

Agenda

møte med
utviklerne i PU

17.april 2026

1. Referat fra forrige møte og gruppearbeidene
2. Avholdte fremdriftsmøter og oppfølging av disse
3. Status fellesoppgaver, utfordringer og innspill til hva vi skal jobbe videre med:
 - Næring og bruk av kai
 - Sosial infrastruktur
 - Utfylling i sjø
 - Sjøpromenade
 - Overordnet mobilitet
 - Grunneierfinansieringssone i utkast til ny KPA
4. Eventuelt:
 - Mulig fellesoppgave naturkartlegging i sjø
 - Møte i juni og møter til høsten



BERGEN
KOMMUNE

Sak 2 Fremdriftsmøter

- To møter avholdt 22. og 24. mars – referater sendt ut
- Gjennomgikk avhengigheter og fremdrift for offentlige og private planarbeider.
- Oppfølgingspunkter:
 - Behov for samarbeid og koordinering mellom områdeplan og de private planarbeidene.
 - Felles arbeid på Laksevågneset knyttet til vurdering av en eller to holdeplasser for bybane ila høsten.
 - Møte mellom KDP og plan for Damsgårdsveien/Heidelberg (før høringsfrist)
 - Det må avklares hvilke planarbeider som skal regulere oppgradering av kryssene i området. Avklaringer gjøres i fellesskap.
 - Forslagsstiller for Laksevåg verft skal vurdere om planen kan regulere oppgradering av Damsgårdsveien.
 - Må avklares hvilken formell planprosess felles utredning for utfylling hører hjemme.
 - PBE legger inn fremdrift for privat plan, GS-bro og Gyldenpriskrysset i fremdriftsoversikt når det foreligger mer konkrete føringer på det.



Sak 3

Status fellesoppgaver, utfordringer og innspill til hva vi skal jobbe videre med.

Hva må vi jobbe med felles og hva kan løses i den enkelte plan.

Kort presentasjon og diskusjon om notater fra fellesoppgavene.

De tre første notatene i listen under ble sendt ut før påske, de to siste vil sendes ut i slutten av april/begynnelsen av mai:

- Næring og bruk av kai (slutført)
- Sosial infrastruktur (slutført)
- Utfylling i sjø
- Overordnet mobilitet
- Sjøpromenade
- Grunneierfinansiering



