BERGEN
KOMMUNE

Møte med utviklerne – oppsummering fase 2

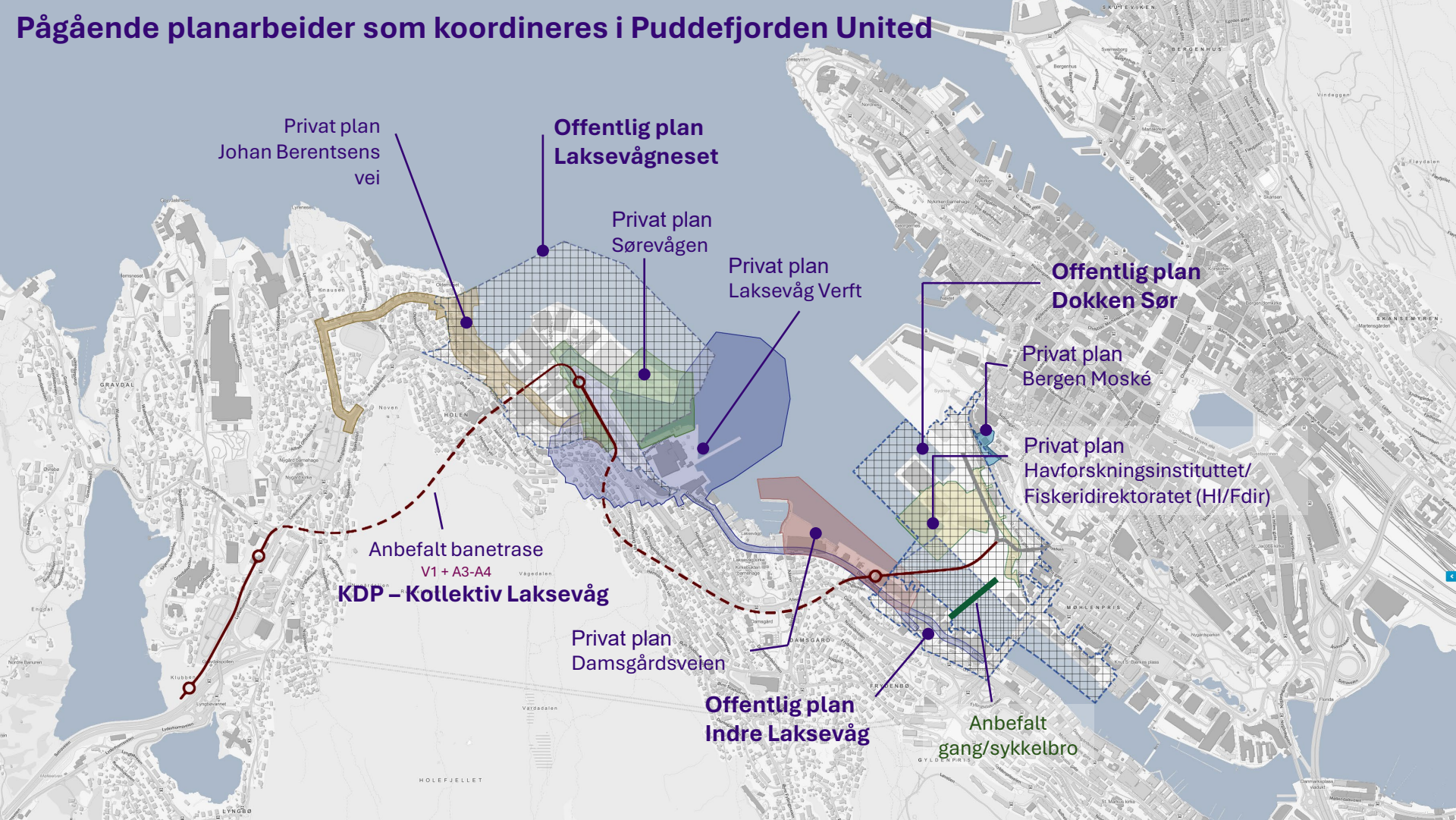
12.06.2025

Agenda for dagen – vi ønsker deres innspill til videre arbeid underveis i gjennomgangen

Tema	Ansvar	Tid
Innledning: Hvor er vi nå? Hva har vi gjort og hvor i planprosessen er vi? Tanker om videre arbeidsprosess m bl a felles sosial infrastruktur, arkitektur og bymiljø.	Hanne N/Solveig	10-10.15
Økt 1 Mobilitet		10.15-11
Fagetatens anbefaling for bane og g/s bro og videre arbeid	Hanne T/Solveig	
Overordnet mobilitet og videre arbeid	Solveig	
Næringsvurdering og bruk av kaier – oppfølging med kartlegging av dypvannskaier	Solveig	
Pause		11 – 11.15
Økt 2 Mulig utfylling, sjøpromenade og skybrudd		11.15-12
Kriterier for utfylling i sjø og videre arbeid	Jonas/Hanne	
Sjøpromenade og videre arbeid, inkl tilbakemelding på rapporten	Hanne	
Skybruddsplaner – status og videre arbeid	Solveig	
Lunsjpause		12-12.45
Økt 3 Gjennomføringsmodeller		12.45 – 14.45
Presentasjon av arbeidet med deloppgave 14: Gjennomføringsmodeller	Gudrun/Thomas	
Pause		
Gruppearbeid om modeller, tiltak og gjennomføring	Alle	
Oppsummering og diskusjon fra gruppearbeidet i plenum	Gudrun/Thomas	
Avslutning: Oppsummering av dagen og innspill til videre arbeid/prosess. Høstens møter.	Hanne N /Solveig	14.45 - 15
Uformell sammenkomst		15 - 16

BERGEN
KOMMUNE

Pågående planarbeider som koordineres i Puddefjorden United



Fase 1: august 2024 – mars 2025

Følgende oppgaver ble avsluttet:

- Deloppgave 10 Havnivå og stormflo.
- Deloppgave 8 Bybåt.
- Deloppgaven 9 Overordnede prinsipper for teknisk infrastruktur.

Deloppgaver som skal jobbes videre med i fase 2:

- Deloppgave 2: Broer over Puddefjorden
- Deloppgave 3: Overordnet mobilitetsplan
- Deloppgave 4: Gang- og sykkeltilrettelegging Laksevåg
- Deloppgave 5: Næringsvurdering og bruk av kaier
- Deloppgave 6: Etappevis utbygging
- Deloppgave 7: Utfylling
- Deloppgave 11: Sosial infrastruktur
- Deloppgave 12: Skybruddsplaner

Nye deloppgaver til fase 2:

- Deloppgave 13: Felles prinsipper for sjøpromenade
- Deloppgave 14: Gjennomføringsmodeller



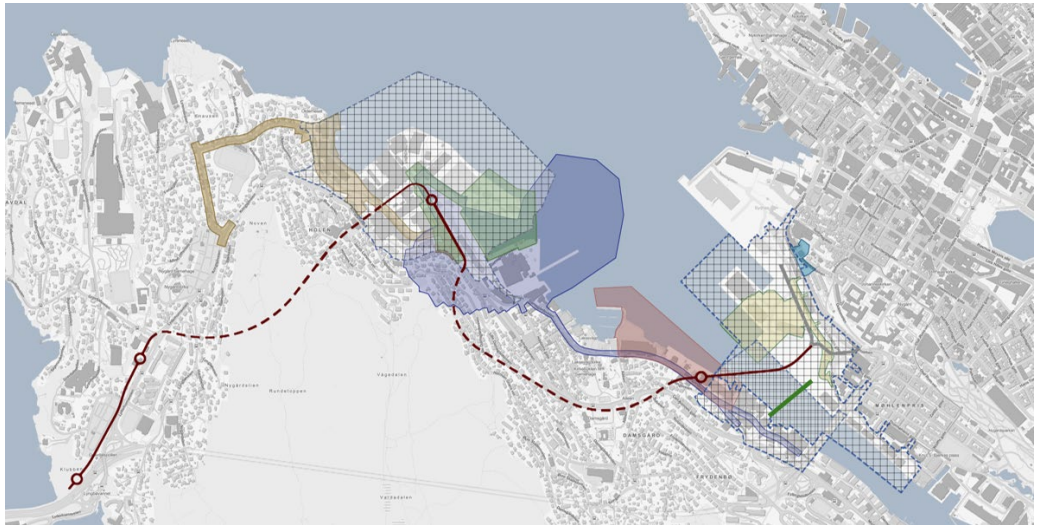
BERGEN
KOMMUNE

Fase 2: august 2025 – juni 2026

Særlig viktige resultater fra fase 2:

- Anbefaling av bybanetrasé og broer over puddefjorden (KDP)
- Anbefaling av oppstart regulering GS-bro
- Anbefalinger og tiltaksbeskrivelse knyttet til overordnet mobilitet
- Utvidede vurderingskriterier for utfylling – som grunnlag for utredningsarbeid i de pågående planene
- Kartlagt behov for sosial infrastruktur (skole, barnehage, helse, idrett, kultur). Avklaring av beregningsnøkkel for barnehage.
- Analyse og anbefaling om prinsipper for utforming av sjøpromenade Laksevåg
- Vurdering av gjennomføringsmodeller og felles kostnader for utbygging på Laksevåg. Hensynssone grunneierfinansiering lagt inn i høringsutkast til KPA.

Fellesoppgaver status for denne fasen – de grønn er ferdig/ferdigstilles, gule jobbes med nå

Deloppgave 1: Bybanealternativer	Deloppgave 2: Bro over Puddefjorden	Deloppgave 3: Overordnet mobilitetsplan	Deloppgave 4: Gang- og sykkel. Detajering til høsten	Deloppgave 5: Næring og bruk av kaier
Deloppgave 14: Gjennomførings-modeller				Deloppgave 6: Etappevis utbygging
Deloppgave 13: Sjøpromenade				Deloppgave 7: Vurderingskriterier for utfylling
Deloppgave 12: Skybrudd - Verksted til høsten	Deloppgave 11: Sosial infrastruktur	Deloppgave 10: Havnivå/stormflo	Deloppgave 9: Teknisk infrastruktur	Deloppgave 8: Bybåt

Tanker om videre arbeidsprosess

- Noen deloppgaver skal jobbes videre med i neste fase
- Noen deloppgaver avsluttes
- Verksteder som arbeidsform for oppfølging av kunnskapsgrunnlaget vi har nå?
  - Skybrudd – september
  - Arkitektur og bymiljø – 1.oktober?
  - Håndtering av stormflo og bølgepåvirkning – eksempel på løsninger fra de ulike planene
  - Plassering og fordeling av sosial infrastruktur
- Bruk av den fysiske modellen?

BERGEN
KOMMUNE

Økt 1 Mobilitet

- Anbefaling bane og GS bro

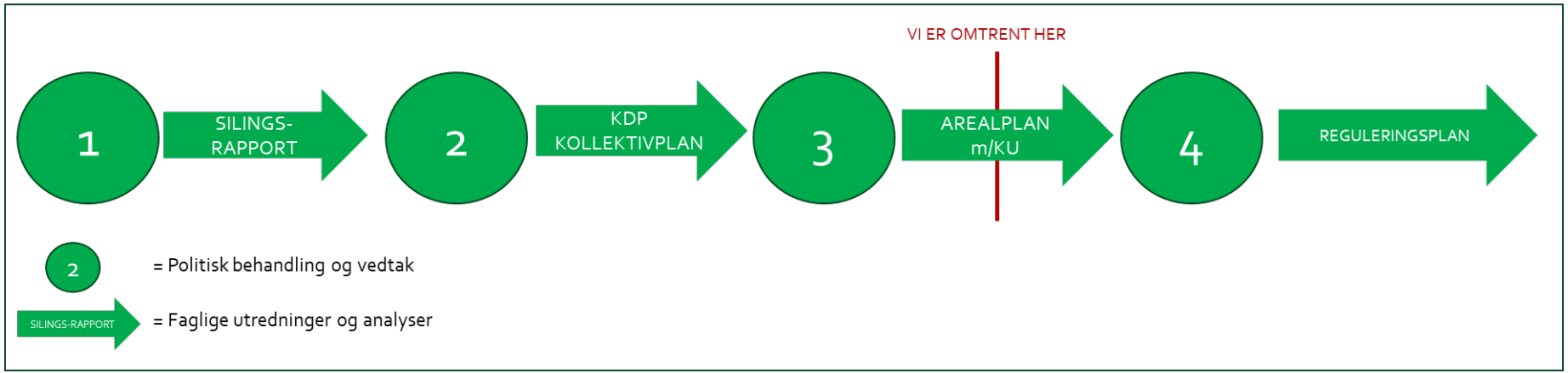
- Overordnet mobilitet

- Næring og bruk av kaier

BERGEN
KOMMUNE

Fremdriftsplan for KDP Kollektiv Laksevåg – hvor er vi nå?

