passasjergrunnlaget for bybanen. Påpeker at dagens bebyggelse på Lyngbø gir begrenset utviklingsmulighet uten rivning og at avstanden mellom stoppene Nygård–Lyngbø ligger tett. Peker i en tilleggsmerknad (dok. 119) på at eiendommen er egnet for å etablere innfartsparkering, enten som overflateparkering eller i fjell (eventuelt i kombinasjon med tilfluktsrom). Dette kan lokaliseres ved innkjørselen til Banuren. Tilkomst vil kunne komme gjennom allerede etablerte veier - Lyderhornsvei fra Tennebekken i sør og Lyngbø i nord.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Fagetaten legger i utgangspunktet ikke opp til å flytte holdeplassen lenger sør i Lyngbødalen. Lokaliteten ligger utenfor planområdet for denne kommunedelplanen.

## 44. Frydenbø Marina AS

Datert: 29.04.2026

Dokument i PB360: 117

Adresse: Damsgårdsveien 123, 125, 131, 135, 139, 143,

Gnr/Bnr: 156/5, 156/102, 156/26, 157/4, 157/10, 157/196

### Kort oppsummering

Positiv til A3-A4 og vurderer tiltaket som godt for området, men påpeker at de har mange eiendommer i området, og noen berøres direkte. Forutsetter at eventuelt grunnerv kompenseres i tråd med gjeldende ekspropriasjonsrettslige prinsipper, eller gjennom avtaler med kommunen.

### Sammendrag av merknad

Selskapet har mange eiendommer i Damsgårdsveien som berøres. Vurderer bybane og GS-tilbud som et løft for Damsgård og Indre Laksevåg, og gjør området attraktivt på mange områder. Er derfor positiv til arbeidet og anser A3-A4 som et godt alternativ.

Samtidig vil anbefalt trasé og holdeplasser føre til at Frydenbø Marina AS må avstå areal på sine eiendommer i Damsgårdsveien og at deres utnyttelse av eiendommene reduseres, særlig i Damsgårdsveien 123 og 143. Nr. 143 forutsettes helt eller delvis revet under alternativet A3–A4.

Understreker at det er viktig for dem at eksisterende bebyggelse ivaretas så langt som mulig, og at eventuelt grunnerv kompenseres i tråd med gjeldende ekspropriasjonsrettslige prinsipper, eller gjennom avtaler med kommunen.

Påpeker behov for tett koordinering mellom KDP-en og pågående reguleringsplaner i området, herunder detaljregulering for Laksevåg, gnr. 155 Bnr.18 m.fl., (planID 70730000), for å sikre tilfredsstillende fremdrift i byutviklingen i området og en bymessig utforming av områdene rundt bybanens holdeplasser. Er positive til å bidra i det videre planarbeidet og ønsker derfor å holdes orientert om utvikling i planarbeidet.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Fagetaten er i dialog med Frydenbø om løsninger for bane og gang- og sykkelbro, og ønsker et godt samarbeid med berørte grunneiere i fortsettelsen. Detaljerte

løsninger og konkrete konsekvenser for de enkelte berørte grunneierne blir først klarlagt når bybanetraseen detaljreguleres. Grunnerverv, erstatningsspørsmål og eventuelle avtaler vil da bli håndtert i tråd med gjeldende regelverk.

## **45. Marin Eiendomsutvikling AS og Verftsbyen Utvikling AS, v/ Andreas Hovden**

Datert: 29.04.2026

Dokument i PB360: 118

### **Kort oppsummering**

Er positiv til bybanens trasé på Laksevågneset som gir et robust byutviklingsgrep som understøtter både transformasjon av verftsområdet og konsolidering av eksisterende bystruktur. Anbefaler at det etableres to bybanestopp på Laksevågneset, et ved Laksevåg senter og ett ved tørrdokken.