Deloppgave 1:
Bybanealternativer

Deloppgave 2: Bro over
Puddefjorden

**Deloppgave 3:
Overordnet
mobilitetsplan**

Deloppgave 4: Gang-
og sykkel

**Deloppgave 5:
Bruk av kaier**

**Deloppgave 14:
Gjennomførings-
modeller**

Deloppgave 6:
Etappevis utbygging

**Deloppgave 13:
Sjøpromenade**

**Deloppgave 7:
Utfylling**



Deloppgave 12:
Skybrudd

**Deloppgave 11: Sosial
infrastruktur**

Deloppgave 10:
Havnivå/stormflo

Deloppgave 9: Teknisk
infrastruktur

Deloppgave 8: Bybåt

Deloppgave 5: Næringsbruk og kaier

Fase 1 og Fase 2



1. Fokus på bruk av kai

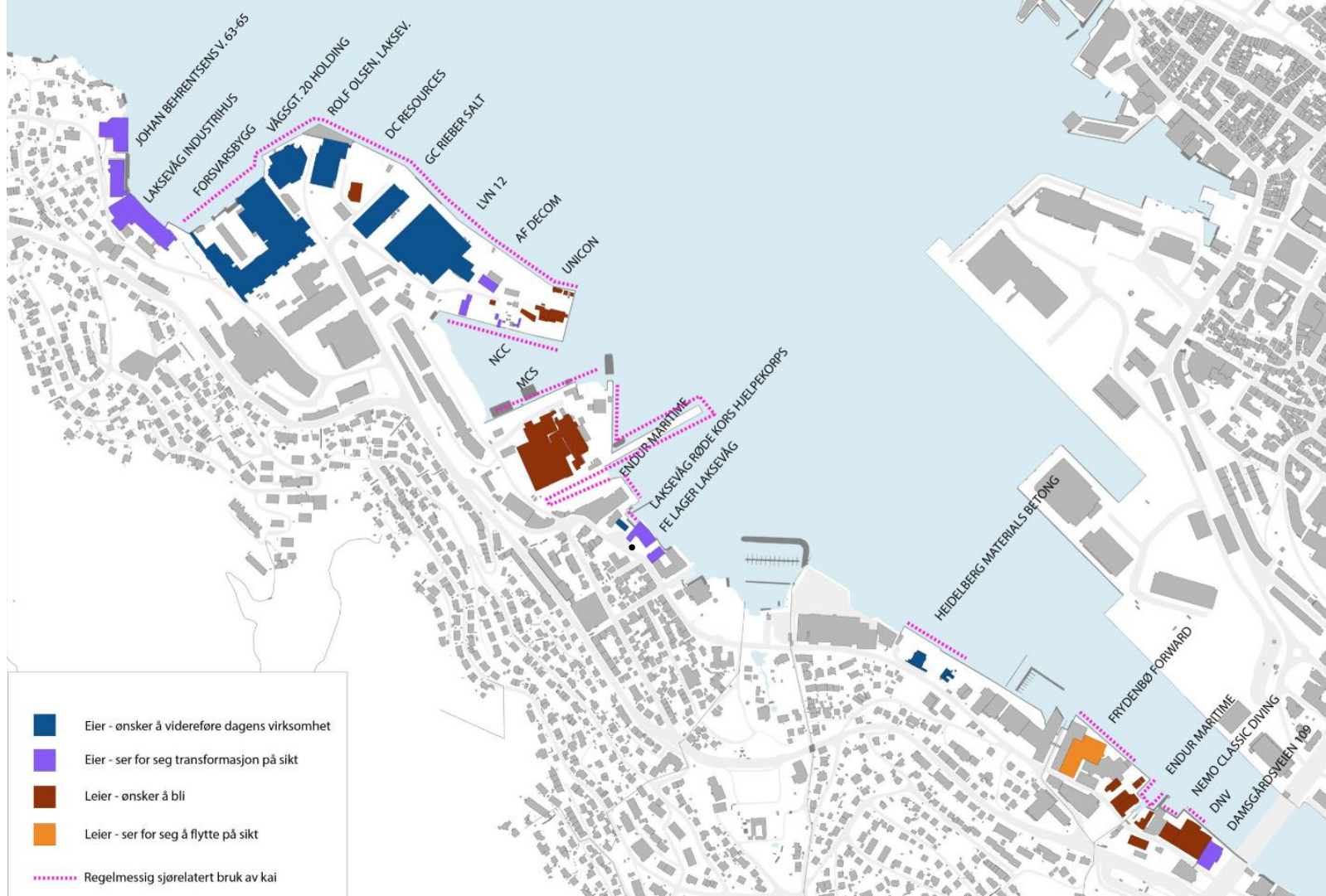
2. Kalibrere funn fra fase 1

**Arealbehov og
lokaliseringsreferanser** for
havnæringene og andre prioriterte
næringer



Registrering av næring og bruk av kaier i fase 1

Gjennomført av PBE 2025



BERGEN
KOMMUNE

Fase 2

Mål: Supplere kunnskapen fra fase 1 med perspektivene til viktige interessenter.

Dialog med

- Vestland fylkeskommune,
- viktige klynger
- interessegrupper og ekspertgrupper i næringsrådet.

om arealbehov og lokaliseringspreferanser for maritim næring og fremtidsrettede kunnskapsnæringer



Funn fase 2

– kalibrere
fase 1

Regionalt perspektiv
på
næringslokalisering.

Dypvannskai er en
knapp ressurs som
bør ivaretas

Tung logistikk og
industri bør flyttes til
mindre sentrale
områder

Kaibruk ikke viktig for
kunnskapsnæringene.

Deloppgave 11 - Sosial infrastruktur

Formålet er å vurdere behovet for sosial infrastruktur på Laksevåg-siden, sett i sammenheng med utviklingen på Dokken.

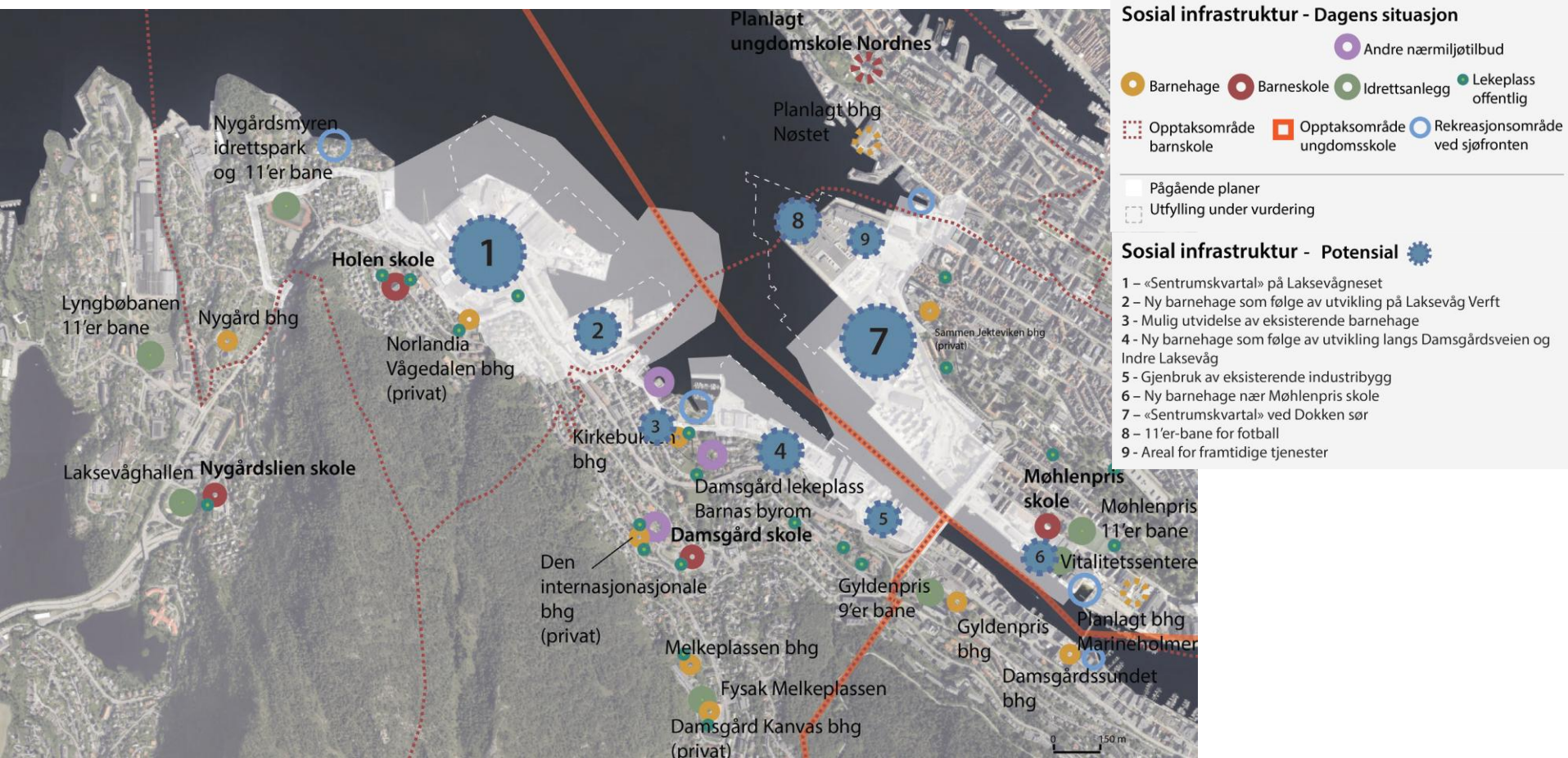
Målet er å bidra til at det avsettes tilstrekkelig areal med kvaliteter til å dekke framtidige behov.

