



BERGEN
KOMMUNE

STRATEGISK PLANPROGRAM FOR LAKSEVÅG



UTGAVE:
DATO:

VEDTATT STRATEGISK PLANPROGRAM
23. OKTOBER 2018, REV 07.04.2020 I SAMSVAR MED BYSTYRETS VEDTAK

Strategisk planprogram for Laksevåg

Bergen bystyre behandlet saken i møtet 23.10.2019 sak 284/19 og fattet følgende vedtak:

1. Strategisk planprogram Laksevåg godkjennes med følgende endringer:
 - a) Kart og illustrasjoner oppdateres i samsvar med strategisk plankart og retningslinjer i Strategisk planprogram Laksevåg.
 - b) Dokumentet oppdateres i samsvar med endringer utført etter offentlig ettersyn, jf. påpekninger i saksfremstillingen.
2. Strategisk planprogram Laksevåg skal legges til grunn ved behandling av arealplaner innenfor strategiplanområdet.
3. Utviklingstrinn gitt i Strategisk planprogram Laksevåg er retningsgivende, men ikke bindende.
4. Tilgjengelighet til sjøen er et nøkkelpunkt for å skape trivsel for alle i transformasjonsområdet. Dette i samsvar med det pågående arbeidet Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler hvis hensikt er å
 - Styrke byens kontakt med sjøen
 - Skape gode rammebetingelser for byutvikling langs sjøfronten
 - Bidra til god sammenheng og kvalitet i byrommene mot sjøen
 - Bidra til å sikre allmenn tilgang til sjøfronten. Bystyret ber om at god tilgjengelighet og tilrettelegging av deler strandsonen blir tilrettelagt for og gir rom for aktivitet.

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver:	Bergen kommune, Plan- og bygningsetaten
Rapportnavn:	Strategisk planprogram for Laksevåg
Utgave/dato:	Høringsforslag, 23.10.2018, Forslag til godkjenning 29.03.2019 Godkjent Strategisk planprogram, 07.04.2020
Arkivreferanse:	Saksnr. 201429018, ArealplanID 65110000
Oppdrag:	Bygrep og strategisk planprogram Laksevåg
Oppdragsleder:	Ingunn Renolen, Plan og bygningsetaten, Bergen kommune
Prosjektgruppe:	Knut Andreas Knutsen, Bjarte Stavenes og Ida Hermansen (prosjektleder fram til juni 2016), Plan og bygningsetaten, Bergen kommune
Utførende konsulent:	Fortunen AS v/ Nils Mannsåker
Fag:	Plan, Landskap, Arkitektur,
Tema:	Generell byutvikling
Utførende konsulenter, andre fag:	
trafikk:	Asplan Viak v/ Audun Kvam, Constrada v/ Maria Jebran og Siv.ing Helge Hopen
kulturminner:	Byantikvaren, Bergen kommune

Skrevet av:	Nils Johan Mannsåker, Fortunen AS
Kvalitetskontroll:	Ingunn Renolen, Plan og bygningsetaten, Bergen kommune

Fortunen.as www.fortunen.no

FORORD

Byrådet i Bergen vedtok 11. september 2016, sak 1255/16, følgende målsetting for strategisk planprogram for Laksevåg:

Planprogrammet skal skape rammer for en bærekraftig byutvikling med fortetting, næringsutvikling, transformasjon og forbedret bymiljø (jf. vedtak om oppstart i byrådet 11. august 2016, sak 1255/16)

Planprogrammet skal være en felles overbygning for de detaljplaner som vil komme for de enkelte delområder på Laksevåg.

Byutviklingsstrategi er beskrevet i, og skal gjennomføres innenfor rammene i

- del 1 Planprogram
- del 2 Byutviklingsstrategi
- del 3 Gjennomføringsplan
- del 4 Kart og illustrasjoner (eget vedlegg)

Forslag til strategisk planprogram lå ute til offentlig ettersyn i perioden 27.10.2018 - 11.12.2018 i samsvar med byrådes vedtak i sak 1199/18, 06.09.2018 og vedtatt i Bystyret 23.10.2019

Bergen 07.04.2020

INNHOLDSFORTEGNELSE:

BYSTYRETS VEDTAK.....	2
SAMMENDRAG	6
BAKGRUNN OG FORMÅL.....	8
PROSESS	10
VISJON OG HOVEDMÅL FOR FRAMTIDIG UTVIKLING	13
DEL 1 PLANPROGRAM	15
1.1 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON	16
1.1.1 Beliggenhet og avgrensning	18
1.1.2 Dagens situasjon - nøkkeltall.....	20
1.1.3 Befolkningsgrunnlag og områdesatsing.....	22
1.1.4 Næringsvirksomhet.....	22
1.1.5 Topografi og landskap	22
1.1.6 Bebyggelsesstruktur, kulturminner og eierforhold	26
1.1.7 Mobilitet og trafikk.....	26
1.1.8 Risiko og sårbarhet.....	26
1.2 OVERORDNETE FØRINGER, GJELDENE OG PÅGÅENDE PLANER	27
1.2.1 Statlige føringer.....	27
1.2.2 Regionale føringer	27
1.2.3 Kommuneplaner og kommunedelplaner	27
1.2.4 Temaplaner og handlingsplaner for ulike fagområder	28
1.2.5 Gjeldende reguleringsplaner.....	31
1.2.6 Kommuneplaner og kommunedelplaner under arbeid.....	32
1.2.7 Detaljreguleringsplaner under arbeid.....	34
1.3 STRATEGIPLANKART – RAMMER FOR NYE PLANER.....	32
1.3.1 Beskrivelse av Strategi-plankart	32
1.3.2 Forutsetning for transformasjon og byfortetting i Delområde A Indre Laksevåg.....	32
1.3.3 Forutsetning for transformasjon og byfortetting øvrige områder	34
1.3.4 Trinnvis utvikling. Rekkefølge.....	36
1.3.5 Rammer for detaljplaner	36
1.4 KOMMUNALE FORPROSJEKT	41
1.4.1 Sammenhengende gang- og sykkelnettverk:.....	41
1.4.2 Boligsoneparkering:.....	43
1.4.3 Damsgårdsveien og trafikksikring langs FV582.....	43
1.5 PROGRAM FOR KOMMUNALE OMRÅDE- OG DETALJPLANER	44
1.5.1 Områdereguleringsplan for Nordrevågen (Laksevåg senter)	44
1.5.2 Detaljreguleringsplan for ny GS-bro over Puddefjorden	44
1.5.3 Detaljreguleringsplan for fjellveien Holenstien langs Damsgårdsfjellet	44
1.5.4 Detaljreguleringsplan for utviding av Damsgård skole	44
1.5.5 Organisering og medvirkning	46
1.5.6 Framdrift.....	46
1.6 UTREDNINGSBEHOV - KONSEKVENsutREDNING	48
1.6.1 Krav om konsekvensutredning.....	48
1.6.2 Alternativvurderinger – områdeplan for Nordrevågen (Laksevåg senter).....	49
1.6.3 Viktige problemstillinger - utredningstema.....	50

DEL 2 STRATEGI FOR BYUTVIKLING..... 53

2.1	BESKRIVELSE AV LAKSEVÅG SITT POTENSIAL.....	54
2.1.1	Potensial i områdets karakter og egenart	54
2.1.2	Potensial knyttet til ulike tema.....	54
2.2	MULIGHETER OG UTFORDRINGER, TEMATISK	62
2.2.1	Fra industriområde til attraktiv bydel	62
2.2.2	Nytt land – utvidelse i sjø, fylling, peling, flytekonstruksjoner	62
2.2.3	Boligsituasjonen	64
2.2.4	Næringsutvikling	64
2.2.5	Framtidig trafikksystem og kommunikasjoner	64
2.2.6	Offentlige funksjoner	66
2.2.7	Utviklingsscenarier.....	66
2.3	MULIGHETER OG UTFORDRINGER I OMRÅDET, GEOGRAFISK.....	67
2.3.1	Muligheter og hovedutfordringer for hele området.....	67
2.3.2	Muligheter og utfordringer i delområde A, Indre Laksevåg.....	67
2.3.3	Muligheter og utfordringer i delområde B, Kringsjø	69
2.3.4	Muligheter og utfordringer i delområde C, Nygård	69
2.4	BYGREP – RETNINGSLINJER.....	71
2.4.1	Hovedgrep (Trinnvis og fleksibel utvikling)	71
2.4.2	Retningslinjer for de ulike tema.....	71
2.5	RETNINGSLINJER FOR DELOMRÅDER	82
2.5.1	Retningslinjer i delområde A, Indre Laksevåg	82
2.5.2	Retningslinjer i delområde B, Kringsjø	85
2.5.3	Retningslinjer i delområde C, Nygård.....	85
2.6	OPPSUMMERING OG ANBEFALINGER	86

DEL 3 STRATEGI FOR GJENNOMFØRING 87

3.1	GJENNOMFØRINGSSTRATEGI	88
3.1.1	Viktig innsats for økt attraktivitet og aktivitet	89
3.1.2	Viktige innsats som ut løsende faktor for byutvikling	89
3.2	UTBYGGINGSØKONOMI	90
3.2.1	Totalt investeringsbehov i Indre Laksevåg	90
3.2.2	Strategisk kjøp og salg av kommunal eiendom	90
3.2.3	Bruk av nytt byggeland i sjø som driver for byutvikling	90
3.2.4	Økonomiske konsekvenser for private utbyggere.....	90
3.2.5	Økonomiske konsekvenser for kommunen	90
3.3	SAMHANDLING OFFENTLIG-PRIVAT OG OFFENTLIG-OFFENTLIG	92
3.3.1	Samhandling offentlig - privat og bruk av utbyggings-avtaler.....	92
3.3.2	Samhandling offentlig - offentlig.....	93
3.4	STRATEGISK BRUK AV KOMMUNAL EIENDOM.....	93
3.4.1	Strategisk bruk av ubebygd kommunal eiendom	93
3.4.2	Strategisk bruk av bebygd, kommunal eiendom	94
3.5	KOMMUNEN SOM TJENESTEYTER OG PÅDRIVER.....	94
3.5.1	Kommunen som tjenesteyter.....	95
3.5.2	Kommunen som pådriver.....	96

DEL 4 KART OG ILLUSTRASJONER (EGET VEDLEGG)

SAMMENDRAG

Byrådet i Bergen vedtok 11. august 2016, sak 1255/16, følgende målsetting for et strategisk planprogram for Laksevåg:

Planprogrammet skal skape rammer for en bærekraftig byutvikling med fortetting, næringsutvikling, transformasjon og forbedret bymiljø.

Planområdet er på ca. 2800 daa landareal og omfatter Indre Laksevåg, Kringsjø, Nygård og deler av Gravdal. Det bor ca. 9300 i området. Ca. 5.500 har sitt arbeid her. FV582 er hovedveien gjennom området sammen med FV280 Fyllingsveien til Fyllingsdalen.



[Fig. 1]

Ortofoto m planomriss

Visjonen for utviklingen i området er:

Levende lokalsamfunn med mangfold og trivsel.

Hovedmålet for utviklingen i området er:

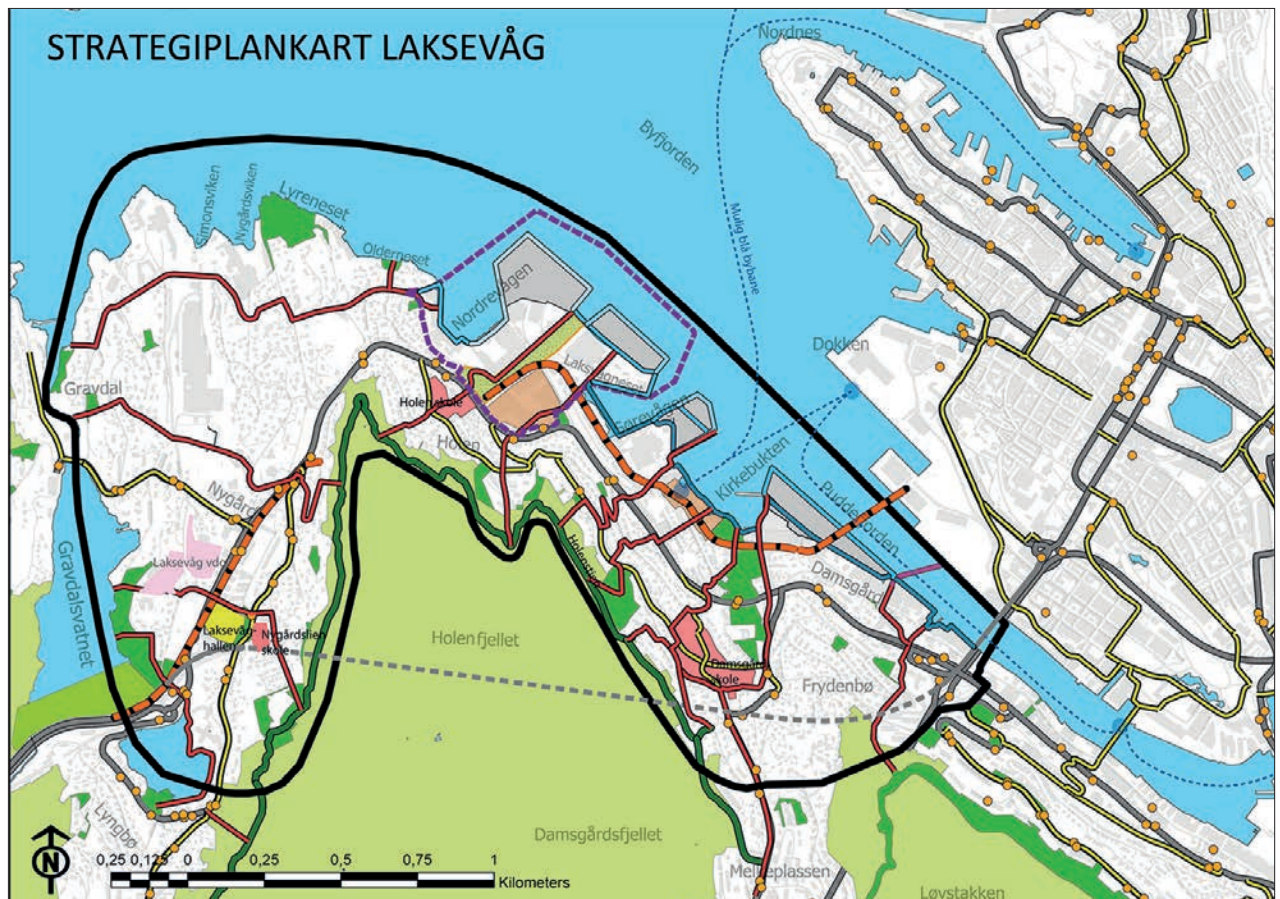
Utviklingen på Laksevåg skal være bærekraftig, identitetsskapende og gi bedre levekår.

Det strategiske planprogrammet skal være en felles overbygning for de detaljplaner som vil komme for de enkelte delområder på Laksevåg. Det består av et strategiplankart og denne planrapporten. Rapporten er inndelt i 4 deler:

- del 1 Planprogram
- del 2 Strategi for byutvikling
- del 3 Strategi for gjennomføring
- del 4 Kart og illustrasjoner (eget vedlegg)

STRATEGIPLANKART

Strategiplankartet synliggjør de overordnede grepene for framtidig utvikling og definerer rammene. (se fig 2, s. 7.)



Innhold

- Utvidet Damsgård skole og Holen skole
 - Laksevåghallen - ny idrettshall Nygård
 - Ny turvei - Holenstien
 - Tverrforb. gange / flomv. - eksist. og planl.
 - Strandpromenade fase 4
 - Strandpromenade fase 3
 - Strandpromenade fra fase 2 - senere gate
 - Strandpromenade fra fase 1 - senere gate
 - Plangrense - Off.områdeplan Nordrevågen
 - Undersøkelsesområde i sjø
 - Ny gang- og sykkelbro
 - Ny bydelspark i Nordrevågen
 - Mulig bybane
-
- Sentrumskjerne (fra KPA 2018)
 - Grønnstruktur (fra KPA 2018)
 - Grønnstruktur - fremtidig (fra KPA 2018)
 - LNF (fra KPA 2018)
-
- Eksisterende lekeplass
 - Bussholdeplass
 - Eksisterende kollektivnettverk
 - Bydelsruter sykkel
 - Grense for planstrategi

[Fig. 2]

Strategiplankartet som definerer rammene for en helhetlig utvikling i hele området.

DEL 1 PLANPROGRAM.

Planprogrammet redegjør for kommunale oppfølgingsoppgaver og offentlige planer som startes opp som følge av det strategiske planprogrammet. Det gjør også rede for hvilke forutsetninger som ligger til grunn for en framtidig byutvikling, og forslag til en trinnvis utvikling som skal gå over tid. Strategiplankartet definerer rammene for en helhetlig utvikling i hele området.

De kommunale oppfølgingsoppgavene er:
Forprosjekter for å finne løsninger som grunnlag for investeringer og etablering:

- Etablering av sammenhengende gang og sykkelnettverk
- Boligsoneparkering
- Utforming av Damsgårdsveien og trafikkisikring langs FV582

Oppstart av følgende reguleringsplaner:

- Områdereguleringsplan for Nordrevågen (Laksevåg senter)
- Detaljreguleringsplan for ny GS-bro over Puddefjorden
- Detaljreguleringsplan for fjellveien Holenstien langs Damsgårdsfjellet
- Detaljreguleringsplan for utviding av Damsgård skole

Det skal utarbeides konsekvensutredning (KU) med alternativvurderinger for områdereguleringsplanen. Temaer som skal utredes i alle reguleringsplanene defineres.

DEL 2 STRATEGI FOR BYUTVIKLING

Del 2 beskriver hovedstrategien for en helhetlig byutvikling og områdets totale potensiale som ligger i områdets karakter og egenart, samt enkelte temaer.

Muligheter og utfordringer ligger i en utvikling på kort og lang sikt innenfor:

- Transformasjon fra industriområde til attraktiv bydel
- Nytt byggeland i sjø som fylling, peling og/ eller flytende konstruksjoner
- Boligsituasjonen

- Næringsutvikling
- Framtidig trafikksystem og kommunikasjoner
- Offentlige funksjoner
- Utviklingsscenarier og trinnvis utvikling

Det fremmes noen retningslinjer for hvordan hovedstrategien skal inkluderes i det enkelte prosjekt, med en differensiering i forhold til ulike delområder og temaene som skal utredes i den enkelte reguleringsplan som beskrevet i Del 1, planprogrammet.

DEL 3 STRATEGI FOR GJENNOMFØRING.

Gjennomføring av byutviklingen krever en omfattende og koordinert innsats både fra kommunen og private utbyggere. Det er et mål at en begynnende utvikling skal skje uten omfattende investeringer, og at de tyngre investeringene må komme etter hvert som utviklingen skrider fram. Viktig innsats for økt attraktivitet og aktivitet i dagens Laksevåg og som utløsende faktor for en framtidig byutvikling er derfor beskrevet spesielt.

Ansvaret for de totale investeringene, både økonomisk og organisatorisk må deles mellom de ulike aktørene.

Bergen kommune har et særskilt ansvar når det gjelder å heve attraktiviteten i eksisterende bebyggelse, og å sørge for nødvendig kapasitetsøkning i den sosiale infrastrukturen, spesielt innenfor skole, barnehage og eldreomsorg. Her er bruk av bebygd og ubebygd kommunal eiendom og kommunens rolle som tjenesteyter og pådriver viktig for et vellykket resultat.

Det bør etableres en egen organisasjon for oppfølging av det strategiske planprogrammet, for å koordinere og initiere utviklingen på Laksevåg.

DEL 4 KART OG ILLUSTRASJONER (EGET VEDLEGG)

Det strategiske planprogrammet inneholder en rekke kart og illustrasjoner i tillegg til strategiplankartet. Disse er samlet i eget hefte i A3-format som et eget vedlegg.

BAKGRUNN OG FORMÅL

Byrådet i Bergen vedtok 11. august 2016, sak 1255/16, følgende målsetting for et strategisk planprogram for Laksevåg:

Planprogrammet skal skape rammer for en bærekraftig byutvikling med fortetting, næringsutvikling, transformasjon og forbedret bymiljø.

Bergen kommune ønsker med dette Planprogrammet og tilhørende Strategi for Byutvikling å danne rammer for kommende utvikling av Laksevåg til et sammensatt og høykvalitets byområde. Formålet er å gi enklere rammer for de enkelte detaljplaner og utviklingsprosjekt når disse måtte komme i prosess.

Utgangspunktet for all ny utbygging er at det foreligger en godkjent detaljplan for området/ eiendommen og at nødvendig infrastruktur, teknisk og sosialt, er på plass eller sikret gjennomført.

Formålet er å gi et overordnet bygrep for Laksevåg, og gi et klarere og mer forutsigbart grunnlag for videre delutvikling og detaljreguleringsplaner med:

- overordnet arealdisposisjon
- innpassing av nødvendige offentlige anlegg
- sikre gode fremtidsrettede kommunikasjonsløsninger

Det skal samtidig etableres et verktøy som sikrer en samordning mellom de offentlige og de private plan- og utbyggingsprosjektene som i sum bidrar til en fornuftig og koordinert utvikling som i fellesskap bidrar til realisering av hovedmålet.

DET STRATEGISKE PLANPROGRAMMET SKAL:

synliggjøre områdets potensiale for byutvikling gjennom

- gradvis transformasjon av industriområder
- gradvis fortetting av eksisterende landområder
- utvidelse i sjø
- initiere en prosess hvor Laksevåg kan utvikles til et funksjonelt byområde med en stor andel boliger og ny næring

En utviklingsprosess må baseres på både privat og offentlig innsats. Fra det offentliges side er viktig å kartlegge eiendomsforhold, og hvilke arealer som er i offentlig eie. En funksjonell omfordeling av eiendom er et nødvendig grep i forhold til et godt fremtidig bygrep. Hensynet til helheten i området skal ivaretas i den videre utviklingen

Dette innebærer:

- å definere rammene for en bymessig utvikling
- å gi rammer for bymessig utvikling er vurdert i forhold ulike forhold
- å vurdere virkemidler for gjennomføring
- å gi retningslinjer for arealplanlegging og gjennomføring av tiltak som sikrer området kvaliteter.

DET STRATEGISKE PLANPROGRAMMET ER ET HANDLINGSORIENTERT REDSKAP FOR Å:

- fastlegge hovedgrep for bystruktur og arealbruk
- initiere positive utviklingsprosesser
- samordne kommunale interesser i felles rammer for fysisk utvikling av området
- bidra til samarbeid mellom private interesser og Bergen kommune.

Det strategiske planprogrammet skal fungere som felles overbygning for kommende detaljreguleringsplaner i arbeidsområdet.

ANSVAR OG OVERENSKOMST

Den gode bydannelsen er avhengig av et godt, helt og langsiktig samvirke, av overenskomster og enighet. I denne store enheten inngår både det offentlige, kommune, fylkeskommune og stat. Private eiendomsbesittere, næringsdrivende og investorer har sin del av ansvaret.

Det offentlige, og de private forvaltere av – og utviklere av eiendom kan gjøre sine prosjekter, men om de er mer eller mindre forbilledlige fysisk sett, det er den daglige bruken av de fysiske omgivelsene som avgjør om en by fungerer eller ikke.

Gjennom dette planredskapet vil så næringsdrivende, eiendomsbesittere og utviklere fått en bedret mulighet for realisering av sine eiendommer. Dette må genere en ansvarsfull tilbakeføring av verdi til samfunnet Laksevåg. Hvordan dette skal organiseres og koordineres er nærmere beskrevet i del 3, strategi for gjennomføring, som sammen med framtidige plangrunnlag skaper grunnlag for forpliktende avtaler for fordeling av ansvar og investeringskostnader.

PROSESS

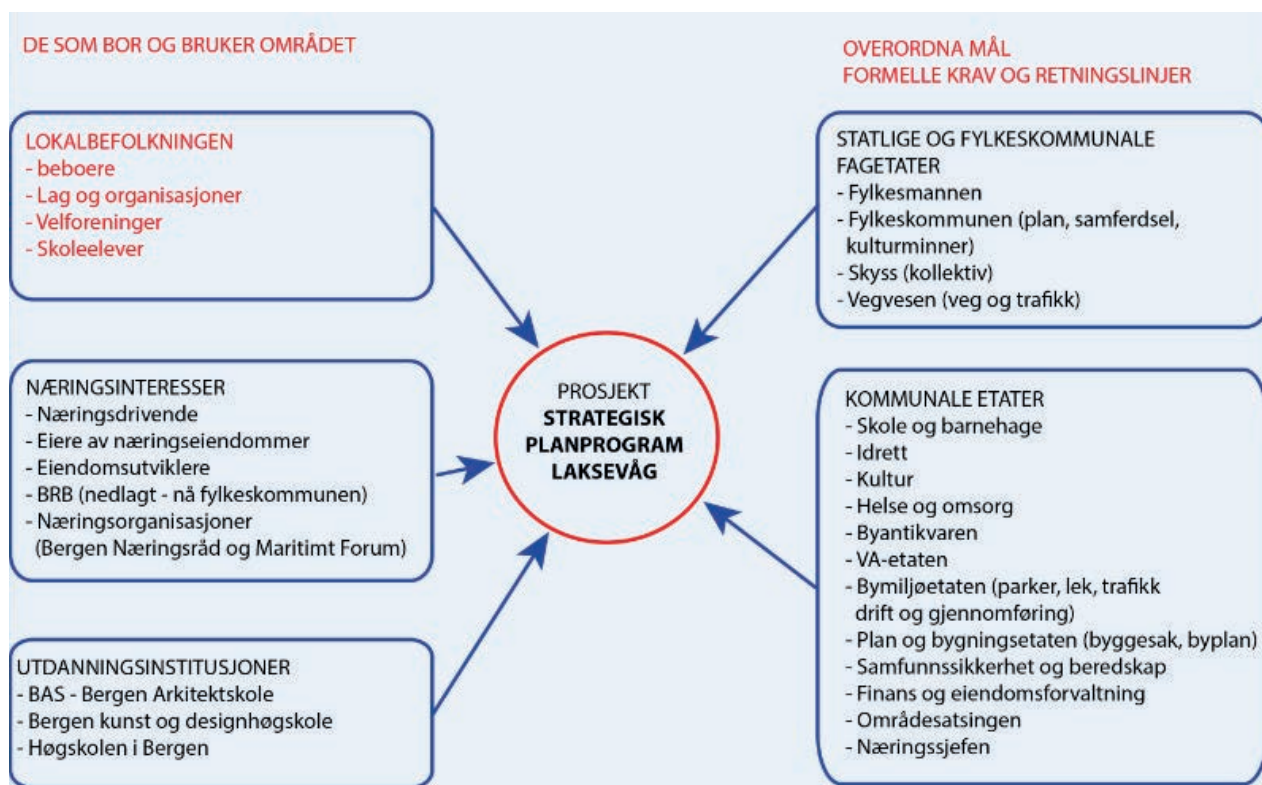
Oppstart av planarbeidet ble kunngjort 13.8.2016. Det kom inn 25 merknader, som er oppsummert og vurdert i eget vedlegg.

Det har gjennom hele prosessen vært jevnlig informasjonsmøter og dialog med lokalbefolkningen gjennom områdesatsingens møter og treffpunkter. Det har også vært gjennomført en rekke møter med næringsaktører og eiendomsutviklere, samt kommunale, fylkeskommunale og statlige fagetater.

Det har foregått flere parallelle planprosesser. Fagetatens anbefalinger i silingsrapport for

framtidig kollektivsystem i Bergen vest og ny arealdel til kommuneplanen, er innarbeidet i det strategiske planprogrammet. Bystyrets prinsippvedtak gjennom KPA-prosessen har hatt stor betydning for utforming av det strategiske planprogrammet for Laksevåg.

Det har vært bred medvirkning og involvering av offentlige etater og næringsdrivende. Når det gjelder kontakt ut mot lokalbefolkningen har det vært et tett samarbeid med koordinator for områdesatsingen i Indre Laksevåg. Det ble også laget en fysisk modell som grunnlag for diskusjon, både internt og eksternt.



[Fig. 3]

Oversikt over involverte i planprosessen for utarbeiding av Strategisk planprogram for Laksevåg

LOKAL MEDVIRKNING

Områdesatsingen har lagt til rette for medvirkning gjennom en sentral koordineringsgruppe, jevnlig områdesatsingsmøter, tematiske gruppemøter og årlige folkemøter med godt oppmøte. Laksevåg kulturhistoriske forening, Initiativ: Laksevåg og Gamle Laksevåg velforening, som til sammen representerer mer enn 1000 medlemmer, er aktive deltakere. Ved å delta på disse møtene har det vært mulig å komme med jevnlig informasjon og

å be om innspill på aktuelle spørsmål og tema underveis.

I samarbeid med områdesatsingen er det arrangert tre workshops som grunnlag for planen, der følgende tema ble diskutert:

- Lokal historie og identitet
- Sentrumsutvikling
- Barn og unge sine interesser



[Fig. 4]

Det er utarbeidet en fysisk modell over Indre Laksevåg, Utarbeidet av OPA FORM AS.

MEDVIRKNING MED BARN OG UNGE

Representanter for barn og unge, samt ungdom selv, har deltatt på områdesatsingsmøtene og workshopen.

Det har i tillegg vært gjennomført opplegg med sikte på større grad av medvirkning med barn og unge:

- Områdesatsingen gjennomførte i 2013 en barnetråkkregistrering med 6. og 9. klasse på Damsgård og Holen skoler.
- Det ble gjennomført en tegnekonkurranse med temaet "Laksevåg 2050" og "Mitt Laksevåg". Det kom inn totalt 168 bidrag, hovedsakelig fra 3.-5. klasse på Damsgård og Holen skoler, som ble stilt ut under Damsgårdsdagene 5.-7.juni 2015. Det ble delt ut premie til 11 vinnere.
- I mars 2017 besøkte Områdesatsingen sammen med kulturkontoret og Idrettsseksjonen 8. klasse på Holen skole. Hensikten var å få innspill på områder som ungdom var opptatt av, og spesielt i forhold til innredning av FYSAK på Melkeplassen og aktivitets-tilbud rettet mot ungdom i regi av kulturkontoret. 9. og 10. trinn har gitt skriftlige innspill på bakgrunn av klassevise gruppearbeid.

Gjennom barnetråkkregistrering på kart og bilder er det hentet inn informasjon om steder barna oppholder seg og beveger seg, samt kvaliteten på områdene; hvor de elsker å være, steder som kan forbedres og steder de opplever utrygghet/ fare. Registreringen dokumenterer

mye av den "tause kunnskapen" som ellers er vanskelig å finne gjennom andre tilgjengelige dokumenter og karregistre.

NÆRINGSAKTØRER OG EIENDOMSUTVIKLERE.

Næringsaktørene har ikke en felles interesseorganisasjon i området. Det har derfor vært et samarbeid med næringssjefen, Bergen Næringsråd, Business Region Bergen og Maritimt Forum for å få innsikt i aktuelle problemstillinger og ulike strømninger i markedet. Følgende møter er gjennomført:

- Ett åpent møte med temaet næringsutvikling, der samtlige eiere i næringsområdene langs sjøen ble invitert. Det kom ca. 40 deltakere på dette møte.
- To møter der sentrale grunneiere ble invitert til dialog. Det kom 15-20 personer på disse møtene.
- Enkeltmøter knyttet til konkrete problemstillinger og eiendommer. Flere aktører har startet opp eller planlegger å starte opp planarbeid, og ønsker dialog og informasjon om hva som skal skje.

Sentrale spørsmål på disse møtene har vært behovet for sentrumsnære næringsareal med kaifront/ dypvannskai, sett i lys av at slike arealer er attraktive for transformasjon til andre formål, og spørsmål knyttet til mulig klyngedannelse innenfor maritime næringer.

UTDANNINGSINSTITUSJONER

Bergen Arkitektthøgskole og Bergen Kunst- og Designhøgskole har i perioden hatt program for studentene i Indre Laksevåg, som de har knyttet til temaer som identitet og transformasjon – og som har gitt innspill til arbeidet. Kunst og Designhøgskolen har også bidratt som fagjury ved tegnekonkurransen for barn tidlig i prosessen. Høgskolen i Bergen har også bidratt med kunnskap knyttet til næringsutvikling og klyngedannelser generelt.

STATLIGE OG FYLKESKOMMUNALE ETATER

Planarbeidet ble presentert i regionalt planforum etter kunngjøring om oppstart. Der møter statlige og fylkeskommunale innsigelsesorgan. Det har i tillegg vært eget møte med fylkeskommunen og fylkesmannen.

Det har vært tett dialog med prosjektgruppen for kommunedelplan for kollektivsystem mot Bergen Vest omkring byutviklingspotensiale og nytten av en bybane gjennom Laksevåg. Hordaland fylkeskommune, Skyss og Statens vegvesen har vært aktive samarbeidsparter i dette arbeidet.

KOMMUNALE ETATER

Det har vært gjennomført en rekke møter med kommunale etater som har barnehage, skole, idrett, områdesatsing, helse, vei, havneområder, kulturminner, lekeplasser (barnas byrom), gjennomføring og finansiering som fagområde. Det har også vært tett dialog med saksbehandlerne som har ansvar for private planprosjekter i området. I tillegg har det vært gjennomført to møter der de kommunale etatene ble invitert for felles dialog.



[Fig. 5]

Laksevåg sentrum sett mot sør fra flytedokken på verftsområdet (foto: Ingunn Renolen)

VISJON OG HOVEDMÅL FOR FRAMTIDIG UTVIKLING

Hensikten med det strategiske planprogrammet er å synliggjøre områdets potensiale for byutvikling, og å gi retningslinjer for en helhetlig og god byutvikling av Laksevåg.

LAKSEVÅG SIN IDENTITET OG NATURGITTE KVALITETER

Laksevåg har en sterk identitet, hovedsakelig knyttet til industrisamfunnet som var livsgrunnlaget for de som etablerte seg her i begynnelsen av forrige århundre, og helt fram til nyere tid. I tillegg har aktivitetene her fra 2. verdenskrig satt dype spor, både mentalt og i arealbruken.