### **Sammendrag av merknad**

Positiv til bybanetraséen som følger en indre trasé vest for verkstedbyggene, gjennom Laksevåg verft da dette reduserer arealbeslag på gateplan og frigjør større sammenhengende arealer med gode sol-, vind- og støykvaliteter. Dette gir gode forutsetninger for en byutvikling på myke trafikanter premisser, med høy kvalitet i det offentlige rom. Positiv til bybanetraséen som ligger på vestsiden av verkstedsbyggene langs dagens skjæring, da det vil fredeliggjøre arealet langs sjøfronten. Løsningen er fleksibel mht. til ny og eksisterende bebyggelse. Viser til plangrepet for Laksevåg verft og at forbindelsen mellom tørrdokken og Sørevågen har gode kvaliteter, - her vil en kunne utvikle gateløpet med aktiviteter. Anbefaler at det etableres to bybanestopp i nord, et ved Laksevåg senter og ett ved tørrdokken. Dette gir en vesentlig bedre dekningsgrad for hele Laksevåg, inkludert arealene inn mot gamle Laksevåg sentrum.

### **Fagetatens kommentar**

Tatt til orientering. Det videre planarbeidet vil se på mulighet for etablering av to holdeplasser på Laksevågneset, for å få en bedre betjening av gamle Laksevåg sentrum og Kirkebukten.

## **46. Jutta Saima Schloon & Jens Eike Schnall**

Datert: 29.04.2026

Dokument i PB360: 123

### **Kort oppsummering**

Er positiv til bybane som vil styrke helhetlig kollektivtilbud på Laksevåg, men negativ til tunnelløsning for bane. Ønsker dagløsning i Damsgårdsveien. Uttrykker bekymring for tunnelløsning i forbindelse med grunnstabilitet.

### **Sammendrag av merknad**

Uttrykker positivitet til tiltak som styrker kollektivtilbudet, og legger til rette for økt sykkel- og gange som mobilitetsløsninger. Ønsker bybane i Damsgårdsveien da den i større grad kan bidra til positiv byutvikling og bedre sammenheng mellom boligområder, sjøfront og lokale møteplasser. Opplever at en tunnelløsning har redusert evne til byutvikling ved at den ligger utilgjengelig for befolkningen. Foreslår en kobling av bybanetraséen på Laksevåg med

Kronstad, via Michael Krohns gate, og om det er mulig å etablere en "havne-taxi" som pendler mellom Laksevåg, Dokken, Nordnes og Vågen.

Uttrykker bekymring for tunnelen som vil gå direkte under deres eiendom (før tunnelportalen ut mot Laksevågneset), og viser til at det finnes aktsomhetsområder for kvikkleire i Laksevågområdet. Opplever urolighet for om tunnelen under/i nærheten av boligområder kan innebære risiko for grunnstabiliteten. Påpeker at selv om det legges til grunn at det skal gjennomføres grundige geotekniske undersøkelser, opplever de at usikkerheten knyttet til langsiktige konsekvenser for grunnen og for bebyggelsen ikke er tilstrekkelig avklart i det foreliggende materialet. De er også bekymret for om tunnelarbeid og senere drift av bybanen kan medføre underjordiske vibrasjoner som kan påvirke både boligkvalitet, bygningsmasse og trygghetsfølelse over tid. Derfor foretrekker de en dagløsning da den oppleves som mer forutsigbar og trygg i forhold til grunnforhold, sammenlignet med omfattende tunnelarbeider i et område med kjente geotekniske utfordringer. Ber derfor om at hensynet til grunnsikkerhet, lokale miljø- og trygghetsforhold samt bybanens rolle som aktivt byutviklingstiltak for Laksevåg vektlegges i det videre planarbeidet.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Bystyret har avgrenset det pågående arbeidet med Kommunedelplan for Kollektiv Laksevåg til i første omgang å gjelde strekningen fra Dokken sør til Lyngbø.

Konseptet om bybåt er ikke en del av denne planen, men temaet er sett på i plansamarbeidet «Puddefjorden United». Det er vurdert at bybåt kan være et supplerende tilbud til bane og gang/sykkel-tilbud, men fagetaten arbeider ikke med videre planlegging av dette nå.