Sentrale tema og hovedfunn:

1. Behov for sambruk
2. Skole og helse – avklarte behov
3. Usikkerhet om boligantall → usikkerhet i beregninger av barnehagebehov
4. Legger til rette for «urban» barnehagedekning (15 plasser pr. 100 bolig) → 3-5 barnehager
5. Kvalitet og fleksibilitet i utearealer for barnehage og skole
6. Kultur – fare for tap, men også muligheter



Forslag til prinsipiell plassering/ potensiale



Deloppgave 7 – Utfylling

(**Premissnotat** - Vurderingskriterier for utfylling i sjø)

Formål: Belyse **forhold knyttet til utfylling** i sjø ved transformasjon rundt Puddefjorden.

Mål: Gi et **felles planoverskridende grunnlag** for vurdering av utfylling i sjø i pågående og framtidige planprosesser.

Vurderingstema:

- Fortetting, transformasjon og felles infrastruktur
- Byliv, sjøkontakt og allmen tilgjengelighet
- Naturmangfold og landskapsreparasjon
- Klimatilpasning og risiko (ROS)
- Havnefunksjoner og arealbehov
- Massehåndtering & logistikk

Notatet tar ikke stilling til om utfylling skal gjennomføres, men beskriver vurderingsgrunnlag for videre planarbeid.



Deloppg 13: Sjøpromenade

Kunnskapsgrunnlag og veileder, støtte pågående transformasjonen av Laksevåg

- **Hovedgrep:** etablering av en **sammenhengende, offentlig tilgjengelig og universelt utformet sjøfrontpromenade** mellom Puddefjordsbroen og Laksevågsneset.
- Sammenstiller kunnskap om **topografi, mobilitet, kulturmiljø, klimautfordringer**, og gir et faglig grunnlag for videre planlegging.
- Viser hvordan sjøpromenaden kan fungere som et **strukturerende element**, og styrke forbindelsen mellom fjord, by og fjell.
- Påpeker at allmenn tilgang til sjøen må sikres i planene, samtidig som industriell kulturarv og aktiv næringsvirksomhet skal ivaretas.

LAKSEVÅG SJØPROMENADE

Kunnskapsgrunnlag og veileder for sammenhengende sjøfrontpromenade mellom Puddefjordsbroen og Laksevågsneset



Formålet med rapporten er å gi tydelige premisser, prinsipper og anbefalinger som kan brukes av kommunen, grunneiere og utbyggere for å sikre en helhetlig og forutsigbar utvikling av sjøfronten over tid.

Videre arbeid og implementering:

Rapporten fungerer som et **strategisk rammeverk**.

Videre arbeid bør særlig omfatte:

- innarbeiding av anbefalte prinsipper i **områdeplaner og reguleringsplaner**, inkl sikring av offentlig ferdsel langs sjøen
- **avklaringer om trasé, bredde, kotehøyde og tekniske løsninger** i de enkelte delområdene – utfordringer med havnivåstigning og stormflo
- vurdering av **utfyllinger i sjø**, med tilhørende miljø- og konsekvensutredninger
- koordinering mellom plan- og utbyggingsprosjekter for å sikre sammenheng

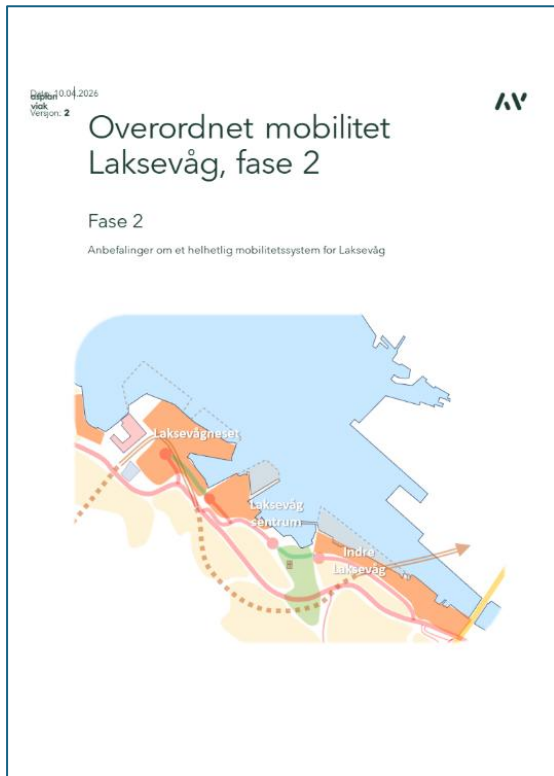
Hvordan jobbe videre – hva kan løses i hver plan og hva må løses i fellesskap

- Trenger vi flere felles prinsipper for å ivareta helhet og fleksibilitet over en lang utbyggingsperiode?
- Etappevis gjennomføring, hva er utfordringene?

