



BERGEN KOMMUNE

Mobilitet og transformasjon:
rekkefølge og avhengigheter i gjennomføringen

OPPSUMMERING av VERKSTED
med planleggere og utviklere
22.01.2026 kl 12.30 – 15.30



BERGEN
KOMMUNE

KOMPETENT | ÅPEN | PÅLITELIG | SAMFUNNSENGASJERT

Agenda

kl 12.30- 15.30

Del 1: Innledning (30 min)

- Velkommen og innledning v/koordinatorene
- Overordnet mobilitet og mobilitetstiltak v/Rolf Knudsen (PBE)
- Gjennomføringsperspektivet v/Gudrun Søreng (BME)
- Presentasjon av gruppeoppgavene

Del 2: Gruppearbeid (90 min inkl pause)

Del 3 kl. 14.30: Presentasjon fra gruppene og diskusjon (60 min)



Fase 1 – Etappevis utbygging

- Trafikkanalyse viste kapasitetsutfordringer før bybane. Hvordan løse dette? Hvordan håndtere utbyggingstakt fram til bybanen er etablert?
- Gjennomført verksted 18.10.2024. Diskusjon om ulike utbyggings-scenarier.

- A. Bygge langs noen gater/byrom
- B. Bygge innerst først
- C. Bygge ytterst først
- D. Utbygging likt fordelt etter en fordelingsnøkkel for områder/planer
- E. Bygge i ett punkt – kraftsenter for videre transformasjon – sette Laksevåg på kartet
- F. Bygge ved den «sikre» holdeplassen for Bybanen
- G. Bygge der mulig passasjerferge anløper
- H. Kombinasjon av prinsippene, eventuelt prinsipper som ikke er nevnt over

- Hovedinnspill fra utviklerne: «Ingen av prinsippene egner seg alene. Utviklingen må være av et omfang som er stort nok til å lage en destinasjon – skape byliv og gi grunnlag for etablering av øvrige byfunksjoner. Det trengs flere utbyggere for å drive transformasjonen.»



Deloppgave 6: Etappevis utbygging – videre arbeid i fase 2

Oppgaveansvarlig: Koordinatorene Solveig og Hanne

Mål: Drøfte om etappevis utbygging er aktuelt på Laksevåg.

Oppgavebeskrivelse: Med bakgrunn i overordnet mobilitetsplan, GS-bro, felles løsninger for infrastruktur og sosial infrastruktur og utfylling, må vi drøfte med grunneierne hva dette betyr overordnet og hvilke konsekvenser det eventuelt har for utbyggingen på Laksevåg. Hvilke avhengigheter er det mellom de ulike områdene og hva må tas hensyn til i utviklingen? Er det smart å bli enige om noen utbyggingstrinn?

Dette henger nøye sammen med flere av de andre fellesoppgavene inkl den nye om gjennomføringsmodeller, men i drøftingene om etappevis utbygging skal vi i fellesskap løfte oss opp og se byutviklingen på Laksevåg i en helhet.

Prinsippene må forankres med grunneierne/utviklerne. Verksted som samarbeidsform. Scenariotenking/faser.

Grunnlag: Se fase 1

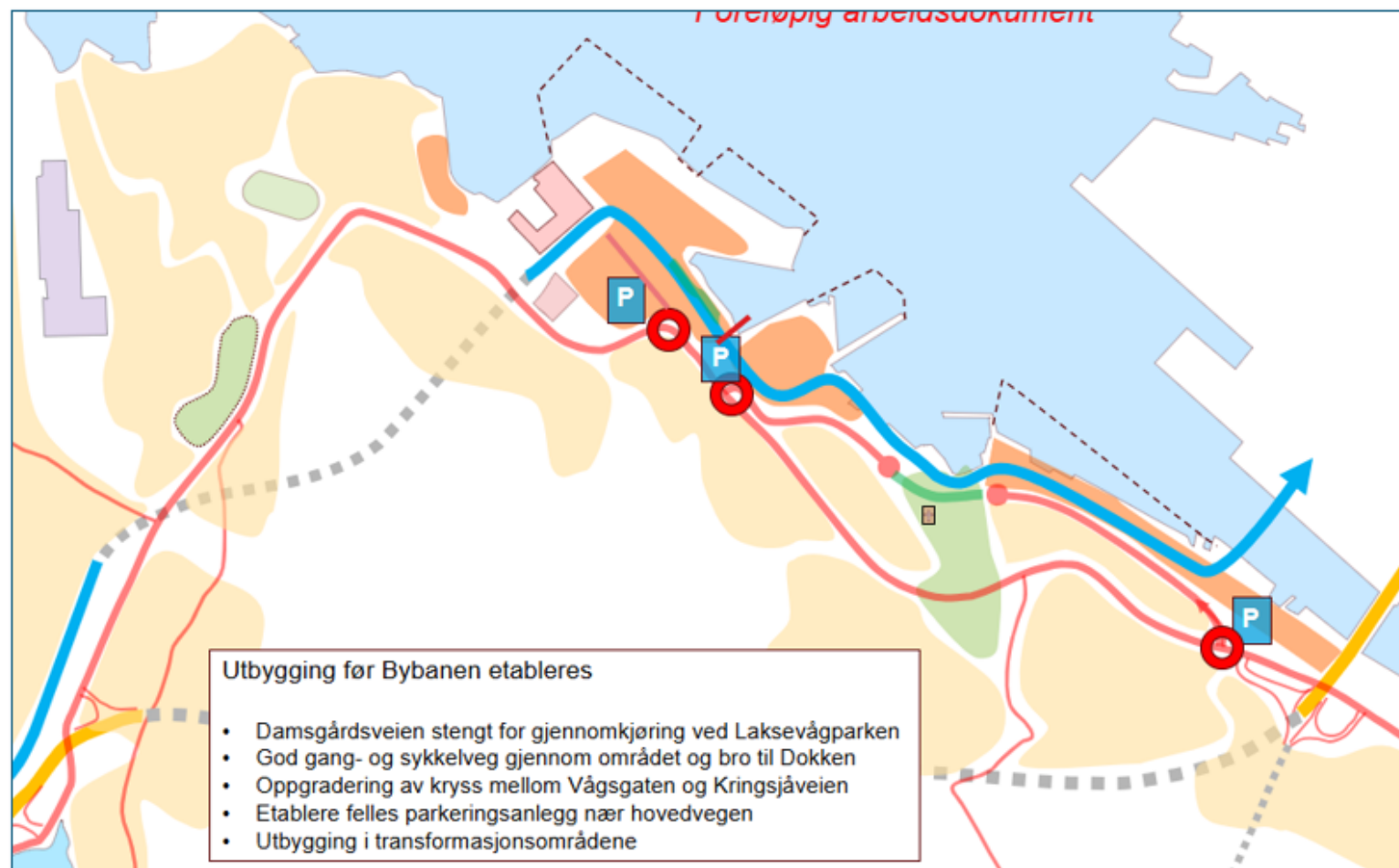
Prosess i PBE, deloppgaven må samordnes med:

- Pågående planarbeider
- Deloppgavene Gjennomføring, Overordnet mobilitet, Bro(er) over Puddefjorden, Utfylling og Sjøpromenade.



