



BERGEN KOMMUNE

Puddefjorden United – møte med utviklerne

19.03.2026

Agenda

1. Referat fra forrige møte og agenda for dette – *10 min*
2. Informasjon – *10 min*
 - Frister og møter i høring av KDP Kollektiv Laksevåg, v PBE
 - Bergen Urban, deltagelse fra PU Utviklere og PBE v Christine F. Johannessen
3. Om Puddefjorden United og arbeidsprosesser v koordinatorene – *5 min*
4. Gjennomføringsmodellene ved Gudrun Søreng (BME) og arbeidsgruppen med utviklerne – *30 min*
5. Mobilitetstiltak, kostnader og tidsperspektiv, ved Gudrun og Rolf Knudsen – *15 min*

Pause – 10 min

6. Gruppeoppgaver, ca 45 min, oppsummering i fellesskap ca 30 min:
 - Hvilke tiltak, i tillegg til mobilitet, må til for samlet transformasjon på Laksevåg, sette opp punkt og tegne på kart.
 - Hvilke tiltak er nødvendig for å realisere de enkelt felt/hver plan? Gitt at alle tiltakene i overordnet mobilitet skal gjennomføres.
7. Eventuelt



KDP kollektiv Laksevåg

Byrådet har besluttet å sende konsekvensutredning på høring.

Brev er sendt ut til alle grunneierne i området.

Offentlig informasjonsmøte
15.april kl 18 –19.30 i Kantinen,
Autogården



- Etter høring vil Plan- og bygningsetaten oppsummere uttalelser og merknader, og sender anbefaling for trasé for banen mellom Dokken og Lyngbø, samt gang/sykkel-bro over Puddefjorden, til politisk behandling.
- Saken skal behandles i Byrådet og Utvalg for byutvikling før Bergen bystyre vedtar trasé som skal legges til grunn i arealdelen av kommunedelplan kollektiv Laksevåg.
- PBE utarbeider kommunedelplanen høst 26 - vår 27.



BERGEN
KOMMUNE



Sammen om fremtidens by

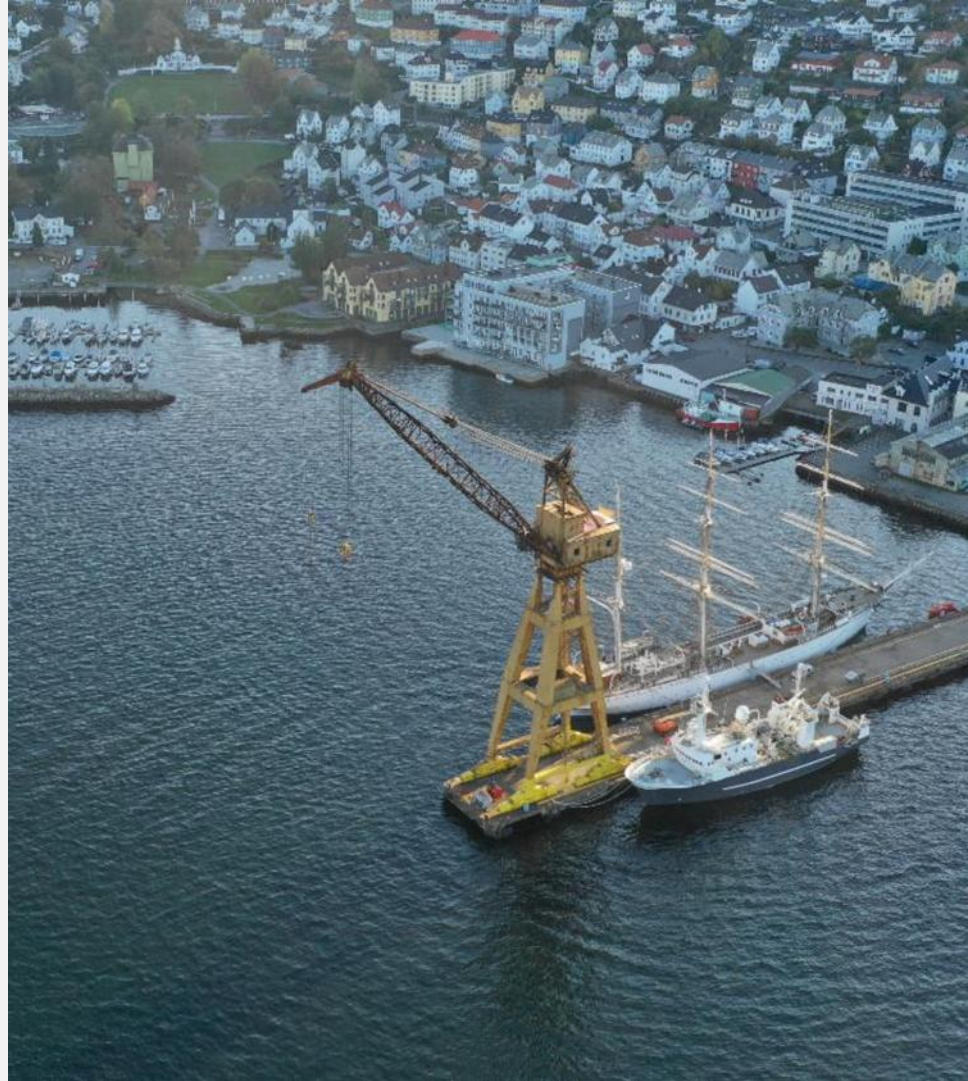
Bergen Urban er en deltakerstyrt byutviklingsfestival der næringsliv, offentlig sektor og fagmiljøer møtes for å utforske hvordan byen kan formes for fremtiden.