INNHOOLD

SAMMENDRAG	3
1.0 - INNLEDNING	4
1.1 - BAKGRUNN	5
1.2 - FORMÅLET MED RAPPORTEN	6
1.3 - KUNNSKAPSGRUNNLAGET	7
1.4 - OVERORDNET BYGREP PÅ LAKSEVÅG	8
1.5 - UTVIKLINGEN AV LAKSEVÅG SJØFRONT MED FOKUS PÅ SJØPROMENADE	9
1.6 - PROBLEMSTILLINGER VED ETABLERING AV EN SJØPROMENADE	10
1.7 - PRIORITERTE OPPGAVER	11
2.0 - ANALYSE OG REGISTRERING	12
2.1 - TOPOGRAFI	14
2.2 - DELOMRÅDER	16
2.3 - UTFORDRINGER/KVALITETER	22
2.4 - OPPSUMMERING AV ANALYSE	23
3.0 - LØSNINGSMULIGHETER	24
3.1 - KONSEPT	25
3.2 - OVERORDNEDE MÅL FOR UTVIKLING AV SJØFRONTPROMENADEN	26
3.3 - LAKSEVÅG SJØPROMENADE	27
3.4 - MYKE KANTER	33
3.5 - LIV I FJÆRESONEN	33
3.6 - MATERIALBRUK	34
3.7 - MØBLERINGSKONSEPT	36
3.8 - VEGETASJONSKONSEPT	37
3.9 - OMBRUK	38
3.10 - BELYSNINGSKONSEPT	39
3.11 - INSPIRASJON OG EKSEMPLER	40
4.0 - VIDERE ARBEID	41
4.1 - SIKRING AV HELHETLIG UTFORMING	42
4.2 - KULTURMINNER OG KLIMAHENSYN	43
KILDER	44

Overordnet mobilitetsplan for Laksevåg



Fagrapporten beskriver trafikale virkninger av framtidig utvikling på Laksevåg, og oppsummerer arbeidet med den overordnede mobilitetsplanen.

Formålet er å avklare hvilke mobilitetstiltak som må gjennomføres – og i hvilken rekkefølge – for at den omfattende planlagte byutviklingen på Laksevåg skal kunne realiseres uten at vegsystemet blir overbelastet.

Inneholder også detaljerte beskrivelser av enkelttiltak, inkludert kostnadsoverslag.

Hvorfor en mobilitetsplan, og hva betyr den for transformasjon og utbygging?

- Potensiale for rundt 2 900 nye boliger og 5 000 nye arbeidsplasser.
- Dobling av antall reiser sammenlignet med i dag. Dagens vegnett har liten kapasitet, og selv små økninger i biltrafikken vil føre til kø og dårlig fremkommelighet.
- Mobilitetsplanen viser **hvordan denne veksten kan håndteres**, uten at trafikken stopper opp og uten at bymiljøet blir dårligere. Trafikkveksten kan ikke løses med mer biltrafikk, men må tas med andre transportformer.

For utbyggingen er mobilitetsplanen tenkt som et **styringsverktøy**, ikke bare en trafikkplan. Den gir:

- klare rammer for videre planlegging,
- forutsigbarhet for adkomst, parkering og rekkefølge,
- grunnlag for utbygging i ønsket omfang.

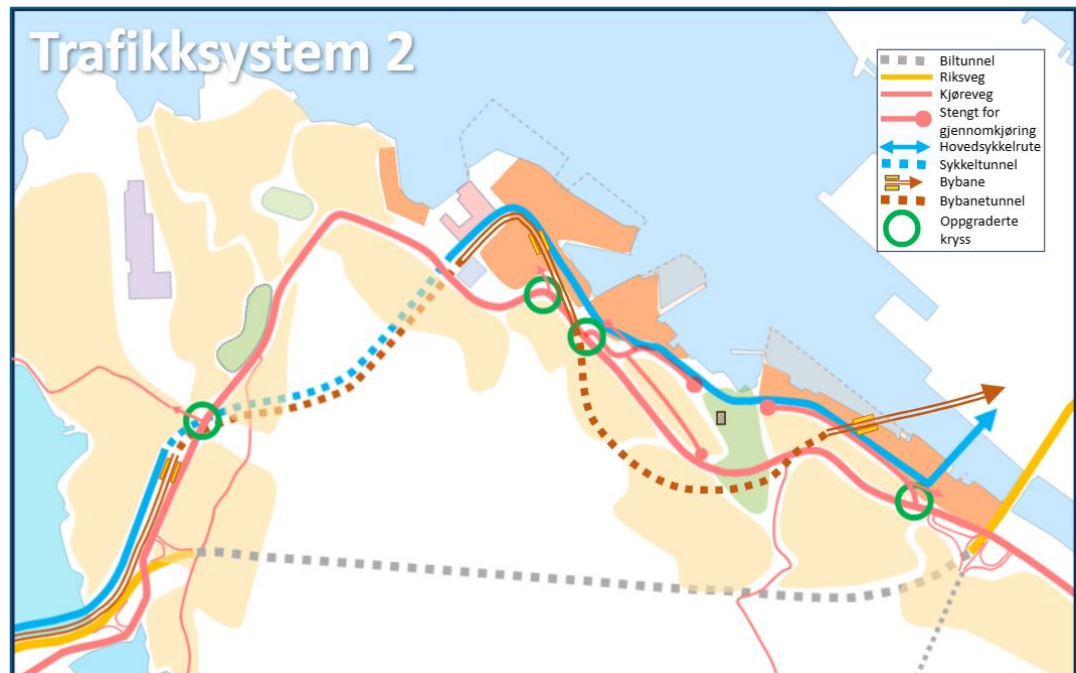
Anbefalt trafikkløsning: Trafikksystem 2

- gir bedre forhold for gående og syklende,
- styrker kollektivtransporten,
- reduserer unødvendig bilkjøring,
- legger til rette for god byutvikling over tid.