Også naturgitte forhold som nærheten til både sjø og fjell er særlig betydningsfull. De karakteristiske buktene og vågene langs byfjorden hadde de kvalitetene som gjorde de ypperlige for lokalisering av sjørelatert industri. Med varierende solforhold i området, er det utsikten mot Byfjorden som er den primære naturgitte kvaliteten som blir spesielt påpekt som verdifull for folk flest.

VISJON

Hovedstrategien for utviklingen på Laksevåg handler om å bruke identiteten og de naturgitte kvalitetene på en måte som gjør de synlige og tilgjengelige for alle, og som kan virke samlende og styrkende på se lokale ressursene som skal skape det levende lokalsamfunnet med mangfold og trivsel.

Som ledd i områdesatsingens arbeid i området har lokalbefolkningen formulert følgende visjon for Indre Laksevåg:

VISJON:
*Levende lokalsamfunn
med mangfold og trivsel*

Ettersom denne er lokalt forankret, og gir gode føringer også når det gjelder arealbruk, har fagetaten valgt å legge denne til grunn for det strategiske planprogrammet. Visjonen støtter godt opp om kommunens egne hovedmål nedfelt i kommuneplanens samfunnsdel om attraktivitet og aktivitet. Den støtter også godt opp om arealfaglige anbefalinger om å tilrettelegge for liv i gatene, flerfunksjonalitet, en blandet lokalbefolkning (både når det gjelder alder, kulturell og nasjonal bakgrunn og sosial status) og ikke minst trygghet.

HOVEDMÅL

Med utgangspunkt i visjonen og Laksevåg sin identitet og naturgitte kvaliteter ønsker Bergen kommune å bidra til å legge til rette for en utvikling som virker samlende og skaper et levende lokalsamfunn med mangfold og trivsel. Dette innebærer å skape et funksjonelt byområde med miljøkvaliteter og et godt utviklet service-, nærings- og kultur- og fritidstilbud. Det må skapes kvaliteter som knytter Laksevåg til naboområdene og Bergen sentrum. Indre Laksevågs fortrinn som er sentralitet med gode kommunikasjoner må ivaretas og utnyttes bedre.

På denne bakgrunn legges følgende hovedmål til grunn for utviklingen på Laksevåg:

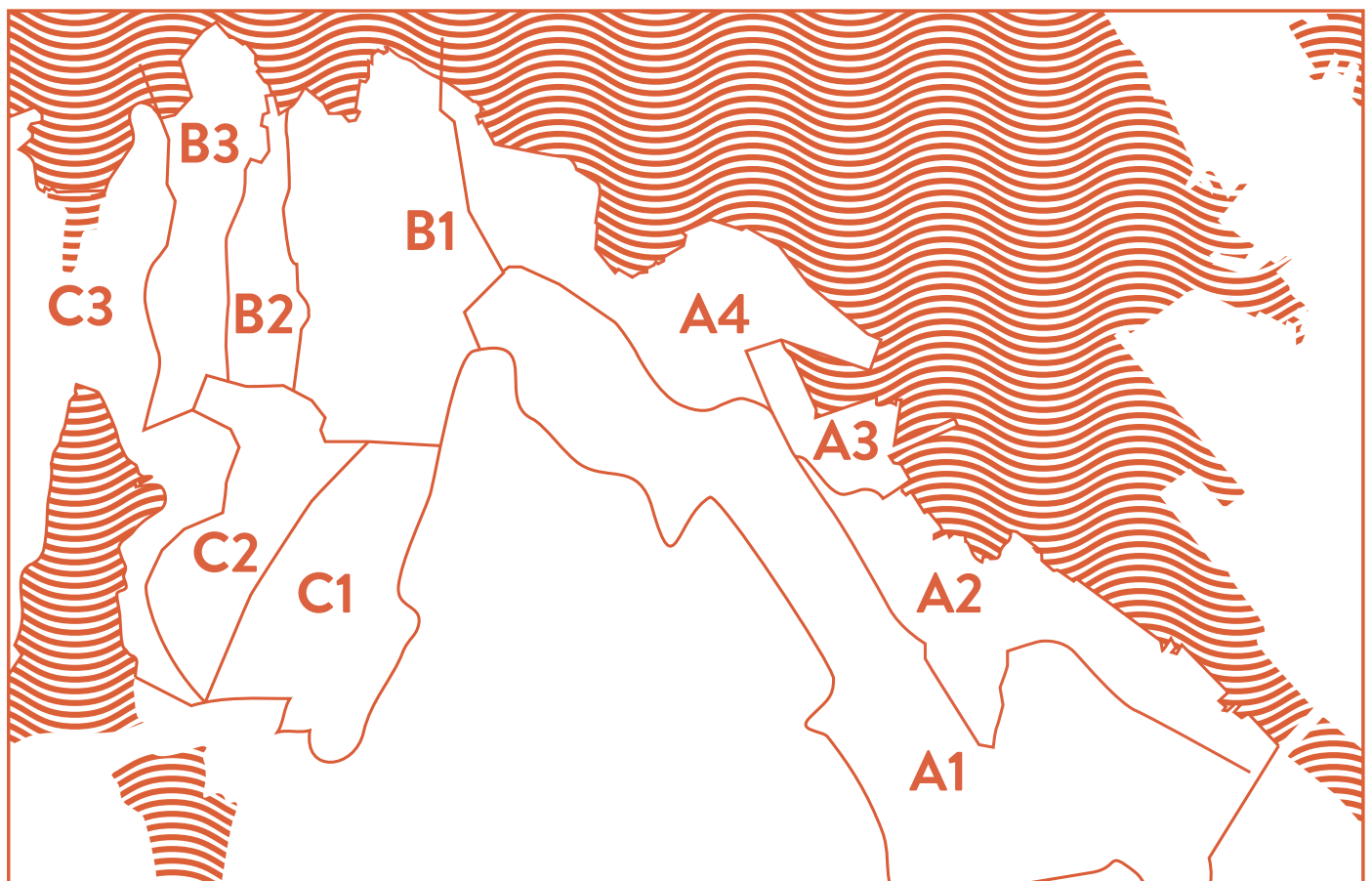
HOVEDMÅL:
*Utviklingen på Laksevåg skal være
bærekraftig, identitetsskapende og gi bedre
levekår*

Som del av et utvidet Bergen sentrum og en industri i endring legges det til grunn en transformasjon i de gamle industriområdene og en utvikling som forutsetter til dels sterk vekst.

Det vil derfor være et ekstra fokus på Indre Laksevåg, der disse industriområdene der transformasjonen og veksten skal skje ligger.

STRATEGISK PLANPROGRAM FOR LAKSEVÅG

DEL 1



PLANPROGRAM

1 PLANPROGRAM

Planområdet er stort i utstrekning, og en overordnet formell plan for hele planområdet vurderes som omfattende og ressurskrevende. Dette strategiske planprogrammet skal bidra til å synliggjøre noen planovergripende grep som bidrar til en større helhet, i tillegg til at nødvendig teknisk og sosial infrastruktur kommer på plass som del av utviklingen.

Det anbefales derfor at de planer som anbefales igangsatt i offentlig regi ikke gis et større omfang enn nødvendig for å finne løsninger for de infrastrukturtiltak som er kritisk for et vellykket resultat. Samarbeid med private utbyggere og eiendomsutviklere er aktuelt.

FORHOLDET TIL EKSISTERENDE BEBYGGELSE OG GJELDENE REGULERINGSPLANER.

Det bebygde område på Laksevåg er i sin helhet omfattet av gjeldende reguleringsplaner, den eldste godkjent så tidlig som 1925. Mange av disse er utdaterte og i strid med ønsket utvikling. De er likevel grunnlaget for eksisterende bebyggelse og inneholder mange ønskede tiltak som ikke er gjennomført, eller gjennomført fullt ut. Utviklingen skal gå over lang tid, og mye eksisterende virksomhet skal fungere godt sammen med den nye bebyggelsen fram til det er behov for modernisering eller transformasjon. Mindre tiltak i samsvar med eksisterende plan og bruk, og som ikke vanskeliggjør en senere utvikling i samsvar med det strategiske planprogrammet må derfor kunne tillates.

1.1 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON

1.1.1 BELIGGENHET OG AVGRENSING

Laksevåg ligger adskilt fra Bergen sentrum av Puddefjorden, og er sjønært. Hele planområdet er 2800 daa, og omfatter deler av Nygård og Gravdal i vest, Kringsjø i Nord og Indre Laksevåg og Damsgård i øst. Innenfor planområdet ligger det gamle kommunesenteret i Laksevåg sentrum, Laksevåg senter i Nordrevågen, grunnskolene Damsgård, Holen og Nygårdslien skoler, og Laksevåg videregående skole.

Det har i Indre Laksevåg vært høy planaktivitet etter 2005, og det ble startet opp områdesatsing her i 2012 pga. dårlige levekår, jf. Bergen kommunes levekårsundersøkelse i 2011. Her finnes store industriareal langs sjøen som kan transformeres for byutvikling.

Plangrensen tar med seg tilknytningen til hovedveisystemet ved Gyldenpris/ Puddefjordsbroen i øst og Nygårdskrysset utenfor Damsgårdstunnellen i sørvest. I vest går grensen i Gravidalsvannet, og i Byfjorden/ Puddefjorden i nord, og i byfjellene Damsgårdsfjellet og Holenfjellet i sør.

[Fig. 6] Ortofoto av planområdet med inndeling i delområdene Indre Laksevåg (A1-A4) Kringsjø (B1-B3) og Nygård (C1-C3) side 17

Området kan naturlig deles i tre hovedområder, som igjen kan deles inn i delområder:

Indre Laksevåg (A) - fra Puddefjordsbroen til og med Nordre Pollen

Kringsjø (B) - fra Nordrevågen til Simonsviken

Nygård (C) - fra Simonsviken til Gravdal

Område A Indre Laksevåg kan igjen deles i

A1 - eksisterende boligområder vest for Kringsjøveien

A2 - blandede funksjoner øst for Puddefjordsbroen til og med Fergehallen

A3 - fra Fergehallen, Laksevåg Verft (Marin) til og med Søndre vågen

A4 - i hovedsak næring, handel og industri fra Laksevåg verft / Søndrevågen til og med Nordrevågen

Område B Kringsjø kan deles i

B1 - område vest for dalbunnen der næringsområder er lokalisert

B2 - næringsområder

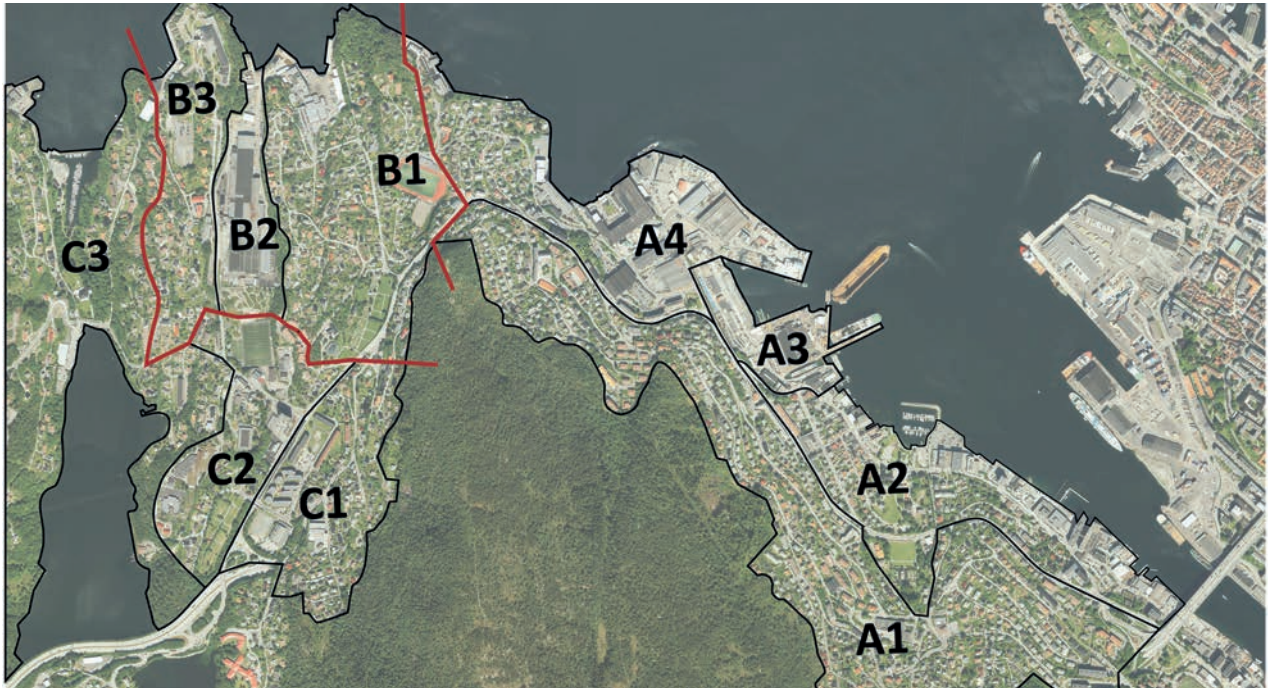
B3 - områder vest for dalbunnen der næringsområder er lokalisert

Område C Nygård kan deles i

C1 - sentrumsområde

C2 - område øst for Lyderhornveien

C3 - område vest for sentrumsområde, Gravdal



[Fig. 6]

Ortofoto av planområdet med inndeling i delområdene Indre Laksevåg (A1-A4) Kringsjø (B1-B3) og Nygård (C1-C3)

1.1.2 DAGENS SITUASJON - NØKKELTALL

I forbindelse med oppstart av arbeidet ble det gjennomført flere utredninger og undersøkelser for å få best mulig informasjon om området. Dette er:

- Byanalyse, februar 2016, (folk, næring, teknisk, sosial og blågrønn infrastruktur, topografi/ landskap og bebyggelse)
- Trafikkutredning med tilgjengelighetsanalyse
- Kulturminneutredning, overordnet
- Barnetråkkregistrering på Holen og Damsgård skoler, 2013
- ROS-analyse

I tillegg er det utarbeidet et utfyllende kultuminnegrunnlag og en trafikkanalyse som gir anbefalinger til planen.

Her følger noen nøkkeltall fra informasjonen som er innhentet. Det vises til rapportene i sin helhet for utfyllende informasjon, men noen sentrale temaer er kort beskrevet under.

BYDEL	LAKSEVÅG
Areal:	ca 2800 daa landareal
Befolkningstall 1.1.2019	9.600 innbyggere
Antall ansatte 2015	5.800 ansatte i mer enn 300 bedrifter, hvorav 15% bor internt i Laksevåg
TRAFIKKSITUASJONEN:	
Fv582 v/ Gyldenpriskrysset: (2018)	11.000 ÅDT
Fv582 v/ Kringsjø (2018)	7.500 ÅDT
Fv 582 v/ Nygård: (2018)	11.600 ÅDT
Fv 280 Fyllingsveien (2018)	7.000 ÅDT
Tungbilandel generelt (2015):	5-8 % tungbilandel gjennom døgnet
Tungbilandel i rushet (2015):	11 % i tungbilandel i rushet i Nygårdsvikveien
SOSIAL INFRASTRUKTUR:	
Skoler (elevtall 2015/16)	Damsgård skole (1.-7. trinn), 385 elever midlertidig lokalisert i Fyllingsdalen Holen skole (1.-10. trinn) 482 elever Nygårdslie skole (1.—7. trinn) 350 elever
Barnehager: Totalt 415 plasser	Valheim barnehage, 131 plasser Solgløtt barnehage (privat), 31 plasser Akasia Nygård Menighets barnehage (privat), 65 Sjøsprøyten barnehage (privat), 62 plasser Kidsa Vågedalen barnehage (privat), 68 plasser Den internasjonale barnehage i Bergen (privat), 26 plasser Akasia Laksevåg Kirkes barnehage (privat), 32 plasser
Barnehager utenfor planområdet:	Laksevåg barnehage, Damsgård barnehage (privat) og Akasia Litlafjell barnehage (privat) har til sammen 311 plasser som dekker området, men ligger utenfor planområdet.
Idrettsanlegg:	Lyngbøbanen, Myren Idrettsanlegg og Laksevåghallen (Frøyahallen og Fysak ligger utenfor området)

1.1.3 BEFOLKNINGSGRUNNLAG OG OMRÅDESATSING

Indre Laksevåg, inklusive Melkeplassen, har hatt jevn befolkningsvekst siden 1990, og har en innvanderandel på ca. 27 %. Bergen kommune eier ca. 300 boliger i området (ref. Områdesatsing Bergen kommune, Solheim Nord, Slettebakken, Indre Laksevåg og Ytre Arna. Det er en overvekt av unge voksne i område, og en underdekning av barnefamilier, noe som er spesielt synlig i Laksevåg sentrum, der det er registrert en overvekt av unge, enslige menn.

OMRÅDESATSING

Rapport med anbefalinger for videre innsats, vedlegg til bystyresak 178/17, 21.6.2017) I levekårsrapporten i 2011 kom området dårlig ut, og det ble i 2012 startet et områdesatsingsprosjekt i området. Ny levekårsundersøkelse i 2016 viser bedring eller uendret status siden 2011, og områdesatsingen er vedtatt videreført.

Områdesatsingen har som mål at arbeidet skal:

1. Bidra til at flere opplever at området har gode og tilgjengelige møteplasser
2. Bidra til at flere opplever at området er et trygt sted å vokse opp
3. Bidra til å styrke fritids- og aktivitetstilbud.

POSITIVE TREKK:

Gjennom kommunens innsats, er det gjort en rekke tiltak i området som har forbedret tur- og uteområder, lekeplasser og snarveier. Gnisten er etablert som et møte- og forsamlingslokale, og det blir tilrettelagt for økt kommunal og frivillig aktivitet, spesielt mot barn og unge.

UTFORDRINGER:

Forhold knyttet til rus, kriminalitet, vold og hærverk er en stor utfordring i Indre Laksevåg, og i undersøkelser oppgis det at mange opplever utrygghet i nærmiljøet. Det er også en utfordring å få opprettet nok barnehageplasser i Indre Laksevåg.

Oppfølgingen av det strategiske planprogrammet vil være viktig for hvordan utviklingen av store deler av Indre Laksevåg blir. Blant anbefalte tiltak/ prioriteringer med betydning for arealbruken nevnes opprusting av bo- og nærmiljø og å etablere nye møteplasser som viktig. Trygge byrom er viktig og tiltak som fremmer opplevelse av trygghet må prioriteres. Slike tiltak er blant andre bedre gang- og snarveier.

1.1.4 NÆRINGSVIRKSOMHET

Det er registrert over 300 bedrifter totalt i planområdet, hvorav ca. 50 bedrifter er større bedrifter med mer enn 50 ansatte. I indre Laksevåg er det registrert 3600 ansatte, mens på Nygård er det registrert 1900 ansatte. De fleste bedriftene i Indre Laksevåg er lokalisert innenfor områdene som i kommuneplanen er avsatt til Industri. Den største bedriften innen verftsindustrien gikk konkurs i 2016.

En nærmere undersøkelse av bransjetilhørighet i 2015 viste et stort spenn, men med en overvekt innenfor industri/ teknologibransjen, herunder maritim næring. Det foregår en generell dreining mot mer arbeidsplassintensive bedrifter. Arealkrevende og støyende industribedriftene har, spesielt i områdene nærmest Bergen sentrum, i stor grad blitt erstattet av teknologiske bedrifter med høyt kompetansenivå. Dagens bedrifter er vesentlig mindre avhengig av havne- og kaifasilitetene på Laksevåg, enn det som har vært tilfellet tidligere.

Det er likevel verdt å merke seg at det fortsatt er tradisjonell industri-virksomhet i området, som vil være konfliktfylt i tett naboskap med boligformål, først på grunn av støyproblematikk og ferdsel med tyngre kjøretøy.

1.1.5 TOPOGRAFI OG LANDSKAP

Damsgårdsfjellet, mellom Lyderhorn og Løvestakken definerer veggene til byggesonen og gir området retning og karakter. Avstanden mellom sjø og fjell er kort. Det bygde landskapet følger den brede strandsonen opp mot fjellsidene og videre opp dalen over Melkeplassen til Fyllingsdalen. Næringsområdene ligger langs sjøen i tilknytning til etablerte kai- og havnefasiliteter. Boligene ligger høyere opp. Utsikt utover sjøen og mot bysiden er en viktig kvalitet. Øverst i byggesonen vil en i stor grad kunne se over nedenforliggende bebyggelse, men lenger nede langs hovedvegene går siktepunktene mellom bebyggelsen.

[Fig. 7] Bilde: Skråfoto av Laksevåg fra sør (Kilde: Norphoto) side 21

Det er relativt gode solforhold i store deler av området, men Damsgårdsfjellet kaster skygge, spesielt i vinterhalvåret. Områdene langs sjøen har de beste solforholdene totalt sett.

1.1.6 BEBYGGELSESSTRUKTUR, KULTURMINNER OG EIERFORHOLD

BEBYGGELSESSTRUKTUR

Bygningsmiljøet i gamle Laksevåg sentrum er fra siste del av 1800-tallet og er avsatt som hensynssone kulturmiljø i kommuneplanens arealdel. Det er her vi finner tegn til en urban struktur med kvartaler, allmenning og torg. Ellers er det meste av bygningsmassen bygd opp over tid fram til midten av 1970-årene. Gate- og veistrukturen for øvrig er organisk og følger topografien i terrenget. Bygningstettheten er høyest i indre Laksevåg hvor vi finner flest flermannsboliger, blokker og næringsbebyggelse. Langs Damsgårdsveien hvor majoriteten av industri- og næringsbebyggelsen ligger, er bygningstettheten på sitt aller høyeste. Nygård og Gravdal har større innslag av eneboliger og har lavere bygningstetthet.

KULTURMINNER:

Laksevågs identitet og særpreg er sterkt knyttet til kulturminneverdiene. Bebyggelsen er karakterisert av en utvikling fra et bynært jordbruksland med småbruk, strandsittere og lystgårder på slutten av 1700-tallet, til et av Norges viktigste industrisamfunn innen skipsfart fra tidlig på 1800-tallet. Et sentralt premiss for denne utviklingen er Byfjorden og den historiske strandlinjen med gode havneforhold i vikene og vågene i området.

[Fig. 8] Bilde: Bebyggelsen langs Damsgårdsveien i gamle Laksevåg sentrum er en del av et gammelt bygningsmiljø som har verneverdi. side 21

Den eldste industribebyggelsen ved Kirkebukten er preget av eldre arbeiderboliger og industrivirksomheter i en tett urban struktur. Bebyggelsen som kom til langs fjellsidene utover 1900-tallet er særegen, med store arbeiderboliger og enkelte områder preget av villabebyggelse. Bebyggelsen er anlagt på en måte som viser hvordan boliger og industrivirksomhet historisk har vært sammenføyd i en fysisk ramme.

EIENDOMSFORHOLD

Eiendomsforholdene er svært sammensatt. De offentlige eide eiendommene viser et tydelig bilde av veg- og gatestrukturen og fordelingen av kommunale tjenester og friområder. I boligområdene er eiendommene små og fragmentert. Næringsområdene langs Damsgårdsveien i sør, og i Gamle Laksevåg sentrum er større, mens i områdene der de gamle tradisjonelle industribedriftene ligger, som verftet, Laksevågneset, Nygårdsviken, Simonsviken samt Sjøkrigsskolen er eiendommene svært store.

[Fig. 9] Eiendomsforhold: side 21

1.1.7 MOBILITET OG TRAFIKK

En gjennomgang av dagens situasjon i området viser at det er til dels dårlig tilrettelagt for gående og syklende i store deler av området. Og det tilbudet som finnes er av dårlige kvalitet. Busstilbudet i Kringsjøveien retning sentrum har hyppige avganger, men er mer begrenset mot Fyllingsdalen i sør og bydelssenteret Loddefjord i sørvest.

Dagens situasjon kan oppsummeres slik:

- Det er et problem med parkerte biler og møblering som snevrer inn tilgjengelig areal.
- Hovedruten for sykkel er mangelfull.
- Gangsystemet er av varierende og til dels dårlig kvalitet. Det er mange smale fortau og snarveier som trenger oppgradering.
- Gyldenpriskrysset er en barriere for myke trafikanter.
- Det er litt kapasitet igjen på hovedvegnettet, men det nærmer seg en grense i rushperiodene.

1.1.8 RISIKO OG SÅRBARHET

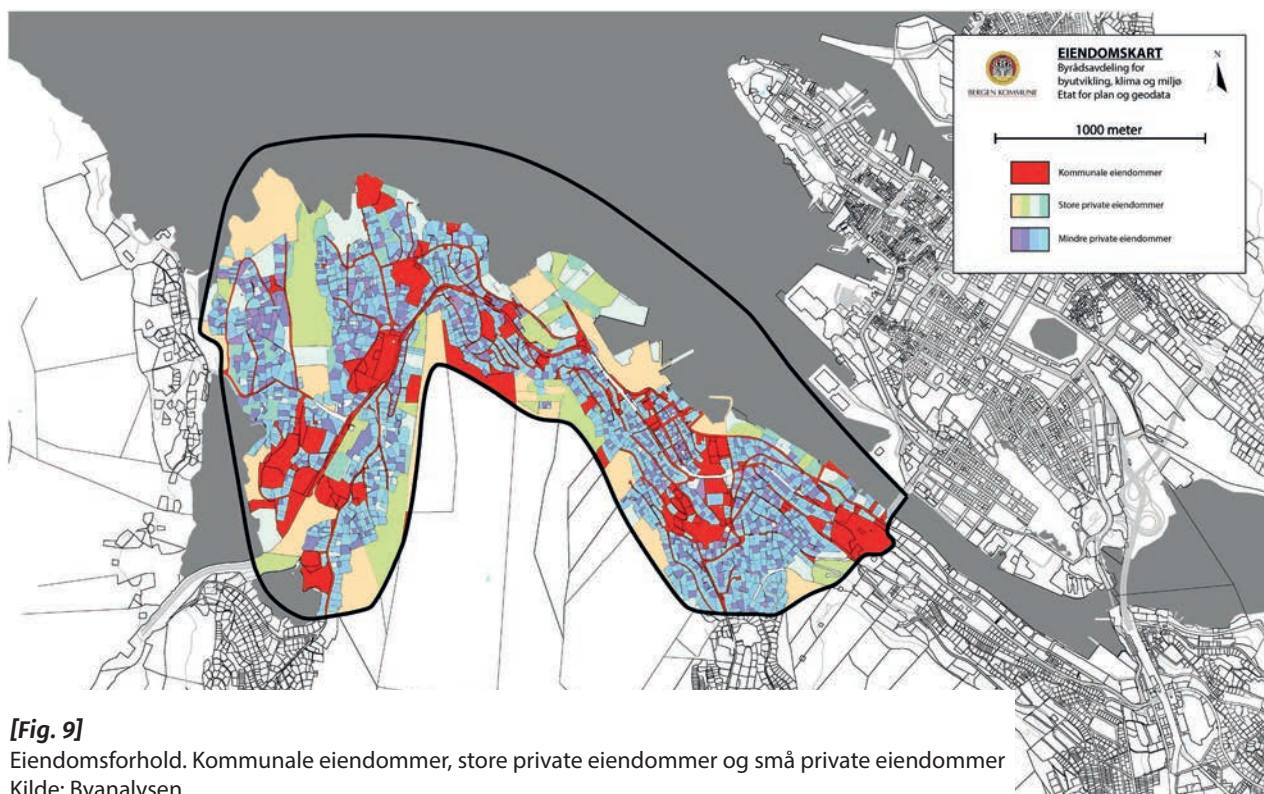
En overordnet ROS-analyse (2016) peker på at gode avrenningsforhold og flomveier er viktig å sikre både i dagens og i en framtidig situasjon. Et godt utbygd gang- og sykkelveinett og et robust kollektivtilbud vil kunne avlaste veisystemet og gi alternative reisemåter når hovedtransportårer faller ut. Forurensa grunn og utslipp fra dagens industrivirksomheter utgjør en risiko som må tas hensyn til. Likeledes er luftforurensning rundt Gyldenpriskrysset og Puddefjordsbroen målt i NO₂ svært høy.

**[Fig. 7]**

Bilde: Skråfoto av Laksevåg fra sør (Kilde: Norphoto)

**[Fig. 8]**

Bilde: Bebyggelsen langs Damsgårdsveien i gamle Laksevåg sentrum er en del av et gammelt bygningsmiljø som har verneverdi.

**[Fig. 9]**

Eiendomsforhold. Kommunale eiendommer, store private eiendommer og små private eiendommer
Kilde: Byanalysen

1.2 OVERORDNETE FØRINGER, GJELDENE OG PÅGÅENDE PLANER

1.2.1 STATLIGE FØRINGER

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (juni 2015)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (T-5/93)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energi-planlegging i kommunene
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging (T-2/08)
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming

1.2.2 REGIONALE FØRINGER

- Regional plan for attraktive senter - senterstruktur, tenester og handel, 2015-2026
- Regional plan for folkehelse 2014-2025 – flere gode leveår for alle.
- Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø
- Kollektivtransport i Bergensområdet – mål, strategier og rutestruktur
- Klimaplan for Hordaland 2014-2030. Regional klima- og energiplan
- Regional næringsplan for Hordaland, 2013-2017
- Skulebruksplanen 2017-2030

1.2.3 KOMMUNEPLANER OG KOMMUNEDELPLANER

Følgende kommuneplaner og kommunedelplaner er gjeldende for området i dag.

KOMMUNEPLANENS AREALDEL (KPA 2018)

Kommuneplanens arealdel viser områder avsatt til Byfortettingssone i Indre Laksevåg, med sentrums-kjerner i Gamle Laksevåg sentrum og Nordrevågen. Store deler av arealene her angis sjøen skal transformeres fra industri/ kontor/ lager og er nå omfattet av en gjennomføringssone. I dette området er det også bygningsmiljøer med kulturminneverdi, særlig knyttet til industriarbeidersamfunnet fra tidlig 1900-tallet, og krigshistorien. (Hensynssone kulturmiljø). Gravdal og Lyngbø er i hovedsak avsatt til Ytre fortettingssone. Regulerte grøntområder er vist som grønnstruktur.

KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL BERGEN 2030

Kommuneplanens samfunnsdel legger til grunn en visjon om at Bergen skal være en aktiv og attraktiv by. Under denne visjonen er det valgt 9 hovedmål som uttrykker hva kommunen ønsker å legge vekt på og prioritere i planperioden. Planen setter klima-utfordringene, folkehelse, befolkningsvekst, flere eldre, boligbygging, økonomi og et regionalt arbeidsmarked på arbeidsmarkedet på dagsorden.

Som del av en satsing om at Bergen skal sørge for byfortetting er Bergen sentrum utvidet til å omfatte Indre Laksevåg sammen med deler av Sandviken og Bergensdalen.

KDP FOR INDRE BERGEN HAVN

Kommunedelplan for Bergen indre havn fra 2012 legger opp til en videreutvikling av industri/kontor og lager i samsvar med KPA. Om næringsformålet sier bestemmelsene følgende om indre Laksevåg: Området er en del av område I/K/L 6 i kommuneplanens arealdel som er spesifisert som nærings- områder under omforming/fortetting. I området bør opprettholdes og styrkes den type småskala nærings- aktivitet som området har i dag. Puddefjorden er her på sitt trangeste. Av hensyn til ferdsel på havnen og for å unngå ytterligere reduksjon av vannspeilet, skal dagens kailinje i hovedtrekk beholdes. Ved planlegging av ny bebyggelse, skal det tas hensyn til utsikt (siktlinjer) fra bakenforliggende bebyggelse.

Det er vist noen muligheter for en beskjedent utvidelse av dagens kaiareal langs sjøen. Et område i Kirkebukten er vist med sentrumsformål, med tilhørende park og parkeringsareal.

KDP FOR BLÅGRØNN INFRASTRUKTUR 2012-2020 (GRØNTMILJØPLANEN VEDTATT MARS 2014)

Grøntmiljøplanen vurderer behovet for turveier, parker og byrom, lekeområder og badeplasser. Sammenhengende gangveinettverk og turstier i byfjellene er viktige satsingsområder, sammen med å sikre arealer for ulike aktivitetsformer i natur og byrom. Løvstien, Håsteinsgaten, Kariholen (badeplass) og Håsteinparken i Laksevåg sentrum er konkrete prosjekter som er nevnt spesielt.