Festivalen arrangeres **26.–27. august 2026** og bygges av aktørene selv gjennom åpne arrangementer, faglige samtaler, debatter og opplevelser rundt om i byen.

Ønsker du å ha arrangement under Bergen Urban 2026?

Arbeidsprosesser i Puddefjorden United

- Vi deler arbeidsdokumenter som grunnlag for drøftinger mellom planarbeidene
- Vi ønsker åpen dialog om løsninger innad i Puddefjorden United



Gjennomføringsmodeller



BERGEN
KOMMUNE

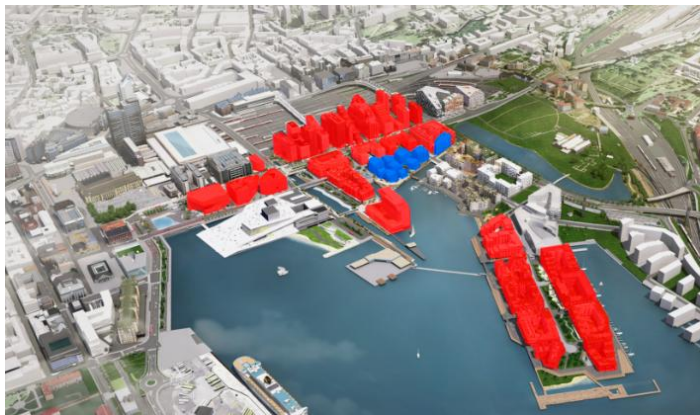
Grunneierne i Bjørsvika

Bjørsvika Utvikling AS (BU) eies av HAV Eiendom AS (HAV E) og Oslo S Utvikling AS (OSU). HAV E har 66% og OSU 34% eierandel i BU noe som gjenspeiler eierforholdene av utbyggingsarealene i Bjørsvika

HAV Eiendom AS (HAV E) er et eiendoms- og utviklingsselskap som er 100% eiet av Oslo Havn KF. HAV E står for utvikling og utbygging av byggefelt som utgjør omkring 530 000 kvadratmeter (T-BRA).

Oslo S Utvikling AS (OSU) er et eiendoms- og utviklingsselskap som eies av Linstow AS og Entra ASA med 50/50 hver.

Vi har ansvaret for bygging av alle de offentlige rommene og alt *mellom* byggene i Bjørsvika. Dette inkluderer de syv allmenningene og den 3 km lange havnepromenaden, sjøbadet på Sørenga, strand ved Operaen, kommunale veier, broer, gang- og sykkelveier, høyspenningsanlegg og IKT. I tillegg bygger vi vann- og avløpsanlegg på vegne av Oslo Kommune.



Bjørvikas komposisjon

40 %



■ Gater (3,6 km) og fortau

■ Bygninger

■ Parker, plasser, havnepromenade (2,8 km) og allmenninger



BERGEN
KOMMUNE

Filipstad infrastruktur

Filipstad er ett av de siste store byutviklingsområdene i Fjordbyen. Oslo kommune har opprettet en egen etat som har planleggings- og gjennomføringsansvaret for alle offentlige arealer, og som skal koordinere utviklingen av området.



Kontakt

Telefon

[21 80 21 80](tel:21802180)

E-post

postmottak@fil.oslo.kommune.no

Besøksadresse

Fridtjof Nansens plass 3
0160 Oslo

Postadresse

Rådhusplassen 1
0037 Oslo

Utviklingen av Filipstad vil gå over mange år og krever en koordinert innsats. I tillegg til grunneierne Oslo Havn KF, Bane NOR, Statens vegvesen og Eiendoms- og byfornyelsesetaten, har mange offentlige og private aktører interesser i området.