Overordnet mobilitet

Rammer, premisser og tiltak

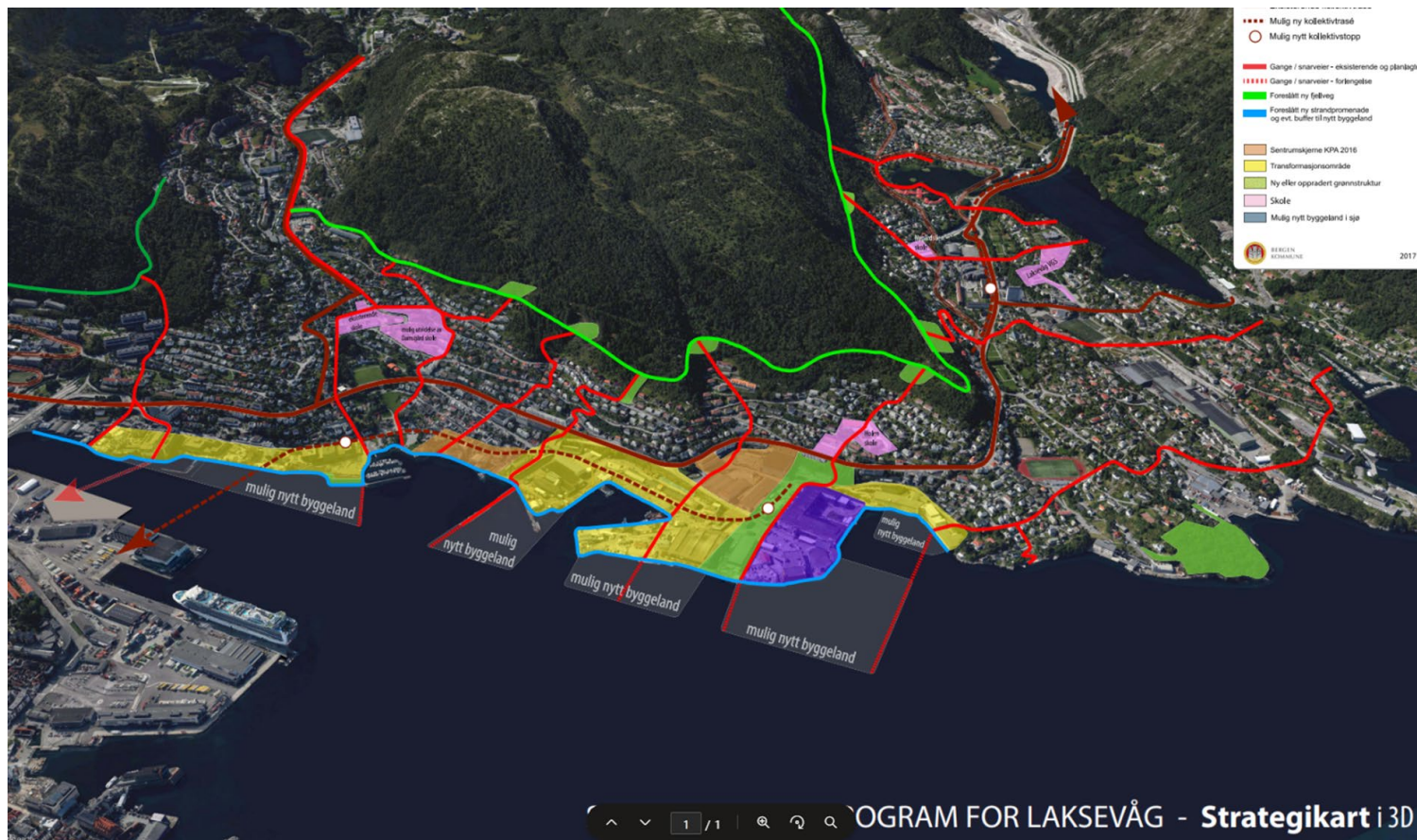


Laksevåg i utvikling

Laksevåg står foran en langsiktig transformasjon med nye boliger, arbeidsplasser og byfunksjoner.

Utbyggingen vil skje gradvis over tid, og planlegging, prosjektering og bygging må samordnes tett med etablering og oppgradering av infrastruktur.

Utviklingen vil gi økt aktivitet og et betydelig høyere antall daglige reiser i området.