KOMMUNEDELPLAN OVERVANN, 2019-2029

Oppstart planarbeid ble kunngjort 21.4.2018. Forslag til kommunedelplan overvann er skal etter planen behandles i bystyret i 2019. Formålet med planen er å vareta overvannshåndtering i arealplanleggingen. Den skal gi føringer til mer detaljerte overvannsplaner og være et verktøy i saksbehandlingen av arealplaner og byggesaker. Planen har følgende visjon: *Overvann skal bidra til bedre levekår, bærekraftig urbant samfunn og en frisk natur.*

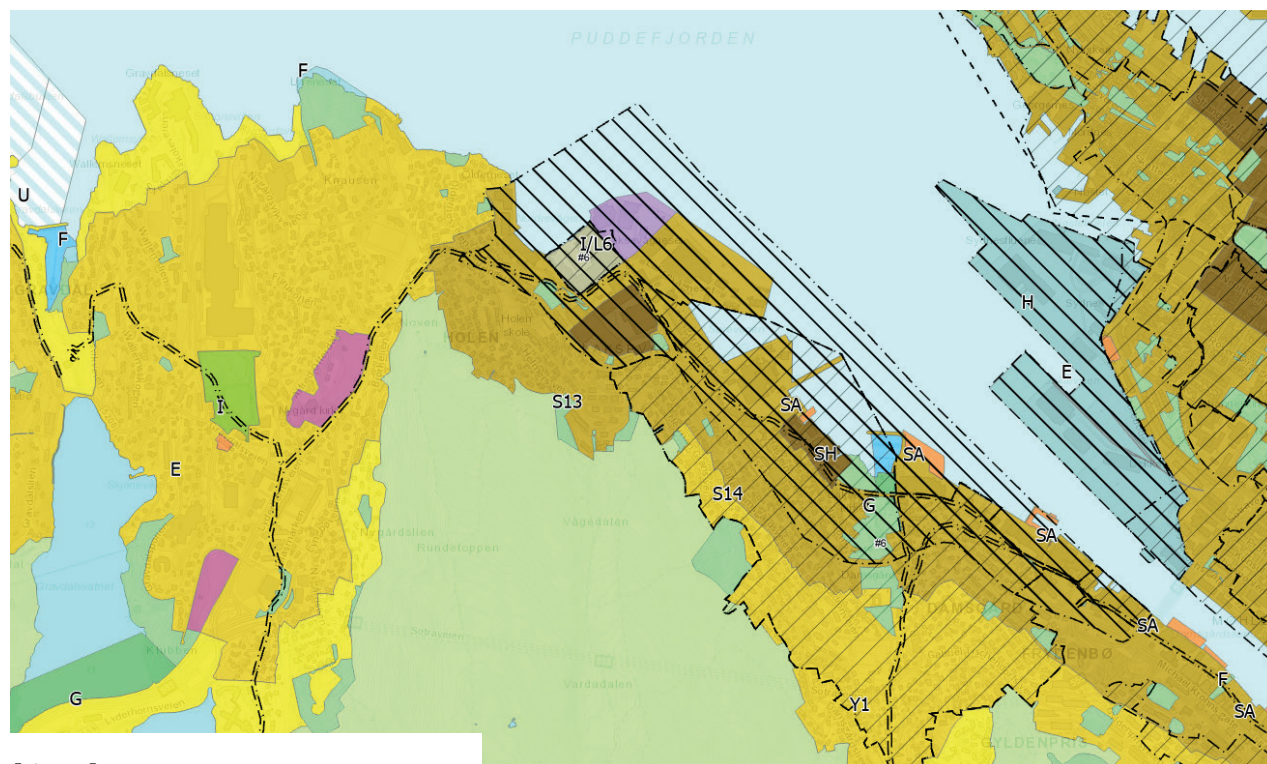
ANDRE KOMMUNEDELPLANER SOM GJELDER ER:

- Kommunedelplan for Vann og avløp

[Fig. 10] Utsnitt fra kommuneplanens arealdel side 23

[Fig. 11] Utsnitt fra temakart sammenhengende BLÅGRØNNE strukturer side 24

[Fig. 12] Utsnitt fra KDP Overvann side 25



[Fig. 10]

KPA 2018 Arealformål

KPA2018 Arealformalområde

- | |
|---|
| Sentrumskjerne |
| Byfortettingssone |
| Ytre fortettingssone |
| Øvrig byggesone |
| Fritidsbebyggelse |
| Tjenesteyting |
| Tjenesteyting - framtidig |
| Råstoffutvinning |
| Råstoffutvinning, framtidig |
| Næringsbebyggelse |
| Idrettsanlegg |
| Grav- og urnelund |
| Grav-og urnelund, framtidig |
| Andre typer bebyggelse og anlegg |
| Samferdsels anlegg og teknisk infrastru |
| Bane |
| Lufthavn |
| Havn |
| Grønnstruktur |
| Grønnstruktur, framtidig |
| Forsvaret |
| LNF |

-  Bruk og vern av sjø og vassdrag
-  Ferdsel
-  Småbåthavn
-  Fiske
-  Drikkevann
-  Naturområder
-  Friluftsområder
-  Kombinerte formål i sjø og vassdrag

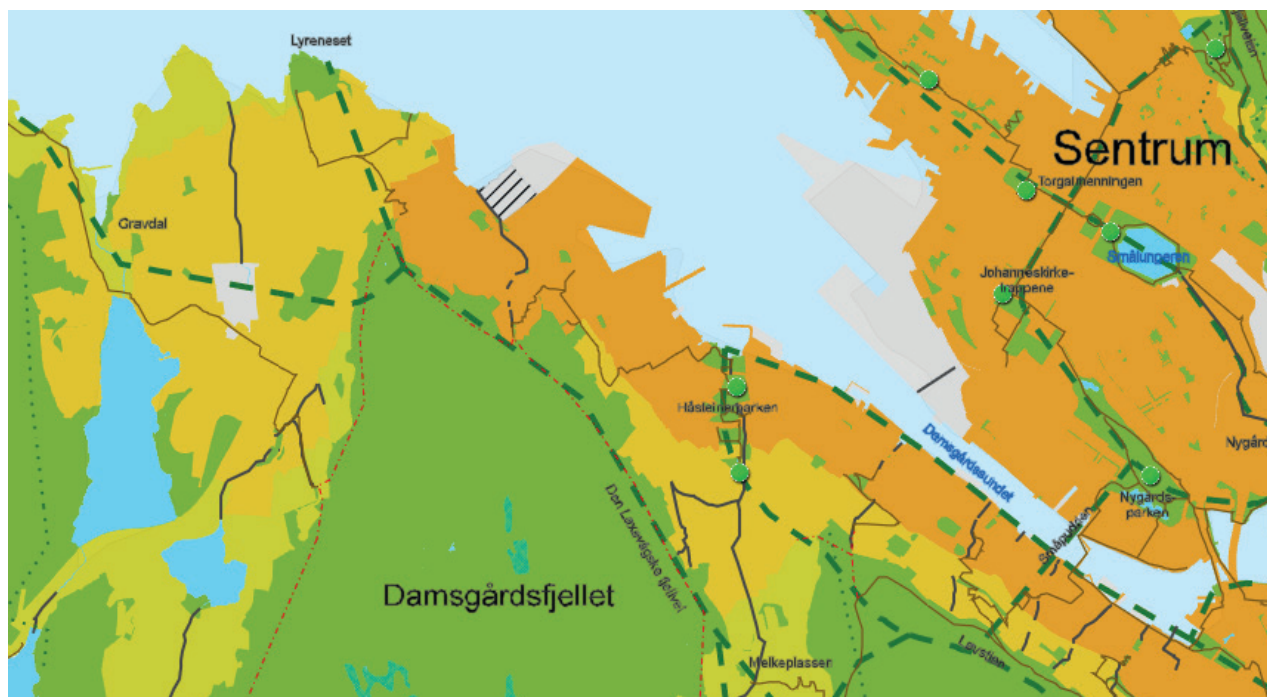
KPA2018 Hensynssoner

KPA2018 Angitthensyn kulturmiljø



KPA2018 Gjennomføringssone





[Fig. 11]

Utsnitt fra temakart sammenhengende BLÅGRØNNE strukturer, 2018

Arealformål KPA2018

Arealformaal_KPA18

- Grønne formål (KPA 2018)
- Blå formål (KPA 2018)
- Sentrumsformål og byfortetting (KPA 2018)
- Ytre fortettingssone (KPA 2018)
- Øvrig byggesone (KPA 2018)
- Forsvaret (KPA 2018)
- KDP BLÅE
- Andre formål (KPA 2018)
- Myr (AR5)

Park



Fremtidig turtrasé



Turtraséer og andre viktige gangtraséer



Økologiske korridorer

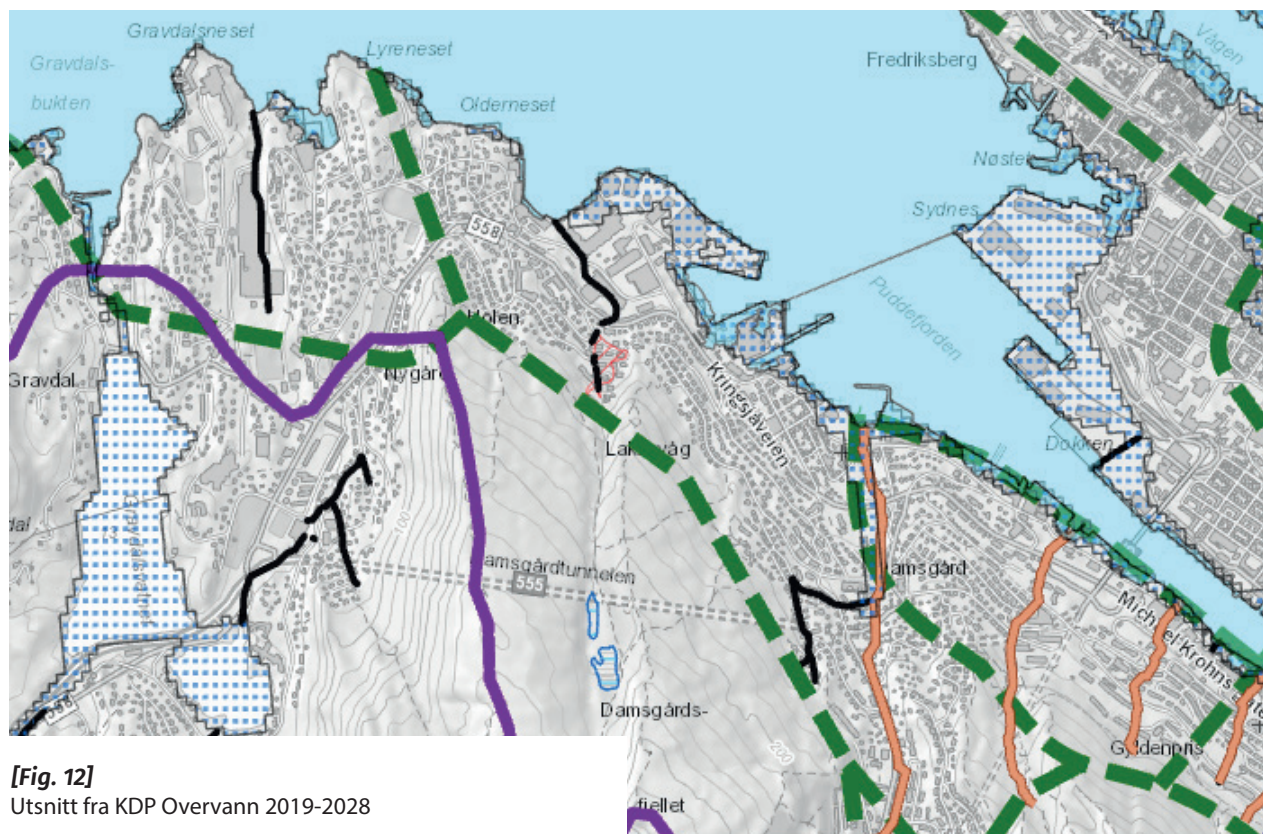


Elver og bekker i rør og kulvert



Blågrønne forbindelser





[Fig. 12]

Utsnitt fra KDP Overvann 2019-2028

TEGNFORKLARING

Myr



Oversvømte områder havnivåstigning

Oversvømte områder havnivåstigning

Havstigning 2,0m



Flom Aktsomhets fra Norges vassdrags og energidirektorat

Flom Aktsomhets fra Norges vassdrags- og energidirektorat



Vassdrag

Vassdrag



Byvassdrag med kommunalt driftsansvar

Byvassdrag med kommunalt driftsansvar



Blågrønne forbindelser

Blågrønne forbindelser



Lukkede vassdrag

Lukkede vassdrag



Regulerte flomsoner

Regulerte flomsoner



Kommunedelplan for overvann 2019 - 2028

Dette kartet er en del av kommunedelplan for overvann 2019-2029, KDP Overvann. Kommunedelplanen ble vedtatt 25. september 2019.

KDP overvann er et samarbeid mellom Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten og Vann- og avløpsetaten.

1.2.4 TEMAPLANER OG HANDLINGS- PLANER FOR ULIKE FAGOMRÅDER

SKOLEBRUKSPLAN 2016- 2030

Skolebehovet som er vist i planen tar utgangspunkt i elevtallsprognoser som er utarbeidet på bakgrunn av befolkningsprognoser og planlagte boliger. Planen ser også på skoleanleggenes tilstand og kommunens svømmeanlegg.

I denne er ungdomsskoletrinnet på Holen og Damsgård skole planlagt revet og erstattet med nye, og barneskoletrinnet på Holen skal rehabiliteres. Det er i disse prosjektene lagt inn en økt kapasitet med 50 elever på Damsgård skole. Det forventes i planen en lavere elevtallsvekst enn prognosene viser. Nygårdslien skole har liten tomt og utfordrende atkomstforhold, men har tilfredsstillende byggeteknisk tilstand. Prosjektene på Damsgård og Holen skoler er igangsatt i samsvar med tidligere skolebruksplan. Den nye planen foreslår ingen nye tiltak i denne planen.

Ved riving og bygging av nye Damsgård og Holen skoler, vil de 2 svømmebassengene som har vært innenfor planområdet bli avvirket, og ikke erstattet.

På lang sikt påpekes det på fastsatte mål og strategier i kommuneplanen, og at etablering av nye skoler er viktig i et byutviklingsperspektiv. Det er derfor viktig å sikre arealer til nye skoleanlegg på lang sikt. Ved avsetning av nye tomter må tomtens egnethet til skoleformål, mulig sambruk og skolen som nærmiljøanlegg og skolens utearealer vurderes særskilt.

BARNEHAGEBRUKSPLAN 2016-2030

Barnehagebruksplanen skal gi føringer for utforming av barnehager, som gir rom for lek og læring i trygge og gode arealer, og den skal sikre tilstrekkelig antall barnehageplasser på kort og lang sikt. Også denne legger folketallsutviklingen til grunn for vurdering av prognoser.

Det er ønskelig med et mangfold av barnehager, med både kommunal og privat drift. Samtidig er det et mål om flere kommunale barnehager, spesielt i pressområder - og at flest mulig skal få barnehageplass i nærheten av der de bor. Det beskrives en underdekning av barnehagekapasitet i Indre Laksevåg.

På lang sikt påpekes det på fastsatte mål og strategier i kommuneplanen, og at etablering av nye barnehager er viktig i et byutviklingsperspektiv. Det er derfor viktig å sikre arealer til nye barnehager på lang sikt.

Bergen Bystyre vedtok i mai 2015 en egen by-barnehagestandard, som et virkemiddel for å få opprettet barnehageplasser i Bergenhus og Årstad bydeler som har særlige utfordringer knyttet til uteområder og parkering.

IDRETTSPLANEN, 2017-2027

Planen slår fast at Bergen skal være en foregangskommune innen aktivitetsutvikling for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv, og skisserer anleggsutvikling i bydelene frem til 2022. Planen bygger på visjonen "Idrettsbyen Bergen - aktiv og attraktiv for alle", og bygger slik videre på ambisjonene som ligger til grunn for kommuneplanens samfunnsdel.

Deler av bydelen har særlig knapphet på areal for anleggsutvikling innen idrett. På den andre siden har bydelen nærhet til sjø og fjell. Tilgangen til fjellet er relativt bra, men til sjø er den mer utfordrende.

Tiltak som er gjennomført på grunnlag av forrige planperiode er:

- Nygårdsmyren stadion ble ferdigstilt i 2011, oppgradert fra grus til kunstgress og fast dekke på løpebane.
- Lyngbøbanen har hatt en utskiftning av kunstgresset.
- Tjønne liten og stor fotballbane er oppgradert fra grus til kunstgress. Frøya allianseidrettslag har inngått en festeavtale på kommunal grunn, for utbygging av ny basketballhall. Prosjektene er finansiert via privat giver.

Fra forrige planperiode gjenstår Laksevågshallen med nybygg med spesialanlegg for turn og bordtennis. I denne planperioden foreslås det at det settes i gang en prosjekterings- og reguleringsprosess for Laksevågshallen med muligheter for idrettshall, svømmehall, turnhall, møteplassfunksjon og ishall etter denne prioriteringsrekkefølge.

Når det gjelder Strategisk planprogram vurderes det som lite areal tilgjengelig for eventuell utvikling av idrettsanlegg i området. Området ligger tett på sjø, med mangler tilkomst til sjø for allmennheten. Det sees som et behov for å bedre tilgjengelighet og sikre mer areal for idrett og fysisk aktivitet, samt friluftsliv ved sjø. Området vil egne seg som et sted for utsetting av kajaker ved å etablere brygger/kajakkhotell for befolkningen. Byrådet ønsker å se innspillene om nye idrettsanlegg utover det man kan løse ved Laksevågshallen som det av det strategiske planprogrammet.

FOLKEHELSEPLAN 2015-2025

Planen retter særlig oppmerksomheten mot barn, unge og eldre. I tillegg er viktigheten av å arbeide med utjevning av lokale sosiale helseforskjeller særlig framhevet. Planen inneholder ingen bydelsvise, konkrete prosjekter som skal følges opp gjennom kommunens handlingsprogram og budsjett, men inneholder en rekke generelle tiltak som skal bidra til å nå målsettingene innenfor de 5 satsingsområdene.

- Gode bo- og nærmiljø
- God og trygg oppvekst
- Helsefremmende levevaner
- En aktiv, sunn og trygg aldring
- Et bærekraftig miljø.

HOVEDPLAN FOR AVLØP OG VANNMILJØ, 2015-2024

Hovedplanen for avløp og vannmiljø utarbeides og rulleres som en kommunedelplan, men blir ikke formelt behandlet etter plan- og bygnings-loven, siden målet er at det er kommuneplanens arealdel (KPA) som skal ivareta arealformål teknisk infrastruktur i nødvendig grad. Planen handler i hovedtrekk om rent vann til folk og fjord.

Ved den siste rulleringen har de satt fokus på VA-infrastrukturen i et samfunnsperspektiv, og har lagt til ry kapittel om utfordringer som møter oss i den moderne byen, både når det gjelder vannet som en ressurs, krav til sikkerhet og servicenivå, at folk bor ved vannkanten, at regnvannet har både tid og rom, og at infrastrukturen for vann og avløp er koordinert med annen teknisk infrastruktur, og at den moderne byen er robust i forhold til klimaendringer som gir høy sjøvannstand, ekstremnedbør mm.

TRAFIKKSIKRINGSPLAN 2019-2021

Av registrerte ulykker i Bydelene Laksevåg i perioden 2012-2016 har det vært en reduksjon i antall ulykker på hele 42 % sammenlignet med perioden 2007-2011. Fordelingen av ulykkestyper viser at det er påkjøring bakfra som er den hyppigste ulykkestypen. Det er en målsetting å fortsette reduksjon i ulykkestyper som gir alvorlig utfall. I tillegg skal trygghet og trygghetsfølelse for gående og syklende økes. Trygghet skal spesielt prioriteres for skoler og skoleveier, samt eldre fotgjengere. Av konkrete tiltak innenfor planområdet er det etablering av fortau og gangvei langs Gravidalsveien som er prioritert.

1.2.5 GJELDENE REGULERINGSPLANER

Området er omfattet av en rekke eldre reguleringsplaner som grunnlag for dagens bebyggelse

Den eldste reguleringsplanen i området er fra 1925 og omfatter Indre Laksevåg. Store deler av området er omregulert gjennom nyere planer, men dagens bebyggelsesstruktur er gjenkjennelig den dag i dag.

[Fig. 13] Gjeldende reguleringsplan for Damsgårdsgaten 174, Jansonsmarken, Kirkebukten, Kringsjåveien. ArealplanID 981000, godkjent 27.2.1995 side 29

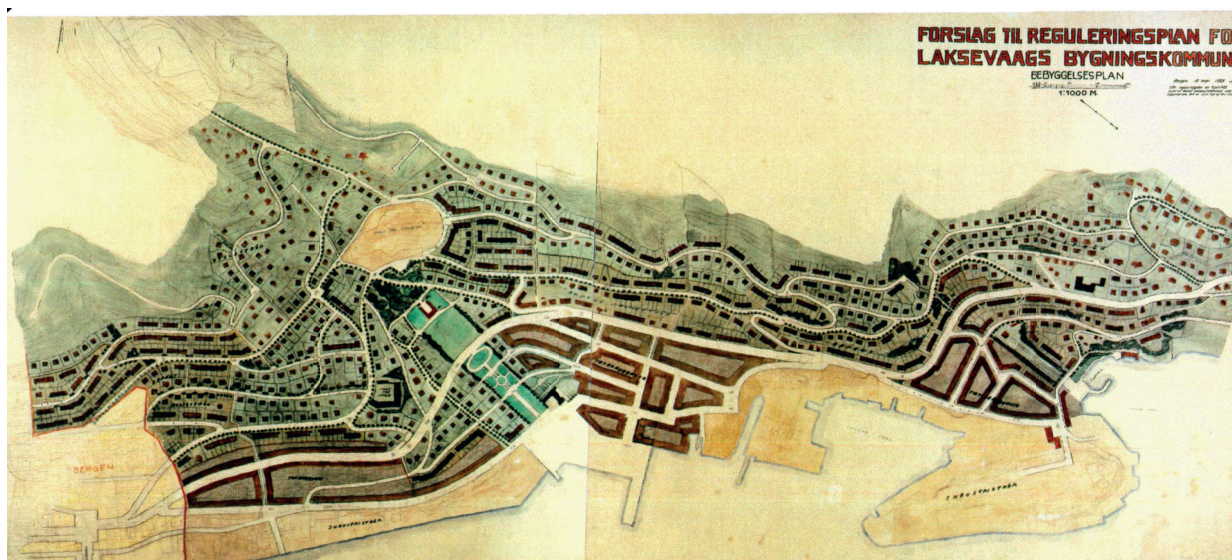
Nygård og Gravdal ble bygget ut på grunnlag av planer som i hovedsak ble utarbeidet på 1950- og 60-tallet.

Gjennom 1980- og 90-tallet ble det utarbeidet en del samferdselsplaner og planer for offentlige tjenester og formål.

[Fig. 14] Gjeldende reguleringsplan for Damsgårdsgaten 174, Jansonsmarken, Kirkebukten, Kringsjåveien. ArealplanID 981000, godkjent 1.7.1925 side 29

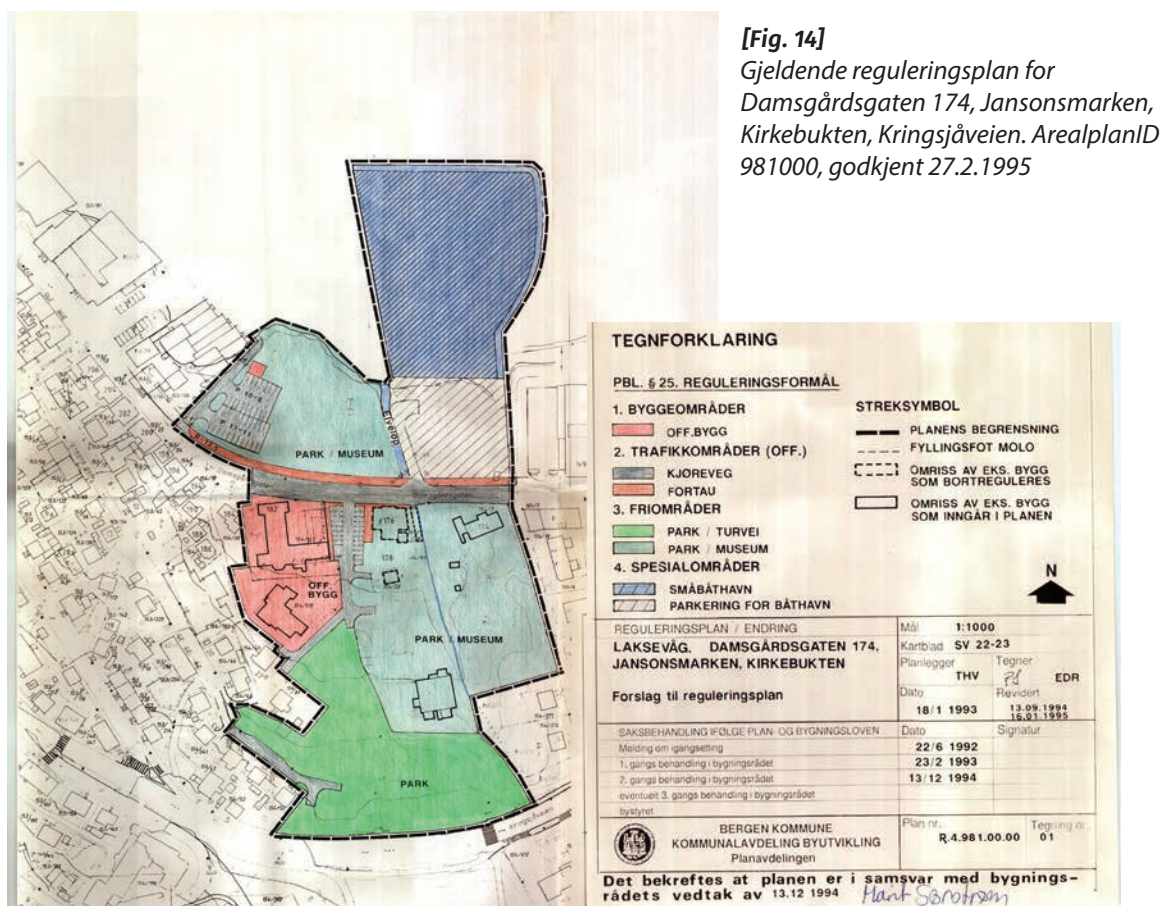
Men på 2000-tallet er behovet for fornyelse tilstede, og en rekke mindre planer for enkeltprosjekter i privat regi er utarbeidet. Dette er blant annet:

Navn på plan, nyere planer	Hovedformål	ArealplanID	Godkjent dato
Damsgård, Karensfryd	Næring	16590001	27.2.2006
Lyderhornsveien 40, Nygård (Eliasmarken)	Bolig	40271201	13.1.2006
Kringsjåveien 83, Laksevåg senter og industrihus	Blandet formål	40050100	25.6.2007
Kringsjåveien 113	Bolig	60630000	22.2.2010
Wallemsvikveien	Bolig	18040000	22.2.2010
Lyreneset friområde	Friområde	19700000	28.6.2010
Damsgårdsveien 161-171	Næring	60620000	28.6.2010
Damsgårdsveien 130-134	Næring	40110002	5.5.2011
Laksevåg verftsområde	Næring	40020100	18.6.2012
Gnr 157 bnr 11, Damsgårdsveien	Næring	40110003	4.9.2014
Kirkebukten bolig og næringsområde	Blandet	62090000	27.2.2014
Nygårdslie boligområde	Bolig	40250100	5.5.2014
Vågedalen boligområde	Bolig	62300000	24.6.2015
Laksevåg Johan Berentsens vei, næringsbygg	Næring	61910000	20.5.2014
Herman Grans vei, Damsgård skole	Skole	63380000	20.1.2016
Carl Konows gate	Veg (sykkelfelt, fortau)	6140000	21.6.2017



[Fig. 13]

Gjeldende reguleringsplan for Damsgårdsgaten 174, Jansonsmarken, Kirkebukten, Kringsjøveien. ArealplanID 981000, godkjent 1.7.1929



1.2.6 KOMMUNEPLANER OG KOMMUNEDELPLANER UNDER ARBEID

Kommuneplanens arealdel er under rullering, og det er startet opp et kommunedelplanarbeid for et framtidig kollektivsystem i Bergen Vest. Disse planarbeidene har pågått parallelt med det strategiske planprogrammet, og det strategiske planprogrammet tar utgangspunkt i de foreløpige anbefalte løsningene her, med forbehold om endringer som følge av Byrådets eller Bystyrets vedtak. Samtidig har en gjennom arbeidet med strategiske planprogrammet fremmet noen innspill, slik at en gjennom de overordna kommune(del)planene kan få på plass noen juridiske bestemmelser som understøtter planprogrammet for å styrke etterlevelsen.

FAGETATENS FORSLAG TIL NY KOMMUNEPLANS AREALDEL, JF. FAGNOTAT DATERT 24.04.2017 (IKKE BEHANDLET I BYRÅDET)

I forslag til ny KPA er også Gravdal og Nygård inkludert i det utvidete sentrumsområde, med 2 kompakte sentra lokalisert i Laksevåg sentrum og Nordrevågen (Laksevåg senter). Avgrensningen av de kompakte sentrumsområdene og en gangsoner rundt er bestemt etter spesifikke kriterier.

Med unntak av et areal på Laksevågneset er de store Industri-/Kontor-/Lagerområdene nå om-disponert som del av den generelle byggesonen, som omfatter både bolig- og næringsformål. Arealkrevende næring forutsettes lokalisert i egne områder lagt til rette for dette. Strandlinjen åpner for en beskjedne utvidelse i samsvar med Kommunedelplan for Indre Havn.

Det er avsatt en relativt stor hensynssone av hensyn til de mange kulturmiljøene i området, hovedsakelig knyttet til bygnings- og anleggs-miljøer som er bygget opp rundt industri- og krigshistorien. En større hensynssone viser til pågående planarbeid som kan gi ytterligere føringer for arealbruken, som det strategiske planprogrammet er tenkt å være svaret på.

I forbindelse med KPA-arbeidet har Bystyret behandlet og gjort vedtak i 4 prinsippaker, som grunnlag for løsninger og bestemmelser i planen. Dette gjelder:

- Strategisk kart BERGEN 2030 (prinsipper for aktuelle områder for fortetting/ kompakt byutvikling og arealkrevende næring)
- Samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser fra store vei/ tunnelprosjekter
- Parkering
- Byskikk og byggehøyder

KOMMUNEDELPLAN FOR KOLLEKTIVSYSTEM I BERGEN VEST, STARTET OPP 2015

Planen bygger på Bergen bystyre sin visjon for kollektiv tilbudet i Bergen, vedtatt i Bystyret 20. januar 2007 i 'Bergen 2020':

Et miljøvennlig og effektivt kollektivtilbud som det er enkelt å bruke for alle brukergrupper og som sikrer trafikantene en hurtig, forutsigbar og komfortabel reise til alle viktige målpunkt - både i og utenfor rushtrafikk. Samtidig ble det vedtatt en ambisjon om 50 % økning av alle kollektivreiser og full fremkommelighet på alle kollektivtrafikkens hovedtraséer.

Planarbeidet skal gi avklaringer på:

- Valg av hovedkorridorer for stamlinjer og valg mellom buss og/ eller bane
- Sammenkoblinger, driftssystem og arealbehov i sentrum
- Kapasitetsbehov
- Bindinger i et helhetlig transportsystem

I første omgang vil man avklare valg av hovedkorridorer for kollektivtrafikken mot vest gjennom behandling og vedtak av kommunedelplan med konsekvensutredning. Senere vil konkrete traséer bli fastsatt gjennom reguleringsplaner i korridorer som blir fastsatt i denne kommunedelplanen.

Silingsrapport

Som del av arbeidet er det utarbeidet en korridoranalyse med silingsrapport over aktuelle og anbefalte løsninger. Som ledd i prosessen er denne silingsrapporten fremmet for Byrådet med sikte på offentlig ettersyn og beslutning i Bystyret, som grunnlag for løsning som det skal utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning for. (jf. fagnotat datert 31.01.2017, ikke behandlet i byrådet enda). Denne silingsrapporten anbefaler en ny korridor (Korridor 5), som er en direkte linje mellom Bergen sentrum (Dokken) og Laksevåg, Loddefjord og Storavatnet med mulig forlengelse til Fjell og/ eller Askøy kommuner).



[Fig. 15]

Illustrasjon av alternative konsept for framtidig kollektivsystem mot vest (Silingsrapport, kommunedelplan for kollektivsystem mot vest)

På bakgrunn av passasjerprognoser og oppsatte terskelverdier basert på internasjonale erfaringer anbefales det bybane i denne korridoren.

[Fig. 15] Kollektivkorridorer i Bergen vest. Silingsrapport, Kommunedelplan for overordnet kollektivsystem i Bergen Vest.

1.2.7 DETALJREGULERINGSPLANER UNDER ARBEID

Parallelt med planarbeidet har det vært arbeidet med flere detaljreguleringsplaner. Flere samsvarer med gjeldende KPA når det gjelder arealformål, men utfordrer rammene for bl.a. byggehøyder og trafikale forhold.

Det har vært møter med de som fortsatt er i en tidlig planfase, og søkt samarbeid for en best mulig samordning av planprosessene. For de planer som har vært ute til offentlig ettersyn må det gjøres en avveining i forhold til KPS og strategisk temakart i samsvar med vedtak i bystyret 21.6.2017, sak 197/17.

PLANER SOM ER STARTET OPP:

- Verftsområdet, v/ Marin Eiendomsutvikling, ArealplanID 64940000, saksnr. 201429157, Hovedformål: Transformasjon av gammelt industriområde
- Simonsviken Næringspark v/ Simonsviken Næringspark AS, Arealplan ID 6415000, Saksnr. 201419106, Hovedformål: Transformasjon av gammelt industriområde
- Nye Holen Skole v/ Bergen kommune, ArealplanID 64410000, Saksnr. 201505450. Hovedformål: skole
- Johan Berentsens vei v/ Bergen kommune. ArealplanID 65080000, Saksnr. 201611467. Hovedformål: Etablering av fortau/ trafikksikring
- Damsgårdsveien 191-171 v/ Midgardgruppen AS. Omregulering, hovedsakelig til boligformål. Saksnr. 201714974.

PLANER SOM HAR VÆRT UTE TIL OFFENTLIG ETTERSYN:

- Nygårdsviken 1 v/ W. Giertsen AS. ArealplanID 61670000, saksnr. 201003669. Hovedformål: Økt aktivitet på eksisterende næringsområde. Offentlig ettersyn i perioden 23.6 – 20.8.2013
- Damsgårdsveien Næringsbygg, Strax-huset. ArealplanID 63070000, saksnr. 201215318. Hovedformål: Kontorbygg med høyere utnyttelse. Offentlig ettersyn i perioden 20.12.2015-2.2.2016
- Damsgårdsveien 11-113, Frydenbø Marina II AS. ArealplanID 63770000, saksnr. 201405519. Hovedformål: Kontorbygg med høyere utnyttelse. Offentlig ettersyn i perioden 22.11.2015-12.1.2016
- Damsgårdsveien 119, Skjønndal slipp. ArealplanID 63580000, Saksnr. 201323570. Hovedformål: Kontorbygg med høyere utnyttelse. Offentlig ettersyn i perioden 23.11.2014-6.1.2015
- Lyngbøveien, Bergen kommune. ArealplanID 64830000, saksnr. 201516982. Hovedformål: Etablering av fortau/ trafikksikring. Offentlig ettersyn i perioden 23.22.3026-10.1.2017.