FIGUR FRA FAGNOTATET TIL KOLLEKTIVPLANEN (2024)



- Planlagt vedtak av trasé i Bystyret 23.09.2026
- Planforslag til 1.gangs behandling juni 2027

BERGEN KOMMUNE

Planhierarkiet

Kommuneplan

KPS – Kommuneplanens samfunnsdel
KPA – Kommuneplanens arealdel

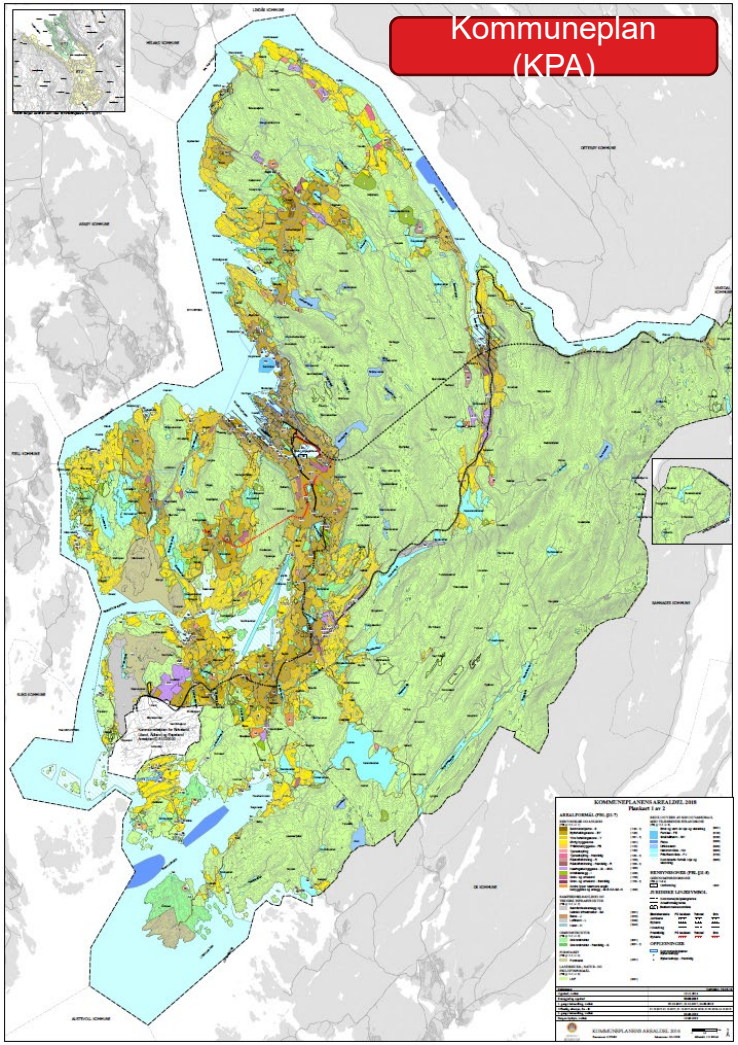
Kommunedelplan (KDP)

1. Konsekvensutredning (KU)
2. **Anbefaling**
3. Arealplan

- **Avklarer prinsipper (trasé, konsepter, hovedgrep)**
- **Setter av areal**

Reguleringsplan

- Detaljerer valgt løsning
- Fastsetter nøyaktig plassering (spor, vei, holdeplasser)
- Juridisk bindende for utbygging



BERGEN KOMMUNE

Uttaler og merknader til KU for Bybanen

- Det er kommet inn 52 uttaler og merknader
  - 17 fra offentlig etater
  - 12 fra lag og organisasjoner
  - 23 fra private

- De fleste er positive til bybane
  - 34 uttaler seg positivt til bybane på ny bro fra Dokken til Laksevåg
  - 24 støtter anbefalt trasé
  - 5 ønsker seg dagløsning
  - 5 ønsker å beholde dagens seilingshøyde
  - 12 har ingen merknad til valgt trasé



BERGEN KOMMUNE

Oppsummert i hovedpunkter:

- Tunnel vs dagløsning på Laksevåg
- Utsiling av alternativer i tidlig fase
- Broer over Puddefjorden og konsekvenser for havn og ferdsel
- Trafikale konsekvenser
- Manglende vurdering av trasé mellom sentrum og Dokken
- Varsel om innsigelser fra Vestland fylkeskommune og Kystverket

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.

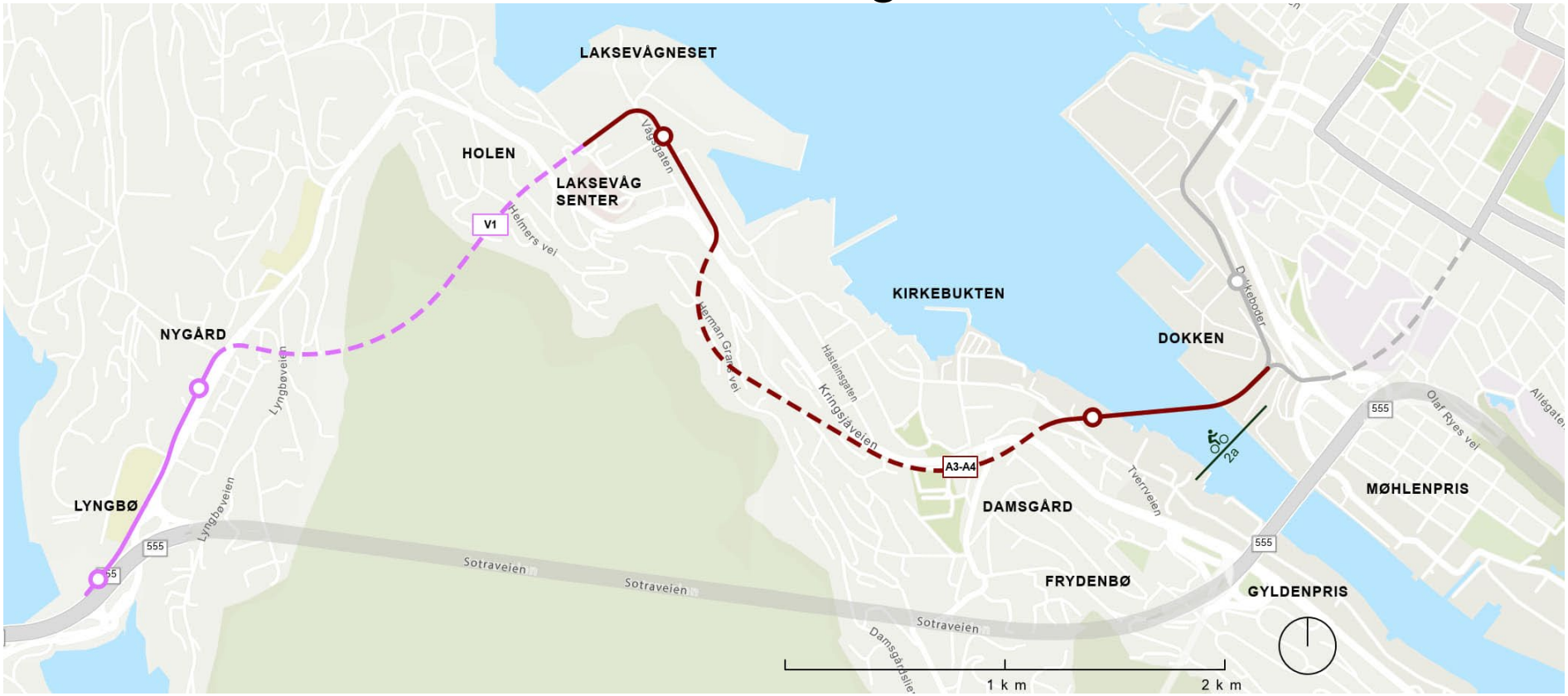
Det har kommet inn 52 uttalelser og merknader. 17 offentlige uttalelser, 12 merknader fra lag og foreninger, og 23 private merknader.

I dette dokumentet har Plan og bygningsetaten oppsummert og kommentert alle de innkomne uttalene 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	Statsbygg	s. 4	102	22.04.26
2	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DBS)	s. 5	91	20.03.26
3	Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE)	s. 5	96	13.04.26
4	Statens vegvesen	s. 5	105	24.04.26
5	Forsvarsbygg	s. 8	108	27.04.26
6	Bymiljøetaten	s. 8	121	28.04.26
7	Helsevernenheten	s. 10	122	28.04.26

PBE anbefaler banetrasé A3-A4 og V1



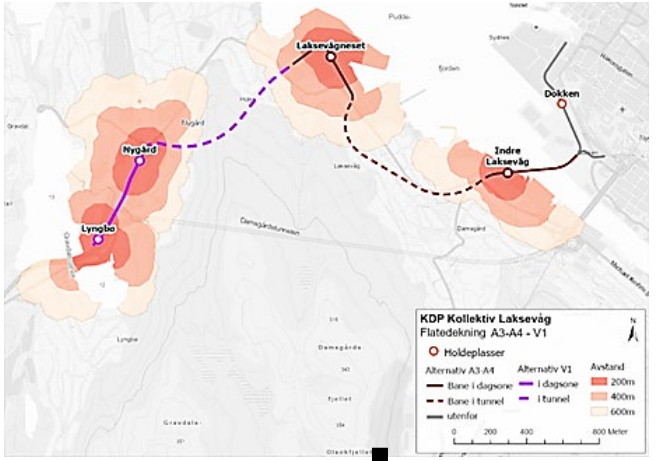
BERGEN KOMMUNE

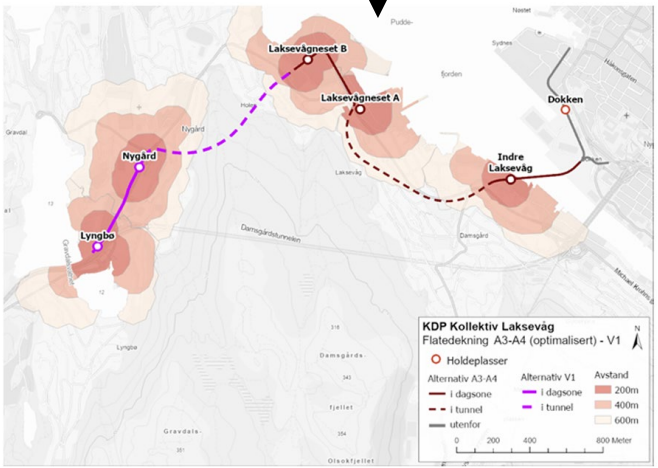
Begrunnelse for anbefaling av banetrasé:

- **God måloppnåelse** for kollektiv, mobilitet og byutvikling
    - Betjener transformasjonsområdene og store deler av gamle Laksevåg sentrum godt
- **Raskest kjøretid**, supplerer busstilbudet i Kringsjåveien godt
- **Lite konflikter** med kulturminner og småskala gater og byrom på Laksevåg
- Gir **ny kapasitet** i mobilitetssystemet og **best fleksibilitet** for utforming av tilbud til gående og syklende i Damsgårdsveien
- **Minst påvirkning på trafikkavvikling** og tilkomst til eiendommer
- **Broplassering er gunstig** for gående og syklende
- Areal til banetrasé og holdeplasser kan settes av **uten at det er til hinder for gradvis utvikling** på Laksevåg og Dokken

Optimalisering av A3-A4

- Dokken – Damsgård
  - Optimalisering av bro og trasé, med holdeplasser og tunnelportal ved Fyllingsveien.
- Laksevågneset
  - Optimalisering av linje og tunnelportaler
  - Mulighet for 2 holdeplasser på Laksevågneset?
  - Bedre betjening av verftsområdet og gamle Laksevåg sentrum.
- Nygård – Lyngbø
  - Tunnelportal
  - Kryssing under fylkesveg
  - Terminal
- Langs hele traséen
  - Kjøremønster og tilkomster til eiendommer





BERGEN
KOMMUNE

Videre prosess KDP Kollektiv Laksevåg

- **Vedtak av trasé i Bystyret forventes tidlig høst 26**

- **Arbeid med optimalisering av linje juni – september 2026**

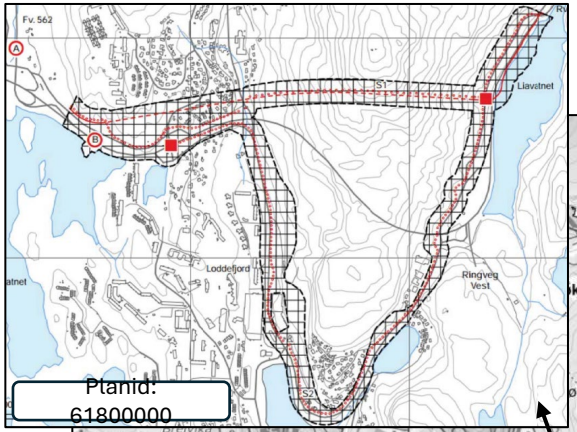
- Utarbeidelse av planforslag høsten 26/vår 27
- Høring av planforslag 2027 – muligheter for innspill
- Endelig vedtak av kommunedelplan i Bystyret forventes 2028

Hva er viktig for deg og din plan framover når det gjelder arbeidet med bane?



Gang- og sykkelbro over Puddefjorden

Mulig fremtidig hovedstruktur fra vest inn mot sentrum



Ptanid: 61800000

- Sykkelveg med fortau - eksisterende
- Sykkelveg med fortau – under bygging
- Sykkelfelt - Eksisterende
- GS-veg - Eksisterende
- Mulig fremtidig nett

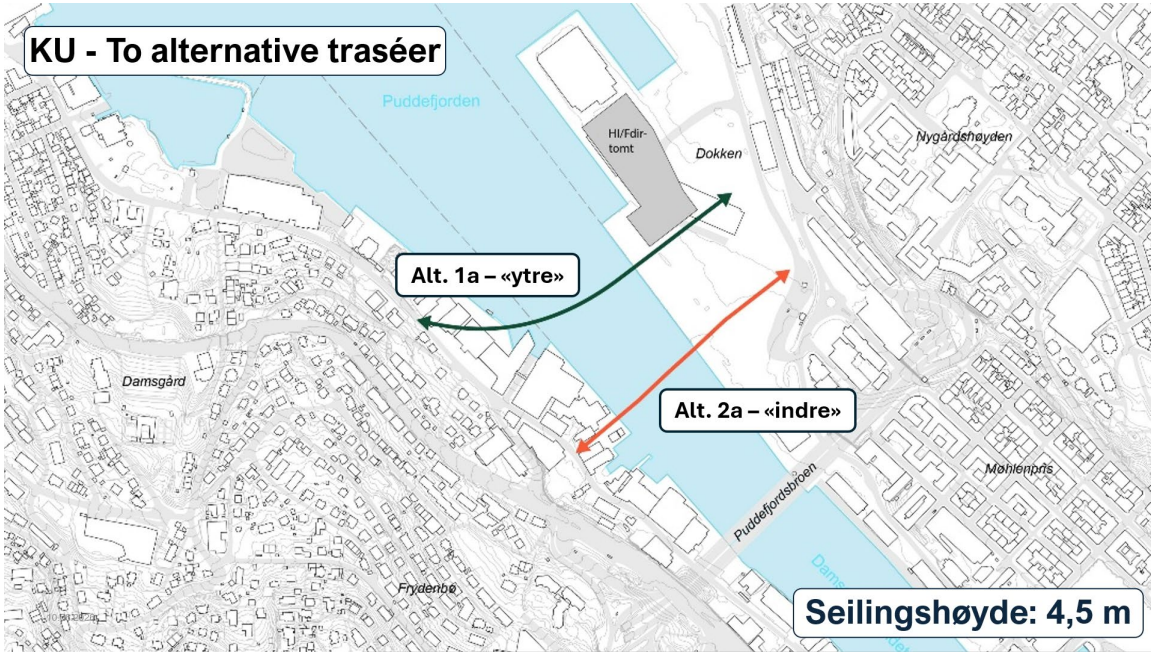
Sykkelveg med fortau (Sotrasambandet)

Mulig kobling langs KDP - vest

Skutevikenen
Skoltegrunnskaien
Nordnes
Bergen
Fløyfjellet
Fredriksberg
Nøstet
Sydnes
Skansen
Skansemyren
Kalfaret
Gravdal
Ørnafjellet
Engdal
Banuren
Gravdalsvatnet
Holen
Nygård
Laksevåg
Damsgårdstunnelen
Damsgård
Store Lungegårdsvannet
Fløen
Møllendal
Kronstad
Godvik
Fager-dalen
Plassen
Krabbedalen
Myra
Lyngbo-dalen
Lyngbø
Damsgårds-fjellet
Gyldenpris
Melke-plassen
Nyborg
Nydalen
Loddefjord
Lyderhorn
Gravdals-fjellet
Espe-dalen
Olsokfjellet
Samdalen
Ravnefjellet
Solheim
Lauvstakken
Sanddalen
Vadmyra
Slette-bakken
Langa-neset
Skarpa-fjellet
Bjørndalsøyra
Bjørndal
Eikelifjellet
Storavatnet
Liavatnet
Tennebekk-nipa
Nipetjørna
Tennebekk-tjørna
Skålevikvatnet