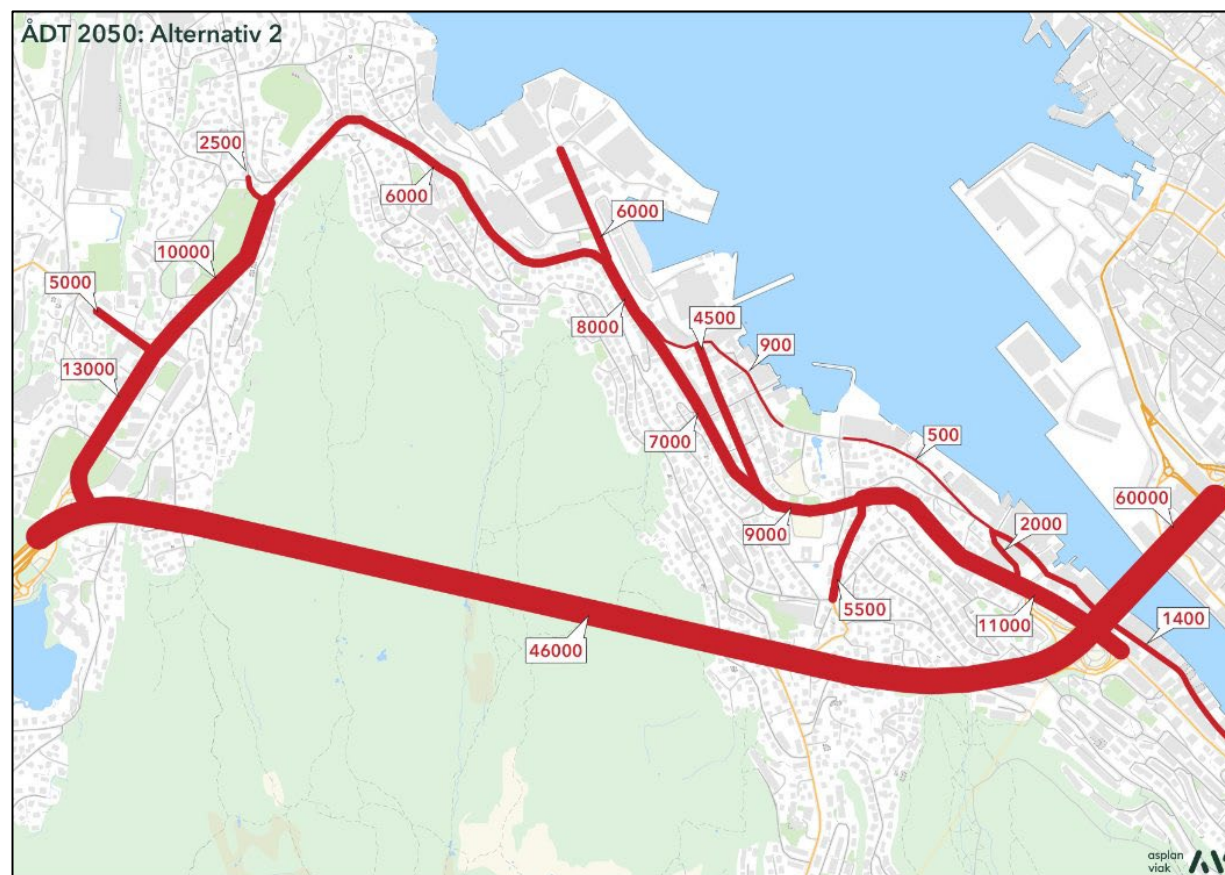


Overordnet premiss for transportsystemet

Selv om antall reiser vil øke betydelig, legges det til grunn at samlet biltrafikk skal holdes omtrent på dagens nivå.

Vegnettet har begrenset kapasitet, og videre bilvekst vil gi redusert framkommelighet, og etter hvert sammenbrudd i vegnettet.

Trafikkveksten skal derfor tas gjennom økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport, og dette er et fast premiss for all videre planlegging og utbygging.



Parkering og bilbruk

Parkeringsløsningene skal støtte ønsket reisemiddelfordeling og bidra til å begrense biltrafikken.

Det legges til grunn et moderat parkeringsnivå, med hovedvekt på felles parkeringsanlegg framfor gateparkering.

Parkering skal lokaliseres og utformes slik at unødvendig bilkjøring reduseres, og slik at gater og byrom i størst mulig grad kan prioriteres for gående, syklende og byliv.

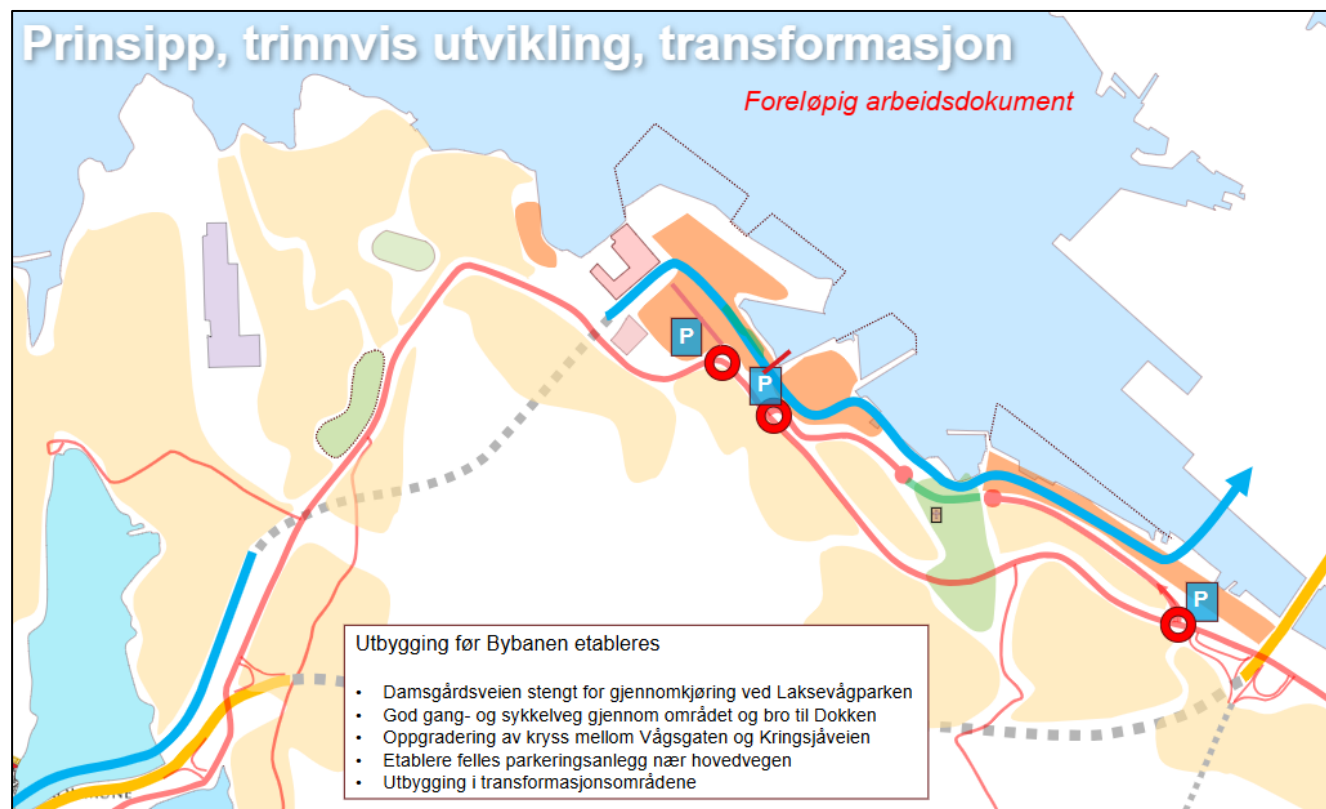


Plangrep og kjøremønster

For å redusere trafikkbelastning og gjennomgangstrafikk legges kjøremønsteret i området om.

Dette gir gode rammer for byrom, økt trygghet for myke trafikanter og større rom for byliv, samtidig som nødvendig biladkomst ivaretas via overordnet vegnett.

Stenging av Damsgårdsveien for gjennomkjøring er et sentralt grep som bidrar til et trafikkavlastet byområde, og bedre forhold for gange og sykkel.



Gange og sykkel

Gange og sykkel skal være prioriterte og attraktive reisemåter i Indre Laksevåg.

Det etableres sammenhengende, tydelige og utformede løsninger som gjør det enkelt å orientere seg og ferdes trygt.

Hovedsykkelnettet legges på nedre nivå – i Damsgårdsveien - gjennom området.

Etablere gode tverrforbindelser mellom boligområder, sjøfront og viktige målpunkt.

Sammenheng med overordnet sykkelsystem.