1.3 STRATEGIPLANKART – RAMMER FOR NYE PLANER

Som grunnlag for oppstart av det strategiske planprogrammet gjorde byrådet, den 11.8.2016 følgende vedtak:

Det anbefales at et strategisk planprogram utarbeides for Laksevåg fra Puddefjordsbroen til Nygård og Gravdal. Følgende intensjoner legges til grunn for arbeidet. Planprogrammet skal skape rammer for en bærekraftig byutvikling med fortetting, næringsutvikling, transformasjon og forbedret bymiljø.

Planprogrammet skal legge til rette for:

- Tryggere forhold for myke trafikanter og dreining mot miljøvennlig transport
- Offentlig tilgjengelige møteplasser
- Gode forhold for næringslivsutvikling
- Sentrumsnær boligproduksjon
- Bedre kommunikasjon mellom Laksevåg og Bergen sentrum
- Bedre levekår
- Ivaretagelse av stedets historie og identitet
- Gode senterområder med funksjonsblanding

Planprogrammet skal gi strategiske føringer for utviklingen av Laksevåg og gi rammer for private reguleringsplaner i området.

Det er søkt å finne fram til en overordnet strategi som grunnlag for en framtidig byutvikling på Laksevåg, både på kort og lang sikt, som bidrar til å svare på dagens utfordringer samtidig som det åpner for en bærekraftig utvikling i samsvar med byrådets vedtak.

1.3.1 BESKRIVELSE AV STRATEGIPLANKART

Hovedstrategien er altså å bruke identiteten og de naturgitte kvalitetene på en måte som kan virke samlende og skape et levende lokalsamfunn med mangfold og trivsel. Når det gjelder å legge til rette for en framtidig utvikling på Laksevåg, anbefales det derfor en sterk vektlegging av følgende tiltak i framtidig arealbruk:

IDENTITET OG BRUK AV NATURGITTE KVALITETER:

- Opprettholde vågene, buktene og den korte avstanden fra sjø til fjell
- Ta vare på utvalgte og karakteristiske kulturhistoriske bygningsmiljøer og anlegg gjennom bruk og en integrert del av en trivelig og mangfoldig bystruktur.

SKAPE ET LEVENDE LOKALSAMFUNN MED MANGFOLD OG TRIVSEL

- Kompakt sentrumsutvikling i Nordrevågen og Laksevåg sentrum med bydelspark.
- Etablere et sammenhengende og attraktivt gang, og sykkelveinettverk fra sjø til fjell
- Etablere nye møteplasser for aktivitet, hvile og sosial interaksjon.

LEGGE TIL RETTE FOR EN BÆREKRAFTIG UTVIKLING MED VEKST

- Transformasjon av etablerte industriområder med arbeidsplassintensiv næringsaktivitet og nye boliger
- Styrke kontakten mot Bergen sentrum gjennom nye gang- og sykkeltraseer og ny kollektivtrase
- Etablering av nytt byggeland i sjø
- Øke kapasiteten på de sosiale tjenestene. Dette gjelder skole, barnehage, eldreomsorg og fritidstilbud.

Strategiplankartet viser hovedstrategiene og hvordan de henger sammen med eksisterende infrastruktur og grønnstruktur. I hele området må det tas hensyn til klimaendringer og mer intense regnskyl. Flomveier, fordrynings- og magasineringsystemer må etableres for å forebygge skader på natur, bygg og anlegg.

1.3.2 FORUTSETNING FOR TRANSFORMASJON OG BYFORTETTING I DELOMRÅDE A INDRE LAKSEVÅG.

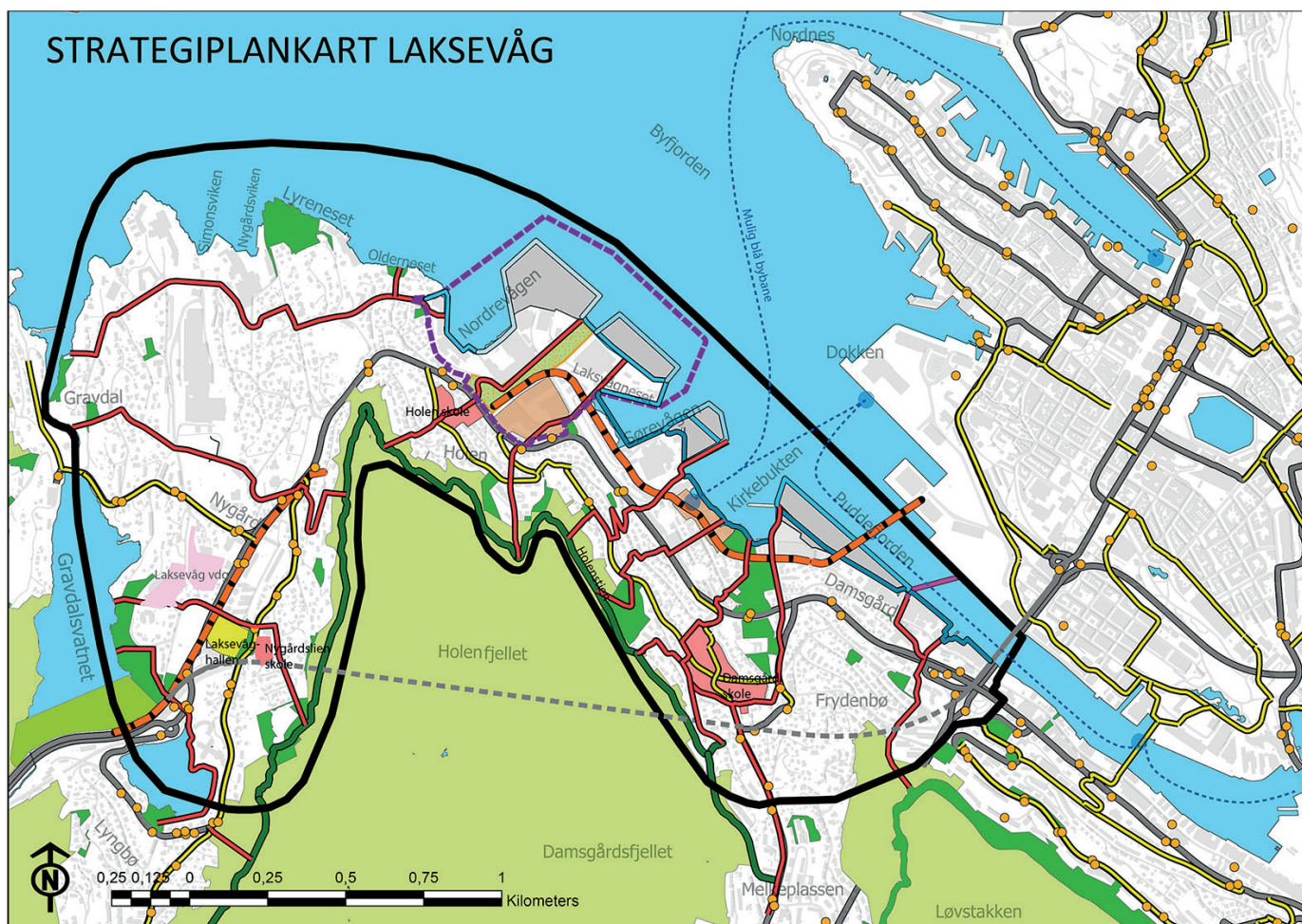
Det er først og fremst i Indre Laksevåg at transformasjon og byvekst skal skje og som har levekårsutfordringer. I et langsiktig perspektiv skal det også være rom for vekst med kompakt byutvikling som del av et utvidet Bergen sentrum. Det vil knyttes rekkefølgekrav til senere planprosesser for å sikre at forutsetningene blir ivarettatt. Nye prosjekter må også forklare sin status i forhold til sosial infrastruktur, selv om det er en kommunal oppgave å etablere det.

Følgende forutsetninger vil være kritisk for en at en framtidig utvikling med vekst skal bli bærekraftig:

SENTRUMSUTVIKLING - LAKSEVÅG SENTRUM OG NORDREVÅGEN (LAKSEVÅG SENTER)

Det er to sentrumskjerner i området, som kan utvikles med ulike karakter. Det er et mål at disse opprettholdes og utvikles som kompakte sentra, men med bedre kontakt/kommunikasjon mellom dem.

Laksevåg sentrum har i dag en urban struktur og har mange av de kvalitetene som i dag etterspørres i nye sentra, med korte avstander, park, festplass, allmenning, kontakt med sjøen, kulturtilbud, butikker, barnehage mm.



[Fig. 16]
Strategiplankart

Innhold

- Utvidet Damsgård skole og Holen skole
 - Laksevåghallen - ny idrettshall Nygård
 - Ny turvei - Holenstien
 - Tverrforb. gange / flomv. - eksist. og planl.
 - Strandpromenade fase 4
 - Strandpromenade fase 3
 - Strandpromenade fra fase 2 - senere gate
 - Strandpromenade fra fase 1 - senere gate
 - Plangrense - Off.områdeplan Nordrevågen
 - Undersøkelsesområde i sjø
 - Ny gang- og sykkelbro
 - Ny bydelspark i Nordrevågen
 - Mulig bybane
-
- Sentrumskerne (fra KPA 2018)
 - Grønnstruktur (fra KPA 2018)
 - Grønnstruktur - fremtidig (fra KPA 2018)
 - LNF (fra KPA 2018)
-
- Eksisterende lekeplass
 - Bussholdeplass
 - Eksisterende kollektivnettverk
 - Bydelsruter sykkel
 - Grense for planstrategi

Nordrevågen (Laksevåg senter) er dominert av dagens kjøpesenter med god parkeringsdekning, og der inngangspartiene vender seg mot parkeringsdekkene, og i liten grad mot gaten. Laksevågneset er eldre industriområder med store flater og arealkrevende bygg og anlegg med store volum. Ved en transformasjon trengs større variasjon av funksjoner som kan erstatte den arealkrevende næringen som en på sikt ser for seg at vil flytte ut, sammen med en ny, urban park som virker samlende.

SKOLE/BARNEHAGE – BEHOV FOR KAPASITETSØKNING

Nye Damsgård og Holen skoler vil gi et godt tilbud til dagens Laksevåg, og vil være tilstrekkelig med en beskjedne vekst gjennom fortetting i etablerte boligområder. Ved transformasjon av industriområder og utfylling i sjø åpnes det for en boligvekst som dagens skolebruksplan og barnehagebruksplan ikke har inkludert i sine framskrivningsprognoser.

Transformasjon og byfortetting forutsetter derfor:

- Utviding av Damsgård skole gjennom ny bruk av kommunale utleieboliger. Beboerne som trenger utleieboliger får nytt tilbud i andre bydeler, eller ved kjøp av nye boliger i transformasjonsområdene gjennom bruk av forkjøpsretten. Dette er i samsvar med vedtatt fortynningsstrategi. (jf. bystyresak 183/17 Handlingsplan for fortynning av den kommunale boligmassen i Bergen kommune.)
- Bygging av ny ungdomsskole på Laksevågneset.
- Omdisponering av Nye Holen skole til ren barneskole
- Bygging av nye barnehager som en integrert del av ny boligbebyggelse.

[Fig. 17] Tabell for utregning av kapasitetsbehov ved transformasjon og fortetting, side 35

ETABLERING AV NY INFRASTRUKTUR

Framtidig transportsystem vil i hovedsak bygge på dagens vei- og gatestruktur, men bør omdisponeres slik at gående, syklende og kollektivreisende sikres et attraktivt tilbud med god kapasitet. Nærings- og nyttetransport skjer via utvalgte traseer som fortsatt skal muliggjøre dette.

I tillegg vil transformasjon og byfortetting forutsette:

- Ny gang- og sykkelbro fra Bergen sentrum over Puddefjordsbroen i egen trasé etableres som ny bydelrute.
- Nytt kollektivtilbud i egen trasé fra Bergen sentrum, via Dokken over Puddefjorden og videre til Loddefjord. Kollektivtraseen inkluderer ny hovedrute for sykkel med høy standard gjennom Laksevåg

Nytt kollektivtilbud kan løses som bybane, gondol og/eller sjøtransport.

ADKOMSTVEIER TIL VIKTIGE NÆRINGS- OG BYOMRÅDER:

Noen gater vil være viktige atkomstveger, der en fortsatt vil ha en andel næringstrafikk og tungtrafikk, som f.eks. varelevering. Dette gjelder:

- FV582 Carl Konows gate/ Kringsjøveien/ Lyderhornsveien, som også vil fungere som avlastningsvei for Damsgårdstunnellen og prioriteres for et godt busstilbud.
- Damsgårdsveien – fra tverrveien og nordover mot Kirkebukten.
- Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien til Simonsviken og Nygårdsviken Næringsområder.
- Våggsgaten/ Johan Berentsens vei til Laksevågneset og Olderneset.

Øvrige gater og veier skal prioriteres for gående og syklende.

OVERVANNSHÅNDTERING

Området er betjent med offentlige vann- og avløpssystemer. Avløpssystemene er under oppgradering og skal separeres. Dette kan medføre større og mindre endringer både med hensyn til trasé, kapasitet og funksjon. Overvannet skal gis plass og rom, fortrinnsvis som åpne systemer som kan integreres som et kvalitativt element i den øvrige infrastrukturen i gater, gang- og sykkelveier og møteplasser/ parker. Ved nedbørshendelser som overstiger kapasitet til konstruerte systemer som rør og kulverter, skal overvannet føres på overflaten til sjø og vassdrag uten å medføre skade. Dette gjelder også for åpne vassdrag.

1.3.3 FORUTSETNING FOR TRANSFORMASJON OG BYFOTETTING ØVRIGE OMRÅDER

Delområder B, Kringsjø og delområde C, Nygård er i Kommuneplanens arealdel ikke forutsatt å utvikles som sentrumsområder. Det er en rekke forutsetninger som vil kunne endres i fremtiden, som kan medføre at disse områdene likevel kan aktualiseres som sentrumsfortetting.

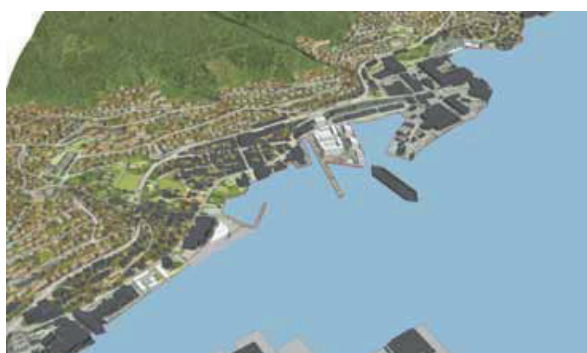
I område B, Kringsjø vil det være aktuelt med en styrking av sammenheng mellom idretsanlegg, gang og sykkeltraseer, og ev. ny bygningsmessig og funksjonsmessig fortetting.

Tilsvarende i *delområde C, Nygård*, vil området rundt kryss Lyderhornsveien og Gravdalsveien kunne utvikles med fortettet sentrumsbebyggelse.

enhet	pr.befolkn	1 enh pr.	plass pr. 1000	plass pr. 100 leil 2.5 pers pr.leil
1 barnehage 80 barn pr.	7% av innb	1.144 innb	69	17,2
2 parallell 1-7 skole pr.	8% av innb	5.227 innb	80	20
5 parallell 8-10 skole pr.	3.3% av innb	13.814 innb	32	8
50 eldre plasser pr.	3% av innb	1.667 innb	30	7,5

[Fig. 17]

Tabell for utregning av kapasitetsbehov ved transformasjon og fortetting.



Trinn 1



Trinn 3



Trinn 2



Trinn 4

[Fig. 18]

TRINNVIS UTVIDELSE I SJØ - Laksevåg. 3D illustrasjon av etappevis utvidelse av Laksevåg mot fjorden. NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

NB! Framtidig bebygd areal i sjø er illustrativt og defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

1.3.4 TRINNVIS UTVIKLING. REKKEFØLGE

En ser for seg en framtidig byutvikling i 4 trinn:

1. Økte attraktivitet og tilgjengelighet i dagens Laksevåg og Laksevåg sentrum. Nye Damsgård og Holen skole etableres og ferdigstilles. Nye Laksevåghallen etableres. tverrforbindelser/ flomveier fra byfjellsgrensen til Damsgårdsveien etableres. Oppgradering av lokale byrom og møteplasser. Eksisterende kollektivtrasé langs FV 582 oppgraderes med god tilgjengelighet til holdeplasser. Bydelsruter for sykkel i kombinasjon med gangveier etableres. forutsetter frigjøring av gateareal. Se fig s. 37. (krever forprosjekt jf kap 1.4.1, 1.4.2 og 1.4.3)
2. Transformasjon av dagens industriområder. Utviding av Damsgård skole. Ny GS-bro fra Bergen sentrum over Puddefjorden. Bymessig utvikling i Nordrevågen (Laksevåg senter) med tverrforbindelse/ flomvei. (krever reguleringsplan jf kap 1.5.1, 1.5.2, 1.5.3 og 1.5.4) Se fig s. 38.
3. Delvis utfylling i sjø og ny ungdomsskole med idrettsanlegg på Laksevågneset. Fullt utbygd bydelspark. (krever reguleringsplan jf 1.5.4) Se fig s. 39.
4. Fullt utbygd område og nytt kollektivtilbud fra Bergen sentrum til Loddefjord via Laksevåg. Ny hovedrute for sykkel. (Krever Kommunedelplan for overordnet kollektivsystem i Bergen vest og senere regulering) Se fig s. 40.

[Fig. 18] Illustrasjon av mulig trinnvis utvidelse i sjø side 35

Kapasitetsøkning på skoler og eldreomsorg må skje i takt med utviklingen og vurderes konkret i det enkelte prosjekt. I en rekkefølgesammenheng, må de enkelte planer gis en ramme for antall boliger innenfor enkelte byggetrinn.

1.3.5 RAMMER FOR DETALJPLANER

Det strategiske planprogrammet for Laksevåg definerer en hovedstrategi for en framtidig utvikling i hele Laksevåg, også i områder som ikke vil bli omfattet av detalj- og områdeplaner i kommunal regi. Det er ønskelig at det settes en felles standard som sikrer gjennomgående kvalitet innenfor hele området. I det strategiske planprogrammet, del 2, er det beskrevet de sentrale og fundamentale tiltak som må finne sin løsning i den enkelte plan, og gitt retningslinjer for hvordan dette bør gjøres.

Som rammer for framtidige detaljplaner skal følgende vektlegges spesielt:

- Hovedgrep – forholdet til den overordnede strategien
- Bystruktur, byform og byliv
- Bebyggelsesstruktur
- Kommunikasjoner
- Farled og havneforhold
- Sosial infrastruktur
- Naturgitte forhold, naturmiljø
- Kulturminner
- Barn og unges interesser

Generelt skal det utarbeides VA-rammeplaner i alle planer, eksempel områdereguleringsplan, reguleringsplan, detaljplan, mm. Innhold i VA-rammeplan og detaljplan for VA-anlegg inklusive plan for overvannshåndtering og flomveier skal utføres i henhold til gjeldende normer, reglement og lover gjeldende på planleggings- og utførelsestidspunktet, jfr Vann- og avløpsetatens nettside:

www.bergen.kommune.no/organisasjonsenhet/va.

Planlagte tiltak som berører offentlig infrastruktur som vei, vann, avløp mm skal koordineres opp mot VA-etaten og Bymiljøetaten.



[Fig. 19]

Gåbyen. Sammenhengende gangnett. Tverrforbindelsene fra sjø til fjell, og kollektivholdeplas. Ny fjellvei, Holenstien og strandpromenade. Kollektivtraséer med forbindelser mot sentrum og mot vest, som suppleres med en raskere kollektivtrasé over tid..



Innhold, Byutviklingstrinn 1

- Nye Damsgård og Holen skoler
- Laksevåghallen - ny idrettshall Nygård
- Tverrforb. gange / flomv. - eksist. og planl.
- Strandpromenade fra fase 1 - senere gate
- Undersøkellesområde i sjø

BYUTVIKLINGSTRINN 1

Øket attraktivitet og tilgjengelighet i dagens Laksevåg og Laksevåg sentrum:

- Nye Damsgård og Holen skole etableres og ferdigstilles.
- Nye Laksevåghallen etableres.
- Tverrforbindelser/ flomveier fra byfjellsgrensen til Damsgårdsveien etableres (krever forprosjekt jf pkt 1.4.1)
- Oppgradering av lokale byrom og møteplasser
- Eksisterende kollektivtrasé langs FV 582, med trolleybuss
- Oppgraderes med god tilgjengelighet til holdeplasser. (krever forprosjekt jf kap 1.4.3)
- Påbegynt strandpromenade fra øst
- Bydelsruter for sykkel i kombinasjon med gangveier etableres. (forutsetter frigjøring av gateareal jf forprosjekt kap 1.4.2)



Illustrasjon av etappevis utvidelse av Laksevåg mot fjorden, byggetrinn 1. NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.



Innhold, Byutviklingstrinn 2

- Utvidet Damsgård skole og Holen skole
- Laksevåghallen - ny idrettshall Nygård
- Ny turvei - Holenstien
- Tverrforb. gange / flomv. - eksist. og planl.
- Strandpromenade fra fase 2
- Strandpromenade fra fase 1 - nå gate
- Plangrense - Off.områdeplan Nordrevågen
- Undersøkellesområde i sjø
- Ny gang- og sykkelbro

BYUTVIKLINGSTRINN 2

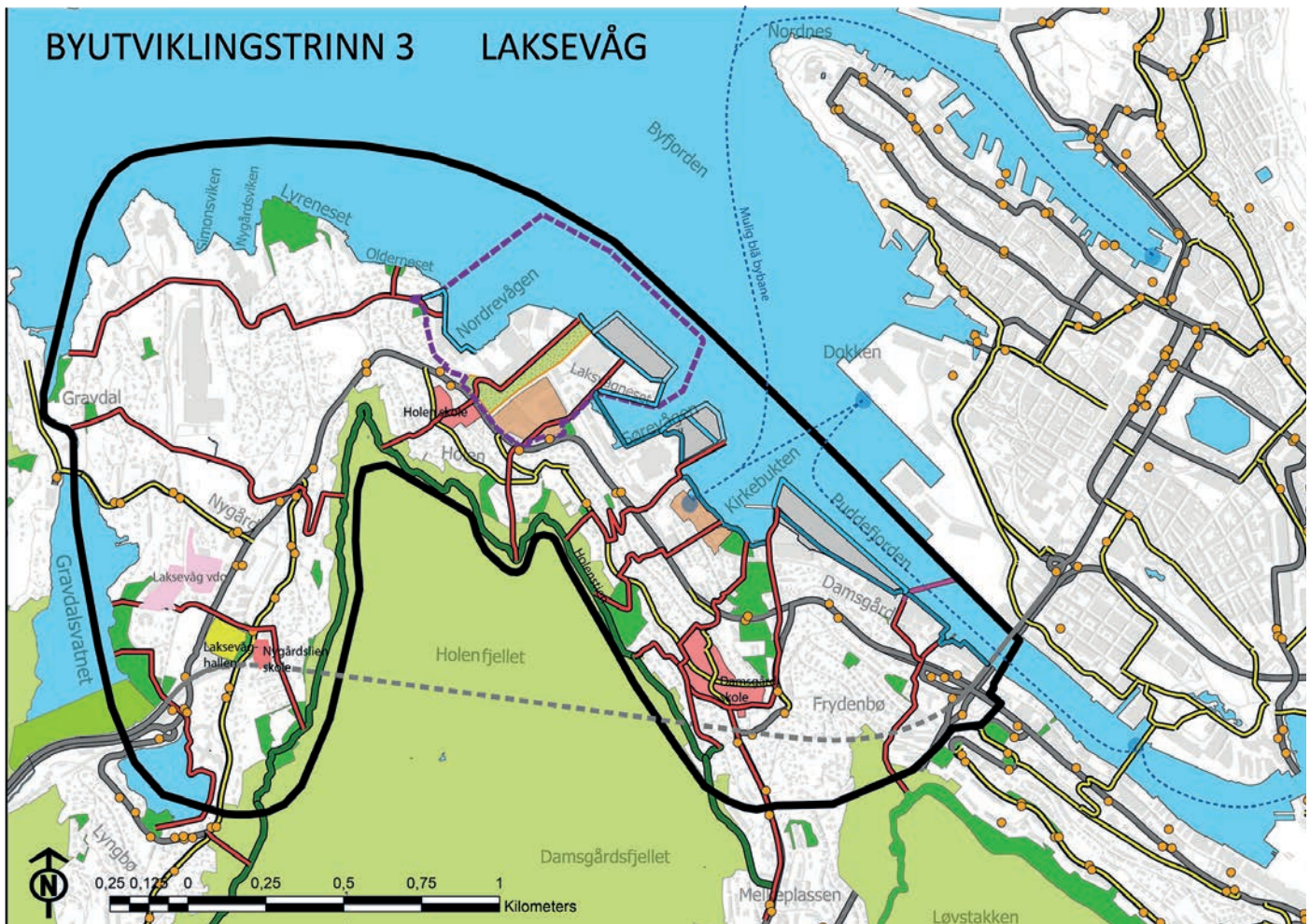
Transformasjon av dagens industriområder:

- Utviding av Damsgård skole. (krever detaljplan jf kap 1.5.3)
- Ny GS-bro fra Bergen sentrum over Puddefjorden. (krever detaljplan jf. kap 1.5.2)
- Bymessig utvikling i Nordrevågen (Laksevåg senter) med tverrforbindelse/ flomvei/allmenning. (krever områdeplan, jf kap 1.5.1)
- Fjellveien Holenstien etableres (krever detaljplan, jf kap 1.5.3)

Krever avklaring om mulig nytt byggeland i sjø.



Illustrasjon av etappevis utvidelse av Laksevåg mot fjorden, byggetrinn 2. NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.



Innhold, Byutviklingstrinn 3

- Utvidet Damsgård skole og Holen skole
- Laksevåghallen - ny idrettshall Nygård
- Ny turvei - Holenstien
- Tverrforb. gange / flomv. - eksist. og planl.
- Strandpromenade fase 3
- Strandpromenade fra fase 2 - nå gate
- Strandpromenade fra fase 1 - nå gate
- Plangrense - Off.områdeplan Nordrevågen
- Undersøkellesområde i sjø
- Ny gang- og sykkelbro
- Ny bydelspark i Nordrevågen
- Sentrumskjerne (fra KPA 2018)
- Grønnstruktur (fra KPA 2018)
- Grønnstruktur - fremtidig (fra KPA 2018)
- LNF (fra KPA 2018)
- Eksisterende lekeplass
- Bussholdeplass
- Eksisterende kollektivnettverk
- Bydelsruter sykkel
- Grense for planstrategi

BYUTVIKLINGSTRINN 3

Transformasjon og evt. noe utfylling i sjø:

Dette innebærer:

- Ny ungdomsskole med idretts- /kulturanlegg på Laksevåghallen. (krever områdeplan, jf kap 1.5.1)
- Fullt utbygd bydelspark i Nordrevågen. (krever områdeplan, jf kap 1.5.1)

Krever avklaring om mulig nytt byggeland i sjø og framtidig kollektivsystem.





Innhold, byutviklingstrinn 4

- Utvidet Damsgård skole og Holen skole
 - Laksevåghallen - ny idrettshall Nygård
 - Ny turvei - Holenstien
 - Tverrforb. gange / flomv. - eksist. og planl.
 - Strandpromenade fase 4
 - Strandpromenade fase 3
 - Strandpromenade fra fase 2 - nå gate
 - Strandpromenade fra fase 1 - nå gate
 - Plangrense - Off.områdeplan Nordrevågen
 - Undersøkelsesområde i sjø
 - Ny gang- og sykkelbro
 - Ny bydelspark i Nordrevågen
 - Mulig bybane
-
- Sentrumsjerne (fra KPA 2018)
 - Grønnstruktur (fra KPA 2018)
 - Grønnstruktur - fremtidig (fra KPA 2018)
 - LNF (fra KPA 2018)
-
- Eksisterende lekeplass
 - Bussholdeplass
 - Eksisterende kollektivnettverk
 - Bydelsruter sykkel
 - Grense for planstrategi

BYUTVIKLINGSTRINN 4

Fullt utbygd område:

- Nytt kollektivtilbud fra Bergen sentrum til Loddefjord via Laksevåg etableres.
- Ny hovedrute for sykkel etableres

Krever avklaring om mulig nytt byggeland i sjø og framtidig kollektivsystem.



1.4 KOMMUNALE FORPROSJEKT

I tillegg til ovenstående er det noen tiltak som i sum vil ha et større utredningsbehov før konkrete løsninger og finansieringsbehov kan inkluderes i kommunens handlingsprogram.

Fagetaten anbefaler at dette organiseres som egne forprosjekt som en oppfølging av det strategiske planprogrammet.

Dette er:

- Gåbyen Laksevåg - Sammenhengende gang- og sykkelnett
- Boligsoneparkering med inndragning av off. parkeringsplasser
- Utforming av Damsgårdsveien med prioritering av gående og syklende og inndragning av langs-gående bilparkering.

1.4.1 SAMMENHENGENDE GANG- OG SYKKELNETT:

Det strategiske planprogrammet har etablert et sammenhengende gangveinettverk, en universell utformet urban turløype i Indre Laksevåg og bydelsruter for sykkel.

Det samlede gang- og sykkelnettet består av:

- en langsgående fjellvei, Holenstien.
- en sammenhengende strandpromenade langs Byfjorden med tilgang til sjø.
- tverrforbindelser fra strandpromenaden til Holenstien som raske snarveier – som også vil fungere som flomveier
- universelt utformede alternativer, der tverrforbindelsene blir for bratte og etablerer trapper.
- ny gang- og sykkelforbindelse til Bergen sentrum over Puddefjorden
- møteplasser, lommeparker, små lekeplasser og i tilknytning til gang- og sykkelveinettverket

Dette gang- og sykkelnettet bygger på eksisterende strukturer og planverk, og mye ligger på offentlig grunn. Men nettet mangler noen lenker for å bli sammenhengende, og det tilbudet som finnes er lite attraktivt. Det anbefales at det opprettes et eget forprosjekt med sikte på finansiering og opprusting av gangveinettet til en attraktiv standard.

Gang og sykkelveinettet skal bidra til å knytte Laksevåg sammen lokalt, og at de som bor i området enkelt skal kunne nå alle sine lokale målpunkter i sitt nærområde til fots eller med sykkel. Samtidig er det et mål at alle nye målpunkter som etableres i området har tilknytning til nettverket.

Forprosjektet skal:

- beskrive en felles standard og nødvendige tiltak for etablering av nettverket i sin helhet.
- synliggjøre de samlede kostnadene
- gi en prioritering for de tiltak som skal etableres i kommunal regi, og
- beskrive det som må utføres som del av private byggeprosjekter som grunnlag for senere utbyggingsavtaler og rekkefølgekrav.

[Fig. 19] Gåbyen. Tverrforbindelsene fra sjø til fjell. Ny fjellvei, Holenstien og strandpromenade. Kollektivtraseer med forbindelser mot sentrum og mot vest, side 36.

[Fig. 20] Sammenhengende gangnett. Universelt utformede alternativer med forbindelser til fjellveien Holenstien, kollektivholdeplasser og strandpromenade., side 42.

[Fig. 21] Sykkelforbindelser. Hovedrute og bydelsruter med forbindelse til fjellveien Holenstien, strandpromenaden og ny gang- og sykkelbro til Bergen sentrum, side 42.

NÆRMERE BESKRIVELSE AV GANG- OG SYKKELNETTET:

Tverrforbindelsene fra sjø til fjell:

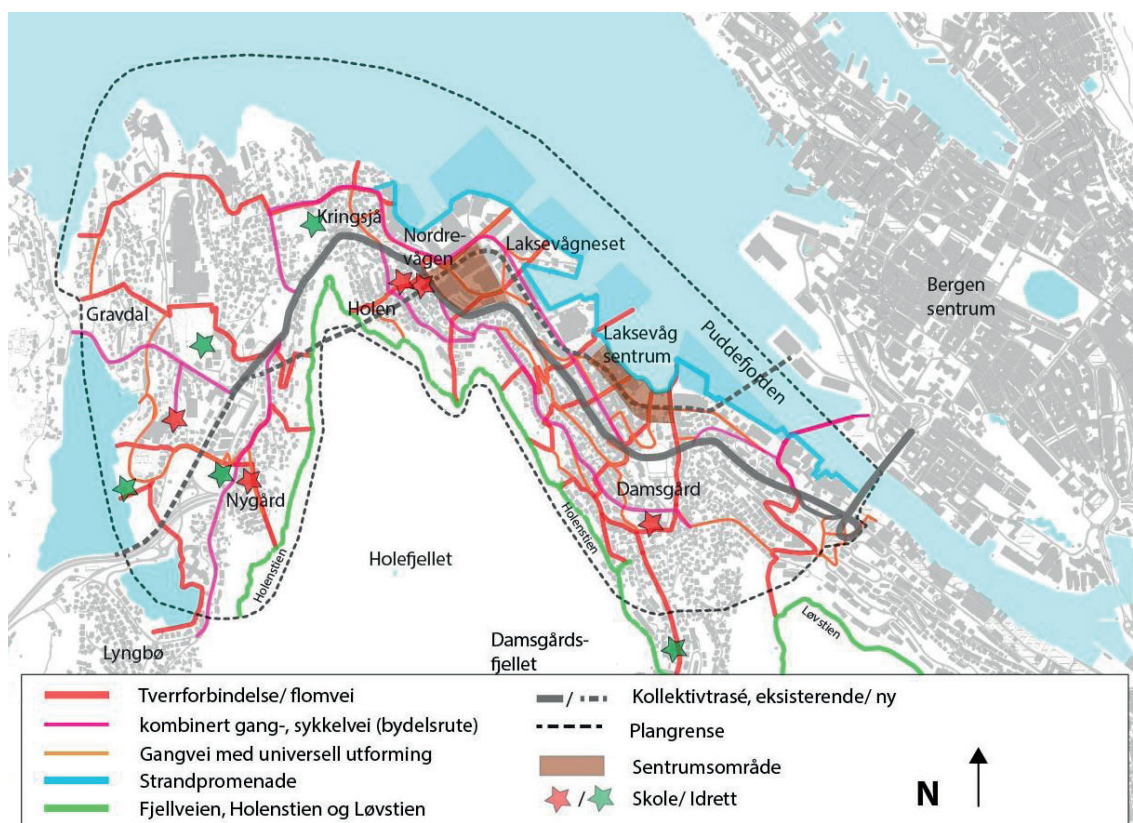
er snarveier, og er både trappeløp og sti. De skal også fungere som flomveier, og gi rom for annen offentlig infrastruktur/ ledningsnett i bakken. Forbindelsene er i stor grad åpne for ferdsel i dag, men trenger oppgradering. Tverrforbindelsene suppleres med alternative ruter for rullevennlig dekke og slakere stigningsforhold.