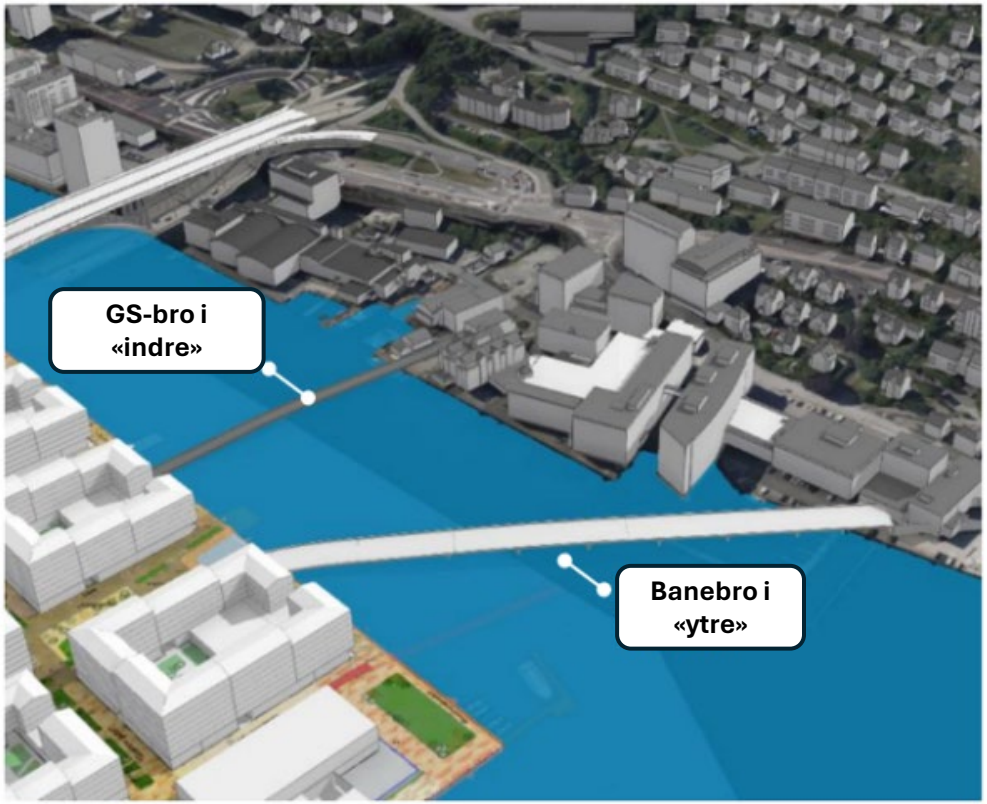
KU - Oppsummert

- ✓ **GS-broen har en tydelig positiv netto nytte (uavhengig av trasé) og bør bygges så raskt endringer av funksjoner på Dokken tillater det**
- ✓ Som et enkeltstående tiltak kommer alternativ 1a – «ytre» noe bedre ut
- ✓ Dersom det går mer enn 8-10 år fra en GS-bro etableres til banebroen bygges bør det etableres egen GS-bro (altså 2 broer).
- ✓ Dersom det går mindre enn 5 år bør det bygges en kombinert bane og gang- og sykkelbro
- ✓ Med bane i ytre korridor bør det vurderes om alternativ 2a – «indre» for GS-bro skal legges til grunn for å spre tilbudet for gående og syklende. Dette forutsetter at banebroen i «ytre» trasé også etableres med et fullverdig tilbud for gående og syklende.



Anbefaling i fagnotat fra PBE (ved høring av KU)

- ✓ **Med banebro i «ytre»-trasé anbefales det å legge GS-broen i «indre» trasé**
- ✓ **Anbefalingen forutsetter at banebroen etableres med et eget tilbud for gående og syklende**
- ✓ Da både GS-bro og banebro hver for seg kommer ut best i «ytre»-trasé har vi, som en mulig optimalisering, også bedt om innspill på et alternativ hvor begge broene legges i ytre trasé.



Uttaler og merknader til KU for G/S-bro

Hovedpunktene i uttalene og merknadene er knyttet til:

- Valg av trasé
- Sjøtransport, havnefunksjoner og åpne-/lukkefunksjon
- Koblinger på begge siden av fjorden

Merknaden/uttalelser

- gir bred støtte til etablering av en ny gang- og sykkelbro
- peker særlig på at broen vil gi en vesentlig bedre forbindelse mellom Laksevåg, Dokken og sentrum, som kan bidra til økt gange og sykling og ønsket reisemiddelfordeling
- suksess avhenger av gode koblinger på begge sider av broen for både gjennomgående sykkeltrafikk, lokal tilgjengelighet for eksisterende og fremtidige beboere, lokale målpunkt og nye utviklingsområder
- flere legger vekt på at broen bør etableres tidlig
- peker på behov for videre vurderinger av åpne/lukkefunksjon og tilgang til havneområdene innenfor broen



BERGEN KOMMUNE

Merknader fra høring til plassering av g/s-broen (et utvalg)

Statsbygg
Positiv til GS bro i «indre» trasé. Dersom GS-bro legges i ytre trasé må plassering og utforming tilpasses farled, innseiling og bølgeforhold ved havnen. Anser dette som teknisk løsbart. Positiv til både bane og GS-bro som mobilitetsløsning for sine ansatte.

SLF
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, under forutsetning av at dette ikke utelukker fullverdig sykkeltilrettelegging i A-korridoren senere. Det forutsettes også at en fremtidig bybanebro i A-korridoren får et eget, fullverdig tilbud for gående og syklende

SVV
«Vi er positive til at det etableres en egen gang- og sykkelbru så tidlig som mulig. I utgangspunktet tenker en seg at plasseringen avhenger av hvor bybanen kommer. Men vi mener at en også kan vurdere å plassere en gang- og sykkelbru etter en variant av alternativ 1 dersom en velger bybanealternativ A3-A4».

VLFK
Positiv til GS-bro, men ikke spesiell formening om plassering.

Byantikvaren
Støtter alterantiv 1a (ytre trasé) for GS-bro.

Bymiljøetaten
Støtter anbefalt gang- og sykkelbro i alternativ 2a, forutsatt en framtidig banebro også får et eget tilbud for gående og syklende.

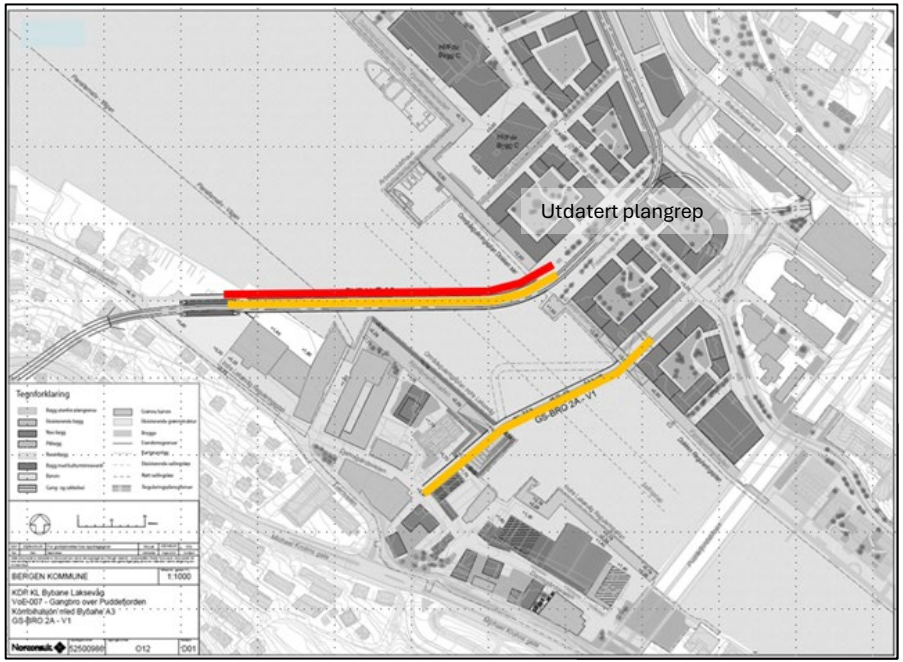
Helsevernenheten
Negativ til at GS-broen skal etableres i B-korridoren og da lengst fra fortettingsområdene. Mener GS-bro i A-korridoren øker sannsynligheten for at beboere i området velger å gå eller sykle til sentrum.

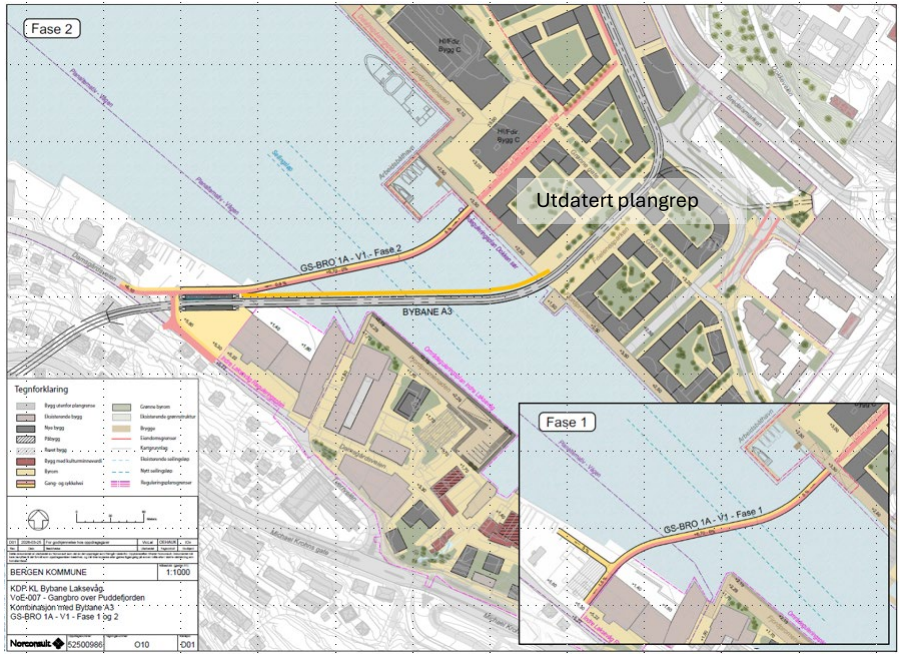
Kystverket, Bergen havn og Universitetet i Bergen
Generelt skeptisk til lave broer uten åpne-/lukkefunksjon som begrenser ferdsel i Puddefjorden.

Rådet for byutforming
Ønsker ingen nye brokryssinger.

PBE har vurdert ulike kombinasjoner, de mest aktuelle

forutsatt at Bergen havn har flyttet fra Dokken sør





Alternativ 1-2

Fase 1: G/S-bro i indre trasé

Fase 2: Gangbro i indre trasé og banebro med GS-tilbud i ytre trasé

Alternativ 3

Fase 1: GS-bro i ytre trasé

Fase 2: Banebro med kun gangtilbud i ytre trasé

Alternativ 1-2: Gangbro* i indre «trasé» og banebro med GS-tilbud i ytre «trasé»

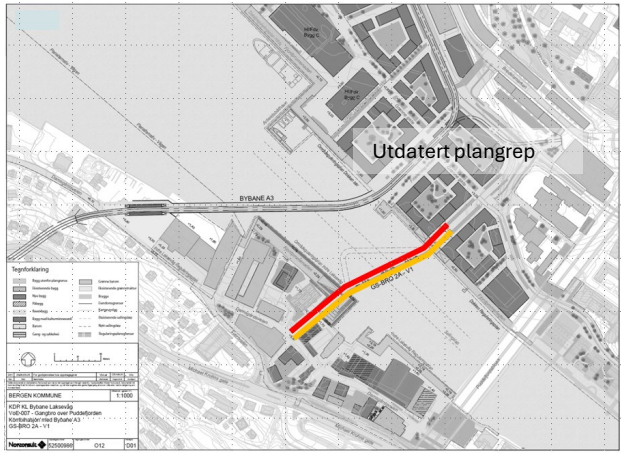
Positivt

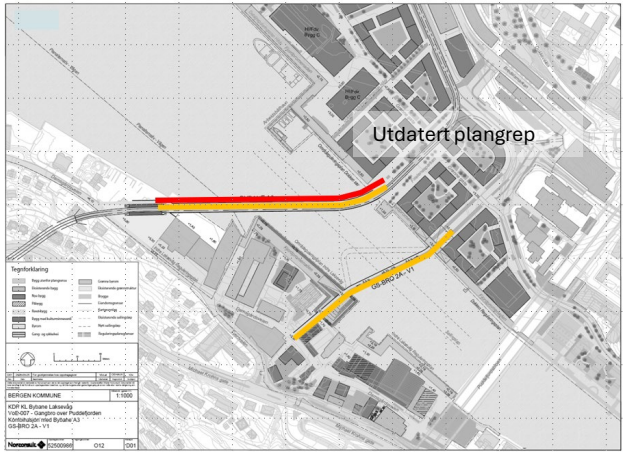
- **Gir flere koblinger over Puddefjorden og en spredning av tilbudet (viktigst for gående)**
- **Ytre trase har en noe bedre måloppnåelse for sykkel (bedre kobling til Laksevåg i fase 2)**
- **Folkeliv og sosial kontroll i flere områder på begge sider**
- Byrom på begge sider av GS-bro kan fredeliggjøres og tilrettelegges kun for forgjengere i fase 2
- Enklere å integrere en nedskalert gangbro i byrommet rundt «Slippen» i Indre Laksevåg
- Rett, kort bro – bedre landskapstilpasning, visuelt mindre dominerende
- **Mindre risiko knyttet til gjennomførbarhet**
  - Lavere sannsynlighet for skipsstøt
  - Teknisk enklere konstruksjon
- **Billigste alternativ** (GS-bro)

Negativt

- **Legger føringer for utformingen på Dokken (3 gater/byrom som må tilrettelegges for transportfunksjon)**
  - I fase 1 vil tilrettelegging for sykkel i indre trase kunne løses med midlertidige/mer fleksible grep – samtidig som det må «holdes av» plass for fremtidig sykkelveg i ytre trasé
  - Noe mindre attraktivt å gå/sykle langs banespor i fase 2?