Filipstad infrastruktur har som hovedoppgave å:

- planlegge, prosjektere og bygge de offentlige arealene som parker, torg og gater
- koordinere all utbygging over og under bakken
- være pådriver og legge til rette for godt samarbeid mellom aktørene i utviklingen av Filipstad

Etaten ble opprettet i 2023, og har vært virksom siden høsten 2024 da etatsdirektør ble ansatt.



BERGEN
KOMMUNE

Johan Berentsens vei

Estimert utbygging fra 2027

Sørevågen

Estimert utbygging fra 2028

Laksevåg verft

Estimert utbygging fra 2028

HI/FDir

Estimert utbygging fra 2030

Havneområder

Estimert utbygging fra 2030

Møhlenpriskaien

Estimert utbygging fra 2029

Marineholmen

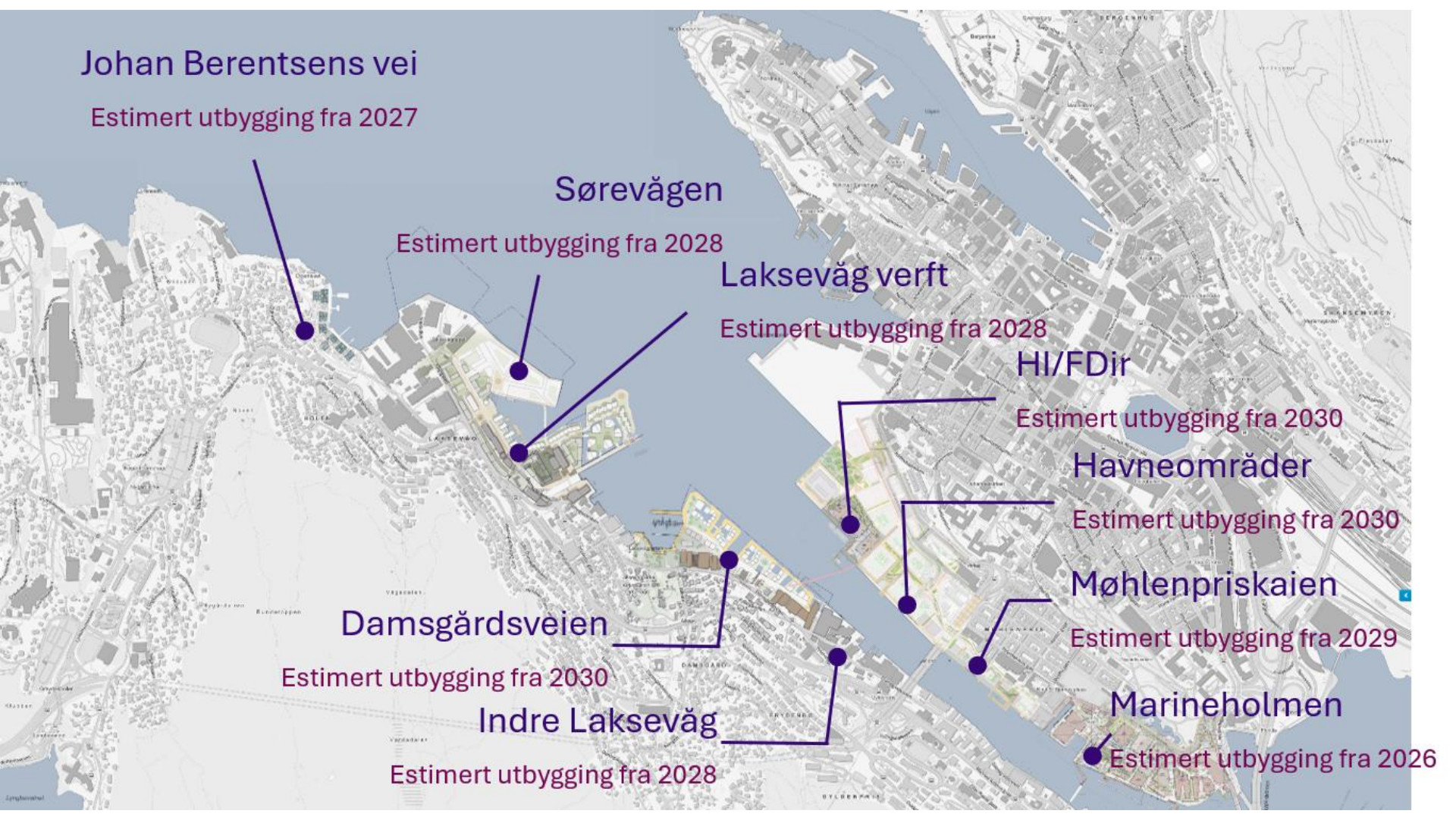
Estimert utbygging fra 2026

Damsgårdsveien

Estimert utbygging fra 2030

Indre Laksevåg

Estimert utbygging fra 2028



Deloppgave 1:
Bybanealternativer

Deloppgave 2: Bro over
Puddefjorden

Deloppgave 3:
Mobilitetsplan

Deloppgave 4: Gang-
og sykkel

Deloppgave 5: Bruk av
kaier

Deloppgave 14:
Gjennomførings-
modeller



Deloppgave 6:
Etappevis utbygging

Deloppgave 7: Utfylling

Deloppgave 8: Bybåt

Deloppgave 13:
Sjøpromenade

Deloppgave 12:
Skybrudd

Deloppgave 11: Sosial
infrastruktur

Deloppgave 10:
Havnivå/stormflo

Deloppgave 9: Teknisk
infrastruktur



Finansieringsmodeller



Finansieringsmodeller

Utbyggingsavtaler



BERGEN
KOMMUNE

Hva er en utbyggingsavtale?

- Et verktøy for å oppfylle rekkefølgebestemmelser som følge av en reguleringsplan
- Privat finansiering av offentlig infrastruktur
- Sikrer at det i et område blir etablert nødvendig offentlig infrastruktur
- Effektiv eiendomsutvikling
- Strengt lovkrav til inngåelse og innhold



Plan og bygningsloven § 17-1 og § 17-2



Mellom kommunen og utbygger

Kan ikke inngå avtale direkte med fylkeskommune (FK) eller Statens vegvesen (SVV)

Men dersom kommunen er part kan også FK og SVV være part



Grunnlag i kommunalt vedtak

«Forutsigbarhetsvedtak»



Vilkår



NØDVENDIG



FORHOLDSMESSIG



BERGEN
KOMMUNE