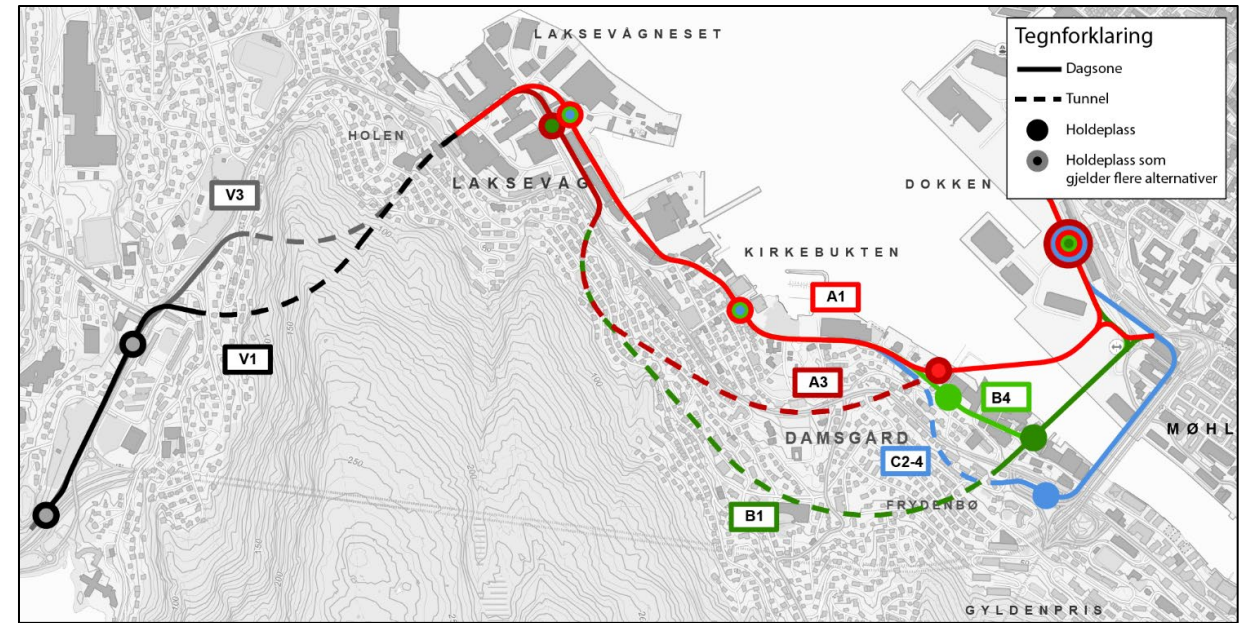
Kollektivtransport: buss og bybane

Kollektivtransporten er et *hovedvirkemiddel* for å håndtere trafikkveksten i området.

Før bybane er etablert, skal buss være den bærende kollektivløsningen, med god framkommelighet, god kapasitet og gode holdeplassløsninger.

Kringsjåveien blir hovedtrasé for buss, og bør oppgraderes.

Samtidig legges det til rette for framtidig bybane, og tiltak for buss videreføres og inngår i et samlet kollektivsystem.



Gater, byrom og kvalitet

- Området har over tid hatt lav prioritet når det gjelder investeringer i offentlig infrastruktur, og framstår delvis nedslitt.
- Utviklingen gir mulighet for et helhetlig kvalitetsløft av gater og byrom, på nivå med sentrumsnære bydeler.
- Gater og plasser skal fungere både som ferdselsårer og attraktive oppholdsrom, med høy materialstandard, robuste løsninger og utforming som tåler høy bruk over tid.



Hovedgrepene i trafikksystemet

- 1. Stenging av Damsgårdsveien ved Kirkebukten og ved Laksevåg verft**
Området avlastes for gjennomgangstrafikk. Nye utbyggingsområder betjenes via Kringsjøveien. Damsgårdsveien rustes opp.
- 2. Endret kjøremønster og ombygging av kryss**
Kryss i Carl Konows gate og Kringsjøveien må bygges om for alle svingebevegelser (Gyldenpriskrysset og KringsjøveienxDamsgårdsveien).
Håsteins gate stenges for gjennomkjøring. Krysset Vågsgaten/Kringsjøveien bygges om for å øke kapasiteten
- 3. Nytt sykkelnett og sykkelbro over Puddefjorden**
Hovedsykkelrute legges på nedre nivå.
Ny gang- og sykkelbro over Puddefjorden er et nøkkeltiltak for å knytte Laksevåg til Dokken og sentrum.
- 4. Omforming av Kringsjøveien**
Sykkelfeltene fjernes og erstattes med brede fortau og bedre forhold og fremkommelighet for buss.
- 5. Parkeringsstrategi**
Parkeringsplasser samles i fellesanlegg, helst nær Kringsjøveien, og gateparkering fjernes for å prioritere myke trafikanter.
- 6. Etablering av bybane**



Trinnvis utvikling og gjennomføring

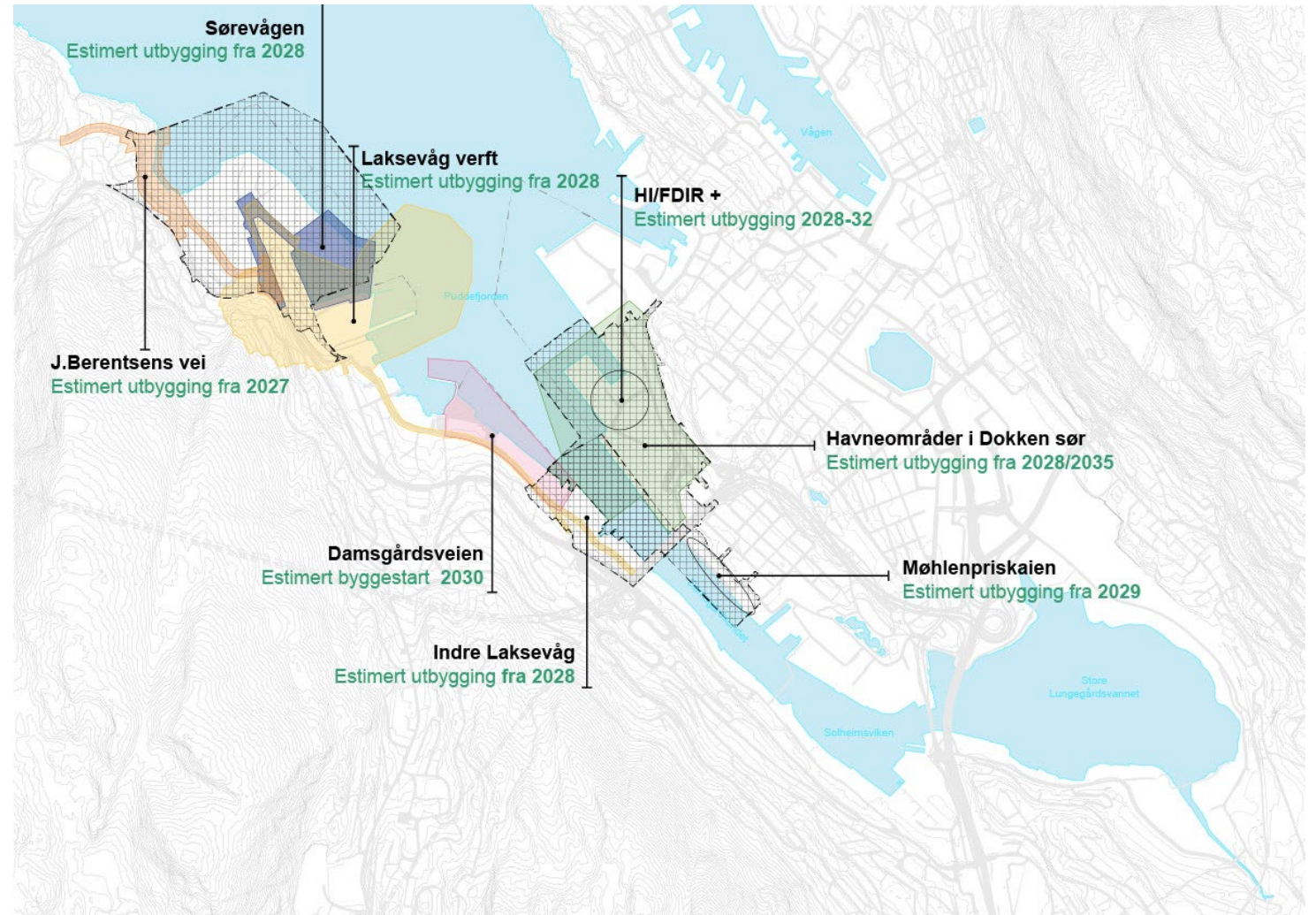
Utviklingen av mobilitetssystemet i Indre Laksevåg skal skje stegvis over tid, i takt med utbygging av boliger, arbeidsplasser og byfunksjoner.