- Risiko for at GS-bro underdimensjoneres dersom banebro ikke kommer?
- Bredere/mer dominerende banebro
- To broer, hvor den innerste ligger tett på eks. Puddefjordsbro vurderes som utfordrende for landskap





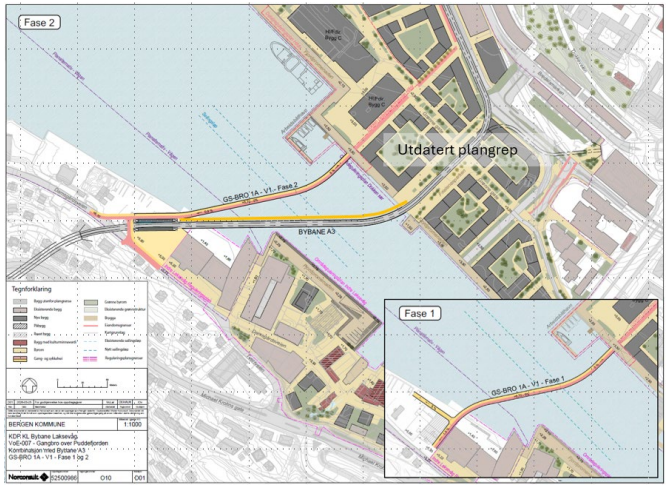
Alternativ 3: GS-bro og banebro i korridor A (splittet trasé)

Positivt

- **Legger mindre føringer for utforming av Dokken**
  - **Økt sosial kontroll i «Sjøhestgaten» som allerede er disponert for trafikk og lite aktiv fasade mot HI/Fdir**
  - **Tett kobling til større arbeidsplass (HI/Fdir)**
- **Størst samfunnsøkonomisk nytte for syklende**
- Lengre avstand til Småpudden
- Sentral adkomst på Dokken – samler transportfunksjoner på Dokken-siden
- Skipsstøtvern (spesielt i form av molo) kan være gunstig for arbeidsbåthavn til HI/FDir

Negativt

- **Større risiko knyttet til gjennomførbarhet**
  - **Behov for tiltak mot skipsstøt** (trolig utfyllinger i sjø)
  - **Mer kompleks konstruksjon**
- GS-bro vil kunne måtte omarbeides på Laksevågsiden i fase 2 dersom GS-bro skal tilpasse seg drift hos Heidelberg i fase 1
- Kan være utfordrende å hindre syklende å sykle på gangvegen på banebroen
- Mindre spredning av tilbudet for gående
  - Begge broene lander høyt på Laksevåg-siden som gir en dårligere kobling til sjøfront, kan avbøtes med adkomst til sjøpromenade via f.eks. trappehus/heis
  - Noe dårligere kobling til Gyldenpris for gående
- Visuelt og estetisk mer utfordrende, både som brokonstruksjoner og i landskapsrommet
- **Dyrere alternativ enn alternativ 1-2**



Anbefaling fra PBE

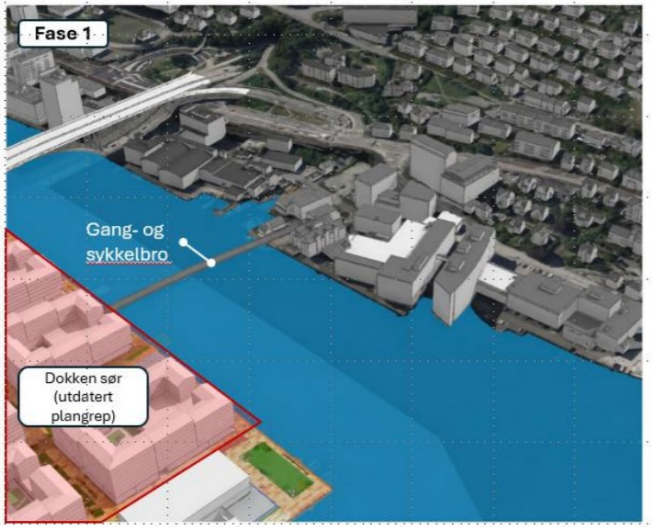
For å legge til rette for tidlig realisering anbefales å etablere GS-broen i indre trasé i en første fase. Dette gir en robust og gjennomførbar løsning, samtidig som det gir større fleksibilitet for senere etablering av banebro i ytre trasé. Den gir en god løsning i begge faser og har lavest kostnader.

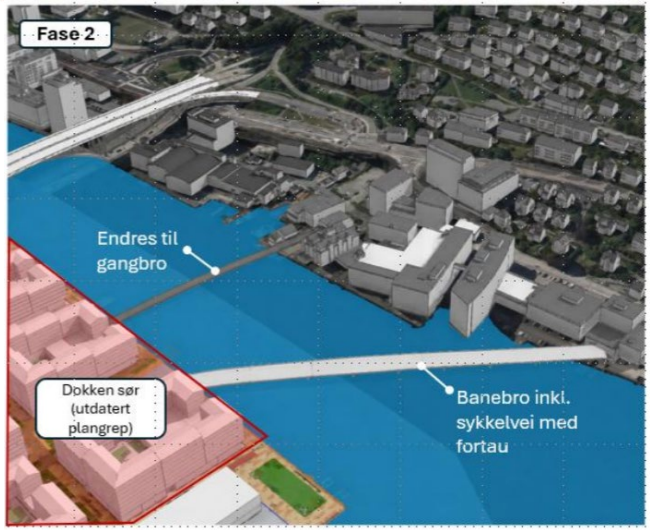
- Fase 1: Gang/sykkelbro i indre trasé
- Fase 2: Gangbro i indre trasé og banebro med GS-tilbud i ytre trasé

Anbefalingen i denne fasen avklarer først og fremst valg av trasé.

Endelig utforming, brotype, høyde, teknisk løsning (inkl. evt. åpne-lukkefunksjon), optimalisert landingspunkt på Dokken-siden og tilpasning til byrommene på begge sider av Puddefjorden må avklares i neste planfase.

Plan- og bygningsetaten anbefaler å starte detaljregulering av GS-bro over Puddefjorden, med indre trasé (2a) som grunnlag for videre planlegging.





BERGEN KOMMUNE

Videre prosess for gang- og sykkelbro

- **Vedtak av trasé i Bystyret forventes tidlig høst 26**
- Høst 2026:
  - Optimalisering av broen
  - Forberede oppstart detaljreguleringsplan
  - Innkjøp av konsulent til arbeidet med detaljreguleringsplan og teknisk plan
  - Utlyse design og arkitektkonkurranse?
- Utarbeidelse av planforslag 2027
- Høring av planforslag 2028
- Endelig vedtak i Bystyret 2028?

Hva er viktig for deg og din plan framover når det

gjelder arbeidet med gang- og sykkelbro?

BERGEN
KOMMUNE

Deloppgave 3: Overordnet mobilitet



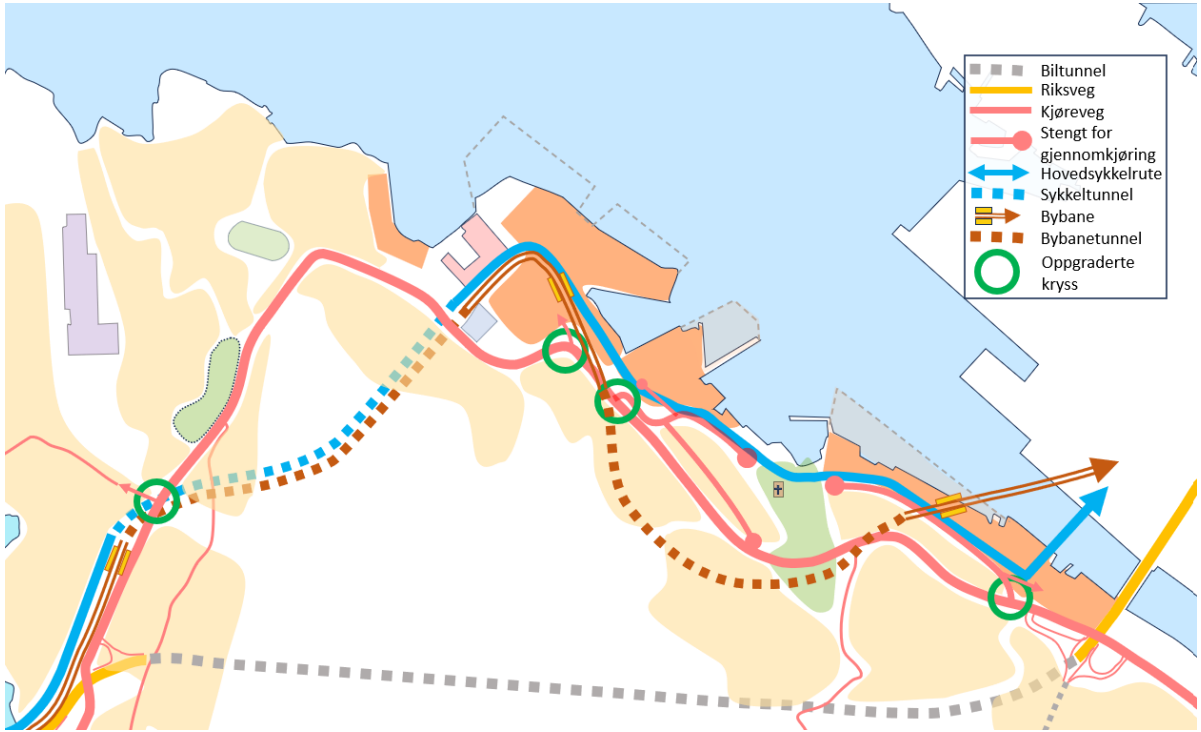
BERGEN
KOMMUNE

Overordnet mobilitetsplan - anbefaling

- Etablering av gang/sykkelbro over Puddefjorden og mulig sykkeltunnel mellom Laksevågneset og Nygård
- Prioritering av gange og sykkel i Damsgårdsveien, med stenging for gjennomkjøring i Damsgårdsveien
- Behov for omarbeiding av kryss i Kringsjåveien og Carl Konows gate
- Bybanen kan etableres på et senere tidspunkt

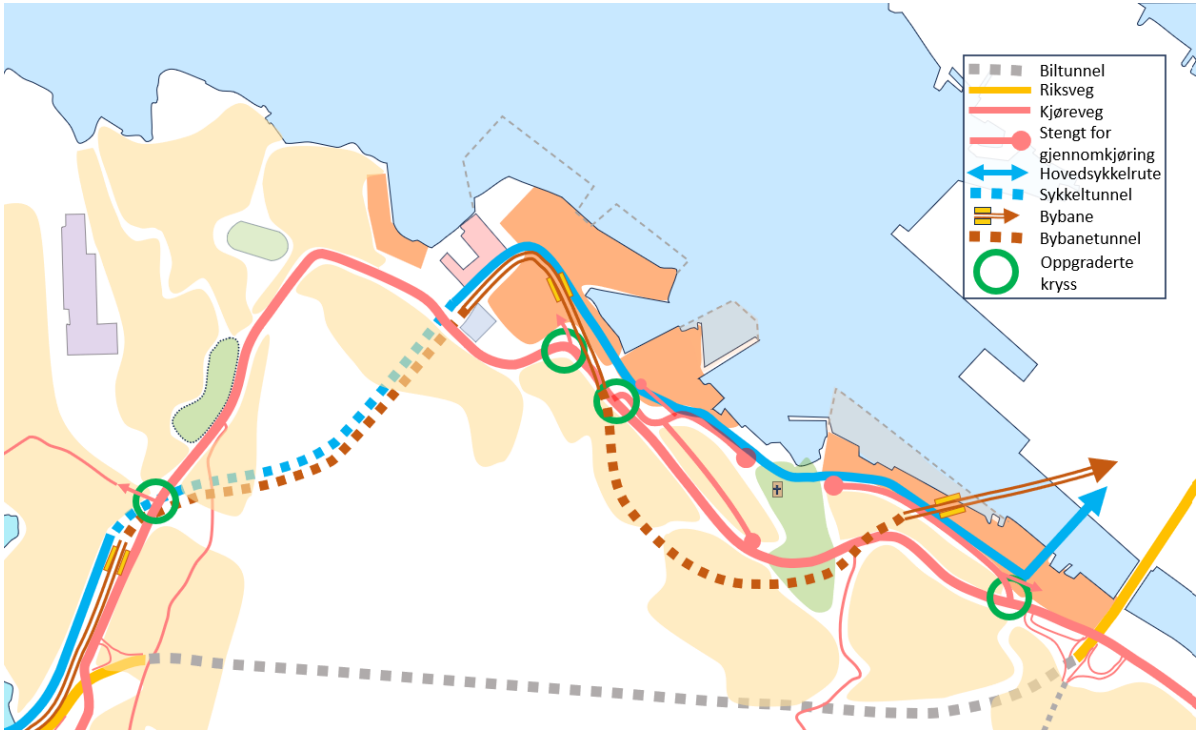
Reduserer trafikkbelastning, gir gode rammer for byrom, økt trygghet for myke trafikanter, større rom for byliv.

Nødvendig biladkomst ivaretas via overordnet vegnett



Overordnet mobilitetsplan – videre arbeid

- Trafikkutredninger for Carl Konowsgt, Kringsjåveien og Damsgårdsveien
- Utvikle og vurdere alternative løsninger for kryss, gateutforming, bussholdeplasser, samt sammenhengende løsninger for sykkel og gange i området, inkludert hovedsykkeltrasé
- Anbefale løsninger som er forankret hos partene og utviklerne
- Prosess høst – vinter 2026/27



Konsulentbistand, organisering og deltagelse?

Overordnet mobilitetsplan

– oppfølging, forslag til formell behandling i plan av de mest kritiske tiltakene

Tiltak	Formell plan	Ansvar - planprosess
Gang/sykkelbro	Detaljreguleringsplan startes opp	PBE (PU, ORP på begge sider) i tett dialog med BME, SVV og VLFK
Damsgårdsveien – stenge for gjennomkjøring, etablere fortau og sykkelgate. Må også legge til rette for midlertidige løsninger.	Reguleres i privat plan for Laksevåg verft og Damsgårdveien, samt områdeplanene Indre Laksevåg og Laksevågneset.	PBE utarbeider løsning, tegner opp, i tett dialog med BME, SVV og VLFK og med pågående planer. Løsning legges inn i de enkelte planer.
Gyldenpriskrysset	Forprosjekt startes opp Når kan en detaljreguleringsplan startes opp?	PBE har ansvar for å utarbeide analyser og løsninger, tegner opp, i tett dialog med BME, SVV og VLFK og med pågående planer. Konsulentoppdrag
Kryss Kringsjåvn x Damsgårdsgt	Reguleres i privat plan for Laksevåg verft	
Kryss Kringsjåvn x Vågsgaten	Reguleres i privat plan for Laksevåg verft eller ORP for Laksevågneset?	
Løsninger for opprustning Carl Konows gt - Kringsjåveien	?	Er dette noe PBE skal jobbe med? Hvordan involvere VLFK? – prosess opp mot oppfølging av vedtak om fremkommelighetstiltak for buss i KDP Kollektivplan vest

Hva er viktig for deg og din plan framover når det

gjelder arbeidet med mobilitet?