For utbyggingen betyr dette at:

- det ikke legges opp til økt vegkapasitet for bil,
- prosjektene må støtte opp under gange, sykkel og kollektiv,
- parkeringsomfanget må holdes på et moderat nivå,
- løsningene i enkeltplanene må tilpasses en tydelig overordnet struktur.

Systemet er også tilpasset framtidig **bybane** og gir et solid grunnlag for langsiktig utvikling.



Trafikale hovedgrep

Det etableres en **oversiktlig struktur med tre adkomstsoner**:

- **Indre Laksevåg** – adkomst via **Gyldenpriskrysset**
- **Laksevåg sentrum og verftsområdet** – adkomst via **krysset Kringsjøveien x Damsgårdsveien**
- **Laksevågneset / Søreivågen** – adkomst via **krysset Kringsjøveien x Vågsgaten**

For å oppnå denne strukturen **stenges Damsgårdsveien for gjennomkjøring**:

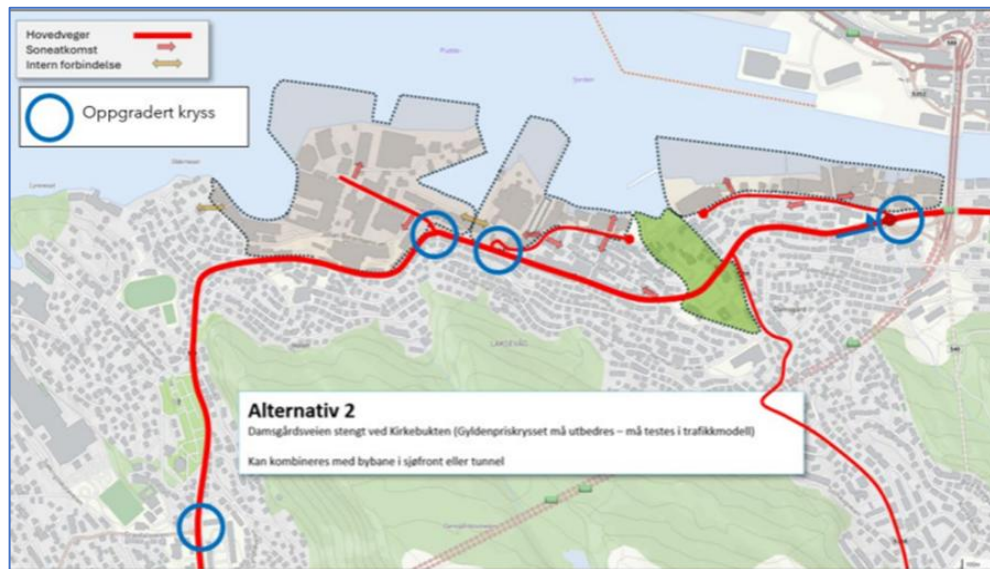
- ved **Kirkebukten**
- ved **Søreivågen**

Damsgårdsveien vil fortsatt fungere som **lokal adkomstvei**, men ikke som gjennomfartsvei.

Målet er å fjerne unødvendig biltrafikk gjennom bolig- og byutviklingsområder og samtidig legge bedre til rette for **gange, sykkel og byliv**.

For utbyggingen innebærer dette at:

- adkomst må planlegges i tråd med riktig sone
- løsninger som forutsetter gjennomkjøring ikke vil bli godkjent,
- tidlig avklaring av adkomst er viktig i planprosessene.



Kollektivtrafikken

Et godt kollektivtilbud er avgjørende for å redusere bilbruken.

Kringsjøveien skal videreutvikles som hovedkollektivgate på Laksevåg, med:

- bedre fremkommelighet for buss,
- ryddigere gatetverrsnitt,
- tydelige og universelt utformede holdeplasser,
- trygge gangforbindelser til kollektivtilbudet.

Når hovedsykkelruten flyttes til Damsgårdsveien, blir det færre konflikter i Kringsjøveien, og bussen får bedre forhold.

På lengre sikt er **Bybanen en forutsetning** for å håndtere veksten i reiser fram mot 2050.

For utbyggingen betyr dette:

- prosjekter må ikke blokkere framtidig bybane eller hovedsykkelruter,
- areal til kollektiv og gang/sykkel må sikres tidlig,
- rekkefølgekrav/grunneierfinansiering vil brukes for å sikre at mobilitetstiltak er på plass før innflytting.



Kvalitet, gateopprustning og bymiljø

Når gjennomgangstrafikken fjernes, frigjøres muligheter for **høyere kvalitet i gater og byrom**. Damsgårdsveien skal utvikles som en rolig bygate og sykkelgate, med:

- lave hastigheter,
- gode og sammenhengende fortau,
- trygge kryssinger,
- aktive fasader og oppholdsarealer.