Planlegging, prosjektering og bygging må samordnes, slik at området fungerer godt både i tidlige og senere faser av utviklingen.

Må sørge for at nødvendige hovedgrep innen mobilitet etableres tidlig, slik at området får god funksjon og brukskvalitet fra starten.

Løsningene være fleksible og dimensjonerte for videre utbygging, slik at senere tiltak kan bygges inn uten store omlegginger eller konflikter.

Rekkefølgekrav benyttes for å sikre at nødvendig infrastruktur, kollektivtiltak, gang- og sykkelforbindelser samt byrom etableres i riktig fase i forhold til utbyggingen.



Prinsipper, trinnvis utvikling, gange og sykkelnett

Foreløpig arbeidsdokument



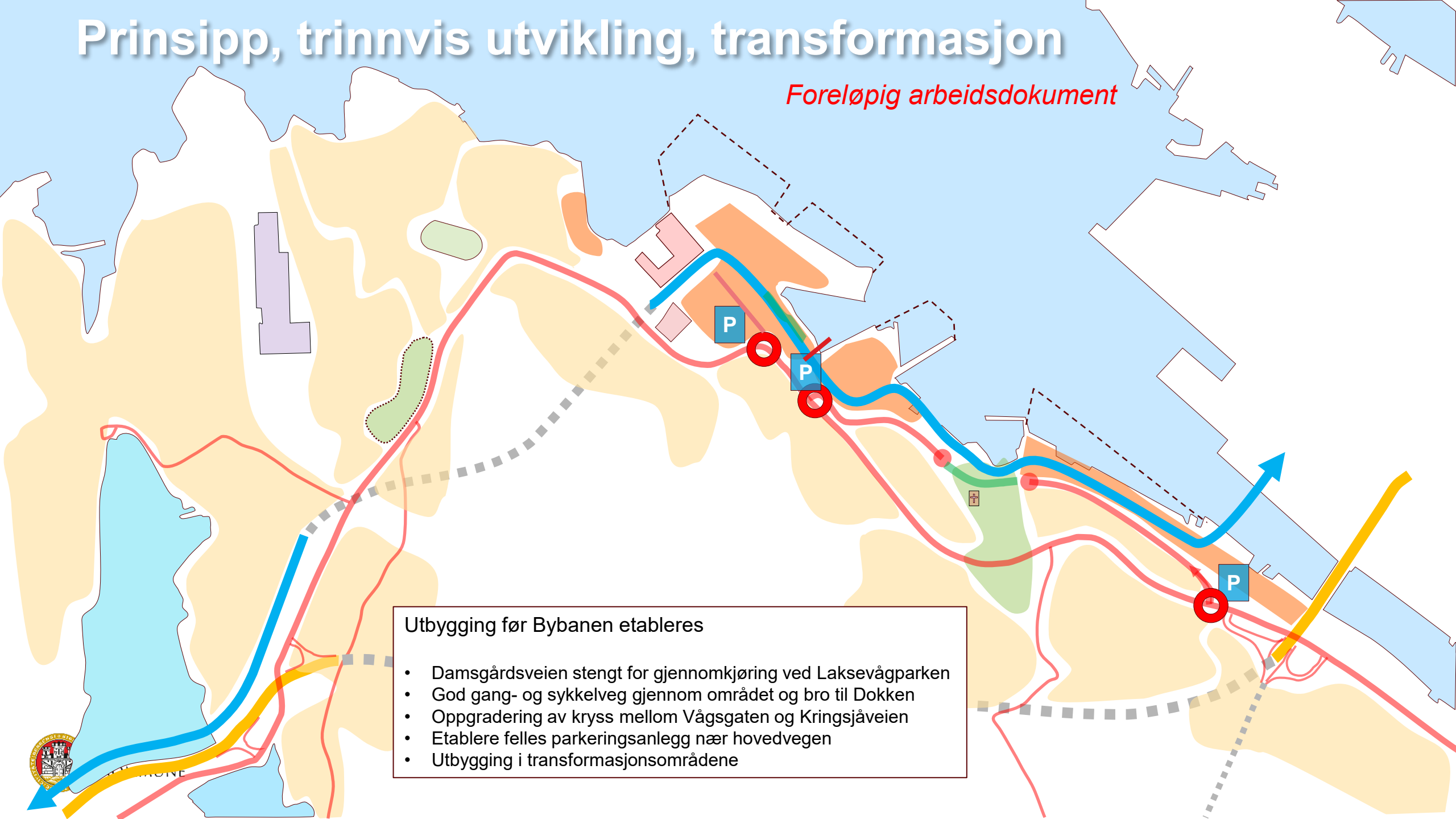
Etablere gang- og sykkeltrase gjennom området

- 1) Gang- og sykkelbro over Puddefjorden, og etablere sammenhengende gang- og sykkelveg til Johan Berentsensvei.
- 2) Inntil sykkel tunnelen er etablert anlegges midlertidig trase om Nygårdsviken. Alternativt via Olderbakken/Oldernesveien. Parkeringsrestriksjoner i Johan Berentsens vei, Nygårdsvikveien og Alfred Offerdals vei.
- 3) Etablere gang- og sykkel tunnel mellom Bruno og Gravdalsveien.
- 4) Fortsette hovedsykkelruten mot vest.
- 5) Utbedringer
 - flere tverrforbindelsene mellom øvre nivå, Kringsjåveien og nedre nivå langs Damsgårdsveien.
 - kan fjerne sykkelfeltene og utvide fortauene i Kringsjåveien og Carl Konows gate, og lede syklistene til ny gjennomgående sykkelveg på nedre nivå langs Damsgårdsveien.
 - bedre tilkomsten og forholdene på bussholdeplassene.