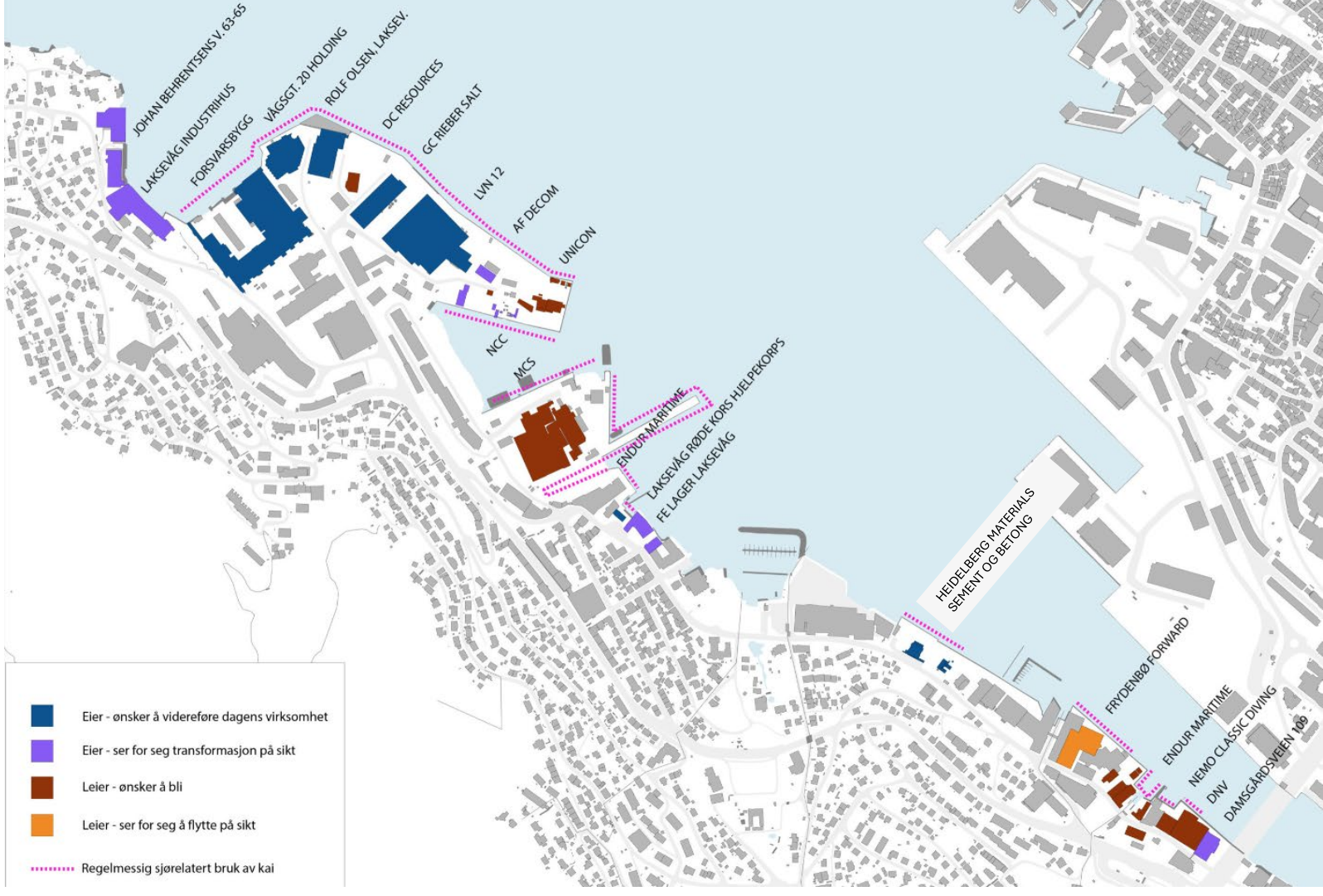
Næringsvurdering og bruk av kaier



BERGEN
KOMMUNE

Registrering av næring og bruk av kaier i fase 1

Gjennomført av PBE 2025



Deloppgave 5: Næringsbruk og kaier

Fase 1 og Fase 2



BERGEN KOMMUNE

Funn fase 2 – kalibrere fase 1



Oppfølging i fase 3: Kartlegging av dypvannskaier i Bergen kommune

- **Mål:** En oversikt over dypvannskaier i Bergen kommune, som et grunnlag for virksomheters vurdering av muligheter for flytting fra transformasjonsområdet
- **Grunnlag:** GIS-data, gjeldende KPA og reguleringsplaner i Bergen kommune
- **Oppgaven:**
  - Kartlegge dypvannskaier med tilhørende bak-areal og tilkomster
  - Dialog med aktuelle virksomheter i transformasjonsområdet på Laksevåg med hensyn til deres behov
  - Tilrettelegge for dialog med andre etater i Bergen kommune
- **Leveranse:**
  - Oversiktskart og et notat som kort beskrivelse av forholdene rundt de enkelte dypvannskaiene
- **Organisering:**
  - PBE gjennomfører kartleggingen
  - Aktuelle virksomheter innkalles til arbeidsmøter der de kan komme med innspill
- **Forslag til tidsramme:** august – desember 2026

Hva er viktig for deg og din plan framover når det

gjelder arbeidet med næring og dypvannskaier?



Pause

BERGEN
KOMMUNE

Økt 2 Kriterier for utfylling, sjøpromenade og skybruddsplaner



BERGEN
KOMMUNE

Deloppgave 7 – Utfylling i sjø – fase 2

Premissnotat for utfylling i sjø

- Formål

- Felles planoverskridende vurderingsgrunnlag
- Støtte for reguleringsplaner og dialog med myndigheter
- Ikke en anbefaling om utfylling
- Ikke en erstatning for KU eller planprosess

- Bygger på

- KPA 2018
- Strategisk planprogram, Laksevåg
- Fase 1 – landskap og kulturmiljø
- Dialog med Statsforvalter og Vestland Fylkeskommune



BERGEN KOMMUNE

Vurderingskriterier 1–3

Hvilke spørsmål bør stilles?

1. Fortetting, transformasjon og felles infrastruktur
    - Bidrar utfyllingen til byutviklingsmål?
    - Skaper utfyllingen bedre sammenheng mellom planer?
    - Gir utfyllingen mer robuste infrastrukturløsninger?
2. Byliv og kontakt med sjø
    - Styrkes tilgjengeligheten til sjøen?
    - Gir tiltaket nye oppholds- og aktivitetsmuligheter?
    - Påvirkes sjøfrontens kvalitet?
3. Naturmangfold og landskapsreparasjon
    - Hvilke naturverdier berøres?
    - Kan tiltaket bidra til restaurering eller forbedring av berørt landskap (både over og under vann)?
    - Hvordan påvirkes sjølandskapet?

Vurderingskriterier 4–6

Hvilke spørsmål bør stilles?

4. Klimatilpasning og risiko (ROS)

- Håndteres havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning?
- Gir tiltaket økt robusthet?
- Hvordan påvirkes håndtering av overvann og styrtregn?

5. Havnefunksjoner og funksjonelle sjøarealer

- Påvirkes havne- og sjøfunksjoner?
- Er tiltaket forenelig med bruk av sjøarealene?
- Sikrer utfyllingstiltaket allsidig bruk?

6. Massehåndtering og logistikk

- Er tiltaket realistisk å gjennomføre?
- Hvor hentes massene fra?
- Hvordan håndteres transport og mellomlagring?

Planoverskridende vurderinger

Flere av vurderingskriteriene reiser spørsmål som ikke kan avklares innenfor en plan alene.

Eksempler på dette er:

- Hydrodynamikk og vannutskifting
- Samlet belastning på naturmiljø
- Klimatilpasning
- Havne- og sjøfunksjoner
- Massehåndtering og logistikk

Videre arbeid med utfylling i sjø

Premissnotatet gir et felles vurderingsgrunnlag, men flere spørsmål må fortsatt avklares gjennom planarbeid og videre samarbeid.

Videre diskusjon:

- Hvilke vurderingskriterier vil være mest avgjørende dersom ulike grader av utfylling vurderes?
- Hvordan kan vurderingskriteriene brukes til å sammenligne ulike alternativer?
- Er det behov for ytterligere felles kunnskapsgrunnlag eller utredninger?

Deloppgave 13 – Prinsipper for sjøpromenade



BERGEN KOMMUNE

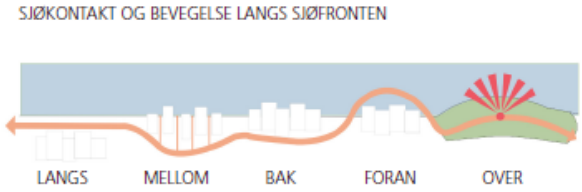
Oppgavebeskrivelse

- Notat som beskriver forslag til prinsipper for sjøpromenade mellom Puddefjordsbroen og Laksevågneset.
- Vurdere hvordan sjøpromenaden kan inngå i et helhetlig sammenhengende gangnett.
- Prinsipper for tilpasning til terrengnivå og klimasikring
- Viser relevante eksempler fra andre steder

Forankring og underlagsmateriale

- Strategisk planprogram Laksevåg
- Kulturminnegrunnlag for Laksevåg
- Sjøfrontstrategien
- Mobilitetsgrunnlag - PU
- Analyser av havnivå og stormflo - PU





Figur 3 - Mål for sjøfronten i Bergen sentrale deler (Bergen kommune, 2020).

BERGEN
KOMMUNE

Prosjektområde og arbeidsmetodikk

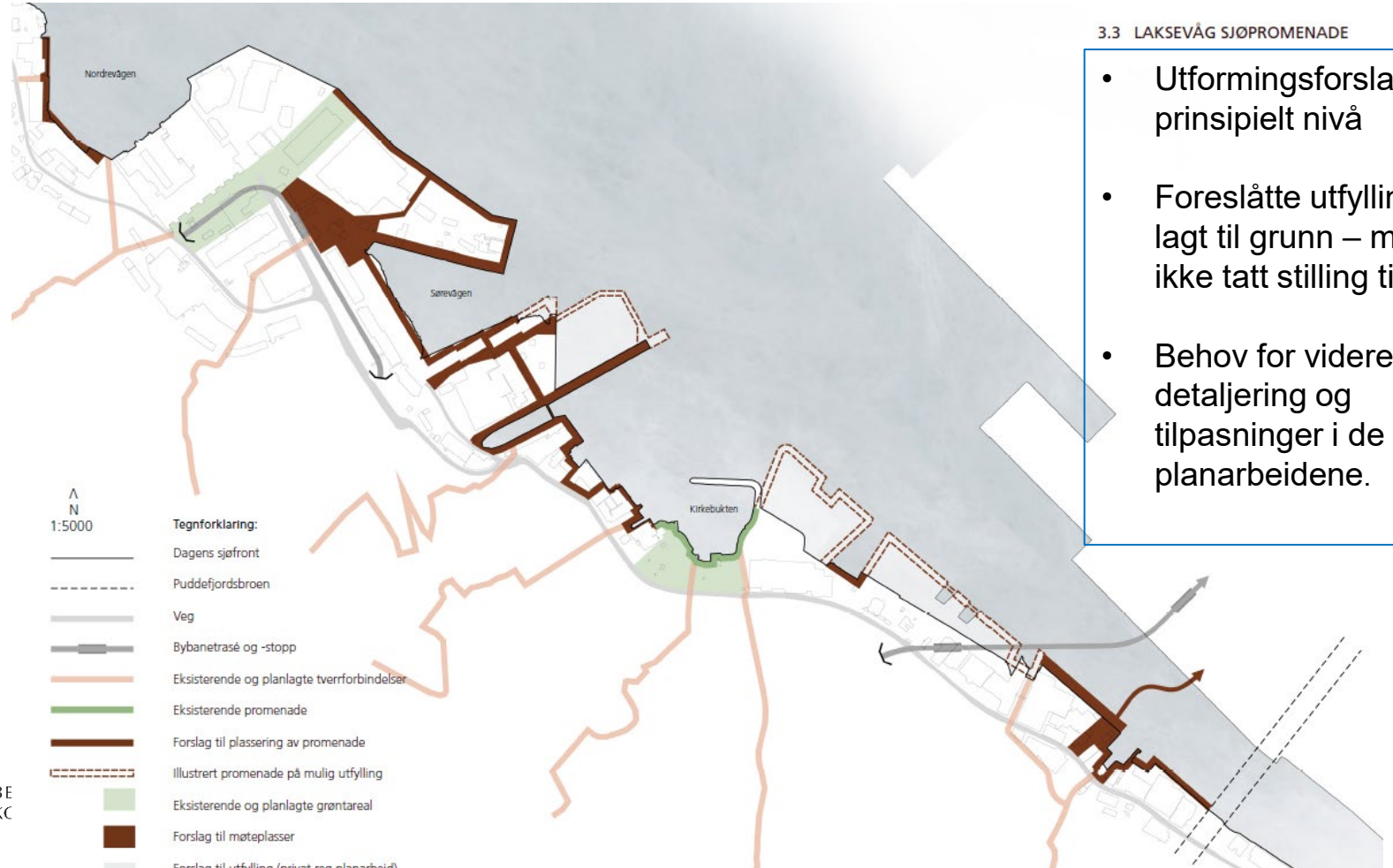
- Inndeling i 5 delområder
- Befaring og registrering av kvaliteter og utfordringer
- Grunnlag for foreslåtte utformingsprinsipper



BERGEN
KOMMUNE

3.3 LAKSEVÅG SJØPROMENADE

- Utformingsforslag på prinsipielt nivå
- Foreslåtte utfyllinger er lagt til grunn – men er ikke tatt stilling til.
- Behov for videre detaljering og tilpasninger i de enkelte planarbeidene.



Sentrale målsetninger som skal legges til grunn i videre planlegging av promenaden

- Etablere en **sammenhengende offentlig tilgjengelig** gangforbindelse langs sjøfronten
- Promenaden reguleres til **offentlig formål**, med universell tilgjengelighet og gode oppholdskvaliteter.
- **Styrke forbindelser** mellom fjord, by og fjell gjennom tverrforbindelser
- Promenaden skal **integreres og tilpasses** kulturhistoriske strukturer og eksisterende næringsaktivitet.
- Utvikle robuste og **klimatilpassede løsninge**r.
- **Koordinere utviklingen** over tid og på tvers av flere planprosjekter.