Gateopprustning er en viktig del av mobilitetsplanen. Gater og byrom skal:

- ha god og varig kvalitet,
- fungere både som ferdselsareal og møteplass,
- bidra positivt til byliv og trivsel.

For utbyggingen betyr dette at:

- gate- og byromskvaliteter vil bli vektlagt i planvurderinger,
- prosjekter må bidra positivt til helheten, ikke bare eget felt
- mobilitet og bymiljø vurderes samlet i reguleringsarbeidet.

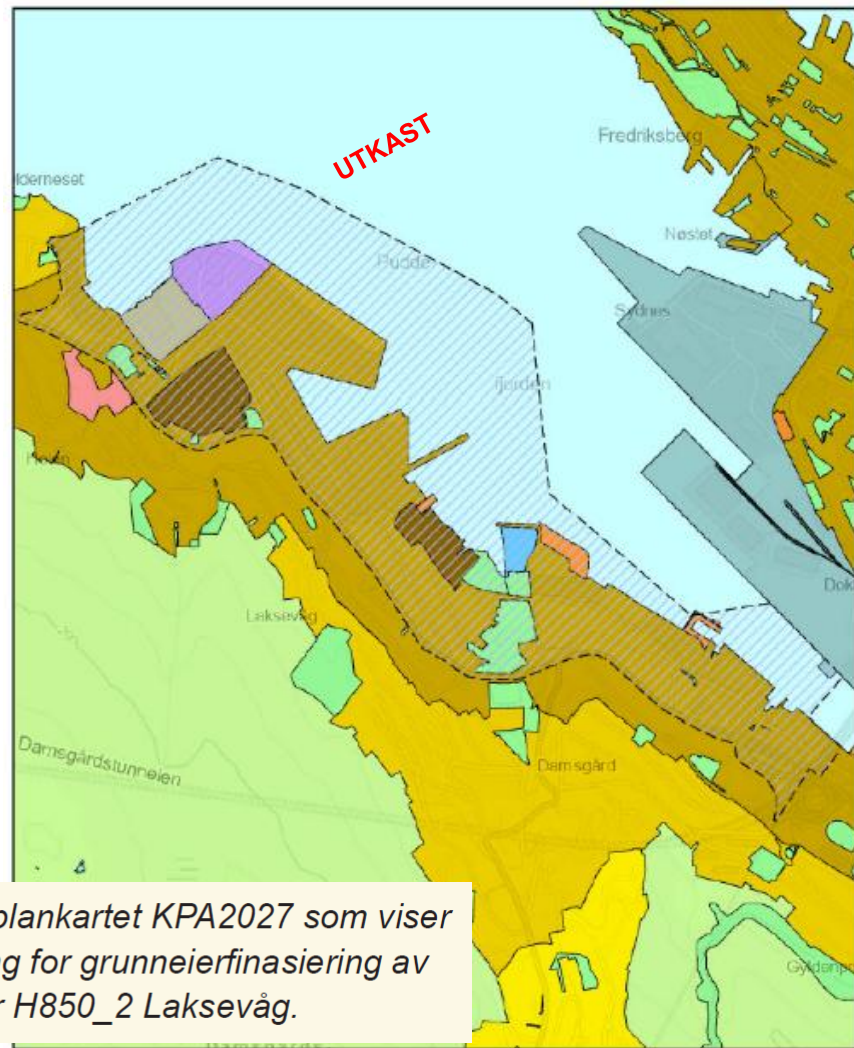


Overordnet mobilitet - roller og ansvar

- **Bergen kommune** - planmyndighet, vegmyndighet kommunal vei
- **Vestland fylkeskommune** - vegmyndighet, regional myndighet og kollektivansvar
- **Statens vegvesen** - vegmyndighet riksvei
- **Utbyggere / tiltakshavere**
 - Utarbeider reguleringsplaner
 - Tilpasser prosjekter til overordnet mobilitetsstruktur og riktig adkomstzone.
 - Sikrer interne løsninger som prioriterer gange, sykkel og kollektiv.
 - Følger fastsatt parkeringsstrategi og bidrar til felles løsninger der dette kreves.
 - Bidrar til god gate- og byromskvalitet i tråd med kommunale føringer.
- **Felles ansvar**
 - Tidlig og tydelig dialog i planprosessene.
 - Enkeltprosjekter skal forsterke helheten, ikke svekke den.
 - Mobilitet brukes som verktøy for god trafikkavvikling og god byutvikling.

Ny hensynssone i KPA - forslag

- Hensikten med hensynsonen er en mer rettferdig og forutsigbar finansiering av felles infrastruktur innenfor sonen. (jf. pbl § 12A)
- All utbygging av en viss størrelse må bidra til finansieringen. (mindre utbygging blir unntatt).
- Endelige tiltak, bestemmelser og beregning av kostnader fastsettes i senere planprosesser.