Nødvendig

- Planfaglig nødvendig
- Direkte sammenheng med gjennomføring av planen
- Eksempler
 - Bekostning av vegkryss
 - Etablering av rundkjøringer
 - Gangbroer
- IKKE rene fiskale hensyn



Forholdsmessig

- Tiltaket skal vurderes mot utbyggingsavtalen art og omfang
- Art
 - Kjøpesenter - krav om vegutvidelse
 - Kjøpesenter skaper mer trafikk – står i rimelig forhold
 - Seniorboliger – krav om lekplass
 - Ikke rimelig sett hen til art
- Omfang
 - Størrelse på bidrag kan øke med størrelsen på utbyggingen
 - Fortjeneste er ikke relevant, men bæreevne er
- Ta hensyn til belastning utbyggingen påfører omgivelsene



Fordeler

- Effektiv gjennomføring av planer – Utbyggingsavtalene kan bidra til å realisere reguleringsplaner ved å sikre finansiering og gjennomføring av infrastrukturtiltak.
- Kostnadsdeling – kostnadene for offentlig infrastruktur kan fordeles mellom utbyggere med ulik sum avhengig av det enkelte prosjekts belastning på infrastrukturen.
- Fleksibilitet – Avtalene kan tilpasses det konkrete prosjektet og gir rom for skreddersydde løsninger.
- Raskere realisering av boligprosjekter – Klare avtaler om ansvar og finansiering kan bidra til raskere gjennomføring.



Ulemper

- Komplexitet og ressursbruk – Forhandlinger om utbyggingsavtaler kan være tidkrevende og krever juridisk og teknisk kompetanse.
- Skjev byrdefordeling – anleggsbidraget vil variere for de ulike utbyggingsfeltene.
- Gratispassasjerproblematikk – Utbyggere som kommer senere kan nyte godt av infrastruktur uten å bidra økonomisk.
- Begrenset avtalefrihet – kun nødvendige og forholdsmessige tiltak kan inngå
- Rettssikkerhetsutfordringer – Uklare grenser for hva som er "rimelig, nødvendig og forholdsmessig" kan føre til konflikter og rettslige tvister.
- Nødvendige tiltak kan være uforholdsmessige – medfører i ytterste konsekvens at planer ikke kan realiseres.
- Begrenset mulig til å forskuttere for å realisere tiltak.
- Begrenset mulighet til å realisere tiltak på nødvendig tidspunkt.