Deler av planområdet er omfattet av aktsomhetsområdet for kvikkleire, som ligger under marin grense på 50 moh. Her kan det være muligheter for kvikkleire, og selv om dette ikke er en kjent problemstilling, må dette undersøkes i det videre planarbeidet.

## 47. Stoltz Eiendom AS

Datert: 10.04.2026

Dokument i PB360: 124

Adresse: Damsgårdsveien 145 og 149, Gnr/Bnr: 156/23, 156/2 og 156/109

### Kort oppsummering

Er positive til overordnet stedsutvikling av området, forutsatt at det legges til rette for utfylling i sjø som del av en helhetlig løsning. Derimot er merknaden gitt med bakgrunn i at alternativet A3-A4 legger beslag på deres bygningsstruktur, og påvirker drift og etablerte leieforhold på eiendommen. Ber derfor om at eiendommen ikke låses i en situasjon der eksisterende bruk må avvikles lenge før alternative utviklingsmuligheter faktisk foreligger.

### Sammendrag av merknad

Grunneieren er en del av et grunneiersamarbeid/plansamarbeid i Damsgårdsveien 135-171. Dette samarbeidet støtter en videre utvikling av området, forutsatt at det legges til rette for utfylling i sjø som del av en helhetlig løsning.

A3–A4 og V1 legger beslag på eiendommens arealer som i dag et sammensatt næringsanlegg. Dagens bygningsstruktur, drift og etablerte leieforhold ikke vil kunne videreføres dersom traséen realiseres som forutsatt.

Derimot ser de byutviklingspotensial for eiendommen sin knyttet til muligheten for utfylling i sjø for bygge opp om destinasjonsutvikling, kollektivknutepunkt, næringsfunksjoner og byrom. Uten utfylling påpeker Stoltz Eiendom AS at handlingsrommet for slik utvikling er svært begrenset.

Grunneieren mener at anbefalte trasé vil gjøre videreføring av dagens drift og utleie over tid vanskelig. Planarbeidet skaper usikkerhet i forhold til både framdrift, rekkefølge og tidspunkt for eventuell realisering av bybanen. Påpeker viktighet av at det åpnes for fleksibel og forsvarlig bruk av eiendommen i en mellomfase, slik at eiendommen ikke låses i en situasjon der eksisterende bruk må avvikles lenge før alternative utviklingsmuligheter faktisk foreligger.

#### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Fagetaten er i dialog med Stoltz om løsninger for bane og gang- og sykkelbro, og ønsker et godt samarbeid med berørte grunneiere i fortsettelsen. Detaljerte løsninger og konkrete konsekvenser for de enkelte berørte grunneierne blir først klarlagt når bybanetraseen er regulert, i neste planfase. Grunnerverv, erstatningsspørsmål og eventuelle avtaler vil da bli håndtert i tråd med gjeldende regelverk.

## 48. Ruth Brenk

Datert: 29.04.2026

Dokument i PB360: 125

#### Sammendrag av merknad

Positiv til bybane på Laksevåg i tunnel for å bevare Kirkebukten. Ønsker at sykkelbroen på Dokken-siden skal kobles til den gamle togtunnelen under Nygårdshøyden.

Foretrekker alternativ 5 til hovedsykkelrute fordi den vil både nås og bli mest brukt av befolkningen som bor langs denne traséen. Den går forbi Holen skole, Nygårdslie skole og Lyngbøbanen, samt legger bedre til rette for barn enn de andre alternativene. Det at den er uten tunnel gjør også koblingene i forskjellige retninger enklere.

Ønsker en busskobling til Kokstad gjennom Knappetunnelen for å dempe trafikkbelastningen på Laksevåg, da reisen mellom dette strekket vil være en omvei gjennom sentrum.

Påpeker at utforming av holdeplass på Lyngbø bør være at banen går i lokk over Rv. 555, da dette skjermer for støy i området.

#### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Fagetaten arbeider med et helhetlig mobilitetssystem for Laksevåg, der løsninger for gange, sykkel og kollektiv ses i sammenheng. Hovedsykkelrute alternativ 5 går fra Dokken, gjennom Damsgårdsveien og videre opp i Kringsjøveien. Fagetaten vil ta dette med som et innspill til det videre i planarbeidet.

Problemstillingen knyttet til kollektivforbindelse mellom Lyngbø og Kokstad ligger utenfor dette planarbeidet. Bystyret har avgrenset det pågående arbeidet med Kommunedelplan for Kollektiv Laksevåg til å gjelde strekningen fra Dokken sør til Lyngbø, basert på vedtak i forbindelse med tematisk kommunedelplan, Kollektivplanen.

Det vil jobbes videre med utforming av kollektivbyttepunkt på Lyngbø ved Rv. 555 i utarbeidelse av planforslaget.

## 49. Per O. Moe Maskinforretning AS, v/ Ole Henrik Moe

Datert: 29.04.2026

Dokument i PB360: 126

Adresse: Johan Berentsens vei 38, Gnr/Bnr: 151/196

### Sammendrag av merknad

Er positiv til etablering av bybane på Laksevåg og mener tiltaket kan bidra til en langsiktig og positiv utvikling av området. Det foreligger tinglyste rettigheter knyttet til eiendommen, herunder veirett, som berøres av det planlagte tiltaket. Den ligger i umiddelbar nærhet til planlagt kulvert- og portalstrekning ved Laksevåg senter. Konsekvenser for adkomst og eksisterende rettigheter, både i anleggsperioden og etter ferdigstilling, må derfor utredes, avklares og sikres gjennom videre planlegging. Virksomheten ber om å bli varslet direkte som berørt grunneier ved oppstart av reguleringsplanarbeid som omfatter området, og stiller seg positive til videre dialog i prosessen.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Detaljer omkring de nevnte problemstillingene vil man komme tilbake til i senere planfaser, når detaljreguleringsarbeidene starter. Alle hjemmelshavere innenfor plangrensen vil få varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet og Plan- og bygningsetaten ønsker et godt samarbeid med alle berørte parter.

## 50. GC Rieber

Datert: 30.04.2026

Dokument i PB360: 129

Adresse: Interesser i Puddefjorden: Solheimsviken og Marineholmen.

Se også merknad fra Linri Holding AS (merknad nr. 51).

### Kort oppsummering

Har kritisk infrastruktur i Puddefjorden. Støtter A3-A4 gitt at videre planlegging dokumenterer hvordan drift, vedlikehold og beredskap i forbindelse med infrastruktur kan gjennomføres med lav bro over Puddefjorden. Har en seilbåthavn innerst i fjorden som må avvikles ved lav bro, legger til grunn ekspropriasjonsrettslig erstatning for bortfall av denne virksomheten. Er positiv til gang- og sykkelbro. Anbefaler at begge GS-broene reguleres, og at de bør ha åpne- og lukkefunksjon for å ikke hindre sjøfarten. Ber om å bli involvert i det videre arbeidet.

### Sammendrag av merknad

Merknaden gjelder GC Rieber Eiendoms eiendommer og interesser i Puddefjorden, herunder Solheimsviken og Marineholmen. For deres interesser på Laksevåg, i plansamarbeidet Damsgårdsveien 135–171, vises det til egen merknad fra Linri Holding AS (merknad nr. 51).

GC Rieber Eiendom har i forbindelse med transformasjonen av Solheimsviken og Marineholmen etablert en energisentral – Marineholmen Ocean Energy - som leverer kritisk infrastruktur til byggene på Marineholmen og Solheimsviken, inklusiv Helsehuset - Bergen Legevakt. Sjøvannet til energisentralen tas inn fra byfjorden gjennom en sjøledning (2,5 km lang), dette er kritisk infrastruktur og krever sikker tilgang for drift, vedlikehold og beredskap.