Alternative gangforbindelser med universell utforming:

I tillegg til tverrforbindelsene og som en urban turløype gjennom bebyggelsen skal det sikres gangforbindelse mellom sjøen og fjellveien som tilfredsstillende kravene til universell utforming. Dette innebærer rullevennlig dekke og slakere stigningsforhold. Forbindelsene vil delvis følge bydelsrutene for sykkel. Et fullt utbygd tilbud forutsetter at eksisterende gategrunn blir frigjort for parkerte biler.

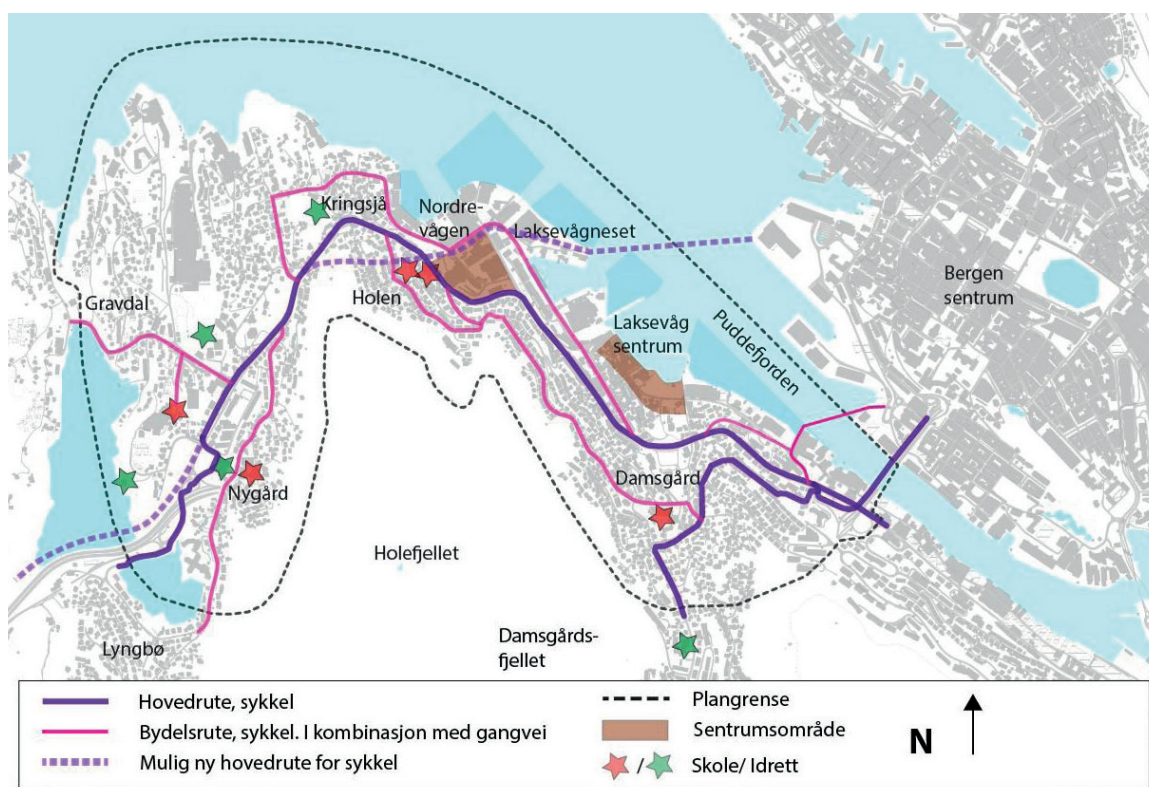
Sykkelforbindelser

består av bydelsrutene for sykkel supplert med lokale forbindelser med rullevennlig dekke og slakere stigning. Forbindelsene går i blandet trafikk der de veksler på å dele areal med biltrafikk og gående. Et fullt utbygd tilbud forutsetter at eksisterende gategrunn blir frigjort for parkerte biler.



[Fig. 20]

Sammenhengende gangnett. Universelt utformede alternativer med forbindelser til fjellveien Holenstien, kollektivholdeplasser og strandpromenade.



[Fig. 21]

Sykkelforbindelser. Hovedrute og bydelsruter med forbindelse til fjellveien Holenstien, strandpromenaden og ny gang- og sykkelbro til Bergen sentrum. Bydelsrutene i kombinasjon med gangveier eller kjørevei med lav hastighet.

Ny fjellvei Holenstien

Holenstien vil være en forlengelse av Løvestien langs Damsgårdsfjellet og Holenfjellet, og kan forlenges videre sørover til Nipedalen og Kanadaskogen. Holenstien binder tverrforbindelsene med eksisterende stier og nye parker/ lekeplasser/ byrom i krysningspunkter på kommunal grunn

Strandpromenaden

skal være en sammenhengende, offentlig tilgjengelig gangtrase som markerer overgangen fra land til sjø mellom Puddefjordsbroen og Olderneset, og bygges ut sammen med det enkelte byutviklingsprosjekt (se Del 3)

1.4.2 BOLIGSONEPARKERING:

Bergen Bystyre vedtok 19.11.2027, sak 282-14 å utvide boligsoneparkeringen i Bergen med en rekke nye områder, som inkluderte 3 soner i Indre Laksevåg. Byrådet ble i sak 18-16, den 20.01.2016 gitt fullmakt til å innføre boligsoner på bakgrunn av egen sak, der løsninger for blant annet skilting, soneavgrensing og håndheving blir konkretisert. Mange gater i området er smale og lite egnet for parkering i det hele tatt. For å kunne prioritere etablering av en Universelt utformet gangforbindelse og bydelsruter for sykkel er det nødvendig å frigjøre areal i de smale gatene. Det anbefales at det opprettes et eget forprosjekt med sikte på å oppfylle bystyrets krav til konkrete løsninger for boligsoneparkering, som inkluderer etablering av boligsoneparkeringsanlegg for å muliggjøre inndragning av parkeringsplasser på gateplan.

Forprosjektet skal:

- vurdere plassering, bygging og organisering av framtidige boligsoneparkeringsanlegg. Dette kan skje i kommunal regi i sin helhet, eller at de bygges og drives av private i sin helhet med en kommunal avtale som sikrer eksisterende beboere rett til parkeringsplass.
- foreslå lokalisering og organisering av felles parkeringsløsninger som dekker nyskapt behov i transformasjons- og byfortettingsområdene.
- vurdere kostnadsfordeling og eventuelt reguleringsbehov.

1.4.3 DAMSGÅRDSVEIEN OG TRAFIKKSIKRING LANGS FV582

UTFORMING AV DAMSGÅRDSVEIEN

Ny kollektivtrase vil delvis følge Damsgårdsveien og vil bli regulert i offentlig regi når etablering er aktuelt. Tilgjengelig gateareal kan i mellomtiden i større grad tilrettelegges for gående og syklende som ledd i de tidlige utviklingstrinnene parallelt med inndragning av offentlige parkeringsplasser. Samtidig må tilstrekkelig areal sikres for en framtidig kollektivtrase. Veien skal være åpen for nærings- og nyttetraffikk, samt varelevering.

Forprosjektet skal:

- vurdere midlertidig utforming og bruk av Damsgårdsveien som i større grad prioriterer gående og syklende, samt kostnader knyttet til dette.

TRAFIKKSIKRING LANGS FV582

FV582 vil fortsatt være hovedvei gjennom planområdet, og fungere som hovedtrasé for et godt kollektivtilbud, også på kort sikt. Kollektivholdeplassene, tilkomsten til disse, samt kryssing ved tverrforbindelsene er av varierende til dårlig kvalitet. FV582 er fylkesvei, og prosjektet bør gjennomføres i tett samarbeid med Fylkeskommunen som veieier, og evt. Vegvesenet med delegert fagansvar.

Forprosjektet skal:

- vurdere nødvendige tiltak som bidrar til trygg kryssing av veien ved tverrforbindelsene,
- vurdere nødvendige tiltak som bidrar til trygg tilkomst til kollektivholdeplassene, og
- Vurdere muligheter for sammenkobling av sykkel-feltet ved Kringsjø.

1.5 PROGRAM FOR KOMMUNALE OMRÅDE- OG DETALJPLANER

Planprogrammet skille mellom de plan- og utredningsoppgaver som kan skje i privat regi og de kommunen selv må igangsette for at byutviklingen kan skje. Dette kapitlet handler om de kommunale område- og detaljplanene som bør utarbeides i kommunal regi.

Dette er:

- Områderegulering for Nordrevågen (Laksevåg senter)
- Detaljplan for ny GS-bro over Puddefjordsbroen fra Damsgårdsveien til Dokken
- Detaljplan for forlenging av Løvstien langs Damsgårdsfjellet og Holenfjellet, Holenstien
- Detaljplan for utviding av Damsgård skole

Områdeplanen omfatter viktig infrastruktur som er nødvendig for utvikling av området, og er den som er mest kritisk å få på plass tidlig. Det er også kritisk å starte arbeidet som skal sikre tilstrekkelig skolekapasitet som muliggjør utvikling av nye boligområder på de gamle industriområdene ved sjøen.

1.5.1 OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR NORDREVÅGEN (LAKSEVÅG SENTER)

Planområdet omfatter Laksevåg senter, Olderneset og Laksevågneset.

Planen skal legge til rette for sentrumsutvikling ved Johan Berentsens vei og Laksevåg senter, en ny allmenning fra sjø og opp til Kringsjåveien, samt finne ny tomt til ungdomsskole med idrettshall. Det skal etableres felles parkeringssløsninger i planen.

Det er ønske om igangsetting av privat planarbeid på Olderneset og ytre deler av Laksevågneset. Disse er begge avhengige av tilkomst via planområdet og må knytte seg på det sammenhengende gang- og sykkelveinettet med tverrforbindelse fra sjø til fjell via allmenningen. Det anbefales at planområdene inkluderes i områdeplanen, og at det inngås et samarbeid, der de private partene drar nytte av felles byromsanalyse, trafikale løsninger og fellesløsninger for parkering. De respektive prosjektene kan detaljeres i en illustrasjons/ byggeplan, som inkluderes i områdeplanen. Planarbeidet skal også avklare muligheter for nytt byggeland i sjø og avklare tilstrekkelig areal til et framtidig kollektivsystem, som samtidig prioriterer gående og syklende. Planarbeidet utføres av kommunens plan- og bygningsetat med ansvar for utarbeiding av offentlige områdeplaner.

[Fig. 22] Områdereguleringsplan for Nordrevågen, side 45.

[Fig. 26] Nordrevågen. Laksevåg senter langs Johan Berentsens vei. Framtidig sentrumsjerne. side 45

1.5.2 DETALJREGULERINGSPLAN FOR NY GS-BRO OVER PUDDEFJORDEN

Planområdet omfatter trase for gang- og sykkelbro over Puddefjorden, med tilstrekkelig areal på land for brofeste og tilknytning til Damsgårdsveien og offentlig vei på Dokken.

Planarbeidet utføres av kommunens Plan og bygningsetat i samarbeid med trafikkfaglig avdeling i Bymiljøetaten.

[Fig. 23] Detaljregulering for ny GS-bro over Puddefjorden, side 45.

1.5.3 DETALJREGULERINGSPLAN FOR FJELLVEIEN HOLENSTIEN LANGS DAMSGÅRDSFJELLET

Planområdet omfatter areal for ny fjellvei, Holenstien, som forlenging av Løvstien langs Damsgårdsfjellet og Holenfjellet, med tilhørende atkomstveier ned til offentlig vei, som forlenging av tverrforbindelsene som også skal fungere som flomveier ned mot sjøen. Planområdet må inkludere tilstrekkelig sideareal til midlertidige rigg og anleggsområder, samt legge til rette for ulike møteplasser/ aktivitetsplasser/ lekeplasser på kommunale parseller i krysspunktene der tverrforbindelsene møter fjellveien.

Planarbeidet utføres av kommunens Bymiljøetat med grønnfaglige ansvar for Byfjellene.

[Fig. 25] Detaljregulering for utviding av Damsgård skole, side 45.

1.5.4 DETALJREGULERINGSPLAN FOR UTVIDING AV DAMSGÅRD SKOLE

Planområdet omfatter kommunal eiendom i tilknytning til Damsgård skole, med sikte på ny utviding av Damsgård skole.

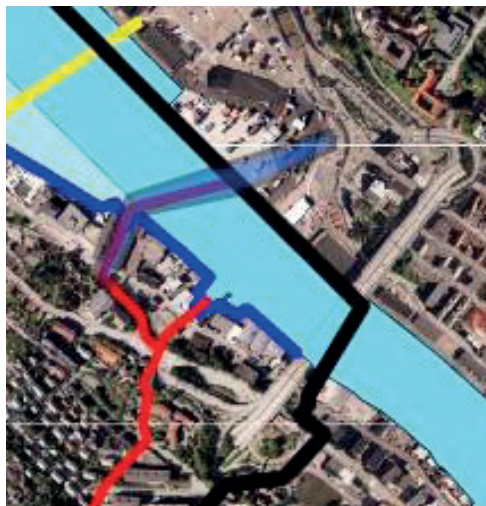
Det tilstrebes å benytte eksisterende arbeiderboliger som del av et gammelt bygningsmiljø, men med innvendig ombygging og en tjenlig opparbeiding av utearealene.

Trafikksikkerhet og adkomstvei blir et sentralt tema, da Herman Grans vei og Øvre Stadionveg som gir adkomst til eksisterende boliger går gjennom området.

Planarbeidet må inkludere løsninger for dagens ungdomshus og den Internasjonale barnehagen som er etablert i en av arbeiderboligene i dag, samt avvikling av kommunale utleieboliger.



[Fig. 22]
Områderegeringsplan for Nordrevågen



[Fig. 23]
Detaljreguleringsplan for ny GS-bro over
Puddefjorden



[Fig. 24]
Detaljreguleringsplan for fjellveien Holenstien
langs Damsgårdsfjellet



[Fig. 25]
Detaljreguleringsplan for utviding av Damsgård
skole



[Fig. 26]
Nordrevågen. Laksevåg senter langs Johan Berentsens vei. Framtidig sentrumsjerne.

Planarbeidet utføres på oppdrag av kommunens skole- og barnehagefaglige etat i samarbeid med byantikvaren og bymiljøetatens trafikkfaglig avdeling.

1.5.5 ORGANISERING OG MEDVIRKNING

Bergen kommune vil være oppdragsgiver for planarbeidene og ansvarlig for gjennomføring av arbeidet. Det etableres arbeidsgrupper for prosjektene som inkluderer sentrale grunneiere og kommunale etater som har fagansvar innenfor sentrale temaer. Det kan benyttes ekstern konsulentbistand til konsekvensutredninger og utarbeidelse av plandokumenter etter behov.

For områdeplanen på Nordrevågen (Laksevåg senter) er det aktuelt å inngå samarbeid med private eiendomsaktører som har konkrete utviklingsplaner for sin eiendom. De private vil være ansvarlig for utvikling, detaljering og utrede konsekvenser av sitt prosjekt. Kommunen skal sikre samordning og koordinering opp mot de overordnede målene som er beskrevet i det strategiske planprogrammet, og inkludering av enkeltprosjektene på en tjenlig måte i områdeplanen.

MEDVIRKNING

I tillegg til prosjektorganiseringen som er beskrevet over, vil skal det være dialog med andre offentlige etater, også på fylkeskommunalt og statlig nivå

Det bør vurderes "folkemøte" for å informere naboer, lokale lag og organisasjoner og andre interesserte om planarbeidet. Her kan samarbeid med områdesatsingens informasjons- og medvirkningsopplegg gjennom arbeidsgruppene utnyttes.

Det skal avholdes undervegs møte med berørte kommunale fagavdelinger for gjennomgang av foreløpig plan og innkomne merknader til varsel om oppstart og planprogram. Det skal videre avholdes oppsummeringsmøte med gjennomgang av komplett planforslag og planmaterieell før innlevering til behandling.

1.5.6 FRAMDRIFT

Del 1 i det strategiske planprogrammet vil fungere som planprogram for disse 4 planene, selv om det bare er områdereguleringsplan for Nordrevågen som er underlagt krav om planprogram og konsekvensutredning (se kap 1.6.1). Oppstart kunngjøres når det strategiske planprogrammet vedtas. Videre framdrift vil følge plan- og bygningslovens krav til prosess, og med en utredningstid på 1 år vil forslaget til område- og detaljplaner kunne fremmes for byrådet for 1. gangs behandling i juni 2020.

[Fig. 27] Planprosess områdereguleringsplan for Nordrevågen, side 47.

FORHOLD SOM TRENGER Lenger Tid:

Noen av tiltakene i områdeplanen for Nordrevågen (Laksevåg senter) ligger langt fram i tid, og vil først bli kritisk når dagens industriareal er transformert i samsvar med planen. Dette er:

- Ny kollektivtrase fra Dokken med ny hovedrute for sykkel.
- Utvikling av nytt byggeland i sjø gjennom utfylling, peling og/ eller flytende konstruksjoner.
- Opparbeiding av offentlig tilgjengelig park/ allmenning.

Løsning for framtidig trafikksystem, felles parkeingsanlegg og tomt til ny skole vil være kritisk for at byutvikling/ transformasjon kan starte også på kort sikt, og det er derfor avgjørende at det kommer på plass en områdeplan raskt, selv om utviklingen vil gå over lang tid. Planen må derfor legge til rette for en tjenlig arealbruk i området på kort sikt, og samtidig sikre tilstrekkelig areal/ løsning for en framtidig løsning som skal etableres over tid. Det er avgjørende at de langsiktige tiltakene ikke blir til hinder for de tiltak som ikke er avhengige av dem for gjennomføring.

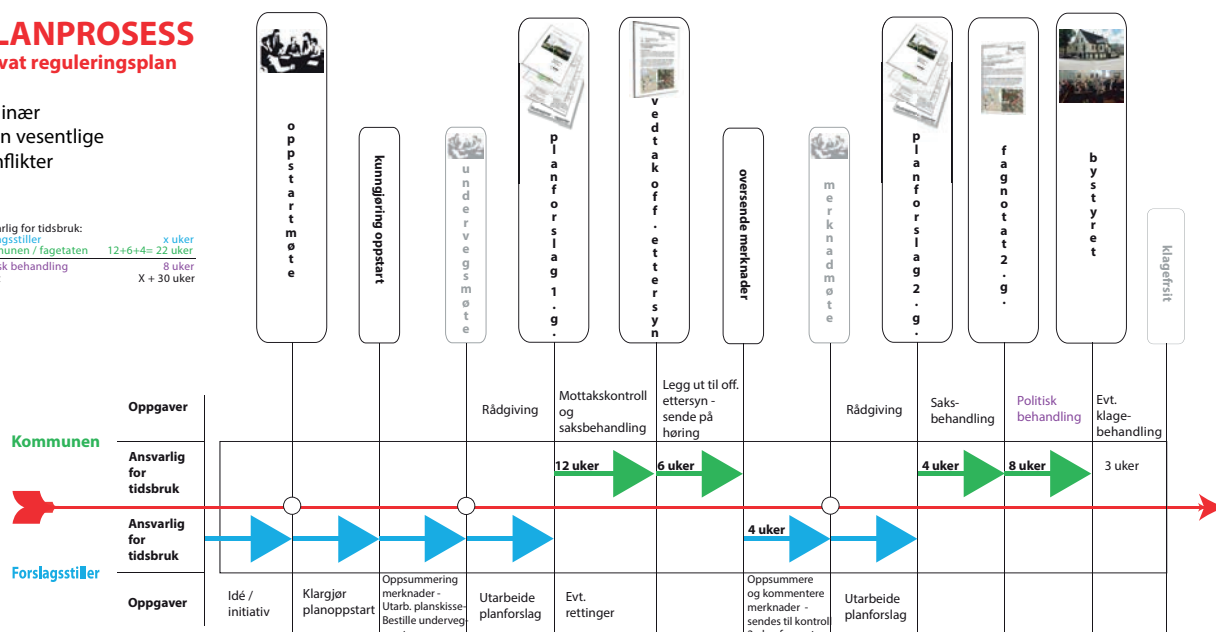
Detaljplanene vil ha en tilsvarende planprosess, og kan starte samtidig.

PLANPROSESS

privat reguleringsplan

ordinær
uten vesentlige
konflikter

Ansvarlig for tidsbruk:
Forslagsstiller x uker
Kommunen / fagetaten 12+6+4= 22 uker
Politisk behandling 8 uker
Totalt X + 30 uker



[Fig. 27]

Planprosess områdereguleringsplan for Nordrevågen

Fase	Tidsperspektiv
Utarbeidelse av forslag til planprogram	August 2016 – September 2017
Off. kunngjøring / høring	November/Desember 2018
Oppsummering merknader	Januar/ Februar 2019
Revidering av planprogram	Mars 2019
Fastsetting av planprogram i Bystyret	23.oktober 2019
Områdereguleringsplan for Nordrevågen (Laksevåg Senter)	
Utarbeide planforslag med konsekvensutredning	August 2019 –Desember 2020
Innlevering til 1. gangsbehandling av planforslag	Desember 2020
Utleggelse til offentlig ettersyn / høringer	Januar/ Februar 2021
Oppsummering merknader	Mars 2021
Revisjon av planforslag etter off. ettersyn / høring	Mars-April 2021
2. gangsbehandling	Mai 2021
Vedtak av reguleringsplan	Juni 2021

1.6 UTREDNINGSBEHOV - KONSEKVENsutREDNING

1.6.1 KRAV OM KONSEKVENsutREDNING

Konsekvensutredning innebærer at planens konsekvenser for natur, miljø og samfunn skal vurderes og beskrives før det fattes vedtak. Formålet med planprogrammet er å avklare hvilke temaer som er relevante og som skal inngå i konsekvensutredningen.

Områderegeringsplan for Nordrevågen vil kunne tilrettelegge for nye næringsbygg og bygg for offentlig og privat tjenesteyting i et slikt omfang at det utløser krav om konsekvens-utredning i samsvar med vedlegg 1 i forskrift om konsekvensutredninger.

Detaljplanene utløser ikke krav om konsekvensutredning etter forskriften. Konsekvensene av tiltakene skal likevel vurderes konkret i forhold til relevante tema som er beskrevet i dette planprogrammet.

METODE

Eksisterende situasjon beskrives i tekst, kart og bilder. Planens konsekvenser for de aktuelle temaene definert i kap. 1.6.3 vurderes og beskrives med tekst og illustrasjoner.

Det skal defineres influensområder. Med det menes det området der tiltaket vi få påvirkninger. Influensområdet varierer med tema, og vil i mange tilfeller være større enn planområdet. For eksempel tiltak kan bli synlig utenfor planområdet.

Konklusjonene skal baseres på vurderinger av kjent informasjon mottatt fra Bergen kommune og andre offentlige faginstanser og fagdatabaser, og suppleres

med nødvendig tilleggsundersøkelser utført av rådgivere/konsulenter med relevant fagkompetanse. I tillegg bør det utføres befaringer og egne undersøkelser av området.

I tillegg til varige konsekvenser av tiltaket skal anleggsfasens kortvarige konsekvenser knyttet til anleggsaktiviteter (transport, støy, forstyrrelse, midlertidig veistengninger m.m.) beskrives. Dette, sammen med forslag til avbøtende tiltak og behov for oppfølgende undersøkelser skal gjøres rede for.

Det skal gjøres en vurdering av behovet for, og eventuelt forslag til, nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen. Det skal her gis en oversikt over nødvendige offentlige og private tiltak, samt hvilke tillatelser fra offentlige myndigheter som er nødvendige for gjennomføring.

Avbøtende tiltak: I den grad det er mulig, søkes avbøtende tiltak innarbeidet i planforslaget.

1.6.2 ALTERNATIVVURDERINGER – OMRÅDEPLAN FOR NORDREVÅGEN (LAKSEVÅG SENTER)

Som del av konsekvensutredningene for områdeplan for Nordrevågen, skal følgende alternativer vurderes:

Alternativene vurderes også som grunnlag for en trinnvis prosess som beskrevet i kap. 1.3.3 slik at konsekvensene av det enkelte utviklingstrinn blir vurdert.

Alternativ	Beskrivelse	Kommentar
0-alternativet	Dagens arealbruk	Alternativet vil være referanse for de andre alternativene.
Alternativ 1	Utvikling av sentrumskerne med skole, idrettsanlegg og offentlig park/ allmenning med nytt byggeland i sjø	Alternativet innebærer en full utvikling i samsvar med visjonene i SPPL
Alternativ 2	Utvikling av sentrumskerne med skole, idrettsanlegg og offentlig park/ allmenning <i>uten</i> nytt byggeland i sjø	Alternativet innebærer en utvikling i samsvar med visjonene i SPPL på dagens landareal
Alternativ 3	Utvikling av sentrumskerne med skole og offentlig park/ allmenning <i>uten</i> idrettsanlegg og nytt byggeland i sjø	Alternativet innebærer en utvikling i samsvar med visjonene i SPPL på dagens landareal, og der behovet for kapasitetsøkning for idrett løses på andre måter enn i tilknytning til ny ungdomsskole.

[Fig. 28]

Alternativvurderinger – områdeplan for Nordrevågen (Laksevåg senter)

1.6.3 VIKTIGE PROBLEMSTILLINGER - UTREDNINGSTEMA

Her er en oversikt over tema som skal inngå i plan- og utredningsarbeidet. Alle temaene skal utredes i områdeplanen. For detaljplanene skal de utredes i den grad det er aktuelt.

A). SENTRUMSKJERNEN - BYSTRUKTUR, BYFORM OG BYLIV

Laksevåg senter er et kjøpesenter med over 40 butikker fordelt på 3 etasjer med inngang som vender seg mot Kringsjåveien og egne parkeringsanlegg med 350 gratis parkeringsplasser. Øvrig bebyggelse med adkomst via Vågsgaten og Johan Berentsens vei bærer preg av store bygninger med egne parkeringsplasser. Det er behov for å skape en ny, bymessig struktur der Johan Berentsens veg fungerer som en sentrumsgate og at flatene frigjøres for funksjoner og aktiviteter som skaper byliv mellom husene.

Det skal utarbeides en byromsanalyse som grunnlag for en bymessig utvikling som definerer sentrumskjernens avgrensning, form og funksjon. Det skal også gjøres en handelsanalyse for å vurdere rom for ytterligere handel, også sett i forhold til handelspotensiale i Laksevåg sentrum.

Ved etablering av boligformål er tilgang til sjø og fjell, samt gode oppholdsområder internt i planområdet viktig å etablere i takt med ny bebyggelse. Her blir park/ allmenningen samt gangaksen fra sjø til fjell viktig. Allmenn tilgjengelighet til strandsonen, friområder, parker og friluftsområder i og gjennom planområdet avklares og sikres, og nye forbindelser og arealer for fysisk og sosial aktiviteter utvikles.

B). BEBYGGELSESTRUKTUR

Ny utbyggingsstruktur i området skal knytte seg til tverrforbindelsene og med kjørbar adkomst via Vågsgaten. Bebyggelsen skal sørge for siktlinjer mot sjø fra ovenforliggende bebyggelse. Det skal tas sikte på en trinnvis utvikling der ny park/ allmenning og skole med en ny sentral kollektivholdeplass, og tilgjengeligheten til dette gradvis bygges ut.

Ved etablering av ny bebyggelse som inkluderer boligformål skal følgende utredes spesielt:

- hvordan sikre boliger som er egnet for barnefamilier
- boligkvalitet, solforhold, uteareal mv
- arealbruk, funksjonsdeling
- tilgang til parken/ allmenningen og gangveinettverket
- tilgang til trygge og attraktive offentlig tilgjengelige leke- og oppholdsareal
- universell utforming

Ethvert nytt planprosjekt skal forholde seg til dette grunnlaget, og forklare sitt forhold til det.

C). KOMMUNIKASJONER

Laksevåg vil bli en bydel for hele det sentrale Bergen. Brukerne vil komme fra flere steder i byen og den vil ha betydning for innbyggere i planområdet med sine nye forbindelser og endringer av trafikksituasjonen.

Vågsgaten blir hovedadkomstveien, der også nødvendig nyttetraffikk for tyngre kjøretøy må gå. Det etableres felles parkeringsanlegg med tilknytning til denne, slik at øvrige veier og gatesystem gjøres mest mulig bilfrie. Det skal sikres en god forbindelse til Laksevåg sentrum gjennom verftsområdet (egen plan)

Det er utarbeidet trafikkanalyse som beskriver framtidig trafikksituasjon med utgangspunkt i de byutviklingsalternativer som er beskrevet i del 2. Kapasitet, systemer og konsekvenser er gjort rede for i trafikkanalysen, og denne inngår også i rammene som skal gjelde for det enkelte delutviklingsområde. Overordnet trafikkanalyse for Laksevåg vinter 2017. Denne gir viktige innspill til fremtidig trafikk-løsninger. Nye planer må forholde seg til- og forklare sitt forhold til denne analysen.

Det blir spesielt viktig å ta hensyn til barn og unge når det gjelder trafikk-løsninger.

Planarbeidet tar sikte på å finne gode løsninger for trafikale problemstillinger i området. Det totale trafikk-bildet i området vil bli tatt med i disse vurderinger.

Følgende skal utredes:

- Parkering for biler og sykler (iht. til gjeldende normer)
- Kollektivtilgjengelighet
- Sikring av areal til framtidig kollektivtilbud/ bybane med midlertidig arealbruk
- buss
- gang- og fortausløsninger
- sykkel

D). FARLED, HAVNEFORHOLD

Innenfor avgrensningen for undersøkelsesområde for nytt byggeland i sjø skal potensialet for utfylling, peling eller flytende konstruksjoner undersøkes.

Følgende skal utredes:

- forurensa sjøbunn/ tildekkingsprosjektet
- sjøtrafikk og farled i Puddefjorden
- Tap/ ny bruk av eksisterende kaianlegg

E). SOSIAL INFRASTRUKTUR

Det skal gjøres en kapasitetsvurdering for skole, barnehager og eldreomsorg som grunnlag for rekkefølgekrav knyttet til ny boligbebyggelse, slik at en koordinert utbygging kan skje

Det skal også gjøres en konkret vurdering av behovet for økt kapasitet når det gjelder idrettsanlegg, og hva som er aktuell bruk. Mulighet for tilrettelegging for sjørelatert idrett som del av skal vurderes.

F). NÆRINGSUTVIKLING

Det skal lages en handelsanalyse som grunnlag for sentrumsbebyggelse med handel i sentrumskjernen. Området er i dag utelukkende næringsområde, og planen må vurdere konsekvenser for eksisterende næring, samt potensiale for nye næringer.

G). NATURGITTE FORHOLD, NATURMILJØ

Følgende skal utredes:

- Dagens landskap/bylandskap skal kartlegges.
- Vurdering av planen/tiltaket i forhold til landskapet
- Hvordan viktige trekk i eksisterende natur- og kulturlandskap påvirkes.
- Tiltakets synlighet i nær- og fjernvirkning, inkl. siktlinjer mot sjø.
- Klimatiske forhold
- Bygningens utforming i forhold til omkringliggende bebyggelse
- Bygningsvolumer

Det vises til byanalyse, og plan for gjennomføring av tverrforbindelser

Naturmiljø

Området er i hovedsak bygget ut, med lite naturområder igjen. Eventuelle rød- og svartlistearter kartlegges. Det kan etableres nye naturmiljøer i ny park/ allmenning.

H). OVERVANN OG VANNMILJØ

Redegjøre for kapasitet på vann- og avløpsnett og muligheter for tilknytning til eksisterende overvannsledninger. Det skal også gjøres rede for åpne vannveier i planområdet, muligheter for gjenåpning av vannveier som i dag går i rør. Det skal etableres flomveier i kombinasjon med tverrforbindelsene fra sjø til fjell, og sikres areal til forsinkelse og magasinering av overvann som del av parkmiljøet i allmenningen.

Det utarbeides forslag til VA-rammeplan som skal godkjennes av VA-etaten.

I). KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Det er utarbeidet Kulturminnegrunnlag av Byantikvaren vinter 2017

Ubåtbunkeren Bruno er fredet etter kulturminneloven.

Utover dette er det få synlige spor etter aktivitet før krigen i området, men landskapsrommet fra Laksevåg senter ned til Nordrevågen kan reetableres som en tydelig akse gjennom parken/ allmenningen. Konsekvensene for kulturminner/miljøer ved nye tiltak skal vurderes:

- Forholdet til fredet anlegg
- Forhold landskap og gamle ferdselsårer

Kommunens fagmyndighet for kulturminner og kulturmiljøer skal involveres i planarbeidet.

J). BARN OG UNGES INTERESSER

Det foreligger barnetråkkregistrering for Laksevåg for hele området, utført på Damsgård og Holden skoler. Ved etablering av ungdomsskole, evt. ny barnehage og boliger tilrettelagt for barnefamilier i området oppstår en ny situasjon med nye målpunkt for barn og unge. Barn og unges opplevelse av den nye situasjonen med tilstrekkelig areal til lek og annen aktivitet med trygg tilgjengelighet skal særlig vektlegges i arbeidet.