Prinsipp, trinnvis utvikling, transformasjon

Foreløpig arbeidsdokument



Utbygging før Bybanen etableres

- Damsgårdsveien stengt for gjennomkjøring ved Laksevågparken
- God gang- og sykkelveg gjennom området og bro til Dokken
- Oppgradering av kryss mellom Vågsgaten og Kringsjåveien
- Etablere felles parkeringsanlegg nær hovedvegen
- Utbygging i transformasjonsområdene



Mobilitetstiltak

Gående	Sykkel	Vei og P	Kryss	Kollektiv	Gate opprustning	Forslag til andre tiltak
Tosidig fortau langs Damsgårdsveien	Gang/sykkelbro over Puddefjorden	Stenge Damsgårdsveien for gjennomkjøring	Kryss Gyldenpris	Stenge Kringsjåv. og etabl. bussgate	Opprustning av Damsgårdveien	
Gangveinett på tvers	Hovedsykkelrute gjennom området	Stenge Håsteinsgaten for gjennomkjøring.	Kryss Damsgårdsv. x Kringsjåveien	Bybane	Opprustning av Vågsgaten	
Sjøpromenade	Sykkeltunnel LaksevågGravdal - neset	Felles P-anlegg i nærheten av hovedvei	Kryss Vågsgaten x Kringsjåveien		Opprustning av Kringsjåveien	





Gjennomføringsmodeller

Om oppgaven

- Mål:

Vurdere mulige modeller for organisering, finansiering og gjennomføring for felles infrastruktur for utviklingen på Laksevåg.

- Oppgavebeskrivelse:

I denne oppgaven skal det sees på ulike alternativer for organisering, finansiering og gjennomføring av felles tiltak. Erfaring fra andre prosjekter skal hentes inn og drøftes.

- Leveranse:

Notat som beskriver utfordringene i gjennomføring av planlagt transformasjon og utbygging, avhengigheter, mulige gjennomføringsmodeller og finansiering.



Hvordan vi arbeider

- Arbeidsgruppe etablert:
Terje Lorentzen (Linstow), Per Olav Dahl Hegge (Fredensborg bolig), Christine Flataker Johannessen (Frydenbø eiendom), Thomas Leathem (Plan- og bygningsetaten) og Gudrun Søreng (Bymiljøetaten)
- Arbeider med å avdekke behov for tiltak som må etableres for at byutvikling kan skje
- Avklare tålegrense for grunneierbidrag
- Hvordan sikre finansiering og gjennomføring

Status

- Gruppen arbeidet gjennom høsten
- Levering utsatt som følge av avhengigheter
 - Rekkefølge og avhengigheter mobilitetstiltak
 - Mobilitetstiltak

Bakgrunn og målsetninger for dagens verksted

I arbeidet med **overordnet mobilitet** er en kommet lenger med å definere hvilke tiltak som må gjennomføres for unngå overbelastning på vegsystemet og å legge til rette for reiser i form av gange, sykkel og kollektiv.

Fokus for verkstedet i dag blir å se nærmere på **når** de ulike mobilitetstiltakene må på plass.

- Hvilke tiltak **må** på plass for å starte transformasjonen på Laksevåg?
- Hvilke tiltak kan løse mobiliteten i **midlertidig fase**?
- Hva må være på plass i **permanent fase**?



Gruppeinndeling

1

Indre Laksevåg:

- Terje Lorentzen (LinRi)
- John Sunde (LinRi/Heidelberg)
- Carl Fredrik Hestbek (LinRi/Heidelberg)
- Are Eidissen (BME)
- Gjertrud Karevoll (PBE)
- Mayada Hassan (PBE)
- Hanne Nordø (PBE)

2

Indre Laksevåg:

- Susanne Bjelland (LAB)
- Per Reigstad (Frydenbø)
- Janniche Sem-Onarheim (LinRi)
- Thomas Leathen (PBE)
- Ørjan Furnes (PBE)

3

Laksevågneset:

- Andreas Hovden (Marin Eiendom)
- Svein Andersen (Florvåg bruk)
- Linn Skjold (Sweco på vegne av Bono)
- Gudrun Søreng (BME)
- Rolf Knutsen (PBE)
- Vegard Vatile (PBE)

4

Laksevågneset:

- Per Olav Dahl Hegge (Fredensborg)
- Frode Risnes (Marin Eiendom)
- Christer Haraldsen (Bono Bolig)
- Arild Bruvik (Rieber)
- Line T Waage (PBE)
- Jonas Søbstad (PBE)
- Solveig Mathiesen (PBE)



Gruppeoppgaver – mobilitetstiltak og gjennomføring

1. Innledningsvis - løfte blikket:

- Hvilke 3 tiltak er de mest kritisk for å starte transformasjonen på Laksevåg?
- Hva er de 3 viktigste tiltakene for at hele transformasjonsområdet skal bli godt (til slutt)?

2. Prøv å sette opp tiltak i forhold til tidslinjer for eget område:

- Hvilke tiltak tenker dere må til for å kunne starte utbygging i ditt område?
- Hvilke tiltak må på plass før full utbygging?
- Hva kan gjøres som midlertidige mobilitetstiltak?
- Hva må etableres som permanente tiltak?



Presentasjon fra gruppene

Noen hovedpunkt:

- Gruppene synes det var utfordrende å sette opp en tidslinje pga mange avhengigheter og at mye skal skje langt frem i tid.
- Å gjøre området lett tilgjengelig blir viktig, i hovedsak for gående og syklende, og etter hvert med Bybanen.
- Alle gruppene mente at etablering av gang/sykkel-bro bør komme tidlig.
- Flere av tiltakene kan utvikles over tid, som f eks opprustning av Damsgårdsveien.
- Det bør vurderes midlertidige løsninger for sykkel og for parkering.
- Avklaring av flytting av industrivirksomheter og mulighet for utfylling er viktige for flere områder.