GCRieber støtter anbefalingen for banealternativ A3-A4, gitt at videre planlegging dokumenterer hvordan drift, vedlikehold og beredskap faktisk kan gjennomføres i en situasjon med bro over Puddefjorden. Alternativet fremstår som best egnet til å kunne integrere løsninger som sikrer nødvendig tilgang med fartøy ved behov for inngrep i teknisk

infrastruktur i Puddefjorden. Samtidig må hensynet til drift og beredskap ivaretas, det er særlig viktig at det videre planarbeidet konkretiserer:

- hvordan tilkomst til sjøledninger skal opprettholdes etter etablering av bro
- hvordan inspeksjon, vedlikehold og reparasjon kan gjennomføres på en sikker og effektiv måte
- hvordan beredskapssituasjoner skal håndteres, herunder behov for rask tilgang med fartøy og spesialutstyr

GC Rieber Eiendom registrerer at etablering av bybanebro vil medføre at deres seilbåthavn innerst i Puddefjorden må avvikles, og legger til grunn full ekspropriasjonsrettslig erstatning for bortfall av denne virksomheten. Mener det samtidig er viktig at det planlegges for behov for sentrumsnær seilbåt- og gjestehavn.

GC Rieber Eiendom mener at for å ivareta drift og beredskap er det nødvendig at bybanebroen utformes slik at den kan åpnes for større fartøy ved behov. I den videre planleggingen må det derfor vurderes:

- behov knyttet til tekniske anlegg innenfor krysningspunktet, herunder dimensjonerende fartøy,
- tekniske løsninger som dreiebro, klaffebro eller kombinerte løsninger med åpning ved
- særskilte behov, slik at tilgang til sjøbasert infrastruktur og beredskap sikres, og
- avklaringer knyttet til relokalisering av eksisterende aktivitet

GC Rieber Eiendom ber om å involveres i det videre arbeidet for å sikre et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om eksisterende infrastruktur, driftsbehov og beredskap.

GC Rieber Eiendom er positiv til gang- og sykkelbro, men mener det er for tidlig å låse seg til én løsning, og råder til å regulere for gang og sykkel i begge brokryssingene. Mener at en tidlig gang- og sykkelbro bør utformes slik at den kan åpnes ved behov, slik at den ikke hindrer tilgang med båt til eksisterende virksomheter i indre deler av Puddefjorden.

### Fagetatens kommentar

Konsekvensutredningen, både for valg av banetrasé og valg av trasé for gang- og sykkelbro, har pekt på ulike konsekvenser for sjøtransport, ferdsel og bruk av indre del av Puddefjorden. I koordineringsprosjektet «Puddefjorden United» er dagens situasjon kartlagt i deloppgaven «Næring og bruk av kaier», det er vist til få og håndterbare konflikter knyttet til fremtidige broer over Puddefjorden. Dette forutsetter en etablering etter 2035, og at den forventede transformasjonen av området i hovedsak er gjennomført.

Fagetaten tar merknaden fra GC Rieber til orientering, og vil i det videre arbeidet se på de konkrete forhold til de tekniske installasjonene som er beskrevet i merknaden.

Flere av merknadene til planarbeidet (inkl. GC Rieber) peker på behovet for en mer samlet vurdering av hvordan fremtidige broforbindelser (faste eller åpne) vil kunne påvirke sjøtransport, havnefunksjoner, tilkomst fra sjø, installasjoner i sjø, beredskap, vedlikehold og øvrig bruk av indre del av fjorden. Fagetaten vil derfor legge opp en egen utredning i det videre planarbeidet for å svare dette ut samlet. Spørsmålet om behov for at broene etableres med åpne- og lukkefunksjon må vurderes nærmere, som en del av dette arbeidet.