DETALJREGULERING

NER

OMR

- 1 Johan Berentsen vei
- 2 Søre vegen (tidligere Laksevågneset)
- 3 Laksevåg verft
- 4 Damsgårdeveien
- 5 HFD R
- 6 Bergen Mølle
- 10 Skottehaugen og Bonfelaen (veiledningsmål)
- 7 Laksevågneset
- 9 Dokken Sør

Beregning

Plannnavn	Total BRA med utfylling	Totalt BRA uten utfylling
Johan Berentsens vei	24450	24450
Sørevågen	37618	37618
Laksevåg verft	124486	88234
Damsgårdsveien	53000	35000
Laksevågneset, alt1, delområde 2+3+4+7+8+9	131054	75500
Indre Laksevåg	65000	45500



Finansieringsmodeller

Grunneierfinansiering



BERGEN
KOMMUNE

Målsettinger

- Tilrettelegge regelverket for mer helhetlig områdeutvikling og mer effektiv plangjennomføring. Områdeutviklingsstrategi i stedet for områderegulering og VPOR jf § 11-8a
- Raskere (bolig)utbygging i større utviklingsområder – bredere tilgang til finansering av infrastruktur og mulighet for å forskuttede for infrastruktur
- Færre konflikter gjennom tidlig og bedre medvirkning fra berørte grunneiere, beboere, næringsdrivende og myndigheter
- Mer rettferdig kostnadsfordeling mellom utbyggerne (flere enn i dag skal dele på kostnadene)
- Unngå gratispassasjerer
- Unngå dispensasjoner
- Bedre forutsigbarhet for utbyggerne
- Økt rettsikkerhet for utbyggerne



Krav til grunneierfinansiering – nytt kapittel 12 A - fremgangsmåte

- Det er frivillig å bruke modellen, men hvis den tas i bruk, må kommunen
 - angi virkeområdet for finansierungsordningen i reguleringsplan, og/eller i arealdelen til kommuneplanen, gjennom bruk av en hensynssone i plankartet
 - gjennom bestemmelse til hensynssonen angi hva som er nødvendig infrastruktur for utbyggingen av området
 - beregne kostnaden til denne infrastrukturen, fordele denne på den samlede fremtidige utbyggingen og fastsette et kostnadsbidrag pr. kvm. bruksareal (BRA)
- Grunneierne og utbyggerne må betale kostnadsbidraget til kommunen når de søker om igangsettingstillatelse.
- Kommunen kan
 - Inngå avtale om forskuttering av infrastruktur for å få fortgang i utbyggingen
 - Inngå avtale om realopparbeidelse av infrastruktur (tiltakshaver er da byggherre)



Grunneierfinansiering - sammendrag av lovendringen

- Utbyggingen må være i stand til å bære infrastrukturkostnaden.
 - kostnadsbidragene som grunneierne og utbyggerne skal betale til finansiering av infrastrukturen, skal ikke fremstå som urimelig tyngende i forhold til utbyggingens forventede bruk og nytte av infrastrukturen.
- Det skal være et visst rom for slingringsmonn, og det legges derfor ikke opp til millimeterrettferdighet.
- Betalingsforpliktelsen forfaller til betaling i forbindelse med utbyggingen av eiendommene.
- Et krav om grunneierfinansiering av infrastruktur kan gjelde for inntil 30 år.
- Kan ta med både kommunal, fylkeskommunal og statlig infrastruktur
- Sosial infrastruktur fremdeles unntatt (kan be om samtykke fra departementet)



Sikkerhetsventiler

- NØDVENDIG
 - Saklig sammenheng mellom utbygging og behov for infrastruktur
 - Utfra samfunnsmessig synspunkt
 - Ikke mer enn trenger (eks rørkapasitet)
 - Sosial infrastruktur faller utenfor
- URIMELIG TYNGENDE i forhold til bruk og nytte –
 - bestemmelsen skal sikre at kostnadsbidrag som utbyggerne må betale ikke skal fremstå som urimelig tyngende i forhold til den samlede utbyggingen,
 - Samlende infrastruktur i forhold til samlet utbygging
- Statsforvalteren er klageinstans for kommunens vedtak på dette punkt, og kan foreta en full prøving av skjønnet.



Fordeler

- **FORUTSIGBARHET!!!**
 - Tidlig (i planprosessen)
 - Type tiltak
 - Kostnadsnivå
- **Forskuttering**
 - Kan realisere uavhengig av inngåtte avtaler
- **Styre hvilke infrastrukturtiltak som blir realisert**
- **Utbygger «trygg» på at det ikke kommer ytterligere tiltak etter ramme**
- **Motiverer til tidlig bygging (det kan komme endringer hvert 5 år)**
- **Unngår tidkrevende forhandlinger om utbyggingsavtaler**



Ulemper

- Kompleksitet og ressursbruk – forutsetter at alle tekniske krav til infrastruktur er avklart i planfasen
- Tidkrevende og krever teknisk kompetanse.
- Krever vedtak i plan
- Nytt og avansert regelverk
- Kan bli dyrt for siste utbyggere





DETALJREGULERING

- 1 Johan Berentsen vei
- 2 Søre vegen (tidligere Laksevågneset)
- 3 Laksevåg verft
- 4 Damsgårdeveien
- 5 HFDØR
- 6 Bergen Mølle
- 10 Skottefjæren og Bonfelaen (veiledningsmål)

OMRÅDEPLANER

- 7 Laksevågneset
- 8 Indre Laksevåg
- 9 Dokken Sør

The background is a map of a coastal area with buildings, water, and green spaces. Overlaid on the map are several colored lines and arrows: a thick red line with arrows indicating a primary route, a green line with arrows indicating a secondary route, and a dashed blue line. There are also red and green circular markers at various points along the routes.