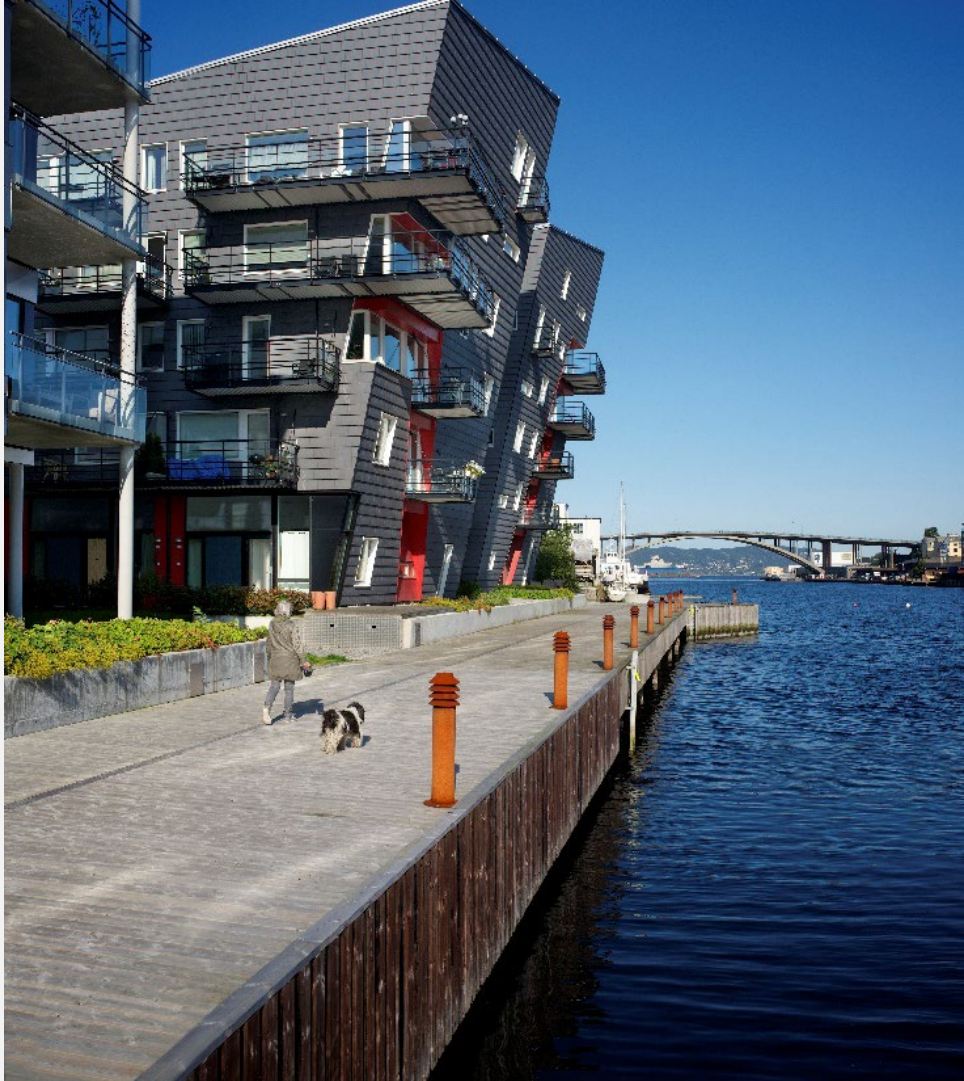




Tanker rundt videre arbeid

- Klimasikring
- Avklare utfylling
- Videre detaljering

- Hva er viktig for deg og din plan framover når det gjelder arbeidet med sjøpromenade?



Deloppgave 12: Skybruddsplaner - status

- Grunnlag er delt med utviklerne for de private planene
- Bergen Vann (BV) har arrangerte workshop med kommunale etater høst 2025
- Private og offentlige planer har levert/leverer utkast til nytt terreng og bebyggelsesstruktur til modellen. Anbefalt bybanetrasé leveres også.
- BV kjører en modellberegning for å se hva utkastene betyr for oppstuing av vann.
- Vi setter nå opp et verksted tidlig høst for de pågående planane for å **se på problemområder, oppmerksomhetsområder og mulighetsområder**



Pause - Lunsj

BERGEN
KOMMUNE

Gjennomføringsmodeller



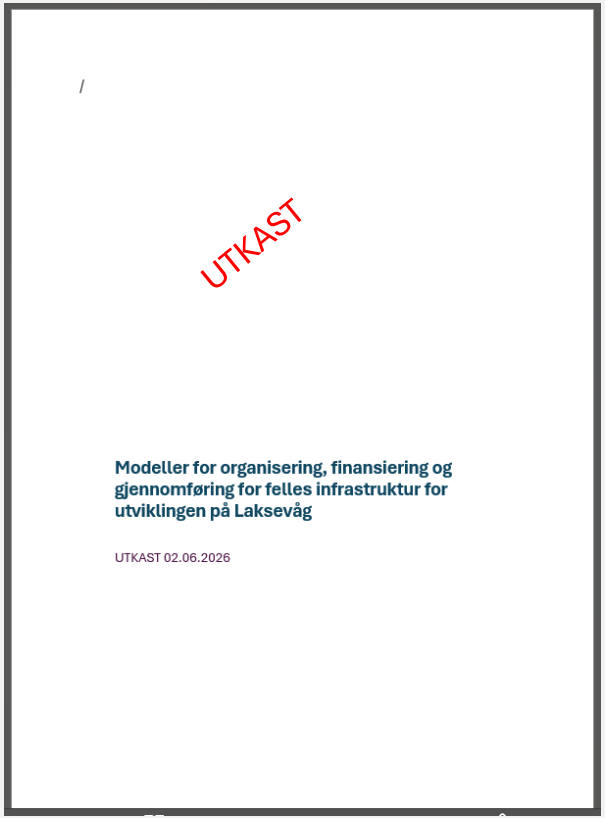
BERGEN
KOMMUNE

Om oppgaven

Vurdering av alternativer for organisering, finansiering og gjennomføring av tiltak som flere utbyggingsområder kan ha nytte av:

- ulike type gjennomføringsmodeller
- hvilke type tiltak kan eller bør gjennomføres via ulike modeller (grunneierfinansiering, utbyggingsavtaler, eller andre finansieringskilder).

Arbeidsgruppen: PBE, BME og representanter fra utbyggere



Innhold

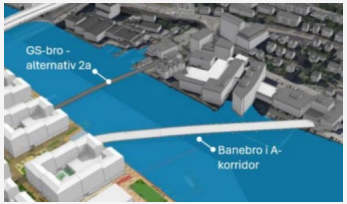
- Tiltak som er aktuelle for grunneierbidrag
- Foreløpig kostnadsberegninger
- Fordeling kostnader offentlig/ privat
- Gjennomføringsmodeller: utbyggerstyrt og offentlig styrt
- Finansieringsmodeller: utbyggingsavtaler og grunneierfinansiering
- Anbefaling for videre arbeid

Tiltak


Fremtidig gateprofil
Oppmerking
Skilt




250
500 m


GS-bro -
alternativ 2a
Banebro i A-
korridor


Tverveien
Michael Krohns gate
Rampe Puddefjordsbrua

Følgende ***mobiltetstiltak*** kan være aktuelt for fellesfinansiering:

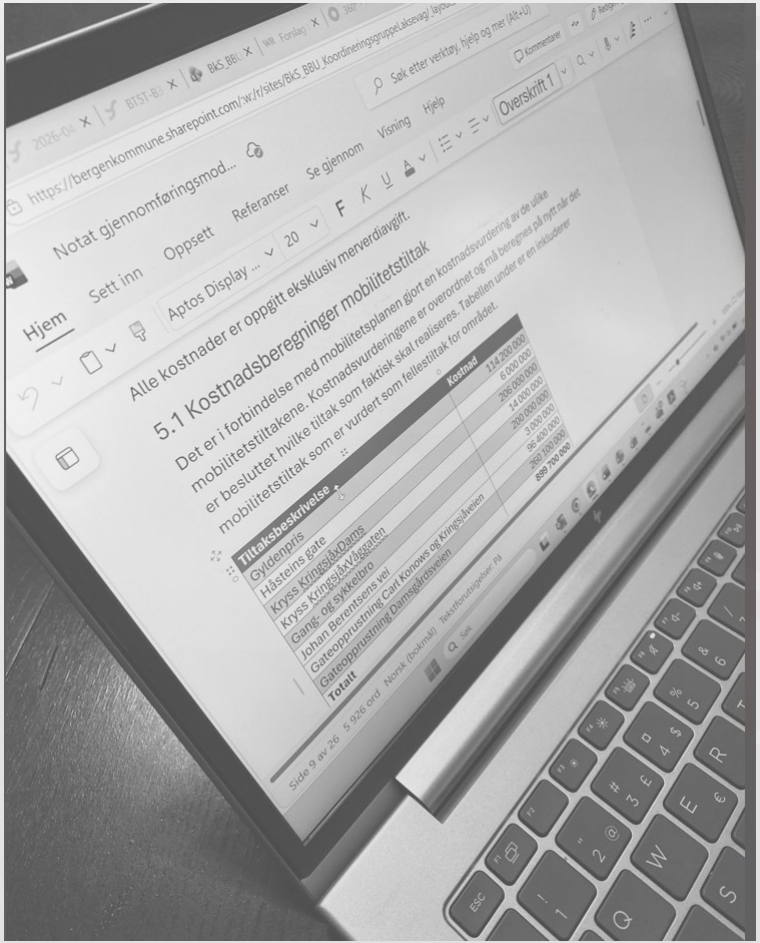
Tiltak	**Beskrivelse**
Gyldenpris	Kryssutbedring
Håsteins gate	Stenge for gjennomkjøring
Kryss Kringsjåveien - Damsgårdsveien	Kryssutbedring
Kryss Kringsjåveien - Vågsgaten	Kryssutbedring
Gang- og sykkelbro	Sykkel- og gangtiltak
Johan Berentsens vei	Sykkel- og gangtiltak
Gateopprustning Damsgårdsveien	Gateopprustning
Gateopprustning Carl Konows og Kringsjåveien	Gateopprustning

Andre tiltak:

- ***Parkeringsanlegg***
  - vurdert å være feltintern infrastruktur som ikke skal gjennomføres eller finansieres i felleskap.
- ***Sjøpromenade***
  - hoveddelen av promenaden anses som feltintern og må finansieres av den enkelte utbygger.
- ***Havnivåstigning/ stormflo/ skybrudd***
  - foreløpig holdt utenfor vurdering av gjennomførings- og finansieringsmodeller. Vurderes nærmere i neste fase.

- ***Vann, avløp og overvann***
  - forutsettes finansiert av det enkelte utbyggingsfelt. Tiltak som inngår i byrom inngår i gjennomføringsmodell.
- ***Renovasjon***
  - løses som feltintern infrastruktur, og inngår ikke i vurderingen av gjennomførings- og finansieringsmodell.
- ***Energi***
  - Uavklart. Holdes utenfor vurdering av gjennomførings- og finansieringsmodeller.

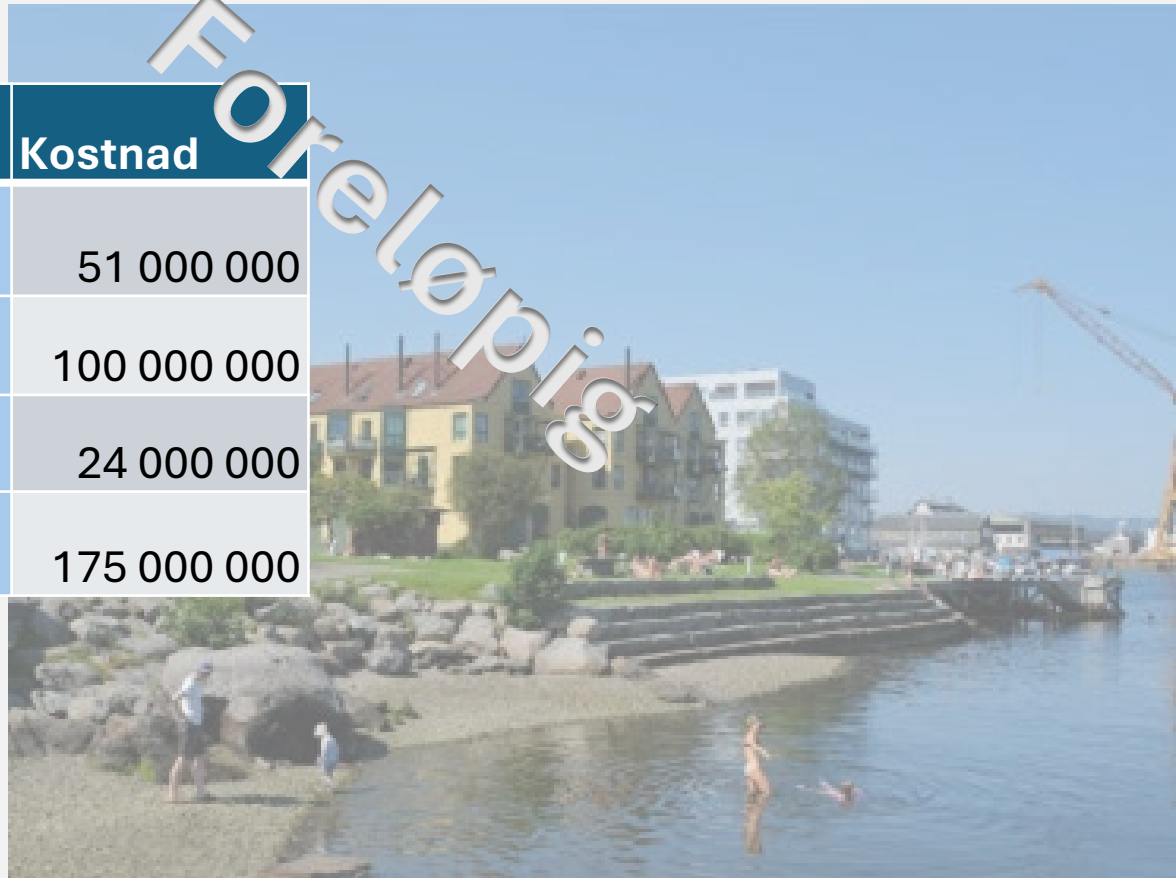
- ***Sosial infrastruktur***
  - offentlig ansvar og skal i utgangspunkt finansieres av det offentlige.
- ***Byrom***
  - 3 store byrom inngår i gjennomførings- og finansieringsmodell: Slippen, Kirkebukten sjøfrontspark, Sørevågen.
- ***Bybanen***
  - Forutsatt finansiert offentlig.