Siden bybanebroen anbefales etablert i A3-A4 korridoren, er anbefalingen at en egen gang- og sykkelbro etableres lenger inn i Puddefjorden (alternativ 2a) i første fase. Når bybanebroen, med eget gang- og sykkeltilbud etableres, kan hovedsykkelruten ligge på

denne. Den indre broen kan da få en sekundær funksjon for sykkel, og det samlede tilbudet bli betydelig bedre for gående og syklende mellom Laksevåg og sentrum.

Plan- og bygningsetaten vil gå i dialog med GCRieber i det videre planarbeidet. Detaljerte løsninger og konkrete konsekvenser for de enkelte berørte grunneierne blir først klarlagt når gang- og sykkelbro og bybanetraseen reguleres. Grunnerverv, erstatningsspørsmål og eventuelle avtaler vil da bli håndtert i tråd med gjeldende regelverk.

## 51. Linri Holding AS

Datert: 30.04.2026

Dokument i PB360: 130

Adresse: Damsgårdsveien 161-171, Gnr/Bnr: 155/18

### Kort oppsummering

Støtter A3-A4. Anbefaler at vedtak for videreføring av planlegging av A3-A4 også følges opp med videre planlegging for hhv. økonomisk forsvarlig flytting av eksisterende sement og betongvirksomhet. Positiv til gang- og sykkelbro, og mener 1a har bedre måloppnåelse, men anbefaler at begge GS-broene reguleres.

### Sammendrag av merknad

Linri Holding AS, er et samarbeid mellom GC Rieber Eiendom AS og Linstow AS.

Merknaden avgis på bakgrunn av eierskap til selskapet (eiendommene) Damsgårdsveien 161-171 AS.

Linri Holding AS deltar i et felles reguleringsplansamarbeid under arbeidstittelen «Damsgårdsveien 135-171». Dette samarbeidet inkluderer de nevnte adresser med grunneierne Frydenbø Eiendom AS, Stoltz Eiendom AS, Heidelberg Material Sement Norge AS og Linri Holding AS. Hver av grunneierne avgir sin egen merknad, så denne merknaden er knyttet til Damsgårdsveien 161-171, ikke plansamarbeidet som sådan.

Linri Holding AS deltar aktivt i kommunens koordinering av pågående planarbeid «Puddefjorden United», og anser dette arbeidet som svært verdifullt for å avklare og samordne forutsetninger for gjennomføring av transformasjonen.

Eiendommene Damsgårdsveien 161-171 er i dag benyttet til kontor/lager/logistikk og parkering. Arealene er ikke fysisk berørt av den anbefalte bybanetraseen A3/A4.

Linri Holding AS støtter at det etableres bybane på Laksevåg og det anbefalte alternativet A3/A4, som det alternativ som best mulig oppfyller de samlede forutsetninger/mål for bybane og en helhetlig transformasjon.

Plansamarbeidet Damsgårdsveien 135-171 har skissert en transformasjon som inkluderer nytt byggeland i sjø, jfr. mulighet/prinsipper blant annet beskrevet av Strategisk plan for Laksevåg av 2019 og i KPA 2018. Uten byggeland i sjø anses det som lite sannsynlig at flytting av sement/betongindustrien på naboeiendommen kan finansieres. Dersom denne virksomheten fortsetter er eiendommene i 161-171 mindre egnet for bolig, og en videreføring av næringsvirksomheten sannsynlig.

Dersom plansamarbeidet for Damsgårdsveien 135 – 171 kan utvikles med utfylling/nytt byggeland i sjø, vil situasjonen bli annerledes. Under forutsetning av at en prosess for økonomisk forsvarlig flytting av eksisterende sement og betongvirksomhet lykkes, vil

bybanealternativ A3/A4 være velegnet og området fra bybanestoppet til Kirkebukten kunne utvikles med nye bymessige kvaliteter.

Linri Holding AS anbefaler at vedtak for videreføring av planlegging av anbefalt bybanetrase A3/A4 også følges opp med videre planlegging for hhv. økonomisk forsvarlig flytting av eksisterende sement og betongvirksomhet.