Overordnet mobilitetsplan

anbefalinger, tiltak, kostnader og tidsperspektiv

Rapport under ferdigstillelse:

Overordnet mobilitet Laksevåg, fase 2

Fase 2

Anbefalinger om et helhetlig mobilitetssystem for Laksevåg

Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag	4
1. Innledning	6
1.1. Fremtidig utbygging skaper et behov for trafikale tiltak	6
1.2. Mål for mobilitetssystemet på Laksevåg.	7
1.3. Trafikkanalysene som er gjennomført	8
2. Reisemiddelfordeling i dag og i fremtiden	10
2.1. Virkemidler for å endre reisemiddelfordelingen	12
2.2. En gradvis transformasjon	13
3. Problemstillinger for de enkelte trafikantgrupper	14
3.1. Gange og byrom	14
3.2. Sykkelnett	15
3.3. Kollektivsystem, inkl bybane	15
3.4. Vegnett og parkering	16
4. De tre alternativene for trafikksystem	17
4.1. Systembeskrivelser	17
4.2. Trafikkanalyser og forutsetninger for disse	20
4.3. Sammenligning av de tre trafikksystemene	36
4.4. Anbefalinger for valg av trafikksystem	39
5. Hovedgrep for helhetlig mobilitet på Laksevåg	44
5.1. Utvikling i faser	45
6. Rekkefølge og avhengigheter	52
7. Føringer for utbyggingsområdene	54
7.1. Føringer for gange og byrom	54
7.2. Føringer for sykkel	54
7.3. Føringer for kollektiv	55
7.4. Føringer for vegsystem og parkering	56
8. Vedlegg: Tiltaksbeskrivelser	59

Anbefalinger

Utviklingen av transformasjonsområdet vil føre til økt aktivitet og et betydelig høyere antall daglige reiser i området.

Skal utbygging på ønsket nivå være mulig, **må trafikkveksten** som følge av utbyggingen i hovedsak tas gjennom gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Dette innebærer:

- Moderat parkeringsnivå
- God kollektivdekning – bybane og buss – tilgjengelighet, fremkommelighet, kapasitet og kvalitet
- Sykkeltilrettelegging og gateopprustning

Anbefaling: Trafikksystem 2



Trafikale tiltak, før Bybanen

	Tunnel
	Riksveg
	Kjøreveg
	Torg
	Eks. bebyggelse
	Ny bebyggelse
	Park

- 1 Bygge om Gyldenpriskrysset for alle svingebevegelser
 - 2 Bygge om krysset mellom Damsgårdsveien og Kringsjøveien for alle svingebevegelser
 - 3 Stenge Damsgårdsveien for gjennomkjøring, etablere torg gjennom Laksevågparken, ruste opp Damsgårdsveien mellom Laksevågneset og Puddefjordsbroen
 - 4 Bygge om krysset mellom Vågs-gaten og Kringsjøveien for bedre kapasitet
 - 5 Stenge Håsteins gate for gjennomkjøring ved Kringsjøveien
 - 6 Stenge Damsgårdsveien ved Sørrevågen
 - 7 Gang- og sykkelbro
- P Etablere felles parkeringsanlegg

Tiltaksbeskrivelser – eksempel:

Tiltaksbeskrivelse – Overordnet mobilitet Laksevåg	
Prosjektnavn	Gang- og sykkelbro over Puddefjorden
Behov/formål	Gang- og sykkelbroen skal binde Dokken og Laksevåg tettere sammen og gi en rask, trygg og attraktiv kryssing for gående og syklende der dagens forbindelse via Puddefjordsbroen er lang, bratt og lite innbydende. Den er nødvendig for å håndtere den økende transportetterspørselen som følger av omfattende byutvikling på begge sider av fjorden, og for å nå målene om flere reiser til fots og på sykkel. Broen skal styrke tilgjengeligheten til nye byrom og sjøfronten, redusere reisetid betydelig og bli et viktig strukturerende grep i transformasjonen av området.
Beskrivelse av tiltaket, og tiltakets omfang	En gang- og sykkelbro som krysser Puddefjorden i den indre delen av sundet, nær Puddefjordsbroen. Broen følger en relativt rett linje over fjordens smaleste punkt og lander på Dokken sør og i en trang åpning mellom Damsgårdsveien 121 og 123 på Laksevåg. Den har 5 % stigning på begge sider, seilingsleden er 20 meter midt i sundet og vil kreve riving av enkelte bygg for gode påkoblinger. Tiltaket innebærer et kompakt og tydelig inngrep i fjordrommet, med visuell og fysisk påvirkning på nærliggende kulturmiljø og siktilinjer. Ca. 175 meter lang. Broen forutsettes bygd med en totalbredde på ca. 7 meter, og vil få et tverrprofil som sykkelveg med fortau.  Figur: Forslag til plassering av gang- og sykkelbro (grå bro) mellom Dokken og Laksevåg
Prosjektets betydning for mobiliteten på Laksevåg	En GS-bro i vil gi Laksevåg en ny, direkte og lavterskel forbindelse til Dokken og sentrum, noe som vesentlig forbedrer mobiliteten for gående og syklende. Reisetidene blir kortere, særlig for beboere i Indre Laksevåg og langs Damsgårdsveien, og flere vil kunne velge gange og sykkel fremfor bil. Broen vil også gjøre det enklere å nå nye byrom, tjenestefunksjoner og arbeidsplasser på begge sider av fjorden, og styrker dermed hverdagsmobiliteten i bydelen. Knytter Laksevåg sammen med Dokken og sentrum.

Bidrag til endrede reisevaner	Broen vil gjøre det enklere og raskere å gå og sykle, noe som får flere til å velge aktive reisemåter fremfor bil. Den skaper en kort og direkte forbindelse til Dokken og sentrum, gir nyskapt gang- og sykkeltrafikk og endrer hverdagsmønstre ved at flere reiser blir korte nok til å tas til fots eller på sykkel. Broen er et viktig trinn i den trinnvise utviklingen av mobilitetssystemet frem til 2050. Samlet sett er det en målsetting om å oppnå 14% sykkelandel i 2050 når broen kombineres med andre nøkkelprosjekter som opprusting av Damsgårdsveien, sykkel tunnel mellom Gravdal og Laksevågsneset, og gode tverrforbindelser til Kringsjøveien og boligområdene langs Damsgårdsfjellet. Det er utført trafikkberegninger (sykkelpotensialmodell) som viser god effekt av den nye forbindelsen.
Rekkefølge i/t utbygging og andre mobilitetstiltak	Bør etableres så snart som mulig. Er en viktig premisse for tilrettelegging av øvrig GS-tilbud på Laksevågsiden.
Planstatus/planbehov	Behov for reguleringsplan
Finansiering:	Grovt kostnadsanslag: Totalkostnad inkludert prosjektering, byggeledelse, mva. og usikkerhetstillegg vil ligge på ca. 130 til 200 mill. kr.
Byggherre	Kommune/SVV/VLFK/Miljøloftet

Mobilitetstiltak, grove kostnadstall

Forutsetninger og detaljer er beskrevet i mobiltetsrapporten

- **Krysstiltak:** Gyldenpriskrysset, KringsjøveienxDamsgårdsveien, KringsjøveienxVågsgaten

Sum kostnad: 335 mill. kr

- **Gateopprustning og diverse tiltak:** Damsgårdsveien, Carl Konows gate og Kringsjøveien, Håsteinsgate, Johan Berentsens vei, sykkelbro