GRUPPE 1 Indre Laksevåg

OPPG 1

- Bybane (auktart tax)
- Gang/sykelbro (plassering viktig)
- Kryss Damsgårdsv x Kringsjåvn
 → Mein Endam først ute
 → komme i gang felles interesse

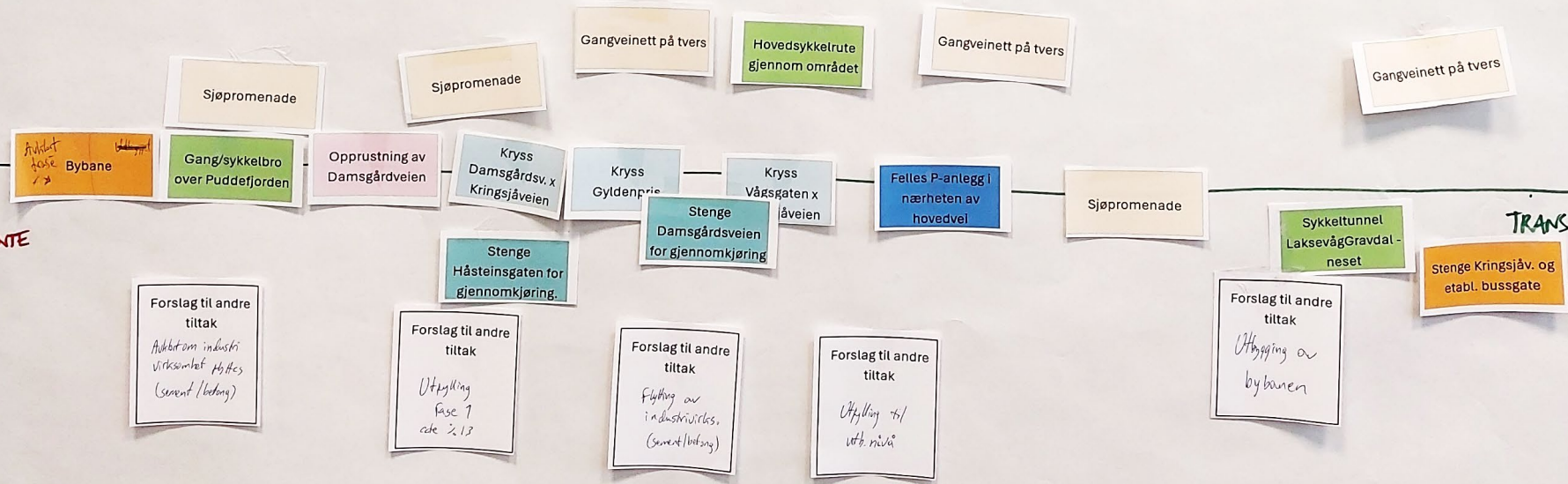
OPPG 2

- Bybane
 - Gang/sykelbro
 - Ombygging kryss
 - Damsgård/Kringsjå
 - Gyldenpr
 - Svinging Damsgårdsv
- Holdt node ~~resten~~ fyllt
 Sykkeltgate.

MIDLERTIDIGE TILTAK

IDA

PERMANENTE TILTAK



De 3 kritiske tiltakene for å starte transformasjonen:

- Trasévalg for Bybanen
- Gang/sykel-bro
- Bør starte med tiltak der en tror utvikling vil skje først. Foreslår derfor tidlig opparbeidelse av Kryss Damsgårdsvn x Kringsjåvn.

De 3 viktigste tiltakene for at hele transformasjonsområdet skal bli godt (til slutt):

- Bybanen
- Gang/sykel-bro
- Ombygging av kryss

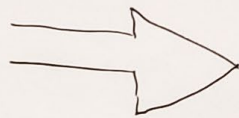
Forslag til andre tiltak:

- Avklaring om industrivirksomhet skal flyttes, og flytting av disse
- Utfylling, i flere faser

GRUPPE 2 Indre Laksevåg

FORUTSETNING: Besluttet å flytte eks. industri

- OPPG ①: 3 tiltak for å starte transformasjon → mest kritiske;
- Trasévalg
 - Utfylling/bruk av sjø
 - Forutsetning riktig nivå infrastruktur



- 3 viktigste tiltakene for at transformasjonen blir bra - ett godt transformasjonsomr. i sin helhet;
- Kvalitet på tvers av eiendomsgrenser/prosjekter
 - Tverrforbindelser → Koble øvre- og nedre Laksevåg
 - Helhetlige gode løsninger for mobilitet

OPPG ②:

De 3 kritiske tiltakene for å starte transformasjonen:

- Trasévalg for Bybanen
- Utfylling/bruk av sjø
- Forutsetning om riktig nivå for infrastruktur, dvs benytte kapasitet i dagens gater, mulig sambruk

De 3 viktigste tiltakene for at hele transformasjonsomr skal bli godt (til slutt):

- Kvalitet på tvers av eiendomsgrenser
- Tverrforbindelser
- Helhetlig og gode løsninger for mobilitet

G/S-bro, P-anlegg og sjøpromenade må komme tidlig.

Forslag til andre tiltak:

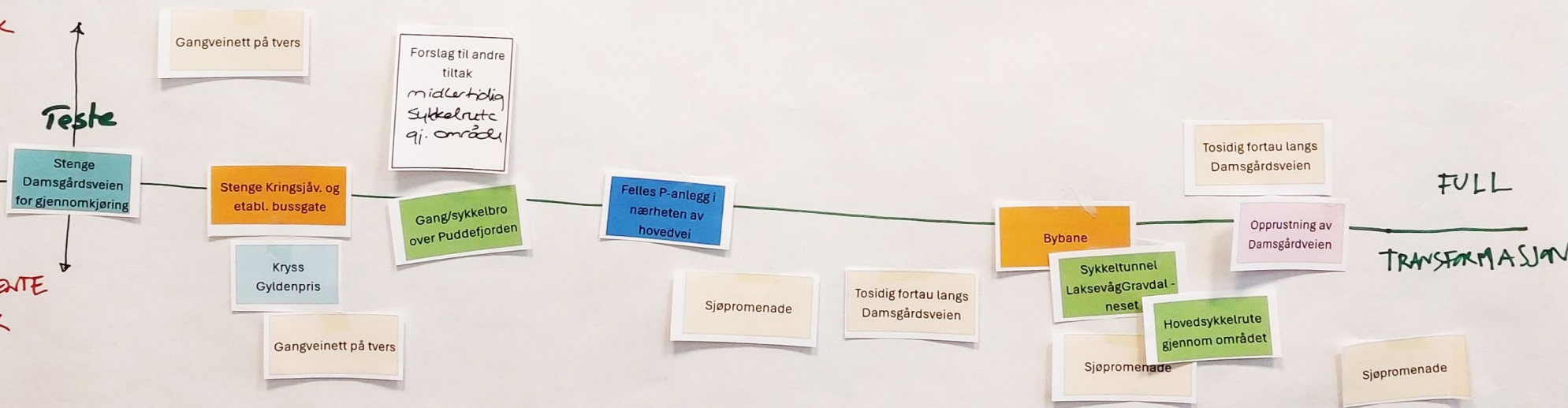
- Testpilot: Prøvestengning av Damsgårdsveien en sommer
- Midlertidig sykkelrute

MIDLERTIDIGE TILTAK

Teste

IDAG

PERMANENTE TILTAK



GRUPPE 3 Laksevågneset

OPPG ①

Gyldenpris-krysset
x Kringstjå - Damsgård
~~x Kringstjå~~
Gang og sykkelbro
(Stenging Damsgårdveien)

Bybanen
Sjøpromenaden
Broen
Tverrkoblinger (gangveinett)