Linri Holding AS støtter gang- og sykkelbro som byutviklingsgrep for å styrke koblingen mellom Laksevåg og sentrum. En slik kobling vil ha størst måloppnåelse i Ytre alternativ (1a), men mener det er for tidlig å låse seg til én løsning, og råder til å regulere for gang og sykkel i begge brokryssingene. Det sikrer nødvendig fleksibilitet og fremdrift.

### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Fagetaten er i dialog med LinRi Holding AS om løsninger for bane og gang- og sykkelbro, og ønsker et godt samarbeid med berørte grunneiere i fortsettelsen.

I høringsperioden ble det 22.04.26 holdt et møte mellom fagetaten, Linri Holding og Heidelberg. Hensikten med møtet var å gå gjennom situasjonen og drøfte videre arbeidsprosess. Som en oppfølging av møtet vil fagetaten tilrettelegge for en enkel mulighetsstudie av dypvannskaier i Bergen kommune med tilhørende kai- og bak-areal, med adekvat tilknytning til veginfrastruktur og hovedledet. Et slikt arbeid vil være avhengig av et tett samarbeid med Heidelberg. Oppgaven kan gjennomføres som en del av samarbeidet med utviklerne i "Puddefjorden United", da det kan være behov for alternative tomter for flere virksomheter.

Fagetaten sin holdning her er at vi er avhengig av at alle parter drar i samme retning, og leter etter gode løsninger, dersom en flytting skal la seg gjennomføre på en slik måte at ønsket transformasjon kan skje.

Siden bybanebroen anbefales etablert i A3-A4 korridoren, er anbefalingen at en egen gang- og sykkelbro etableres lenger inn i Puddefjorden (alternativ 2a) i første fase. Når bybanebroen, med eget gang- og sykkeltilbud etableres, kan hovedsykkelruten ligge på denne. Den indre broen kan da få en sekundær funksjon for sykkel, og det samlede tilbudet blir betydelig bedre for gående og syklende mellom Laksevåg og sentrum.

Detaljerte løsninger og konkrete konsekvenser for de enkelte berørte grunneierne blir først klarlagt når bybanetraseen er regulert, i neste planfase. Grunnerverv, erstatningsspørsmål og eventuelle avtaler vil da bli håndtert i tråd med gjeldende regelverk.

## 52. Borettslag Welhavensgate 1-13

Datert: 30.04.2026

Dokument i PB360: 135

Adresse: Bredalsmarken 1-13, Gnr/Bnr: 164/258

### Kort oppsummering

Ber om at alternativ C2-4 forkastes permanent. Støtter en optimalisering av A3-A4-broen, for å flytte landingspunktet på Dokken lenger vest.

### Sammendrag av merknad

Borettslaget støtter valgt trasé og ber samtidig om at alternativ C2-4 forkastes permanent. C2-4 har store konsekvenser for borettslaget, med innløsning og riving av hele boligmassen. Borettslaget støtter etablering av gang- og sykkelbro og at denne må komme før

bybaneutbyggingen. Ber om at det legges til grunn gode arkitektonisk utforming, etablering av gode byrom og kriminalitetsforebyggende stedsutforming.

Borettslaget stiller seg negativ til fremtidig løsning med bybanetunnel under Industrihuset og viser til støybelastning, visuell forringelse og planarbeid på Dokken sør. Viser også til at borettslagets bygningsmasse har kulturminneverdi og at dette må tas hensyn til i det videre planarbeidet. Er også bekymret for potensiell skade på bygningsmassen ved bygging av banen og ber om at det gjøres faglige vurderinger av dette og at dette monitoreres under anleggsfasen. Viser til barnefamilier i borettslaget og ber om en detaljert RAMS-analyse og fokus på myke trafikanter. Viser også til nasjonale støykrav og at tiltak må sikres i planarbeidet. Borettslaget støtter en optimalisering av A3-A4-broen og at man ser på at landingspunktet flyttes lengre vest på Dokken. Forventer å få medvirke i det videre planarbeidet.

#### Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Innspill tas med inn i det videre planarbeidet.