K). STØY, LUFTFORURENSNING OG FORURENSA GRUNN

Det skal utarbeides en ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet. Akseptkriteriene som ble vedtatt av bystyret 20.03.13 jf. sak 54/13 blir lagt til grunn for analysen, samt bygge videre på overordnet ROS-analyse utarbeidet for det strategiske planprogrammet, oktober 2016.

Analysen skal særlig legge vekt på

- Klimatiske forhold, ekstremvær og flom
- Støy og luftforurensning fra trafikk og etablert næringsvirksomhet
- Forurensa grunn
- Grunnforholdene og risiko for ras i bratte skråninger/ skjæringer.
- Radon

Støykilder og luftforurensning er fra trafikk i Kringsjåveien, Vågsgaten og Johan Berentsens vei, samt eksisterende næringsvirksomhet som gradvis flyttes ut av området. Det er forurenset grunn på land og i sjø fra gammel industrivirksomhet.

Planarbeidet må utrede graden av støy og forurensning og foreslå avdempende og rettede tiltak som er nødvendig før ny bebyggelse etableres, spesielt støyfølsom bebyggelse som boligformål.

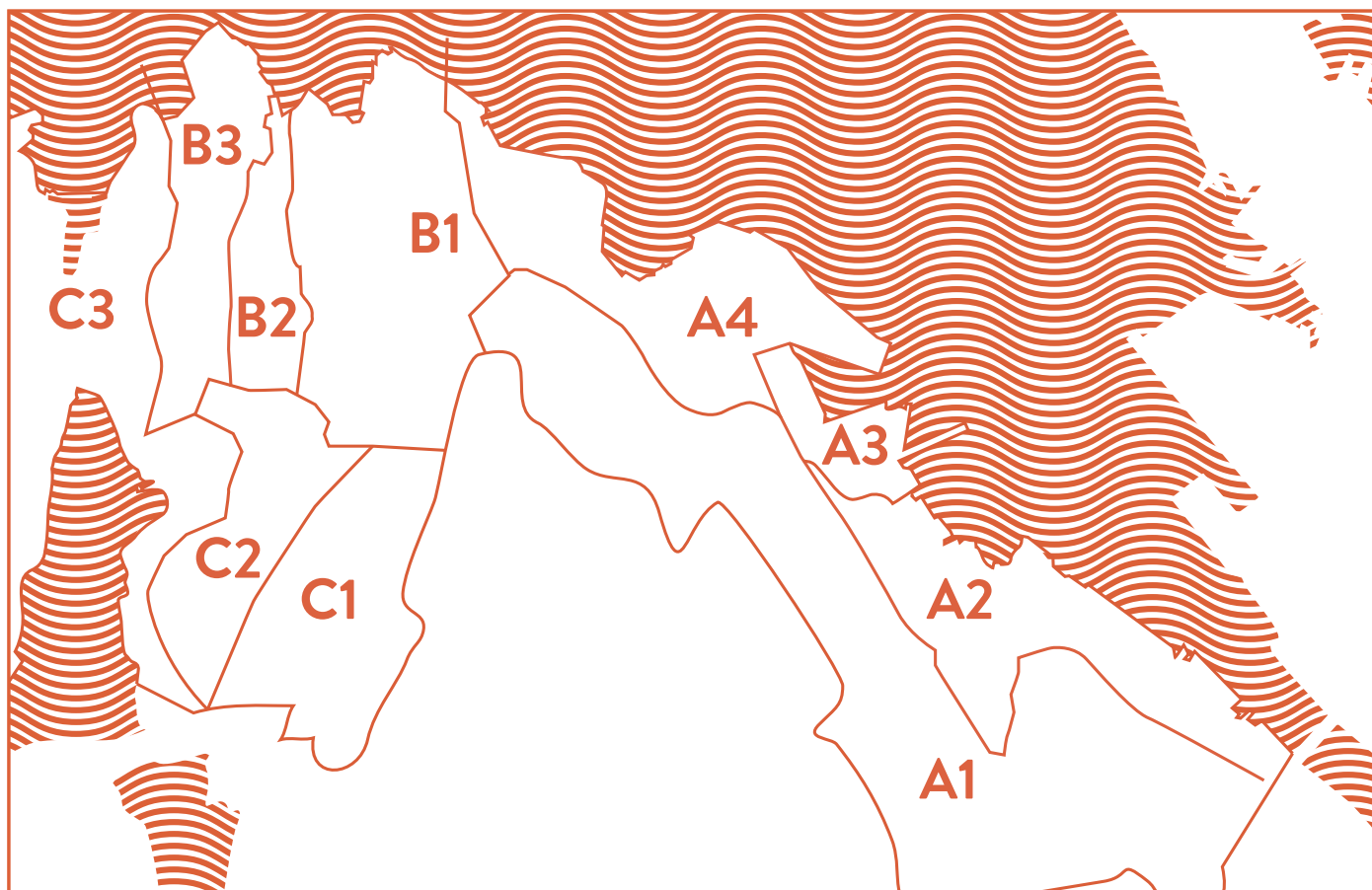
L). ANNEN TEKNISK INFRASTRUKTUR.

Energi: Det skal vurderes forsyningssikkerhet for energi, og det skal gjøres overordnede vurderinger av krav til framtidige energikilder og energibærere.

Avfall: Det skal sikres gode fellesløsninger for avfallshåndtering for alle avfallstyper, med hentestasjoner og terminal som kan nås fra Vågsgaten.

STRATEGISK PLANPROGRAM FOR LAKSEVÅG

DEL 2



STRATEGI FOR BYUTVIKLING

2 STRATEGI FOR BYUTVIKLING

Hensikten med en byutviklingsstrategi er å etablere et verktøy som sikrer en samordning mellom de offentlige plan- og utbyggingsprosjektene og de private utbyggingsprosjektene som i sum bidrar til en fornuftig og koordinert utvikling som i fellesskap bidrar til realisering av hovedmålet.

Strategien skal bidra til at utviklingen drar i retning av

visjonen om et levende lokalsamfunn med mangfold og trivsel, og hovedmålet om en utvikling som er bærekraftig, identitetsskapende og gir bedre levekår (jf. "Visjon og hovedmål for framtidig utvikling på Laksevåg s. 13)

2.1 BESKRIVELSE AV LAKSEVÅG SITT POTENSIAL

2.1.1 POTENSIAL I OMRÅDETS KARAKTER OG EGENART

Som beskrevet i 1.1 Beskrivelse av planområdet – dagens situasjon er det sterke karaktertrekk i både bygningsstruktur og topografi, som er verdifullt å bygge videre på i den fremtidige utviklingen av Laksevåg.

Av naturgitte forhold er det nærheten til både sjø og fjell som er særlig betydningsfull. De karakteristiske buktene og vågene langs byfjorden hadde de kvalitetene som gjorde de ypperlige for lokalisering av sjørelatert industri. Med varierende solforhold i området, er det utsikten mot Byfjorden som er den primære naturgitte kvaliteten som blir spesielt påpekt som verdifull for folk flest.

Laksevåg har en sterk identitet, hovedsakelig knyttet til industrisamfunnet og aktivitetene fra 2. verdenskrig. Dette har satt dype spor, både mentalt og i arealbruken, og må vies særskilt oppmerksomhet

2.1.2 POTENSIAL KNYTTET TIL ULIKE TEMA

Arbeidsområdet er sammensatt både topografisk, bygningsmessig og funksjonelt. Arbeidsområdet deles derfor i 3 hoveddeler, som beskrevet i del 1.

BYSTRUKTUR, BYFORM OG BYLIV

Eiendomsforhold

Eksisterende arealer på Laksevåg er i et sammensatt eiendomsforhold. Dette vil være en utfordring i forhold til å etablere en sunn disposisjon av offentlige funksjoner. Det er imidlertid også en rekke offentlige eiendommer i planområdet. Likeledes synes det som arealer i sjø i hovedsak må regnes som kommunale. Målsetningen er å organisere en sunn fordeling av tilgjengelige og utviklingsdyktige arealer, der fornuftige eiendomsskifter kan finne sted, for å etablere en god byutvikling, med rom for alle de offentlige funksjoner som den gode by er avhengig av.

Arealbruk og bebyggelse

Arealbruk og bygningstypologi følger også samme områdedeling.

Område A, Indre Laksevåg kan deles i

A1 - eksisterende boligområder vest for Kringsjøveien

A2 - blandede funksjoner nord for Puddefjordsbroen til Ferjehallen

A3 - i hovedsak næring og industri Ferjehallen til og med Søndre vågen

A4 - i hovedsak næring, handel og industri Laksevågneset til og med Oldernest

Område A2, 3 og 4 har stort arealpotensiale både i eksisterende nærings-, industri- og lagerområder, og ved eventuell arealutvidelse i sjø.

Disse områdene gir dermed potensiale for å utvikle Laksevågs mest sentrumsnære områder til ny byutvikling av stort og mangesidig omfang.

Område B, Kringsjø kan deles i

B1 - område vest for dalbunnen der næringsområder er plassert

B2 - næringsområder

B3 - områder vest for dalbunnen der næringsområder er plassert.

Muligheter for videre utvikling i område B ligger primært innenfor eksisterende næringsområder, og utviklingsmulighetene innenfor disse.

Imidlertid er det også potensiale for å knytte hele området bedre sammen, ved å utvikle tverrforbindelser, og ved å supplere eksisterende struktur med fortetting.

Område C, Nygård kan deles i

C1 - sentrumsområde

C2 - område øst for Kringsjøveien

C3 - område vest for sentrumsområde, Gravdal

I område C er det god mulighet for å utvikle arealene rundt krysset Lyderhornveien og Gravdalsveien til et tettere sentrumsområde.

Arealet ligger sentralt i område C, og har nære avstander til hele bebyggelsesstrukturen i området.

Ved større vektlegging på offentlige rom, vil funksjonalitet og opplevelse kunne styrkes.

Karakteristiske bebyggelsesstrukturer for bolig-bebyggelse kan beskrives slik:

Område A, Indre Laksevåg: I stor grad enkelt- og flerboligbygg fra 1950 og utover, på egne tomter. Som helhet har området rom for fortetting på enkelttomter.

Det er dog ikke rom for det store volumet sett i bydelssammenheng.

Transformasjonssonen øst for Kringsjøveien, med unntak av gamle Laksevåg sentrum, har et stort potensiale som generelle byutviklingsområder.

Område B, Kringsjø: I stor grad eneboliger på egne tomter. Delvis potensiale for fortetting

Område C, Nygård: Større grad av leilighetsbygg. Mulighet for sentrumsfortetting

Trafikk/ kommunikasjon

Trafikkutredning er utført vinter 2017 av Constrada/ Helge Hopen. Reduksjon av biltrafikk er sentralt mål for planarbeidet. Utviklingen av gåbyen er et grunnleggende prinsipp i byutviklingsstrategien.

[Fig. 29] GÅBYEN, gangsoner fra bybanestopp, side 56

[Fig. 30] GÅBYEN, kontekst - diagram, side 56

[Fig. 33] GÅBYEN, trapp i en park med bratt bakke, side 57

Det er likevel ingen tvil om at bilen vil være til stede og i lang tid være en nødvendighet i området, og spesielt nyttetraffikk til næringsområdene har behov for kommunikasjon inn og ut av området. Felles, sentralt plasserte parkeringsanlegg tilknyttet hovedadkomstveiene bidrar til bilfrie soner ved boligene.

[Fig. 31] generell parkeringsstrategi i kvartal, side 57

[Fig. 32] parkering - eksempler, side 57

Trafikkmønsteret vil være ulikt for de ulike områdene. Det er søkt å forme et kjøresystem som delvis er basert på dagens gatenett, men som styrker kollektivtilbudet og prioriterer gående og syklende slik at bilavhengigheten reduseres.

Kollektivtrafikk

Det er en målsetting å etablere et kollektivsystem som kan håndtere hovedtyngden av trafikk inn- og ut av området, knyttet mot sentrum, mot Danmarks plass, mot Loddefjord og mot Fyllingsdalen.

Kollektivtrafikk er basert på hovedelementene

- bybane
- bussnett
- sjøgående linjer
- gondolbane

Gang- og sykkeltrafikk

Ut fra topografiske og typologisk karakter, er det søkt å utvikle et gang- og sykkelnett som er basert på tydelige og funksjonelle

- tverrforbindelser
- langsgående linjer

SOSIAL INFRASTRUKTUR

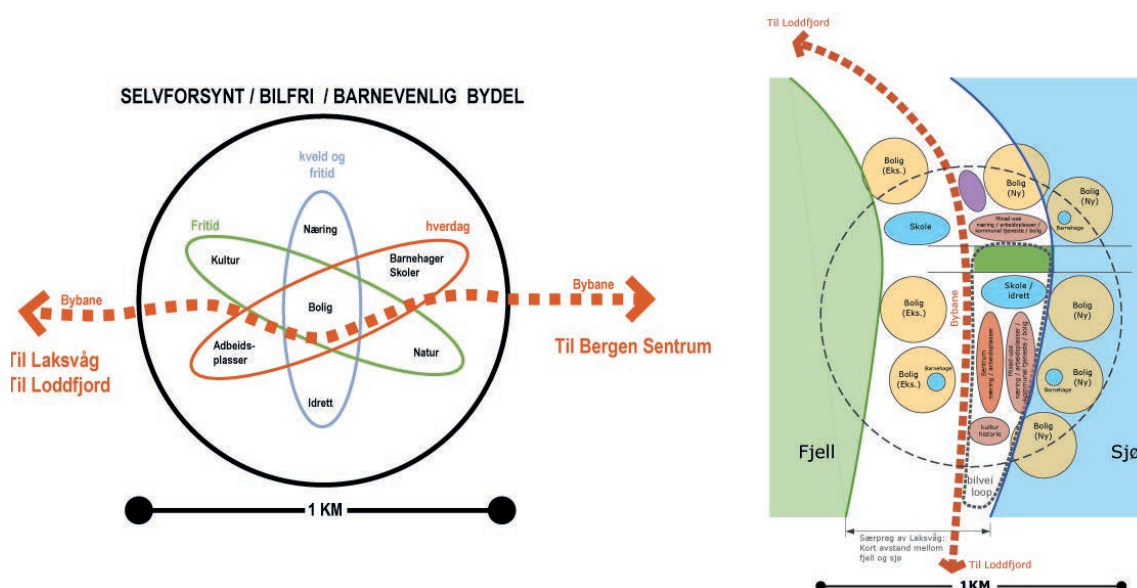
Ny utvikling på Laksevåg skal bidra til en mangfoldig bosetning for alle deler av befolkningen. Spesielt skal det siktes mot økning av boliger for barnefamilier.



[Fig. 29]

GÅBYEN, GANGSONER FRA BYBANESTOPP

Her er diagrammet for største utvidelsesmodell. Det vises trafikk typer i sin helhet og soner med hovedfunksjoner som formål. To fremtidige bybanestopp er strategisk plassert slik at de fleste beboerne i Laksevåg, eksisterende og ny del, har maksimum 500m til næreste stopp. NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.



[Fig. 30]

GÅBYEN: KONTEKST - DIAGRAM

For en by å være menneskevennlig, menneskelig skala, og bærekraftig er det viktig at byutviklingstrategier legger vekt på fotgjenger, syklist, og kollektiv transportmidler, og på å være så bilfri som mulig. Med mottoet "Gåbyen" vil vi utvikle en bydel der de fleste hverdagsaktiviteter kan nås uten bruk av bil. Idé diagram viser hverdagsaktiviteter i 1 km sirkel, og boblediagram viser hvordan denne idéen kan oversettes i laksevåg. Snitt diagram viser konteksten i Laksevåg spesielt i forhold til industriområder, bebyggelser, gater, trafikktyper, høydeforskjell i terreng, og nærhet til fjorden etc etc

NÆRINGSUTVIKLING

Mye av dagens næringsvirksomhet på Laksevåg er vanskelig egnet i nærhet til generell byfunksjoner, og spesielt boligområder. Deler av den tyngre, og sjørelaterte næringsvirksomhet vil kunne bestå noe tid fremover, med i hovedsak siktes mot lettere og lite forurensende næringsvirksomhet.

NATURGITTE FORHOLD

Grønnstruktur og landskap

Laksevåg kan landskapsmessig deles i 3 karakteristika. Disse følger i hovedsak 3-delingen beskrevet i innledning

Område A, Indre Laksevåg: relativt bratte skråninger fra Damsgårdsfjellets østside til Puddefjorden.

Område B, Kringsjø: to boligbebyggede åskammer i sør – nord retning, med en bunn mellom

Område C, Nygård: Området er tydelig delt ved Lyderhornsveien. Østre del er knyttet mot vestvendt side av Damsgårdsfjellet, mens vestre del er småkupert og bebygget med sentrumsfunksjoner. Her er også ved Gravdalsvannet og utløpet mot fjorden.

OVERVANN OG VANNMILJØ

Regnvann og gråvann kan samles inn å gjenbrukes lokalt i parker og plasser. Det kan ikke benyttes som drikkevann.

[Fig. 35] Overvanns, regnvannssamlings system, side 60

[Fig. 36] Vassdrag, myke kanter, side 61

[Fig. 37] Vassdrag, vann gjennom sentral park, side 61

Det er jevnlig flomsituasjoner på utsatte steder i tilknytning til gamle vannveier. For å unngå framtidige flomsituasjoner er det nødvendig å sørge for flomveier sammen med overvannsystemene med god kapasitet og forsinkende egenskaper. Disse kan med fordel etableres i tilknytning til offentlige gangveisystemer, lekeplasser og møteplasser, og inkluderes som en kvalitet i det offentlige byrommet.

KULTURMINNER

Kulturminnerapport er utarbeidet av Byantikvaren vinter/vår 2017

Laksevåg har karakteristika fra flere ulike historiske epoker:

- fra slutten av 1700 tallet, som bynært jordbruksland
- sentralt industrisamfunn innen skipsfart på 1800 tallet
- tettere urbanisering som følge av denne perioden utover 1900 tallet.
- offentlige bygg som følge av status som egen kommune frem til sammenslåing med Bergen i 1972
- krigshistoriske minnesmerker.

Hovedområder av kulturminner er:

- Krigsminnesmerker
- Historisk kaikant
- Verfts- og industribbyggelse ved Søreivågen
- Eldre sentrumsstruktur i gamle Laksevåg sentrum
- Laksevåg kirke
- Gårder og lyststeder/ Damsgård hovedgård mfl.



[Fig. 34]

HISTORIE OG IDENTITET. Laksevåg har en rik historie, både som industri- og arbeiderbydel og krigshistorisk. Bergen Mekaniske Verksted sysselsatte mange generasjoner med verftsarbeidere og frem til i dag har det vært et stor aktivitet i industri- og havneområdene langs puddefjorden. I nyere tid er det meste av industrien avsluttet og flyttet ut av bydelen. Under krigen var Laksevåg hovedsete for tyskernes ubåtstyrke i Norge. Her ble den velkjente ubåtbunker og en rekke forlegninger plassert. Bombingen av Laksevåg var en katastrofe da bl.a. Holen Skole ble rammet av de alliertes bomber.

Bruk av kulturminner og kulturmiljøer i en fremtidig byutvikling har bærekraft i seg på flere områder. Både som bevaring av kulturminner for ettertiden, berikelse av de fremtidige bymiljøer og som en bygningsmessig ressurs. Videre vil den nye bebyggelse være fremtidens kulturminner. Det er derfor viktig at nye byggeprosjekter utvikles i et tett samspill med eksisterende kulturminner, den stedlige identitet og sammen med disse karaktertrekk bygger den gode bybebyggelse for fremtiden.

[Fig. 34] Historie og identitet, side 58

BARN OG UNGES INTERESSER

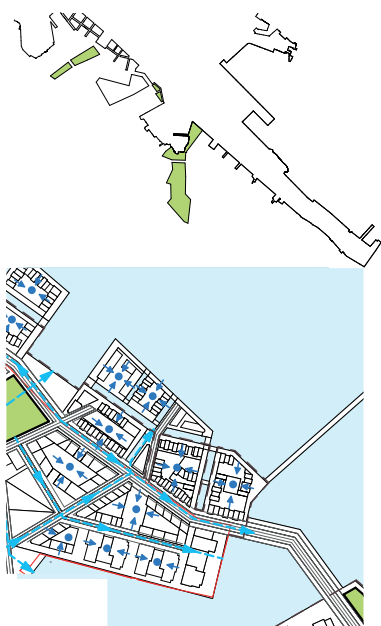
Prinsipper for gåbyen skal legges til grunn for ny byutvikling. Hele bydannelsen skal for enkeltpersoner fungere med kollektivnett.

Gater, plasser, parker og gangforbindelser skal utformes med tanke på trygghet, kvalitet, opplevelsesrikdom for alle aldre og ulike former for aktiviteter.



[Fig. 35]

OVERVANNHÅNDTERING: Klimaendringer (økt havnivå og økt nedbør) vil gi en økt belastning på infrastruktur for overvann. Økt overflateavrenning vil dermed påvirke arealdisponeringen i form av å behøve å sikre trygge flomveier, planlegge flomsoner/ hensynssoner og områder for infiltrasjon. System for overflateravrenning integreres i den blågrønne infrastrukturen. NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

**[Fig. 36]**

VASSDRAG: MYKE KANTER Lokale vannvegetasjon danner myke, naturlige vannkanter til bekker og drag. NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.



Oslo, Glindaker_Alexander kjands plass



Oslo, Glindaker_Alexander kjands plass

**[Fig. 37]**

VASSDRAG: VANN GJENNOM SENTRAL PARK

Eksisterende bekker fra fjell blir ledet gjennom den sentral parken til sjøen. Utformingen av vannet gjennom parken tar hensyn til naturlig vannrensing system og lokal klimaet, samt bygning omgivelse.

2.2 MULIGHETER OG UTFORDRINGER, TEMATISK

Visjon for området er beskrevet i del 1 under, Visjon og hovedmål for det strategiske planprogrammet:

Levende lokalsamfunn med mangfold og trivsel

Visjonen støtter godt opp om arealfaglige anbefalinger om å tilrettelegge for liv i gatene, flerfunksjonalitet, en blandet lokalbefolkning (både når det gjelder alder, kulturell og nasjonal bakgrunn og sosial status) og ikke minst trygghet.

2.2.1 FRA INDUSTRIOMRÅDE TIL ATTRAKTIV BYDEL

Hovedstrategien for utviklingen på Laksevåg handler om å bruke den sterke identiteten og de naturgitte kvalitetene på en måte som gjør de synlige og tilgjengelige for alle, og som kan virke samlende og styrkende på de lokale ressursene som skal skape det levende lokalsamfunnet med mangfold og trivsel.

[Fig. 38] transformasjonsstrategi, side 63

Når det gjelder å legge til rette for en framtidig utvikling på Laksevåg, anbefales det derfor en sterk vektlegging av følgende tiltak i framtidig arealbruk:

- Etablere et sammenhengende og attraktivt gang, og sykkelveinettverk
- Etablere en langsgående fjellvei, Holenstien, på oppsiden av bebyggelsen langs Damsgårdsfjellet og Holenfjellet, med muligheter til forlengelse i hver ende mot Fyllingsdalen og Kanadaskogen.
- Etablere en sammenhengende strandpromenade langs Byfjorden med tilgang til sjø for lokalbefolkningen
- Opprettholde vågene, buktene og den korte avstanden fra sjø til fjell
- Ta vare på utvalgte og karakteristiske kulturhistoriske bygningsmiljøer og anlegg gjennom bruk og en integrert del av en trivelig og mangfoldig bystruktur.
- Ny bebyggelse skal innordne seg og integreres i eksisterende boligområder på en naturlig måte.

Dagens industriområder transformeres gradvis til bolig og/eller næringsområder med en god og mer effektiv arealbruk i samsvar med anbefalingene her.

2.2.2 NYTT LAND – UTVIDELSE I SJØ, FYLLING, PELING, FLYTEKONSTRUKSJONER

Bergen har siden starten av sin bydannelse utfordret møte mellom land og sjø. Slik er tilfellet også ved Laksevåg sin sjølinje. Dagens sjølinje er i hovedsak etablert mellom 1907 og 1970. Man kan vanskelig se at utviklingen av sjølinjen skal stoppe i 1975. Imidlertid må videre utvikling av sjølinjen vurderes i sammenheng med eventuell utvikling av også andre siden av en forlenget Puddefjorden.

I dette planarbeidet er det gjort utredning av utforming av en framtidig forlenget Puddefjorden. Dette fjordrommet har et, utviklet på en fremtidsrettet måte, svært stort utviklingspotensial for Bergen sentrum. Det kan nok synes abstrakt for menigmann å utvide byen i et slikt omfang i eksisterende sjøområde. Men det er reelt. Å etablere byggbart areal i dette området har en lavere kostnad enn å erverve eksisterende grunn i Bergen sentrum. Det potensielle omfanget er betydelig.

[Fig. 39] Ekspansiv utvikling, side 63

På Laksevågsiden viser det mest ekspansive utviklingspotensial med utvidet areal i sjø på ca. 200da. Tilsvarende på Dokken siden er utvidelse i sjø vist som en illustrasjon. En eventuell byutvikling på Dokken må vurderes som et selvstendig prosjekt og er ikke en del av dette planarbeidet. Det er likevel viktig å synliggjøre at en utvikling på Laksevåg som foreslått ikke vil være til hinder for en framtidig byutvikling på Dokken som samtidig ivaretar hensynet til fjordrommet. I tillegg til den lavere etableringskostnad, er potensialet ved at et kommunalt eierskap, og et mulig tungt kommunalt bidrag inn i en mer rettferdig og sunn byutvikling. Ved offentlig eierskap kan man styre byutviklingen i en forbillig form som kan fremme Bergen som en ener i sosial byutvikling i verdenssammenheng. I en slik modell kreves en reorganisering av gjennomføringsorganer for en generell byutvikling og finansiering av bolig og byutviklingsprosjekter i en større sammenheng.

På lang sikt er det viktig for kommunen at Laksevåg utnytter det potensiale som ligger der og tilrettelegger for en omfattende vekst og byutvikling i samsvar med Bergen kommunes ambisjoner om kompakt byutvikling i Bergen sentrum. For å muliggjøre dette legges følgende strategier til grunn:

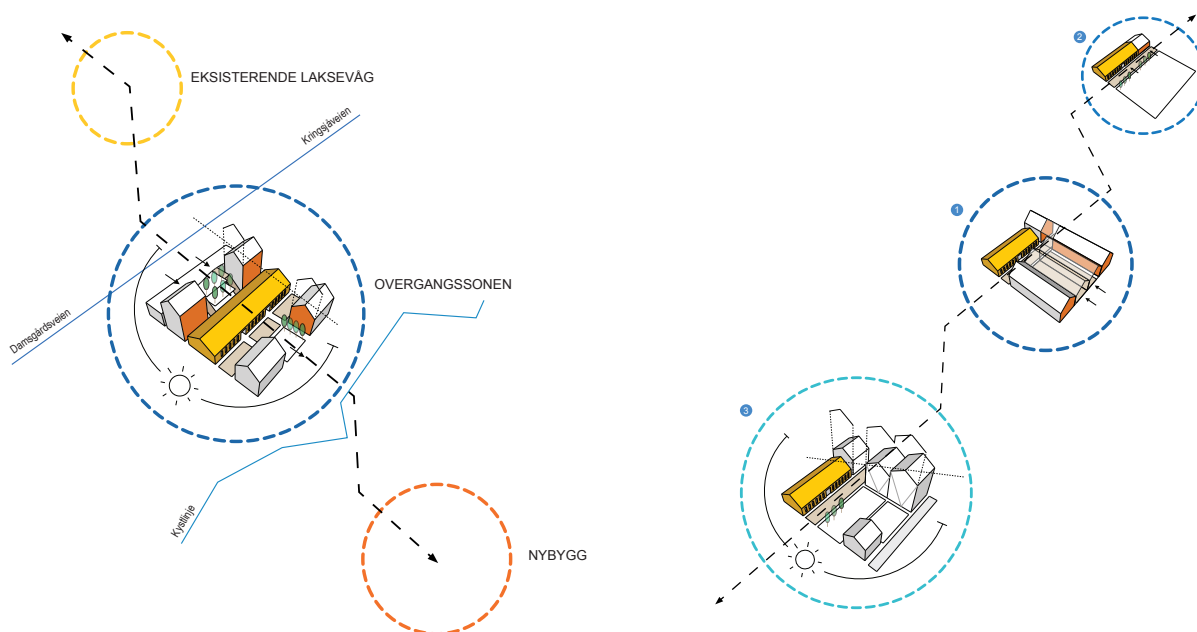
- Det vurderes åpnet opp for etablering av nytt byggeland i sjø, ved bruk av metoder som utfylling, peling eller flytende konstruksjoner, innenfor de anbefalte avgrensningene.
- Det etableres en ny gang- og broforbindelse til Bergen sentrum/ Jekteviken
- Det etableres bybane fra Bergen sentrum, via Dokken mot Loddefjord med 2 stopp i Indre Laksevåg og 1 stopp på Nygård.
- Framtidig strandpromenade med tilhørende møteplasser reguleres som offentlig

VIDERE AVKLARINGER

Nytt byggeland i sjø vil kreve:

- økt kapasitet for det kommunale tjenestetilbudet
- avklaring av nasjonale interesser knyttet til framtidig strandlinje
- Styrking av kollektivtilbudet

Bergen kommune jobber videre for fastsetting av endelig strandlinje og ny kollektivtrasé gjennom formelle planer for nødvendige avklaringer.

**[Fig. 38]****TRANSFORMASJONSSTRATEGI**

Diagrammer Idé-diagram som viser hvordan industriområder kan transformeres. Til venstre vises diagram for etappervis transformasjon med hensyn til bratt bakke, og andre handler om transformasjon i forhold til hvor mye og i hvilken sekvens eksisterende bygg kan rives. Transformasjonen må følgelig besvare, reflektere og forbedre omgivelsene.

**[Fig. 39]**

EKSPANSIV UTVIKLING: Figuren viser hvordan et fullt utbygget Laksevåg kan se ut, er dagens industriområder er transformert, Nordrevågen er utviklet som sentrumsområde med urban struktur, bypark og skole, nye byggeområder er etablert i sjø og nye kommunikasjoner mot Bergen sentrum er etablert. NB! Framtidig bebyggd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

2.2.3 BOLIGSITUASJONEN

Det er stor ulikhet i bebyggelsesstruktur innenfor hele planområdet.

I etablerte boligområder (område A1, B1 og B3 og C3) er det i hovedsak fortetting i et relativt utbygget mønster som vil være mulig. Dette kan gi et vekstpotensial, men må også følges tett av utvikling av de offentlige rom. Utbygging må ikke skje på en måte som bare "bruker opp" arealressurser, men må bidra til å knytte områdene bedre sammen kommunikasjons-, sosialt og opplevelsesmessig.

Område A, Indre Laksevåg: Mot Puddefjorden, har Indre Laksevåg (områdene A2, A3 og A 4) store muligheter som generelle byutviklingsområder. Med de store arealressursene som ligger her, har det i disse områdene muligheter for å skape fremtidens by, med et rikt spekter av boligtyper, med ulike former for bymessige næringer, offentlige anlegg og offentlige byrom og parker.

Område B, Kringsjå: Kringsjå har ved sin eksisterende bebyggelse (B2), og gjennom pågående planarbeid, mest realistisk lite potensiale for boligfortetting.

Område C, Nygård: (område C1 og C2) er det rom for fortetting i en større skala, og spesielt i ved butikken og bensinstasjonen (område C2) med en sentrumsdannende karakter. Igjen må de offentlige rommene og felles uteområder prioriteres høyt.

2.2.4 NÆRINGSUTVIKLING

Laksevåg har en lang historie som arbeidsplassintensiv bydel. Dette er det ønskelig å videreutvikle også i fremtiden, men karakteren av næringsvirksomhet kan transformeres.

Det er i hovedsak lagt opp til en generell bykarakter, der både tilgjengeligheten er stor, og der bygningsmassen kan inneholde både mindre, mellomstore og store næringsvirksomheter. Det er et stort potensiale for å etablere klynger av f.eks. kunnskapsbaserte virksomheter, marin kompetanse osv. Nærheten til både sentrum generelt og universitetsmiljøet spesielt, legger gode forutsetninger for en slik utvikling.

2.2.5 FRAMTIDIG TRAFIKKSYSTEM OG KOMMUNIKASJONER

Laksevåg i en overordnet trafikal- og byutviklingsmessig situasjon. Laksevåg kan landskapsmessig deles i 3 karakteristika. Disse følger i hovedsak 3-delingen beskrevet i innledning

Område A, Indre Laksevåg: relativt bratte skråninger fra Damsgårdsfjellets østside til Puddefjorden.

Område B, Kringsjå: to boligbebyggede åskammer i sør – nord retning, med en dalbunn mellom.

Område C, Nygård: Området er tydelig delt ved Lyderhornsveien. Østre del side knyttet mot vestvendt side av Damsgårdsfjellet. Vestre del er et småkupert bebygget område med sentrumsfunksjoner. Her er også Gravdalsvannet og utløpet mot fjorden.

Analyse av trafikken som følge av byutviklingen
Overordnet trafikkanalyse Laksevåg er utarbeidet av Constrada / siv ing Helge Hopen vinter 2017. Trafikkanalysen oppsummerer bl.a. følgende som premisser, utfordringer og oppgaver som må løses i den kommende byutviklingsprosessen i Laksevåg.

Bergen kommune ønsker å legge til rette for en bærekraftig byutvikling på Laksevåg, i samsvar med intensjonene i kommuneplanens samfunnsdel som ble vedtatt i juni 2015. I kommunens strategiske bykart inngår Laksevåg i et utvidet Bergen sentrum der det legges opp til at bydelen skal bli en del av gåbyen Bergen med spesiell tilrettelegging for gående og syklende. Det er også et mål at byveksten i området ikke skal føre til økt personbiltrafikk.