Kostnadsberegninger og kostnadsfordeling

Kostnadsberegninger byrom

Tiltaksbeskrivelse	Kostnad
Sørevågen inkl strand	51 000 000
Kirkebukten sjøfrontpark	100 000 000
Indre Laksevåg - Slippen	24 000 000
Totalt	175 000 000



Fordeling kostnader offentlig/ privat

Forslag til fordeling:

Tiltak	Offentlig andel (%)	Offentlig andel (kr)
Gang- og sykkelbro	20%	40 000 000
Gateopprustning Carl Konows og Kringsjåveien	80%	77 100 000
Kirkebukten sjøfrontpark	20%	20 000 000

Foreløpig

Forhold til Dokken

Foreløpig

- Gang- og sykkelbroen er et mobilitetstiltak som har stor nytteverdi også for planområdet på Dokken.
- Broen bør følgelig være et felles tiltak der også Dokken også bidra til finansiering:

Tiltak	Dokkens andel i %	Dokkens andel i kr
Gang- og sykkelbro	20%	40 000 000

Som for offentlig andel er denne andelen hypotetisk og ikke avklart. Det kan følgelig ikke påregnes at dette er tiltak som skal fordeles og hvor stor andelen eventuelt blir.

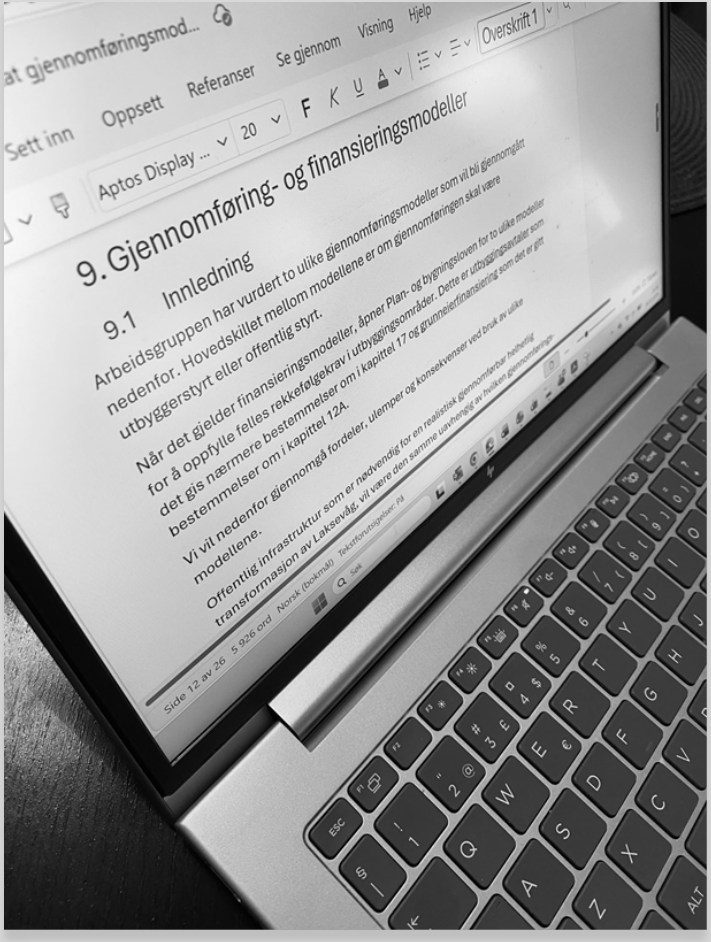


Utbyggingspotensial

Utbyggingspotensial 2050

Foreløpige tall

Plannnavn	Totalt BRA med utfylling	Totalt BRA uten utfylling
Johan Berentsens vei	24450	24450
Sørevågen	37618	37618
Laksevåg verft	124486	88234
Damsgårdsveien	87000	35000
Laksevågneset områdeplan	75500	75500
Indre Laksevåg områdeplan	65000	45500
TOTALT	414054	306302



Gjennomføringsmodeller

Offentlig eller utbyggerstyrt gjennomføring

- To modeller er vurdert:

- Offentlig styrt gjennomføring av offentlig infrastruktur, “normalen” i Bergen
- Utbyggerstyrt gjennomføring gjennom infrastrukturselskap, eksempelvis som Bjørvika, Dokken.



Utbyggerstyrt gjennomføring-infrastrukturselskap

I denne modellen styres gjennomføring av et infrastrukturselskap som:

- prosjekterer og bygger offentlig teknisk og blå/grønn infrastruktur tilpasset utbyggingsrekkefølgen
- bærer kostnads- og fremdriftsrisikoen
- erverver nødvendig grunn

Anleggene overtas av kommunen etter ferdigstillelse.

Utbyggerstyrt gjennomføring- kommunens rolle

- Fastsetter funksjonskrav, kvalitetsnivå og rekkefølgekrav i reguleringsplan
- Inngår overordnede gjennomførings- og infrastrukturavtaler
- Fører kontroll og godkjenne løsninger
- Overtar ferdige anlegg til offentlig eie, drift og vedlikehold

Fordeler med modellen

- Utbyggerne har større kontroll over fremdrift
- Infrastrukturelskapet har bedre mulighet for helhetlig prosjektoptimalisering
- Helhetlig utbygging og høy fremdrift
- Samordnet teknisk infrastruktur
- Verdiskaping gjennom tidlig infrastruktur
- Redusert offentlig finansieringsrisiko



Ulemper

- Kan medføre kapitalbinding og forskutteringsbehov for utbyggerne
- Utbyggerne har gjennomførings- og kostnadsrisiko
- Må oppnå enighet mellom utbyggerne
- Lavere offentlig styring over prioriteringer i tid
- Høy kompleksitet i avtaler
- Avhengighet av utbyggernes økonomiske robusthet og at prosjektene er realistisk gjennomførbare
- Demokratisk distanse mellom politiske prioriteringer og faktisk gjennomføring



Offentlig styrt gjennomføring

Det offentlige har ansvaret for realisering av offentlig infrastruktur. Hovedprinsippene:

- prosjektering og realisering gjennomføres av det offentlige
- gjennomføringsrekkefølge besluttes av det offentlige
- utbyggere bidrar økonomisk gjennom utbyggingsavtaler eller grunneierfinansiering
- kommunen står for grunnerverv der dette er nødvendig

Offentlig styrt gjennomføring

Utbyggernes rolle er primært begrenset til:

- økonomiske bidrag i tråd med rekkefølgekrav og avtale,
- eventuelt opparbeidelse av som del av egen utbygging (realytelse)

Fordeler med modellen:

- Begrenset økonomisk risiko for utbygger
- Mindre operativt ansvar
- Tydelig offentlig rollefordeling
- Større fleksibilitet til å ivareta sosiale og fordelingspolitiske hensyn



Ulemper:

- Utbygger har begrenset påvirkning på rekkefølge og prioriteringer
- Fare for etappevis og fragmentert utbygging
- Avhengig av kommunal gjennomføringsevne og budsjettprioriteringer
- Krevende koordinering av mange utbyggere

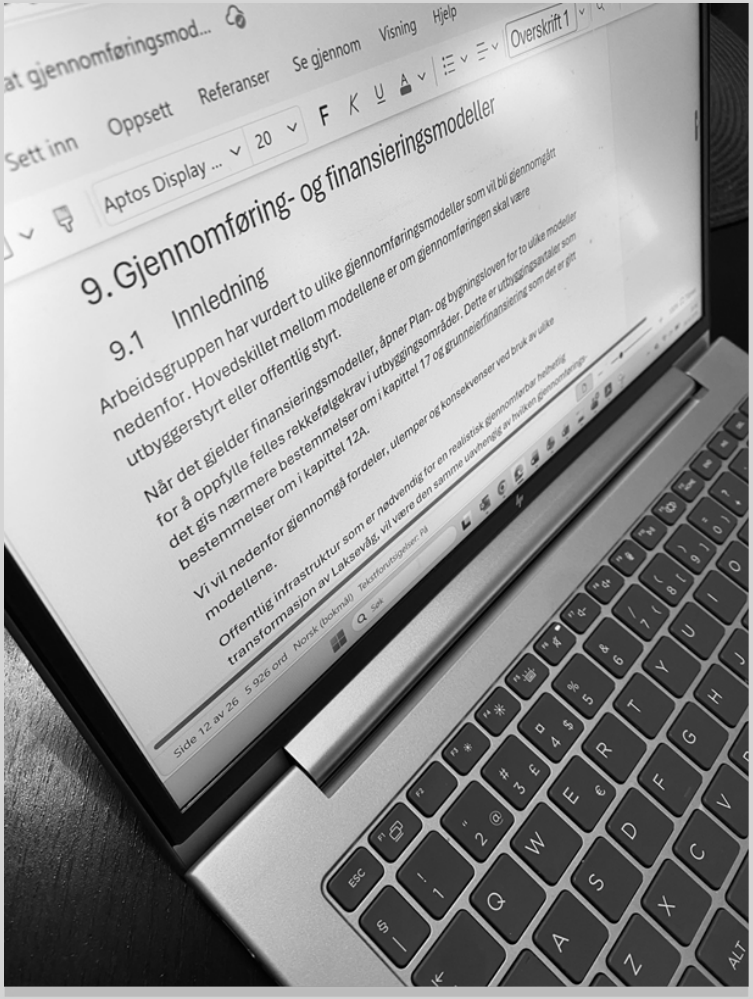


Vurdering og anbefaling:

- Utbyggerstyrt gjennomføring kan være hensiktsmessig ved
  - store og sammenhengende transformasjonsområder med betydelig behov for tidlig infrastruktur
  - oversiktlig utbyggerstruktur, høy gjennomføringsevne

- Offentlig styrt gjennomføring kan være mer egnet der:
  - ny offentlig infrastruktur er begrenset i omfang og tiltakene i større grad er knyttet til oppgradering av allerede eksisterende infrastruktur
  - utbyggerbildet er fragmentert og der prosjektene ikke er avhengig av hverandre mht. tid og gjennomføring.

Anbefaling: Offentlig styrt gjennomføringsmodell.



Finansieringsmodeller

Modeller til vurdering

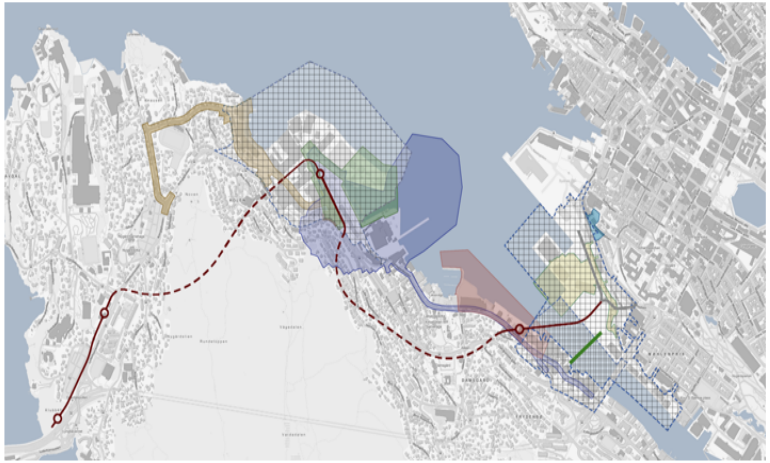
Utbyggingsavtaler

- Tradisjonell modell brukt siden 2008 i Bergen

Grunneierfinansiering

- Nytt verktøy fra 2025

Fellesoppgaver og pågående planarbeider

Deloppgave 1: Bybanealternativer	Deloppgave 2: Bro over Puddefjorden	Deloppgave 3: Overordnet mobilitetsplan	Deloppgave 4: Gang- og sykkel. Detajering til høsten	Deloppgave 5: Næring og bruk av kaier, og kartlegging av dypvannskaier i Bergen
Deloppgave 14: Gjennomførings-modeller				Deloppgave 6: Etappevis utbygging
Deloppgave 13: Sjøpromenade				Deloppgave 7: Vurderingskriterier for utfylling
Deloppgave 12: Skybrudd - Verksted til høsten	Deloppgave 11: Sosial infrastruktur	Deloppgave 10: Havnivå/stormflo	Deloppgave 9: Teknisk infrastruktur	Deloppgave 8: Bybåt

Om utbyggingsavtaler for grunneierbidrag

- Avtale mellom kommunen og utbygger om utbygging og gjennomføring av en reguleringsplan.
- Utbygger bidrar til finansiering av offentlig infrastruktur, slik at et område blir byggeklart. Kommunen / det offentlige ha ansvar for realisering .
- Tiltaket må ha en direkte saklig sammenheng med gjennomføringen av planen.
- Forholdsmessighet: utbygger ikke skal finansiere mer enn utbyggers prosjekt medfører for omgivelsene.
- Det er en forutsetning for inngåelse av utbyggingsavtaler at tiltaket ikke er fullfinansiert eller realisert.