OPPG ②

MIDLERTIDIGE
TILTAK

Opprustning av Damsgårdveien
Tosidig fortau langs Damsgårdveien
Forslag til andre tiltak
Midlertidig sykkel FØV
Forslag til andre tiltak
Opprustning av Vågsgaten
Vaktet sjøpromenade og strandlinje

1 DAG

FULL
TRANSFORMASJON

Kryss Damsgårdsv. x Kringstjåveien
Felles P-areal i nærheten av hovudveien
Forslag til andre tiltak
1) Bygge ut sandtårn
2) Løse gang og sykkelveier til Bruno og Kringstjå
3) ca. 1000 Vågsgate
Stenge Damsgårdveien for gjennomkjøring
Stenge Håsteinsgaten for gjennomkjøring
Hovedsykkelrute gjennom området
Gang/sykkelbro over Puddetfjorden
Opprustning av Damsgårdveien
Tosidig fortau langs Damsgårdveien
Opprustning av Vågsgaten
Gangveinett på tvers
Sjøpromenade
Bybane
Stenge Kringstjåv. og etabl. bussgate
Sykkel tunnel Laksevåg/Oravdal-neset

PERMANENTE
TILTAK

De **3 kritiske tiltakene** for å starte transformasjonen:

- Kryssene på Gyldenpris og Kringstjå x Damsgårdsvn
- Gang/sykkel-bro
- Drøfting og uenighet i gruppen om behovet for, og konsekvensene av, stengning av Damsgårdveien for gjennomkjøring

De **3 viktigste tiltakene** for at hele transformasjonsområdet skal bli godt (til slutt):

- Bybanen
- Sjøpromenaden
- Gang/sykkel-bro
- Tverrkoblinger/gangnett

Forslag til andre tiltak:

- Midlertidige sykkelløsninger for Johan Berentsensv, koble sykkel til Damsgårdveien
- Starte m Sørevågen i Verftsbyen m etablering av gang/sykkelvei til Bruno og kryss Vågsgaten
- Trenger prosess mht hva som skal skje med Bruno

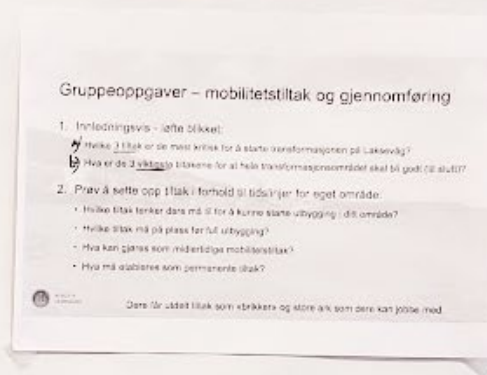
GRUPPE 4 Laksevågneset

OPPGA (1):

a)

b) gang/sykelbro m hovedsykkelrute gjennom området / stenge Damsgårdsvei, bybane

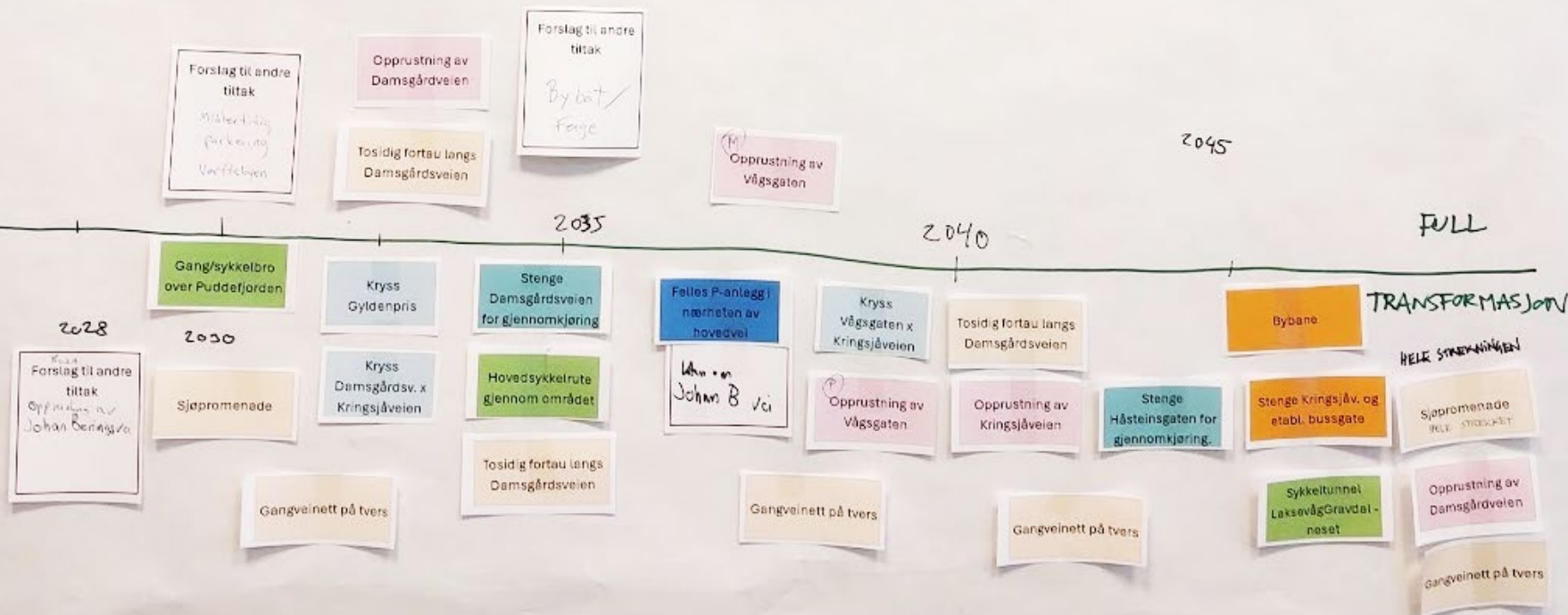
OPPGA (2):



MIDLERTIDIGE
TILTAK

IDAG

PERMANENTE
TILTAK



De 3 viktigste tiltakene for at hele transformasjonsområdet skal bli godt (til slutt):

- G/S-bro + hovedsykkelrute – en sammenhengende kobling til/fra byen er viktig
- Stenge Damsgårdsveien for gjennomkjøring + tosidig fortau og gateopprusting
- Bybane

Mulig tidsangivelser for området

- 2028: Opprusting av Johan Berentsenv. må på plass tildig
- 2030: Gjøre området godt tilgjengelig, i hovedsak for gående og syklende
- 2035: Koble det nye området på Laksevågneset med omkringliggende områder, med tverrforbindelser, sjøpromenade, offentlige møteplasser
- 2045: Bybanen.
- Å stenge Kringsjøveien kan gi utfordringer for Laksevåg senter mht kunde-grunnlaget og fremtidig utvikling av senteret.

Forslag til andre tiltak:

- Opprustning av Johan Berentsensvei
- Midlertidig parkering for Verftsbyen
- Bybåt/ferge