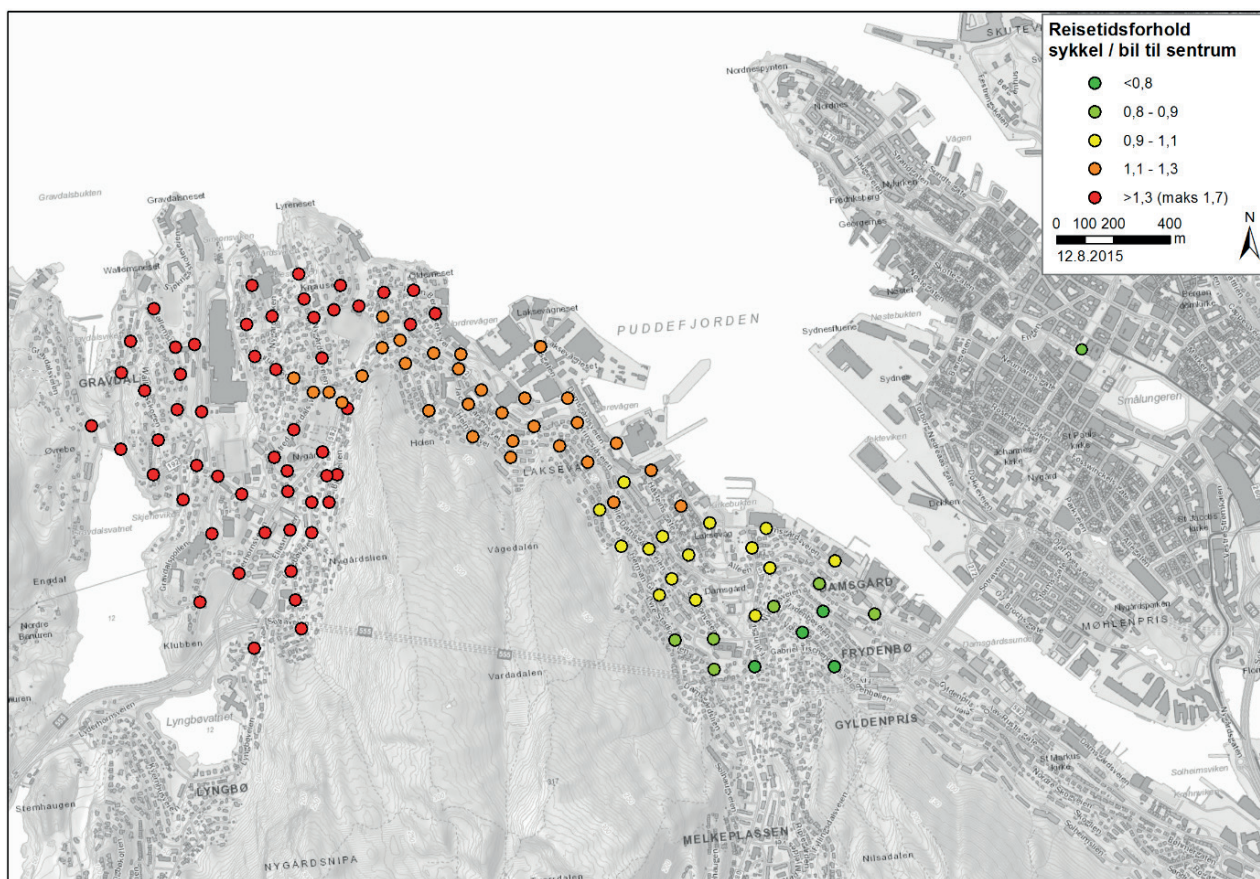
Indre Laksevåg har et stort potensiale i forhold til korte avstander, både internt og i forhold til Bergen Sentrum. Ved ny byutvikling skal tilgjengelighet for gang, sykkel og kollektivnett danne grunnlaget for fremkommelighet. Laksevåg sentrum og Nordrevågen (Laksevåg senter) utvikles som sentrumsområder.

Asplan Viak har i sin trafikkutredning (2015) pekt på viktigheten av – og muligheten i å utnytte dette potensialet optimalt. Dette er også i samsvar med de overordnede prinsipper Strategisk planprogram er utformet etter, og skal legges til grunn i videre planlegging

[Fig. 40 Reiseforhold sykke/ bil, side 65

[Fig. 41] Rekkevidde fra Kirkebuktenside 65

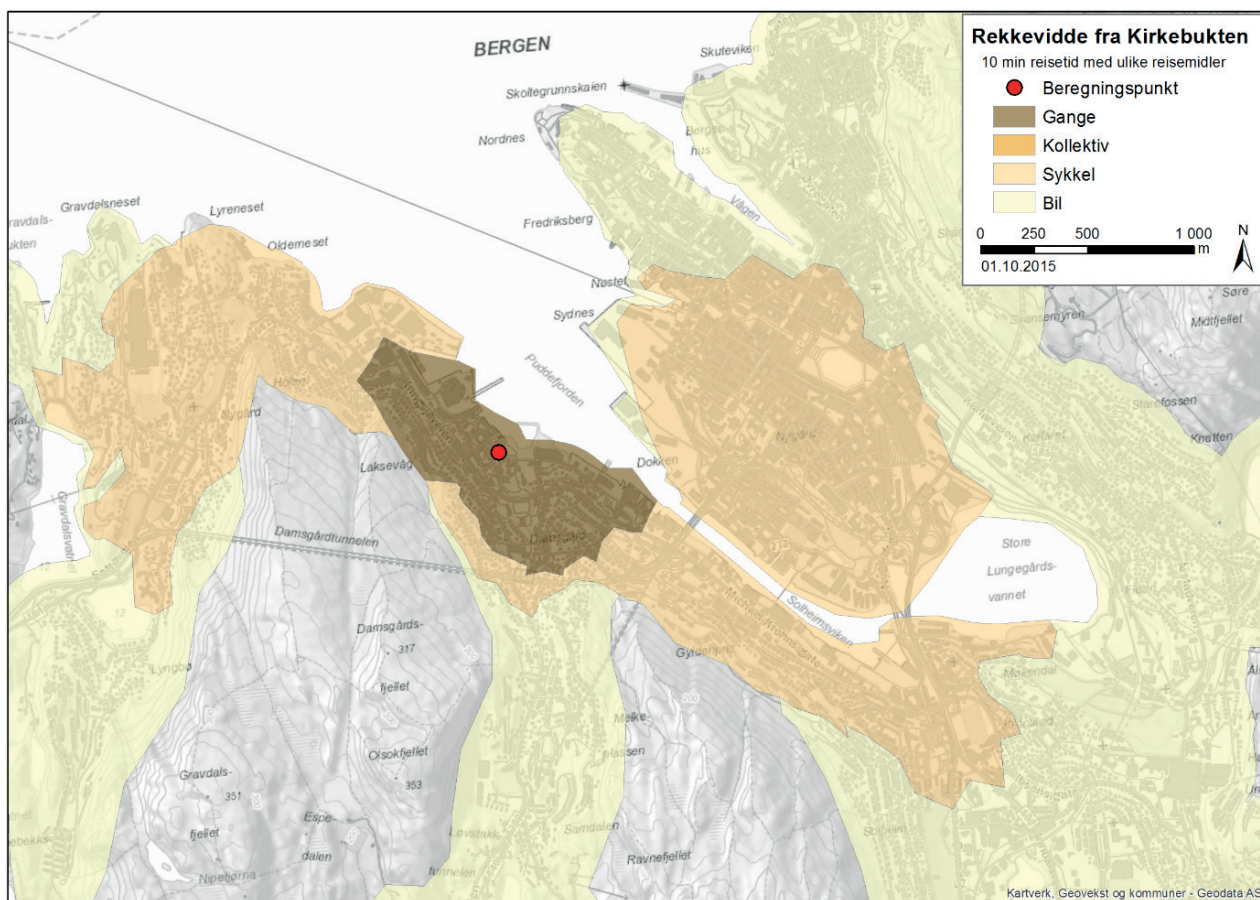
Kilder: Trafikkutredning med tilgjengelighetsanalyse, Asplan Viak (2015)



[Fig. 40]

REISEFORHOLD SYKKEL/ BIL

Konkurrenseforholdet mellom sykkel og bil. Reise fra ulike punkter i planområdet til den blå steinen. (Ill. Asplan Viak)



[Fig. 41]

REKKEVIDDE FRA KIRKEBUKKEN

Rekkevidde på 10 minutter med ulike reisemåter fra Damsgårdsveien ved Kirkebukken (Ill. Asplan Viak)

KOMMUNIKASJON

Kommunikasjon vil alltid være et sentralt element i byens funksjon. Det er et mål at hovedvekt av persontransport er kollektivt. Det legges opp til god dekning med både bybane og busslinjer. Biltransport vil det likevel være, både nyttetraffikk og persontraffikk. I planprogrammet legges det til grunn en reduksjon av parkeringsnorm ift. Dagens norm. Det er regnet 0,6 P-plass/ 100m² bolig. Dette er i samsvar med forslag til KPA 2016. Viktigste moment i forhold til dagliglivets kvaliteter, vil likevel gang- og sykkelnettverket gi. Ved sin sterke karakter av nærhet til både fjord og fjell, vil tverrforbindelser og kvaliteten på disse være avgjørende. Det er gjort rede for mulig tverrforbindelsesnett. Dette kan langt på vei gjennomføres ved mindre grep, og mindre investeringer. Tverrforbindelsene knyttes i øvre del til langsgående Holen fjellvei, i midtre del til Kringsjøveien og i nedre deler til Damsgårdsveien, kaikanter og nye utviklingsområder. Det er sentralt at alle tverrforbindelser ender ved fjordkanten. I dette aspektet er Universell tilgjengelighet viktig. Ved sin gitte topografi, har Laksevåg utfordringer når det gjelder å få til universell tilgjengelighet. I mange av tilfellene er det ikke gjennomførbart. Det er likevel lagt inn enkelte ruter som gir UU forbindelse fra fjord til fjell. Så er det også lagt opp til universelt forbedrede forbindelser, med god trillbarhet, trappefrihet m.m.

PARKERING

Parkering er beregnet å skulle skje i større fellesanlegg. Fellesanlegg kan enten løses ved større kommunale anlegg, eller ved at strategisk plasserte fellesanlegg blir gjennomført i privat regi, som del av den generelle byutvikling. I begge tilfeller vil det være viktig at anleggene blir gjennomført på en slik måte at en andel av dem kan transformeres til annen bruk, når biltrafikk etter målsetningene reduseres ytterligere og behovet for bilparkeringsplasser reduseres.

I tilfeller der det etableres parkering i private anlegg, må det i noen grad forutsettes at disse kan erstattes av plasser i offentlige anlegg når disse blir etablert. Det vil være en blanding av offentlige og private anlegg på sikt. Private anlegg kan være kommersielle, men må være offentlig tilgjengelige,

2.2.6 OFFENTLIGE FUNKSJONER

Kapasitet ved de to grunnskolene i område A, vil overskrides ved selv mindre økning i boligantallet. I planen er det gjort beregninger av nødvendig kapasitetsøkning. Dagens skoler, Nye Holen skole under planlegging, som barne- og ungdomsskole, Damsgård skole under bygging, som barneskole vil relativt raskt ha for liten kapasitet. En fremtidig løsning kan være å tilpasse Nye Holen som ren barneskole, og bygge ny ungdomsskole ved den nye Laksevågneset allmenning. Dette vil også kunne være et element i å bygge bro mellom eksisterende og nye boligområder. Å knytte ny ungdomsskole til et nytt generøst offentlig grønt-/ rekreasjonsdrag vil også gi mulighet for en rikere offentlig bruk, med også innpassing av idrettsanlegg, mindre formelle arenaer for fysisk aktivitet m.m.

2.2.7 UTVIKLINGSSCENARIER

Det er utredet ulike scenarier for utvikling av Laksevåg.

Område A, Indre Laksevåg: som fortsatt overveiende næringsområde.

Område B, Kringsjø: Transformasjon fra næringsområder til generell byfunksjon på eksisterende landområder

Område C, Nygård: Byutvikling omfatter også nye arealer i sjø, og almen bybygging på disse.

Bergen kommune ser for seg en utvikling som har rom for BÅDE næringsutvikling OG boligetablering på de gamle industriområdene i et bymessig samspill. Diskusjonen har betydning, da etablering av boliger i etablerte industriområder skaper noen utfordringer i en utviklingsprosess som skal gå over tid. Det har også betydning for dimensjonering av den sosiale infrastrukturen som må etableres. En ser for seg at nyetableringer vil være virksomheter som i liten grad er konfliktfylt i tett naboskap med boligområder, så lenge tilfredsstillende adkomst er sikret. Noen adkomstveier skal derfor tilrettelegges slik at de er framkommelige med større kjøretøy og nyttetraffikk til/ fra næringsområder.

2.3 MULIGHETER OG UTFORDRINGER I OMRÅDET, GEOGRAFISK

2.3.1 MULIGHETER OG HOVEDUTFORDRINGER FOR HELE OMRÅDET

Utfordringer og muligheter er ulike for de tre underområder.

Laksevåg er i høyeste grad allerede et eksisterende bysamfunn. Ved en utvikling mot det potensiale plangrunnlaget viser, vil bydelen få en betydelig vekst i folketall. Levekårsundersøkelser utført i 2011 og 2016, viser at bydelen har et kraftig behov for vitalisering av grunnleggende livskvaliteter.

En fremtidig byutvikling må bidra til at hele Laksevåg løftes inn en positiv utvikling, ikke bare nye utviklingsområder. Viktige moment vil være at dagens laksevågsbeboere får eiendomsfølelse til spesielt kai- og andre sjønære områder. Dette kan skje ved at det etableres offentlige, som mindre rekreasjonsområder, møteplasser anlegg i disse områder, som første tiltak.

Område A, Indre Laksevåg: Indre Laksevåg (del A2, A3 og A4) vil gjennomgå en gradvis transformasjon til generelle byområder, først innenfor eksisterende landområder, senere også på eventuelle utvidede arealer i sjø.

Område B, Kringsjø: I hovedsak fortetting av eksisterende strukturer.

Område C, Nygård: Gode muligheter for fortetting og utvikling av sentrumsområdet, både med boliger og næringsvirksomhet. Noe fortetting av eksisterende strukturer. Nye byggeområder i vest.

2.3.2 MULIGHETER OG UTFORDRINGER I DELOMRÅDE A, INDRE LAKSEVÅG

Område A, Indre Laksevåg: har ulike muligheter og utfordringer i det enkelte delområde:

A1 - eksisterende boligområder vest for Kringsjøveien
A2 - blandede funksjoner øst for Puddefjordsbroen til og med Fergehallen

A3 - fra Fergehallen, Laksevåg Verft (Marin) til og med Søndre vågen

A4 - i hovedsak næring, handel og industri fra Laksevåg verft / Søndre vågen til og med Nordre vågen

Det er gjort en vurdering av utbyggingspotensial innenfor det enkelte delområde innenfor en gitt fordeling av ulike funksjoner som bolig, næring, sentrums- og offentlig formål.

[Fig. 42] Arealregning, side 68

Området som helhet vil kunne knyttes rundt to sentrale offentlige allmenninger, - grønt-/ rekreasjonsdrag:

- det eksisterende grøntdraget fra Damsgård hovedgård ned mot Kirkebukten, og
- ny Laksevågneset allmenning i Nordrevågen.

Dette vil kunne gi gode dimensjoner og avstander i det nye Laksevåg ved Puddefjorden. Intensitet i byinnholdet vil kunne ha en gradering fra sitt sterkeste mot allmenningene, og avta noe i forhold til avstand fra allmenningene.

I eksisterende boligområde (A1) ligger dagens to skoleanlegg, Damsgård og Holen skoler. For øvrig er området et relativt rent boligstrøk. Det er potensiale for noe fortetting i området. I Vågedalen er det under gjennomføring et større boligkompleks.

Laksevåg sentrum, med kirke, kirkebukta og grøntaksen opp mot Damsgård hovedgård (A2) har et naturlig sentrumsområde i eksisterende bystruktur. Området har mange eksisterende kvaliteter å bygge videre på. Det er stort potensiale for transformasjon, fortetting og endel potensiale for nytt land i fjord.

Verftsområde (A3) har i dag en rekke bedrifter av ulikt slag, med varierende arealbruk, generering av trafikk osv. Laksevåg verft er i hovedsak avvirket og venter en større transformasjon og utvikling. Laksevågneset (A4) er preget av bedrifter med stort arealforbruk, og relativt tung trafikk. Området generelt har stort potensiale for transformasjon til allment byformål over tid, men også rom for "grovere" bedrifter over både kort og lengre tidsrom. Området har stort potensiale for nytt areal i fjord, og en mulig ny sentrumsallmenning fra Holen skole ned mot kaikant og fjorden.

I en strategi for byutvikling frem mot 2030-35, er det vurdert ulike scenarier, først og fremst for område A2 til A4. Viktig moment som er vurdert, er grad av opprettholdelse av tyngre næringsområder. Generelt er det konkludert med at i en allmenn byutvikling, må det være rom for allmenne kvaliteter og funksjoner.

En allmenn byutvikling må speile hele bredden i et moderne bysamfunn. I dette ligger:

- Gåbyen – en bydannelse der flest mulig av menneskets daglige funksjoner, behov og gleder ligger innenfor en radius som er gangbar.
- Den multifunksjonelle byen, som har rom for både boligstrøk med høy kvalitet, næring av ulikt slag, og de ulike offentlige tilbud som skole, barnehage, omsorg osv.

LAXEVAAG - Arealregning								
område	beskrivelse	Tilgjengelig areal (1000 m2)	U-grad (%)	BRA (1000 m2)	Bolig BRA (1000 m2)	Bolig antall (stk)	Offentlige formål BRA (1000 m2)	p-pl (stk)
A1								
A1 - E	Eks. bebyggelse over Kringsjåv.	682	100	682	580	7 250	34	2 900
A1 - S	Skole formål, eks., over Kringsjåv.	34	100	34	0		34	0
Sum (A1)		716		716	580	7 250	68	2 900
A2								
A2 - N	Nye utb. områder på nytt land	15	250	36	31	388	2	155
A2 - T	Transformasjonsområder	93	250	233	151	1 888	12	755
A2 - E	Eks. bebyggelse øst til Kringsjåv.	110	100	110	94	1 175	6	470
A2 - O	Offentlig formål	71	40	28	0	0	28	0
Sum (A2)		289		407	275	3 450	47	1 380
A3								
A3 - N	Nye utb. områder på nytt land	20	250	49	41	513	2	205
A3 - T	Transformasjonsområder	66	250	165	107	1 338	8	535
Sum (A3)		86		214	149	1 850	11	740
A4								
A4 - N	Nye utb. områder på nytt land	51	250	128	108	1 350	6	540
A4 - T	Transformasjonsområder	128	250	320	208	2 600	16	1 040
A4 - E	Eks. bebyggelse øst til Kringsjåv.	48	100	48	41	513	2	205
A4 - S	Skole formål, nytt	14	100	14	0	0	14	0
A4 - O	Offentlig formål	34	100	34	0	0	34	0
Sum (A4)		275		544	357	4 463	73	1 785
Total		1 365		1 880	1 361	17 013	199	6 805

[Fig. 42]

AREALREGNING Det er antatt fordeling av funksjoner (Bolig, Næring, Sentrum, Offentlig) til hver sone (betegnet Område A - P-4). Hovedsakelig er nytt land på fjorden bolig dominant mens eksisterende land, hovedsakelig industriområde har mer næring, sentrum og offentlig formål. I tabellen er det generert behov for:

- Parkering - vurdert dekning regnet som 0.6P-pl pr. 100m2 bolig
- Barnehageplasser - 80 barn per barnehage
- Utvidet skolekapasitet – 2 parallell 420 elever for barneskole, parallell 450 elever for USK.
- Pleie- og omsorgsplasser – 50 eldre per omsorgsformål.

Antydte areal på nytt byggeland (A2-N, A3-N og A4-N) er ikke fastsatt, og vil bli mindre enn antydte her.

2.3.3 MULIGHETER OG UTFORDRINGER I DELOMRÅDE B, KRINGSJÅ

Område B, Kringsjå: kan deles i

B1 - område vest for dalbunnen der næringsområder er plassert

B2 - næringsområder

B3 - områder vest for dalbunnen der næringsområder er plassert

Næringsområdene i Simonsviken og Nygårdsviken (B2) er under regulering for videre utvikling som næringsområder.

Dette medfører også utfordringer for utvikling av de tilgrensende områdene (B1 og B3) i form av trafikk og mulighet for gode tverrforbindelser internt i området. Boligområdene er ellers relativt komplett utbygget, med noe potensiale for fortetting.

2.3.4 MULIGHETER OG UTFORDRINGER I DELOMRÅDE C, NYGÅRD

Område C, Nygård: kan deles i

C1 - sentrumsområde (v/ Rema1000)

C2 - område øst for Kringsjåveien

C3 - område vest for sentrumsområde, Gravdal

Det er potensiale for utvikling av tydeligere sentrumsdannelse (C1), med supplering av bebyggelse, forsterkede gangforbindelser fra dette til bolig-områder og til idretts- og rekreasjons-anlegg. Lyderhornsveien er en utfordring som barriere for gang og sykkeltrafikk. Det er også behov for gjennomføring av tverrforbindelser, som binder området sammen med fjell, fjellveien, og forbindelser mot skole og idrettshall sør i området.

De øvrige områder (C2 og C3) har varierende potensiale for fortetting.

2.4 BYGREP – RETNINGSLINJER

VISJON MANGFOLD

Visjonen handler om å skape en bydel med mangfold i alle ledd. Dette gjelder ikke minst det visuelle inntrykket, arkitekturen, byrommene. Det skal derfor søkes uttrykk som skaper mangesidige og rike omgivelser. Variasjon i fargebruk, materialbruk, volumoppbygning, fasadelengder og arkitektur skal etterstrebese. Samtidig skal byområdene fremstå som en helhet. Alle byggeprosjekter må i sin planprosess forklare sitt forhold til omgivelsene, begrunne sine valg ut fra sin kontekst og sitt nærmiljø. Det enkelte byggeprosjekt skal også forklare og begrunne på hvilken måte det bidrar til en bedre helhet i sitt område.

2.4.1 HOVEDGREP (TRINNVIS OG FLEKSIBEL UTVIKLING)

Hovedgrep – forholdet til den overordnede strategien. Hovedgrepet er å etablere tverrforbindelsene fra sjø til fjell, og knytte disse til et mer finmasket nettverk mer universelt utformede alternativer, strandpromenade og fjellvei. Et differensiert tilbud av offentlige tilgjengelige møteplasser for aktivitet, lek og hvile knytter seg til nettverket.

Det skal særlig satses på sentrumskjernene Laksevåg sentrum og Nordrevågen (Laksevåg senter) for gode byromskvaliteter.

Hovedgrep er tilpasset de 3 hoveddelers spesifikke karakteristika.

Dette kapittelet omhandler i første grad Indre Laksevåg, med Laksevåg sentrum og området fra Puddefjordsbroen til og med Nordrevågen (del A2, A3 og A4). Det er likevel beskrevet som generelle bykvaliteter som også skal gjøres gjeldende i Kringsjø og Nygård (områdene B og C).

2.4.2 RETNINGSLINJER FOR DE ULIKE TEMA

A). BYSTRUKTUR, BYFORM OG BYLIV

Når det gjelder tilgjengelige møteplasser innendørs, vil det i forbindelse med private planforslag stilles særskilte krav om aktive fasader og 1. etasjer i de tette sentrumsområdene. Utover dette er det kommunen selv som har et særskilt ansvar når det gjelder å utnytte det kommunale tjenestetilbudet og offentlige bygg lokalt, enten det skjer gjennom skolebyggene, idrettsanleggene, kulturkontoret eller områdesatsingens organisering.

Det er et lokalt ønske om svømmebasseng og bibliotek, tilbud som tidligere fantes i bydelen og som savnes.

Offentlige rom

- Det skal etableres en variert og hierarkisk struktur av offentlige rom, der skalaen fra
- naboskapsrom
- kollektive
- strøksrom
- bydelen
- byen
- det representative rom

De offentlige rom må også i en helhet representere både urbane, landskapsmessige og rekreative kvaliteter. Samtidig må byrommene kunne være arena for kollektive og offentlige arrangement, i dagligliv og ved store anledninger.

[Fig. 43] Lokalisering av byrom, side 71

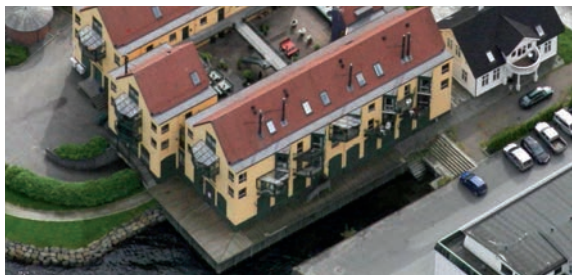
Bedre levekår

Det er lagt opp til gode gangforbindelser, kollektivsystem og offentlig tilgjengelige møteplasser. Disse skal vurderes kritisk i forhold til en lokalbefolkning med knapp økonomi og middels til stor avhengighet av offentlig tjenestetilbud i det daglige. Slik kan et attraktivt helse- og aktivitetsfremmende tilbud finnes i lokalmiljøet der de bor. Tilbudet må følges opp av kommunal tjeneste- produksjon på andre områder for at de gode resultatene skal kunne oppnås.

Det er viktig å sørge for at målsettinger om høy utnyttning og boligbehov ikke går på bekostning av høy kvalitet på felles kvaliteter på bakken. Gode oppholds- kvaliteter i offentlige uterom går foran ønske om økte byggehøyder og antall nye boliger.

Det har vært et uttrykt ønske om at transformasjon i de gamle industriområdene ikke må skape et todelt samfunn, der "de og oss" blir uttrykk for tilflyttere i motsetning til dagens beboere. Et nytt bysamfunn må bidra samlende i møte med dagens samfunn og eksisterende boligmiljø på oppsiden av Kringsjøveien. Gangveinettet med gode forbindelser fra sjø til fjell, med sine offentlig tilgjengelige møteplasser er viktige premisser for å oppnå dette. Slik får dagens befolkning som bor lenger opp en tilgang og tilhørighet til den nye bydelen ved sjøen, samtidig som tilflyttere får tilgang til Damsgårdsfjellet og Løvsstakken, og turveiene her. Et annet viktig grep er tilrettelegging for et differensiert boligtilbud, slik at også barnefamilier med middels til lav inntekt også har en reell mulighet til å etablere seg i området. Kommunalt oppkjøp av enkeltleiligheter som kan erstatte kommunale boliger kan være et tiltak her.

XS



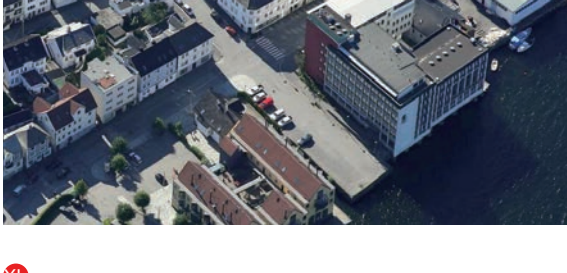
L



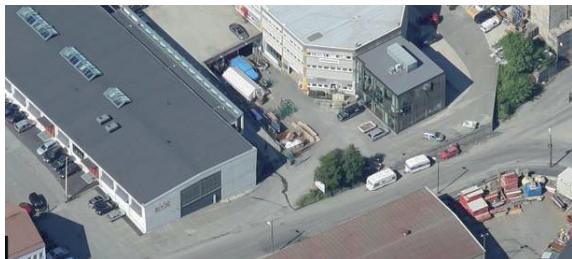
S



L



M



XL

**[Fig. 43]****LOKALISERING AV BYROM**

Det eksisterende bydelsmønsteret på Laksevåg varierer stort i uterom, fra små og bortgjemte steder, mellom eksisterende bygningsmasse, til store, åpne parkeringsplasser / lagringsplasser. Ved å skape en ny sekvens av uterom med ulikt hierarki fra privat til offentlig, kan man binde sammen den nye bydelen på en helhetlig måte.

B). BEBYGGELSESTRUKTUR

Sentrumsnær boligproduksjon

Forslag til ny KPA har et mål om 10.000 ny boliger innenfor det utvidete sentrumsområdet i planperioden fram til 2030. I tillegg til Indre Laksevåg inkluderer dette Ytre Sandviken, Puddefjorden (Møhlenpris, Damsgårdssundet og Solheimsviken), Møllendal - Grønneviksøren, Mindemyren, Wergeland, Slettebakken og Bergen Indre Havn.

Industriområdene på dagens landareal vil alene kunne gi en god utnytting som også inkluderer andre funksjoner og formål. Her kan det bli plass til 1800 nye boliger innenfor ny kommuneplanperiode. I tillegg finnes en reserve på 670 ikke realiserte regulerte boliger. Laksevåg alene kan dermed dekke 25 % av boligbehovet i Bergen sentrum fram til 2030. I tillegg vil nytt byggeland i sjø og enkelte fortettingsprosjekter bidra til en framtidig boligreserve for kommende KPA-generasjoner.

Sosial Boligbygging

Det er en målsetting om å utvikle Laksevåg som en bydel med en større andel barnefamilier. Virkemidler for å nå dette målet, vil være:

- å sikre en andel familieleiligheter
- få til en gjennomføringsmodell som gir lavere inngangsbillett for førstegangskjøpere
- få til en andel utleieleiligheter, eventuelt med overgang til eie

[Fig. 44] Barn i byen, side 73

Byromsstrategi

Byrom fremstår i kraft av sitt offentlige gulv, sine vegger skapt av omkringingliggende bebyggelse, og i kraft av sin sammenheng med det øvrige byvev. Det øvrige byvev omfatter siktlinjer, naturlige ganglinjer i forhold til oppholdssoner m.m. Det enkelte prosjekt må forklare sin funksjon i forhold til disse.

Gater og siktlinjer må anlegges slik at viktige elementer i Laksevågs karakter blir stående som blikkpunkt, fond osv. i de nye byrommene. Gammel og ny bebyggelse må knyttes sammen, landskap og bydannelse må få et godt samspill.

I bebyggelsen er det viktig å bygge videre på følgende karaktertrekk:

- Den langsgående bebyggelsesstrukturen til arbeiderboligene i høyde og volum
- Det grønne parkdraget fra Kirkebukten til Damsgård hovedgård

Byggehøyder og volumoppbygging

I transformasjon- og nybyggingsområder er generell byggehøyde 5 etg., med unntaksvis forhøyning til 6 etg. Byggehøyde må vurderes i forhold til sol og lysforhold, både i forhold til tilliggende bygninger, og i forhold til ute- og oppholdssteder.

Et varierende bilde i forhold til byggehøyder kan være positivt, men bebyggelsen skal likevel fremstå som objekter innenfor en helhet. Byggevolum skal brytes ned i en sum av underelementer, som tilsammen skaper en fattbar og god skala i bebyggelsen.

Fasadelengder

Bygge volum skal fremstå med en rytme eller brytning for hver maks 9.0m. Dette kan fremvirkes ved material- og fargebruk, og gjennom volumbehandling. Det skal etterstrebases originalitet i uttrykk, samtidig som samspill med omgivelser skal utvikles på en positiv måte. Kvaliteten på bymiljøet skal måles ut fra en helhetskvalitet. Bakgrunnen for disse bestemmelsene, er å skape et bybilde som gir mangfold og gode orienterings- og gjenkjennelses-effekter, være identitetsskapende.

Gate-/ Byromsfasader

1.etg skal ha et åpent uttrykk, som skal mulighet for funksjon med offentlig innhold. Boder og andre lukkede funksjoner skal ikke legges mot gateliv. Bebyggelsen skal medvirke til å danne gode og opplevelsesrike byrom. Byens bygninger er vegger i de offentlige rommene, og må utformes med tanke på dette. Langs sjøkant er det viktig at bebyggelsen formidler god offentlig kontakt mot en offentlig tilgjengelig sjølinje. Ny bebyggelse skal også kommunisere på en god måte med eksisterende bebyggelse, og sammen med denne danne nye opplevelsesrike omgivelser. Spesielt viktig er det at bebyggelsen ikke danner vegg mot sjøen. Der det anlegges nye bygg langs sjø, må denne ha gode og mange siktlinjer og forbindelseslinjer frem mot sjøkant. Det skal aldri være lengre enn 40m mellom passasjer mot sjø.

[Fig. 45] Kvalitet i bebyggelsen, side 73

C). KOMMUNIKASJONER

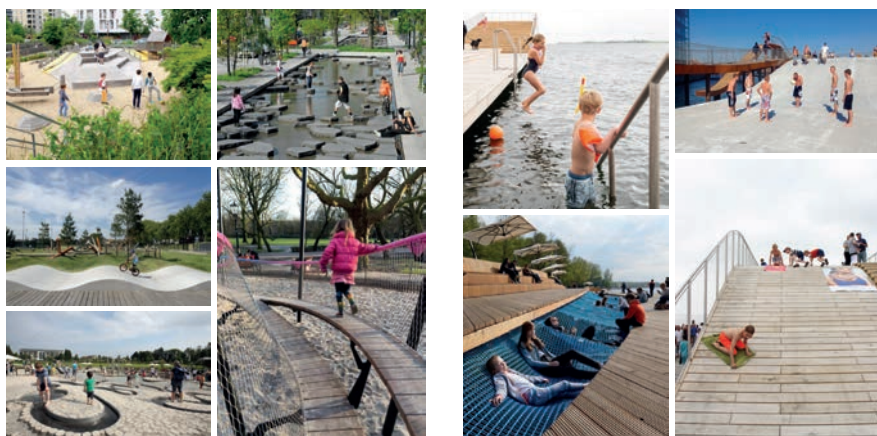
Generelt

Trafikksystem i den fremtidige byen, er gjennomgått i Trafikkanalyse for Laksevåg. Hovedårene er delvis basert på eksisterende gateføringer, supplert med nye gater i nye byutviklingsområder. Hovedgatenett skal gi tilkomst til næringsområder og parkeringsanlegg på en slik måte at gater og grøntdrag i hovedsak tiltenkt gående og syklende, i minst mulig grad blir påvirket

Gatestruktur og kollektivtiltak

Hovedstruktur for kollektivtrafikk vil være

- Carl Konows gate (FV582)
- Kringsjøveien /FV582)
- Lyderhornsveien (FV582), og deler av Damsgårdsveien.