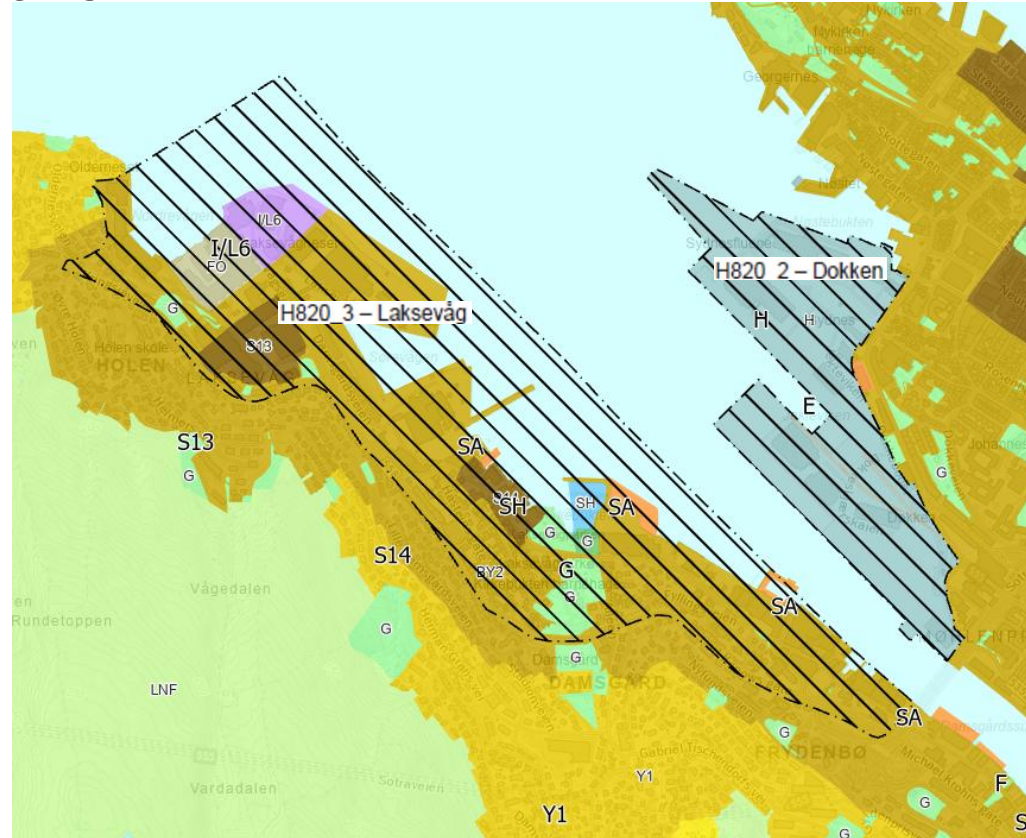
Utsnitt fra plankartet KPA2027 som viser avgrensning for grunneierfinansiering av infrastruktur H850_2 Laksevåg.



BERGEN
KOMMUNE

Gjeldende gjennomføringssoner KPA 2018

- Gjelder områder som er under transformasjon, og som forutsetter felles planlegging.
- Endres ikke i ny KPA 2027



25. Gjennomføringssoner

UTKAST

- 25.1.1. Krav om felles planlegging
 - H810 Birkeland
- 25.1.2. Områder som er under omforming/transformasjon, og som forutsetter felles planlegging.
 - H820_2 – Dokken
 - H820_3 – Laksevåg
 - H820_6 – Storanaset.
- 25.1.3. Krav om grunneierfinansiering av infrastruktur (850)
 - H850_1 Mindemyren avgrenset til områdereguleringsplanen, planid 61140000.
 - H850_2 Laksevåg

Les mer i kap 2
Store transformasjonsområder
– områder for felles
planlegging på [side 54](#)

Utsnitt fra planbeskrivelse KPA 2027: transformasjonsområder, felles planlegging og grunneierfinansiering

KPA 2027

KOMMUNEPLANENS AREALDEL

Bestemmelser og Planbeskrivelse

planID 71740000
HØRINGSFORSLAG 27.mars 2026



Foto: Et dronebilde av Puddefjorden med Laksevågsiden i forgrunnen og Dokken på den andre siden. Både offentlige og private aktører har store prosjekt under planlegging her. Foto: Vegard Vatle

Store transformasjonsområder – områder for felles planlegging

Bergen er i endring. Transformasjon fra arealkrevende næring og industri til bolig og tjenesteytende næring og handel innebærer mer intensiv bruk av områdene.

Konkrete prosjekt for tjenesteyting må normalt avklares gjennom egne prosesser, men KPA har tre områder med «hensynssone for felles planlegging» i hht. kartforskriften H820, på Dokken, Laksevåg og Storanaset.

Kommunen arbeider med offentlig planlegging på Dokken og Laksevåg. Dette er områder nært Bergen sentrum som har vært i bruk til industri, logistikk og maritim næring. Nå tilrettelegges det for boliger, bymessig næring, offentlig tjenesteyting, gode byrom, inkludert sjøpromenade. Her er det mange aktører og komplekse problemstillinger som krever helhetlige løsninger. Derfor har Bergen kommune etablert et felles prosjekt med de private utbyggerne for å sikre god koordinering mellom offentlig og privat planlegging og gjennomføring.

Gjennomføring i slike områder er krevende. Mindemyren har kommet lenger i transformasjonen, og erfaringer derfra kan lette arbeidet i nye områder.

Gjennom lovendring av plan- og bygningsloven i 2025 åpnes det for grunneierfinansiering. KPA 2027 etablerer soner for grunneierfinansiering på Mindemyren (H850_1 Mindemyren) og Laksevåg (H850_2 Laksevåg). En slik sone kan være et fleksibelt verktøy for felles finansiering og gjennomføring.

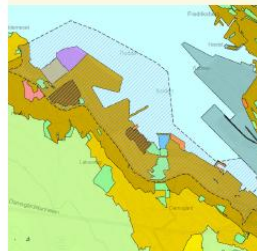
Grunneierfinansiering Mindemyren

I områdeplanen for Mindemyren er det forutsatt felles finansiering av offentlige infrastrukturtiltak. Grunneierfinansiering skal sikre gjennomføring for tiltak slik de ligger i områdeplanens krav til felles infrastruktur.