Tiltak aktuelle for utbyggingsavtaler - fordeling

TILTAK

Nr tiltak	Tiltaksbeskrivelse	Tiltak – omfang
1	Gyldenpris	Kryssutbedring
2	Håsteins gate	Stenge for gjennomkjøring
3	Kryss KringsjåxDams	Kryssutbedring
4	Kryss KringsjåxVåggaten	Kryssutbedring
5	Sykkelbru	Sykkel- og gangtiltak
6	Johan Berentsens vei	Sykkel- og gangtiltak
7	Gateopprustning Carl Konows og Kringsjåvegen	Gateopprustning
8	Gateopprustning Damsgårdsveien	Gateopprustning
9	Sørevågen inkl. strand	Byrom
10	Kirkebukten	Byrom
11	Indre Laksevåg - Slippen	Byrom

FORELØPIG FORDELING

	Tiltak
Johan Berentsens vei	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10
Sørevågen	1,2,3,4,5,7,8,9,10
Laksevåg verft	1,2,3,5,7,8,9,10
Damsgårdsveien	1,3,5,7,8,10,11
Laksevågneset områdeplan	1,2,3,4,5,7,8,9,10
Indre Laksevåg områdeplan	1,3,5,7,8,10,11

Anleggsbidrag kr/BRA

Foreløpige tall

Plannnavn	Anleggsbidrag med utfylling	Anleggsbidrag uten utfylling
Johan Berentsens vei	2 126	2 816
Sørevågen	2 050	2 693
Laksevåg verft	2 776	3 758
Damsgårdsveien	1 889	2 637
Laksevågneset områdeplan	2 050	2 693
Indre Laksevåg områdeplan	1 889	2 637

Fordeler med modellen:

- Effektiv gjennomføring av planer
- Kostnadsdeling mellom utbyggere
- Fleksibilitet
- Individuell tilpassing

Ulemper:

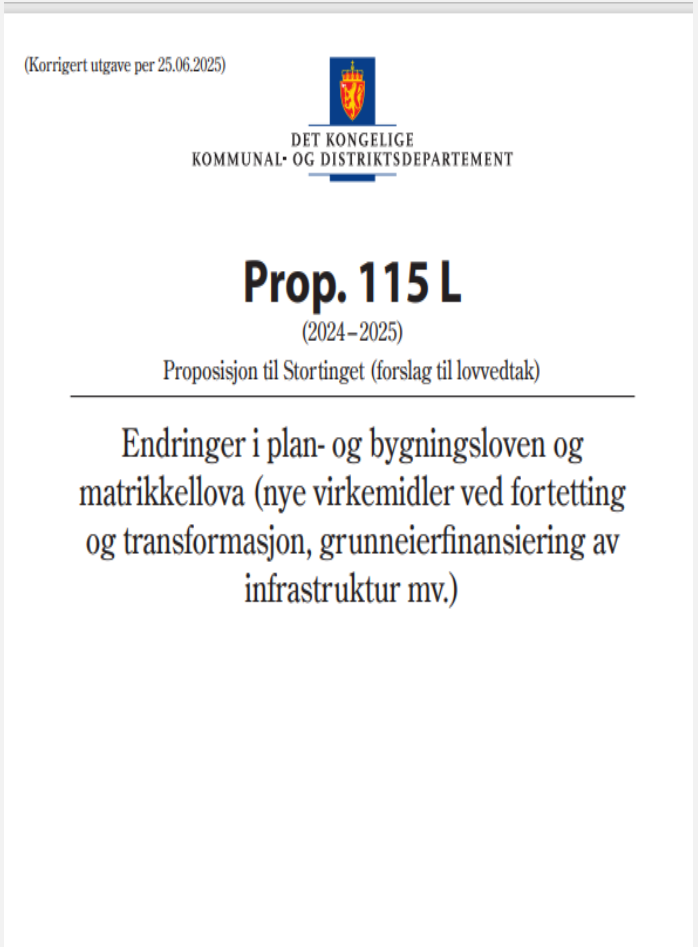
- Skjev byrdefordeling
- Gratispassasjerproblematikk
- Begrenset avtalefrihet
- Rettssikkerhetsutfordringer – uklare grenser for hva som er "rimelig, nødvendig og forholdsmessig"
- Nødvendige tiltak kan være uforholdsmessige – medfører i ytterste konsekvens at planer ikke kan realiseres
- Begrenset mulig til å forskuttere for å realisere tiltak
- Begrenset mulighet til å realisere tiltak på nødvendig tidspunkt
- Kompleksitet og ressursbruk

Om grunneierfinansiering

- Hensikten med modellen:
  - mer rettferdig og forutsigbar finansiering av felles infrastruktur i utbyggingsområder
  - sterkere verktøy for gjennomføring av arealplaner.

- Spesielt egnet for transformasjon av større områder hvor det er behov for overordnende infrastrukturtiltak og flere aktører.

- Avhengig av at man ser hele området under ett og det kan være gunstig at kommunen koordinerer aktørene.



(Korrigert utgave per 25.06.2025)

DET KONGELIGE
KOMMUNAL- OG DISTRIKTSDEPARTEMENT

Prop. 115 L

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i plan- og bygningsloven og matrikkellova (nye virkemidler ved fortetting og transformasjon, grunneierfinansiering av infrastruktur mv.)

Hvordan:

- Hensynssone og juridisk bindende bestemmelser i overordnet plan (KPA)
- Hensynssone etablerer geografisk omfang for ordningen
- Bestemmelser fastsetter tiltak som finansieres av grunneiere og bidrag per m2

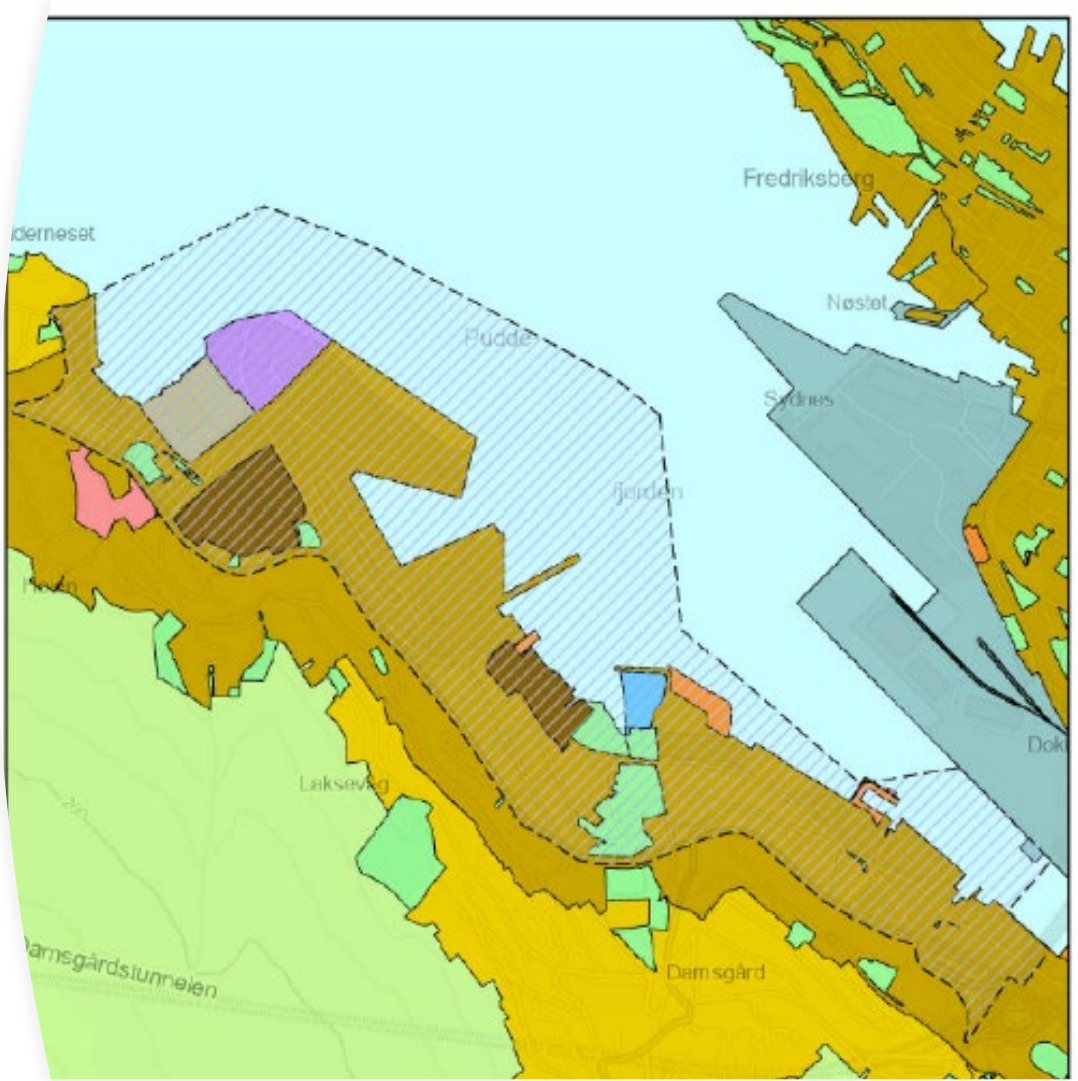


Hvordan (forts):

- Størrelsen på anleggsbidraget skal angis i rammetillatelse og forfaller til betaling ved igangsettingstillatelse.
- Modellen kan gjelde i inntil 30 år.
- Kostnadsbidraget skal betales uavhengig av om tiltaket er realisert eller ikke.
- Innbetaling av kostnadsbidrag frigjør utbygger fra alle rekkefølgekrav i planen.
- Kan forskuttere opparbeidelse av infrastruktur.

Forslag til hensynssone

- Det må fastsettes en hensynsone som omfatter alle utbyggingsområdene som er tenkt omfattet av ordningen.
- Tiltakene som skal finansieres kan være lokalisert både innenfor og utenfor hensynsone.



Tiltak som inngår i modellen:

Nr tiltak	Tiltaksbeskrivelse	Tiltak - omfang
1	Gyldenpris	Kryssutbedring
2	Håsteins gate	Stenge for gjennomkjøring
3	Kryss KringsjåxDams	Kryssutbedring
4	Kryss KringsjåxVåggaten	Kryssutbedring
5	Gang- og sykkelbro	Sykkel- og gangtiltak
6	Johan Berentsens vei	Sykkel- og gangtiltak
7	Gateopprustning Carl Konows og Kringsåveien	Gateopprustning
8	Gateopprustning Damsgårdsveien	Gateopprustning
9	Sørevågen inkl. strand	Byrom
10	Kirkebukten	Byrom
11	Indre Laksevåg - Slippen	Byrom

Kostnadsbidrag kr/BRA:

Kostnadsbidrag med utfylling	Kostnadsbidrag uten utfylling
2 200	**3 000**

Foreløpige tall

Fordeler med modellen:



ØKT FORUTSIGBARHET



RASKERE PLAN- OG BYGGESAKSBEHANDLING



RETTFERDIG KOSTNADSFORDELING



BEDRE PLANOPPFØLGING



MULIGHET FOR FORSKUTTERING

Ulemper:

- Hensynsonen må fastsettes i plan.
- Begrenset fleksibilitet – når kostnadsbidrag og infrastrukturkrav er fastsatt i plan, er det mindre rom for tilpasninger i ettertid.
- Ikke rom for individuelle tilpasninger.

Anbefaling og videre arbeid

Endelig anbefaling gjøres etter at relevante deloppgaver er ferdigstilt og konsekvenser av valg i disse er kjent (gjøres i neste fase).

Hensynssone i KPA: Notatet kan være et godt kunnskapsgrunnlag for de ulike grunneierne/utbyggerne for å gi eventuelle merknader til forslaget.

Arbeidsgruppen foreslår at neste fase av arbeidet gjennomføres etter høring av KPA 2027. Arbeidet bør være ferdigstilt før politisk sluttbehandling av KPA2027 slik at gruppens anbefaling eventuelt kan inkorporeres i planen.

Gruppeoppgave:

Hvordan vil modellene fungere for gradvis utbygging av hele Laksevåg og for eget utbyggingsprosjekt?

a) Gjennomføringsmodeller

- Offentlig styrt
- Utbygger styrt

b) Finansieringsmodeller

- Grunneierfinansiering
  - Fordeler og ulemper
- Utbyggingsavtaler
  - Fordeler og ulemper

Inndeling i grupper

Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4
Jannicke Sem-Onarheim, Rieber	Terje Lorentzen, Linstow	Per Olav Hegge, Fredensborg	Thomas Leathem, PBE
Laura Ve, DUAS	Oskar Leirgulen, DUAS	Per Reigstad, Frydenbø	Andreas Hovden, Marin Eiendom
Synne Aarskog, BONO	Tarald Jensen, Opus/Marin Eiendom		Kjersti S Paulsen, Statsbygg
Frode Risnes, Marin Eiendom	Hanne D Nordø, PBE	Torstein Selvik, LNV 12	Sissel Brattfjord, LAB
	Maria Nervik, PBE	Vegard Vatle, PBE	Christine F. Johannessen, Frydenbø
Solveig Mathiesen, PBE	Hanne Thuen, PBE	Ørjan O Furnes, PBE	
Jonas Søbstad, PBE		Christine Nilsen, PBE	Liva Handeland, PBE

Oppsummering

- Utfylling/ikke utfylling – spiller dette forholdet også inn på noen av de tiltakene som er satt inn på gjennomføringsmodeller?

- Kommer vi i gang igjen med de private planene? Hvordan går de prosessene i forhold til PU-arbeidet. Kan vi komme i gang igjen nå?

- Biologisk mangfold i sjø – kunne vært nyttig å sett på sammen Dokken/Laksevåg. Det skal gjennomføres kartlegging.

Forslag til fellesoppgaver som videreføres i neste fase er markert gule – hvordan jobbe med de rosa?

Deloppgave 1:
Bybanealternativer

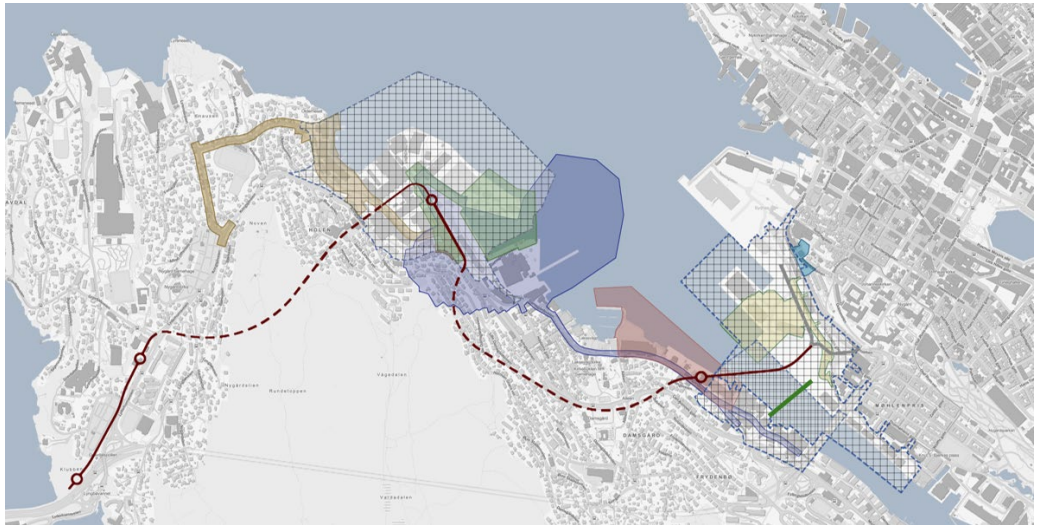
Deloppgave 2:
Bro over Puddefjorden

Deloppgave 3:
Overordnet mobilitetsplan

Deloppgave 4:
Gang- og sykkel.
Detajering til høsten

Deloppgave 5:
Næring og bruk av kaier, og kartlegging av dypvannskaier i Bergen

Deloppgave 14:
Gjennomførings-modeller



Deloppgave 6:
Etappevis utbygging

Deloppgave 13:
Sjøpromenade

Deloppgave 7:
Vurderingskriterier for utfylling

Deloppgave 12:
Skybrudd
- Verksted til høsten

Deloppgave 11:
Sosial infrastruktur

Deloppgave 10:
Havnivå/stormflo

Deloppgave 9:
Teknisk infrastruktur

Deloppgave 8: Bybåt



Husk Bergen Urban 26.-27.august!

PBE har innkalt til PU-møter én gang pr måned i høst – torsdager kl 12-15. Første felles møte er 3.sept.

Takk for møtet
og god sommer!