Sum kostnad: 566 mill. kr

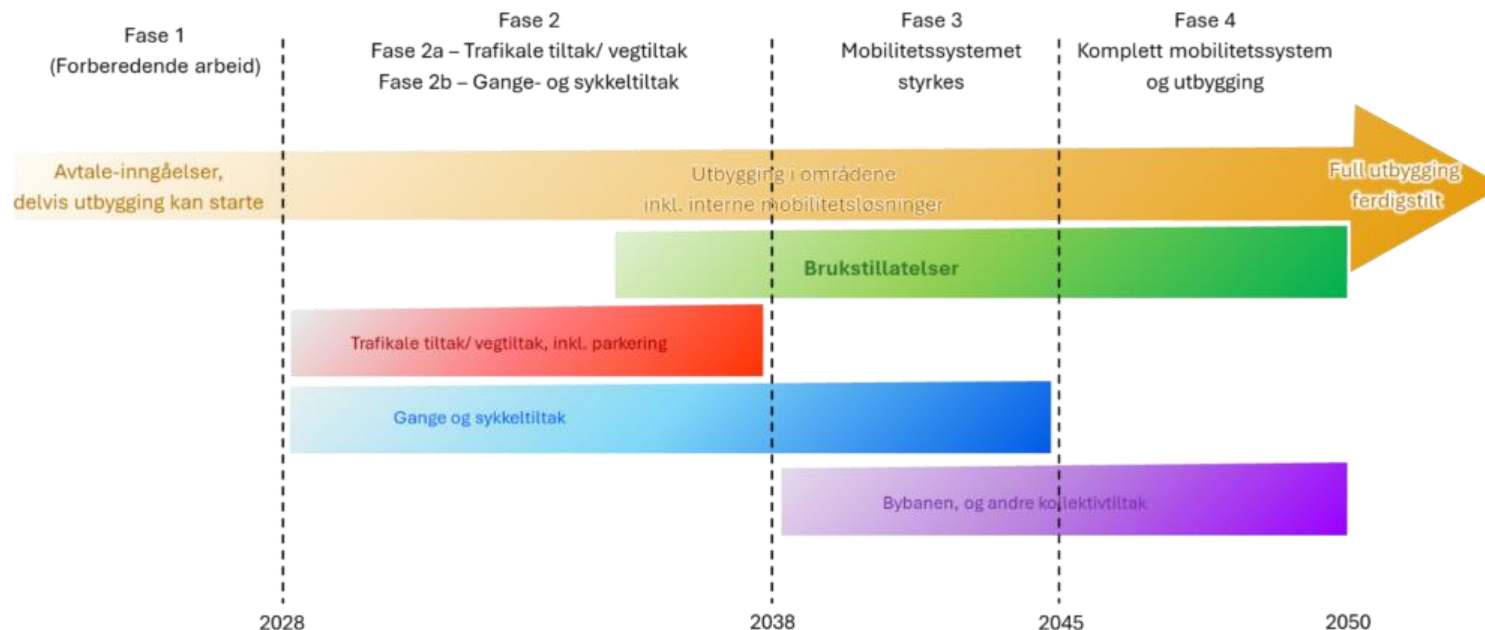
- **Felles parkeringsanlegg:** Indre Laksevåg, Laksevågneset; Laksevåg sentrum/verft

Sum kostnad: 630 mill. kr

Dette er grove tall, stor usikkerhet, inkluderer byggherrekostnader, planlegging/prosjektering, rigg og drift etc.

Rekkefølge og avhengigheter

forenklet fremstilling av aktivitetene i ulike utbyggingsetapper



Veien videre

Hvilke kostnader skal med?

Gruppeoppgave 1

- Hvilke tiltak utover mobilitet bør være fellestiltak for utbyggerne på Laksevåg?
- Eksempler:
 - Offentlige byrom/møteplasser
 - Sjøpromenade
 - Renovasjon
 - Energi
 - Parkering
 - Sosial infrastruktur som idrett, kultur. (Skole og eldreomsorg off ansvar).
 - Vann og avløp
 - Andre tiltak?



Gruppeoppgave 2

Tiltaksbeskrivelse	Tiltak - omfang
Tiltak som er med i sum felles kostnader mobilitet nå:	
Gyldenpris	Kryssutbedring
Håsteins gate	Stenge for gjennomkjøring
Kryss <u>Kringsjåvn x Damsgvn</u>	Kryssutbedring
Kryss <u>Kringsjåvn x Vågsgaten</u>	Kryssutbedring
Sykkelbru	Syssel- og gangtiltak
Johan Berentsens vei	Syssel- og gangtiltak
Gateopprustning Carl Konows og Kringsjåveien	Gateopprustning
Gateopprustning Damsgårdsveien	Gateopprustning
Tiltak som ikke er med i sum kostnader mobilitet nå:	
Sykkeltunnel til Nygård	Syssel- og gangtiltak
Parkering øvre nivå	Parkeringsanlegg
P-nedre Indre Laksevåg	Parkeringsanlegg
P-nedre Laksevåg sentrum	Parkeringsanlegg
P-nedre Laksevågneset	Parkeringsanlegg

- Forutsatt at alle tiltakene i plan for overordnet mobilitet skal gjennomføres, hvilke tiltak er nødvendige for de enkelte felt
- «Nødvendig» i planfaglig sammenheng – altså rekkefølgekrav



Oppsummering fra gruppene

Eventuelt?



BERGEN
KOMMUNE

An aerial photograph of a coastal town, likely in Norway, featuring a harbor with a large yellow crane on a barge, a sailing ship, and a smaller motorboat. The town is built on a hillside with many houses and buildings. The water is dark blue, and the sky is overcast.

Møter våren 2026

- 22.januar - gjennomført
- 20.februar- gjennomført
- Torsdag 19.mars - gjennomført
- Fredag 17.april 12-15
- Mai? - mulig verksted for Skybruddsplaner
- Fredag 12.juni 12-15

PBE v Solveig har kalt inn

TAKK FOR DAGENS MØTE !