Grunneierfinansiering Laksevåg

Hensikten med hensynsonen er en rettferdig og forutsigbar finansiering av felles infrastruktur i sonen. Større utbygging må bidra til finansiering. Mindre byggetiltak er ikke omfattet. Aktuell infrastruktur kan være (ikke uttømmende):

- Mobilitetstiltak som sykkelbro, kryssutbedringer, nye sykkel- og gangetiltak, veistenginger og gateopprusting
- Sjøpromenade/sikring havnivåstigning
- Nye byrom
- Felles parkeringsanlegg
- Teknisk infrastruktur



Utsnitt fra plankartet KPA2027 som viser avgrensning for grunneierfinansiering av infrastruktur H850_2 Laksevåg.

KPA – fremdrift

- Planforslag er sendt til byrådsavdelingen
- Presenteres for UMBY 16.04
- Politisk behandling (byrådet) – mai?
- Offentlig ettersyn: juni – august?
- Vedtak: vår 2027



Videre arbeid for Gjennomføringsmodeller og Grunneierfinansiering

- Notat for deloppgave ferdigstilles ila mai
- Videre arbeid med hvilke tiltak inngår i grunneierfinansiering, samt kostnader knyttet til tiltak.
- Prosess for KPA:
 - Evt. justeringer til hensynssone i KPA etter høring
 - Bestemmelser til KPA (må skje innen 3 år etter vedtak av KPA med hensynssone). Må sendes på høring.



Eventuelt

- Registrering naturmangfold
- Neste møte



BERGEN
KOMMUNE

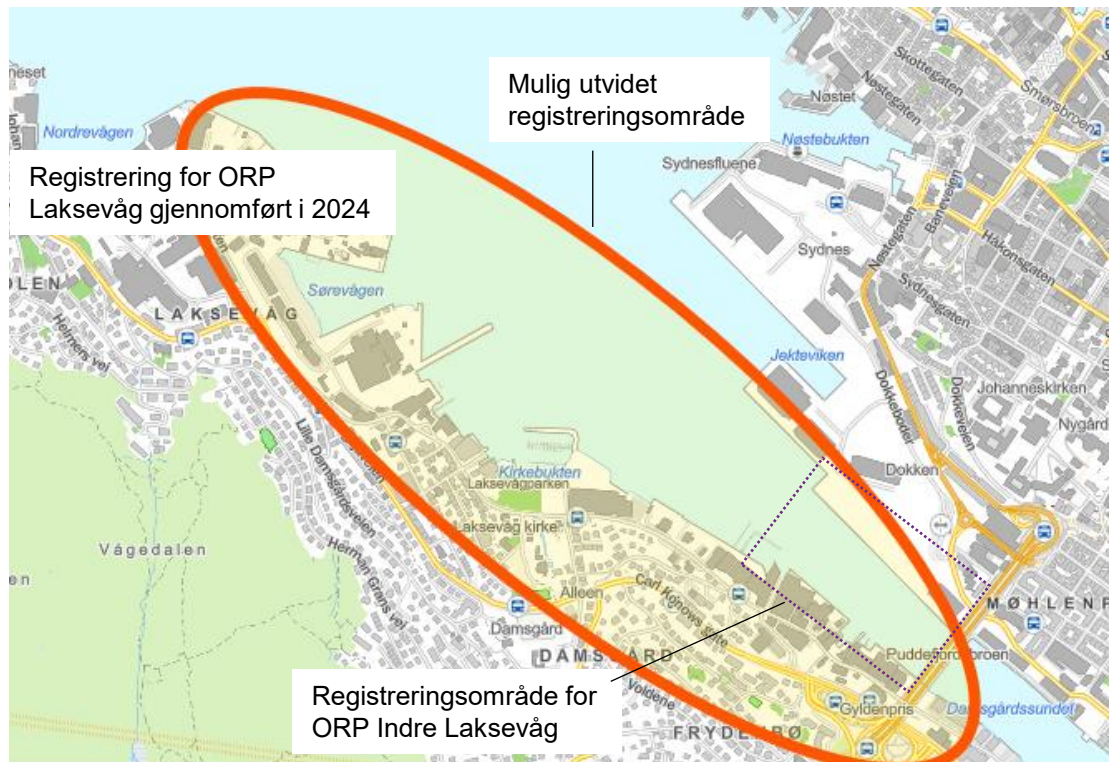
Fellesoppgave Naturkartlegging – sjøbunn og eksisterende kunnskap

Skal utføres på Indre Laksevåg

BMEs rammeavtale benyttes

Foreløpig anslag for registrering for ORP
Indre Laksevåg er ca 140 000 ekskl mva.
Pris vil øke noe pga ny instruks fra
Miljødirektoratet.

Aktuelt fellesprosjekt for flere planer?



Gjenstående møter med utviklerne våren 2026

An aerial photograph of a harbor scene. In the foreground, a large yellow crane is mounted on a barge, positioned next to a white and blue ship. The water is dark blue with some ripples. In the background, a densely built-up city with many white and light-colored houses is visible along the waterfront. The sky is not clearly visible, but the overall lighting suggests a bright day.

Fredag 17.april

- Presentasjon av resultat fra deloppgaver og diskusjon om videre arbeid

Fredag 12.juni 12-15

- Avslutning av fase 2 og avklaringer for videre arbeid

Møter til høsten på torsdager?