LEKE

SJØ

[Fig. 44]**BARN I BYEN:**

Diagram Idé-diagram og stedsspesifikk boblediagram som beskriver hvordan barn kan bevege seg i den nye bydelen. Barn er enda mer bundet til hverdagsaktiviteter enn voksne og de føler seg trygge og har tilhørighet i daglige rutiner. For dette er det fem kategorier i diagrammet: hjem, skole, idrett, sjø og natur som gir mer organiserte aktiviteter. Samtidig, for å omfavne og oppmuntre lek, utforsking, vandring, kreativitet og selvstendighet er det viktig å skape fysiske og sosialt trygge rom i by hvor barn kan tilfeldig oppleve alene eller med venner sine. Hvor livlig, fritt, trygt og selvstendig barn leker i byen, reflekterer hvordan samfunnet som helhet verdsetter sin fremtidige byutvikling fordi det dem som videre skal utvikle byen en dag.



MØT



IDRETT

[Fig. 45]**KVALITET I BEBYGGELSEN****Materialbruk**

Ved å ta i bruk en variert, men kontrollert palett i materialbruken for bebyggelsen, ivaretas helheten i bebyggelsens uttrykk i området og oppleves som rikt på arkitektoniske uttrykk og inntrykk for beboerne.

Byromshierarki

Det er viktig at det blir definert ulike typer byrom i den strategiske planen, gradert fra privat til offentlig. Det bør legges til rette for ulike byrom i sekvenser i planen syd mot nord som knytter bydelen bedre sammen.



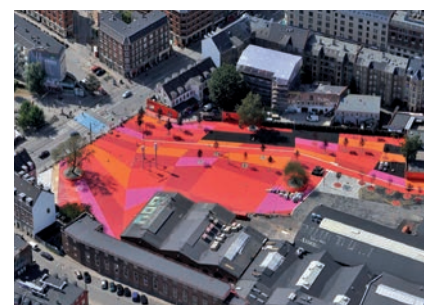
SMALL - Privat uterom



MEDIUM - Naboskapsrom



LARGE - Område- / bydelsrom



EXTRA LARGE - Offentlig plass / festplass



Eksempel variert materialbruk



Brent trekledning

Rustet stål

Tegl

Fremtidig bybane vil krysse Puddefjorden i bro og lande på Laksevågsiden ved Kirkebukten. Herfra vil den følge Damsgårdsveien frem til Laksevåg verft, for så å dukke inn i tunnel mot Nygårdslien/ Gravdal sentrum

Det vil da være tre hovedstopp for bybanen:

- Kirkebukten
- Laksevåg verft
- Nygård sentrum

Gang/ Sykkel

Tryggere forhold for myke trafikanter og dreining mot miljøvennlig transport.

Gangveinettverket, bydelsrutene for sykkel og bybane er viktige grep. I tillegg vil innføring av boligsoneparkering og etablering av boligsoneparkeringsanlegg kunne frigjøre boliggate for parkerte biler, og redusere biltrafikken her. Dette innebærer at eksisterende gatenett kan rustes opp på en måte som prioriterer de myke trafikantene.

Bedre kommunikasjon mellom Laksevåg og Bergen sentrum

Planen legger til rette for 1 ny GS-bro og 1 ny Bybanebro med sykkelvei og fortau over til Dokken. I tillegg til at dette blir et mer direkte tilbud til sentrum, blir det også mulig å komme seg til sentrum uten å forsere barrieren som Gyldenpriskrysset er, eller passere området rundt Strax-huset, som mange opplever som utrygt.

Gang- og sykkelnett er organisert i ulike kategorier.

For transportsyklisten er det rette linjer tilrettelagt rasjonell fremkommelighet og relativt høy fart.

For gående og syklende med større fokus på rekreasjon, er det et nett med større variasjon, innenfor et gradert gatenett. Dette vil også være mer egnet med yngre syklistene som i mindre grad behersker trafikkreglene.

Tverrforbindelser er et sentralt element for gående. Disse gir god kontakt med kort avstand fra fjord til fjell, gjennom bebyggelsen eller i større grøntdrag.

Universell tilgjengelighet er et generelt mål ved alle nye prosjekter. Det er også en målsetting å oppgradere eksisterende forbindelseslinjer til Universelt tilgjengelige. Imidlertid er det store utfordringer i forhold til topografi og eksisterende tett utbyggede områder. Utfordringene er spesielt store i Indre Laksevåg (delområde A).

Tilnærmingen er her slik at:

- tverrforbindelser er forbedret i så stor grad som praktisk gjennomførbart.
- enkelte gjennomgående traseer er gjort universelle, med den praktiske konsekvens at avstandene blir store.

Kollektivtrafikk

Det er en målsetting å etablere et kollektivsystem som kan håndtere hovedtyngden av trafikk inn- og ut av området, rettet mot sentrum, mot Danmarks plass, mot Loddefjord og mot Fyllingsdalen.

Kollektivtrafikk er basert på hovedelementene Bybane og buss. Men også sjøgående linjer og gondolbane kan være et godt supplement til et attraktivt kollektivtilbud.

Bybane

- bybanetrase er planlagt i bro over Puddefjorden fra Dokken, stopp ved Kirkebukten,
- videre i Damsgårdsveien til Laksevåg verft, med nytt stopp.
- Fra dette punkt inn i tunnel til Nygårdslien med stopp ved Nygård sentrum

Buss

- Bussnett er hovedsakelig lagt til Kringsjøveien/ Løvestakkveien, men også Damsgårdsveien.
- Avstikker fra Løvestakkveien inn til Gravdal vil også eksistere.

Sjøgående linjer

- Det er i dag ingen faste sjøgående kollektivlinjer internt i Bergen, med unntak av "Beffen. Det bør legges til rette for at nye sjølinjer kan opprettes for flere linjer langs Bergens sjølinje", med ilandføring ved den gamle Fergehallen i Laksevåg sentrum.
- I bygrep for Laksevåg, er det lagt opp til en byromsstruktur der sjøkanten alltid skal være sentral i byromsstrukturen.

Parkering

Det søkes et hovedprinsipp med parkering i færre fellesanlegg. I ny KPA 2016, er det i parkeringsnorm redusert betydelig i antall plasser for areal og arbeidsplasser. Her tenkes det to hovedprinsipper for parkering.

- I større offentlige fellesanlegg plassert strategisk ift. gatenett og bebyggelse.
- I private anlegg som i størrelse og plassering er tilpasset en naturlig underområdeinndeling.

Disse må forutsettes erstattet av offentlige anlegg når disse bli etablert og kunne transformeres til annen bruk når behovet reduseres

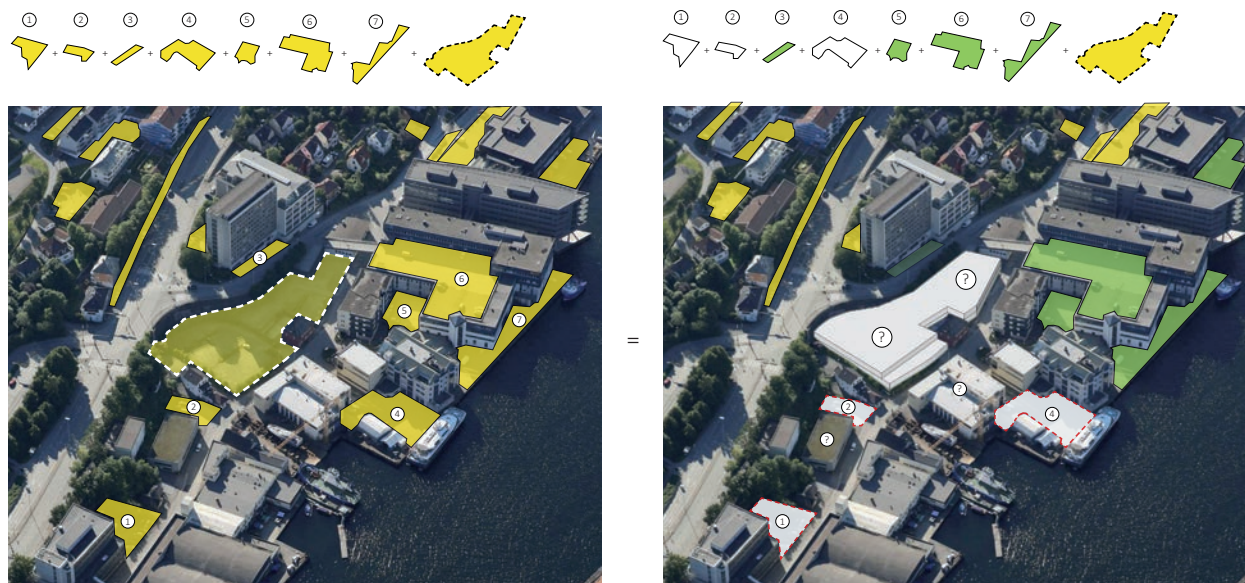
[Fig. 46] parkeringsstrategi, side 75

Trafikksanering

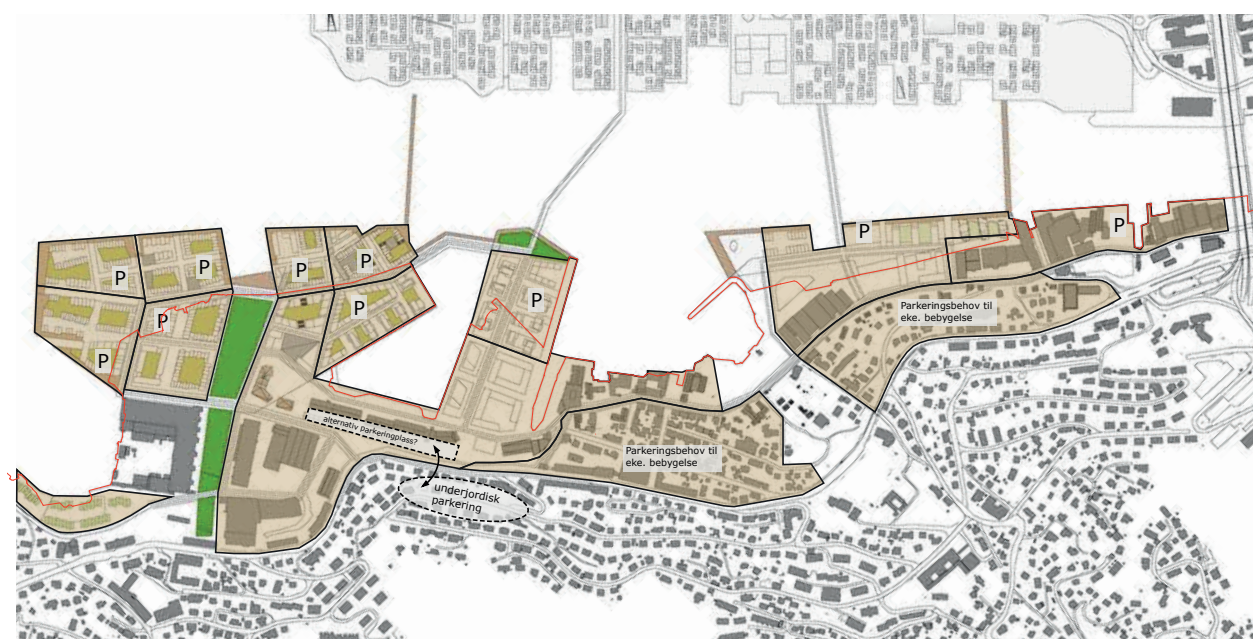
Det er flere utfordringer i de tre delområdene.

Område A, Indre Laksevåg: I eksisterende boligområde vest for Kringsjøveien (A1), er gatenettet smalt. Det er mye parkering i gater, som gjør disse vanskelig fremkommelige. Det er behov for sanering av gateparkering, og å få parkering over i boligsonen anlegg. Det er imidlertid utfordringer i å få dette plassert. En mulighet er fjellanlegg inn under Kringsjøveien med vertikalkommunikasjon opp i boligstrøk. Det anbefales et forprosjekt som skal finne konkrete løsninger for etablering av boligsoneparkering.

[Fig. 47] Desentraliserte parkeringsanlegg, side 75

**[Fig. 46]****PARKERINGSSTRATEGI**

- Påvisning av areal brukt som parkering
- Potensiale ved bruk av parkeringsareal til bebyggelsesformål

**[Fig. 47]****DESENTRALISERTE PARKERINGSANLEGG**

Parkeringsplasser - Desentralisert, privateid Mulig parkeringsplassering i en ekspansiv utvikling.

NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

Område B, Kringsjå: I Simonsviken og Nygårdsviken (B2) er det utfordringer i å få biltilgjengelighet ut til kaiområde. Eksisterende veg til Simonsviken via Gravdalsveien og Sjøkrigsskoleveien er best egnet til dette, og det anbefales at Simonsviken og Nygårdsviken får felles adkomstvei her. Nygårdsvikveien vurderes som uegnet for omfattende næringstrafikk.

D). FARLED OG HAVNEFORHOLD

Kaikant/ Sjøkant

Eksisterende kaikanter skal synliggjøres.

Eksisterende dypvannskaier på Laksevågneset, Nygårdsviken og Simonsviken videreføres.

[Fig. 48] Vannkant og byrom, Analytisk diagram, side 77

Strømningsforhold og forurensning i sjø

Tiltak i sjø som følge av etablering av nytt byggeland må vurderes i forhold til hvilke konsekvenser det får for eksisterende strømningsforhold og forurensning bunn.

Sjøgående trafikk

Fergetrafikk for passasjerer, fritidsbåter og andre mindre båter skal fortsatt ha tilgang i Puddefjorden innover mot Solheimsviken og Store Lungegårdsvann og til småbåtanlegg som er etablert her.

Større havgående båter og seilbåter vil på sikt ikke ha behov for å være så langt inn i havnebassenget, da næringsvirksomhet og godsterminal som trenger dypvannskai vil være etablert lenger ut. Det forutsetter at Bergen og Omland Havnevesen på Dokkensiden får utvidet sin kai i samsvar med gjeldende plan så lenge godsterminalen på Dokken er i drift.

[Fig. 49] Vannkant og byrom, ekspansiv utvikling, side 77

E). SOSIAL INFRASTRUKTUR

Offentlig møteplasser

I et folkehelseperspektiv skal det legges det tilrette for aktivitet og uteopphold for alle. Det settes av areal av ulik størrelse i tilknytning til gangveinettverket som kan fungere som offentlige møteplasser. Dette kan være små repoer på utsiktspunkter med en enkel benk, som også gir mulighet for hvile etter å ha forsert en trapp eller bratt bakke, eller det kan være større områder som gir et aktivitetstilbud for ulike alderstrinn. De bør ligge som del av bebyggelsen, enten det er sentrums- eller boligområdene, men også i tilknytning til natur og friluftsområder - og ved sjøen. Summen skaper et mangfold av møteplasser med ulike funksjoner som er attraktive for ulike alders- og interessegrupper, og slik kunne tilby noe til alle, enten de foretrekker å gå i naturen eller "i byen".

[Fig. 50] Vannkant og byrom, mulig utvikling, side 77

[Fig. 51] Vannkant og byrom, eksempel, side 77

F). NÆRINGSUTVIKLING

Laksevåg har lange tradisjoner innen for maritim og teknologisk industriell virksomhet. Det er ønskelig at det også i framtiden vil være mange arbeidsplasser og et levedyktig næringsliv på Laksevåg, som kan dra nytte av Laksevåg sin sentrale beliggenhet i Bergen med nærhet til sjø. Nye næringer må imidlertid ha en mer effektiv arealbruk enn det som har vært vanlig tidligere, og ha aktiviteter som lettere kan kombineres som nære naboer til boligområder.

Det er først og fremst logistikk og varelevering som gjør at næringsaktiviteter trenger god tilgjengelighet, også med bil. Arbeidstakere forutsettes å reise kollektivt eller sykkel/gange. Egne parkeringsplasser i næringsområdene er derfor ikke ønskelig.

Det foreslås å sette næringsformål på eksisterende/ nye parkeringsanlegg i området, slik at de kan transformeres til boligsoneparkeringsanlegg i kombinasjon med betalingsparkerings/ korttidsparkerings for et større område. Slik motvirkes eksklusive parkeringsplasser for den enkelte næringsenhet samtidig som en drar nytte av eksisterende anlegg framfor å bygge nye fellesanlegg med komplisert eierstruktur og høy terskel for igangsetting.

G). NATURGITTE FORHOLD OG NATURMILJØ

Karakteristiske og stedstypiske landskapstrekk må også ivaretas i byutviklingen. Dette gjelder spesielt:

- Den korte avstanden fra sjø til fjell
- Vågene langs sjølinjen (Nordrevågen, Søndrevågen, Kirkebukten)
- Utsikten utover byfjorden

Endringer i klima med økte nedbørmengder må tas hensyn til. Blågrønn infrastruktur sikrer vannet som ressurs og forebygger skader.

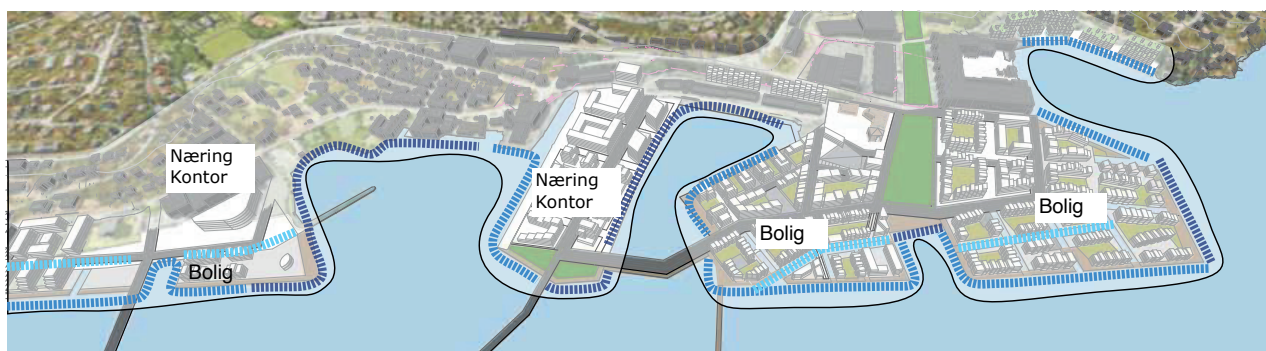
[Fig. 52] Vassdrag, takhage, side 78

Grøntstrukturen

De tre hoveddeler av arbeidsområdet, (A, B og C) har alle ulike karakterer av grønt.

Område A, Indre Laksevåg: Her etableres to grønne allmenninger, Damdgårdsallmenning, og Nordre allmenning i Nordrevågen. Samtidig har tverrforbindelsene oppgave som formidler mellom fjord og fjell. Flere av tverrforbindelsene er også grønne spor gjennom bebyggelsen.

Område B, Kringsjå: generelt en åpnere bygningsstruktur, med større elementer av grønt i form av hager og mindre ekstensivt utbygde områder. Som en hovedkvalitet som grøntområder i delområde B, er møtet med fjorden.

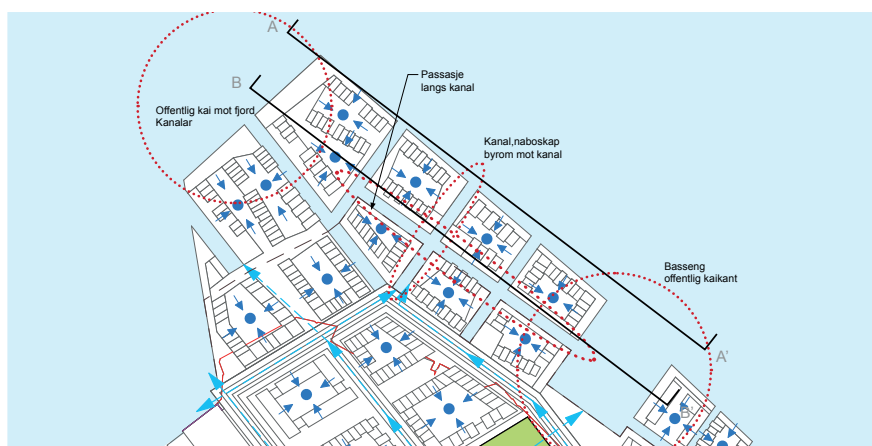
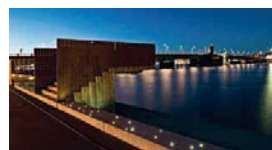
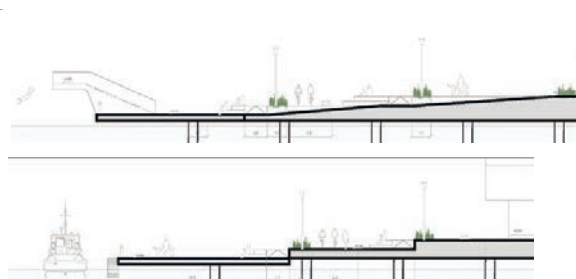
**[Fig. 48]****VANNKANT OG BYROM: ANALYTISK DIAGRAM**

Analytisk diagram og et eksempel ved full utbygging. Vannkanten er historisk, kulturelt og fysisk et viktig element i Laksevåg på grunn av bydelens nærhet til vannet. Ved full utbygging er planen løst slik at maksimum lengde vannkant er skapt med utvikling av kanaler og øyer. Dette med et ønske å fortsette og omfavne Laksevåg sin identitet med vannet. Her vises det diagram for mulige vannkanter, byrom og offentlighetsgrader. NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

[Fig. 49]**VANNKANT OG BYROM VED EKSPANSIV UTVIKLING.**

Offentlig kai mot fjord. Det vises her en mulig utforming av offentlig kai mot fjord og noen referansebilder.

NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

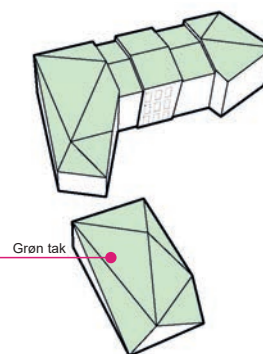
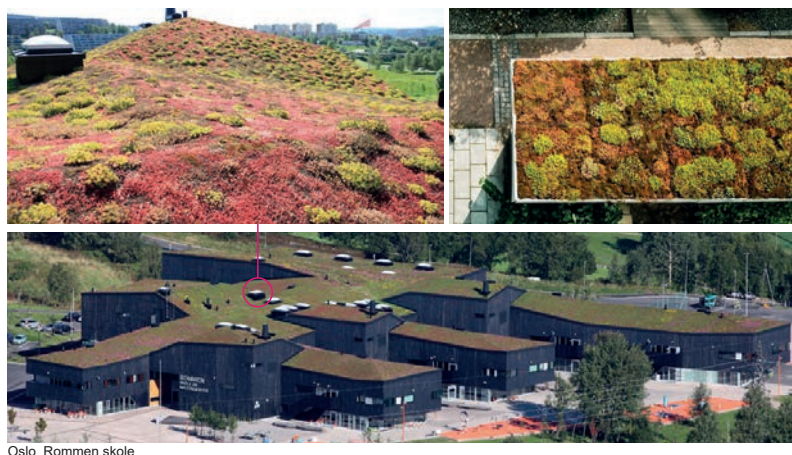
**[Fig. 50]****VANNKANT OG BYROM: MULIG UTVIKLING.**

Planutsnittet viser analyse på steder med spesiell vekt på utfyllingen mot sjøen. Utvalgte vannkanter er: Kai mot fjord, passasje langs kanal, naboskapsrom mot kanal og offentlig basseng.

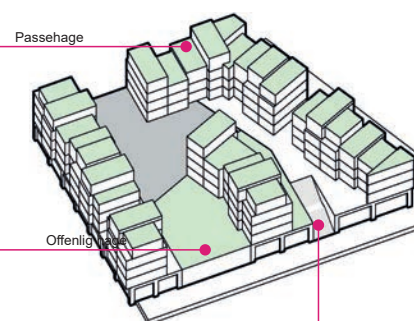
NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

**[Fig. 51]****VANNKANT OG BYROM - EKSEMPEL**

Eksempel på vannkant som er offentlig tilgjengelig og gir tilgang til sjøen.



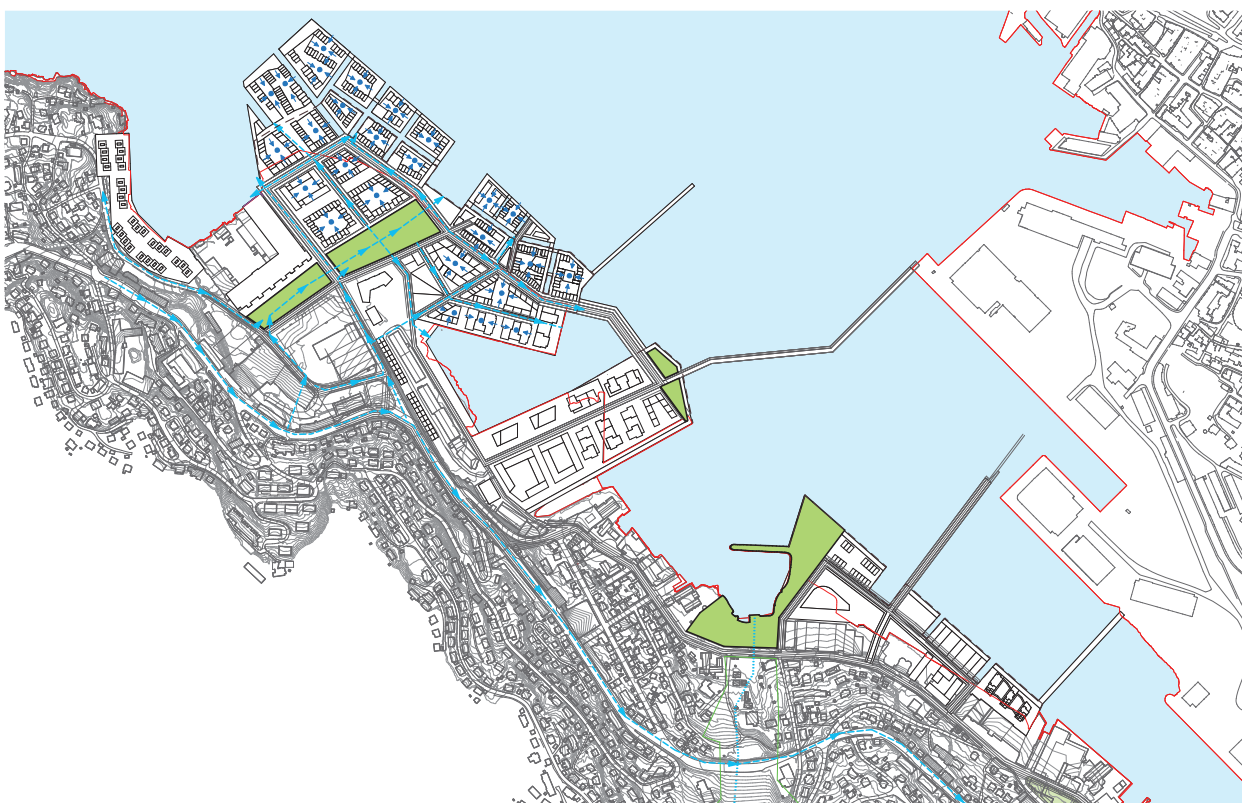
GRØN TAK / FLAT



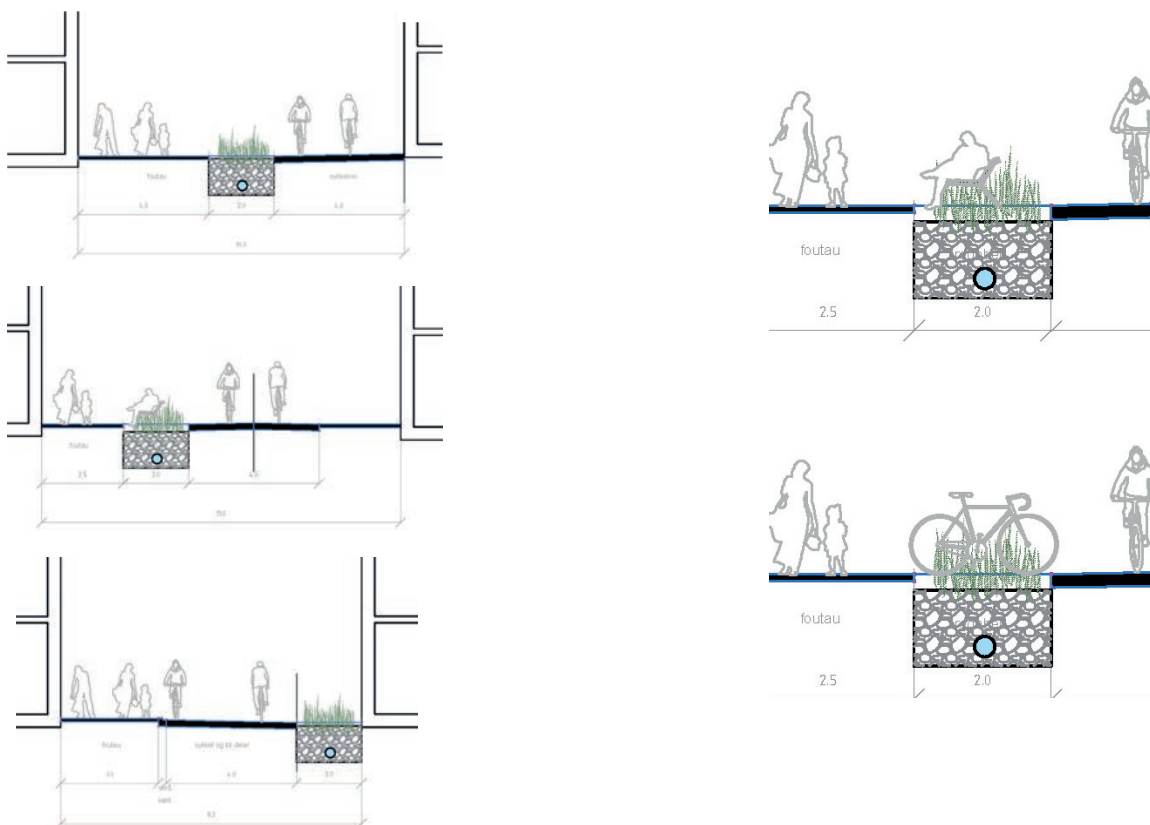
[Fig. 52]

VASSDRAG . TAKHAGE.

Grønne tak eller takhager vil kunne bidra til å fordøye og forsinke tilrenning av overvann og dermed redusere flomtopper. Dette kan være et viktig tiltak der kapasitet på overvannssystem er begrenset. I sjønære områder vil overvann ha kort vei til sjø. Dermed vil grønne tak ha liten hensikt i forhold til overvann, men vil ha stor estetisk verdi og vil utvide utearealet til de aktuelle beboere.

**[Fig. 53]****OVERVANNSHÅNDTERING. OVERVANNSFORLØP:**

Regnvannet kan samles inn i et regnbed på gate og strømme langs terreng og gate som del av den blågrønne infrastrukturen. Regnvannet vil naturlig bli forbedret av regnbedet før det går videre til sjø. NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

**[Fig. 54]****VASSDRAG. VANNSYSTEM I GATESNITT**

Grøntannelegg og vannhåndtering i gatesnitt. Funksjoner som gatemøblering, lekeplass og landskap er integrert i systemet.

Område C, Nygård: Har som Indre Laksevåg, direkte kontakt med fjellet i øverste linje. Områdene rundt Gravdalsvannet og kontakten ned mot fjorden i forlengelsen av dette vil være et primært grøntdrag for området.

Naturmiljø

Arbeidsområdet er avgrenset ved fjellveien Holenstien, og forlengelse også gjennom Nygård. Det er ikke lagt opp til tiltak over denne linjen. Naturmiljø over denne linjen er altså forutsatt urørt. Det er også områder mot fjorden som har store innslag av naturmiljø, som skal bevares som rekreasjonsområder i fremtiden.

H). OVERVANN OG VANNMILJØ

Overvannshåndtering

Laksevåg har utfordringer når det gjelder håndtering av overvann. Et stort nedslagsfelt av vannårer ender ned mot bebygde områder, og må finne sin vei gjennom bebyggelsen ned til fjorden. I dag er mange løp lagt i rør. Som hovedprinsipp bør være å kombinere åpne vannforløp med tverrforbindelser for gående, med fordøyingsområder som også vil kunne være gode rekreasjons- og lekeområder, gjennom parkdrag og ned til fjord. Holenstien vil gjøre det mulig å avskjære bekker som i dag føres inn til avløps-systemet for så å lede vannet direkte til sjø. Da vil eksisterende avløpssystem ha større mulighet til å håndtere økte overvannsmengder og redusere fare for oversvømmelser og overløp.

I nye gateløp og nye byutviklingsområder, må løsninger for håndtering av takvann, overvann innarbeides både i gaterom og uterom mellom bygninger. I den grad nytt byggeland i sjø baserer seg på andre metoder enn utfylling, må det finnes egne løsninger for vannforsyning og avløpshåndtering.

[Fig. 53] Overvannshåndtering. Overvannsforløp. side 79

[Fig. 54] Vassdrag. Vannsystem i gatesnitt. side 79

I). KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Ivaretaking av stedets historie og identitet

Laksevåg har en sterk identitet som preger området, og som er skapt gjennom industrivirksomheten og krigshistorien. Dette preger området fysisk gjennom de mange bygg, og anlegg og strukturer som ble etablert av Laksevåg kommune selv under industriens vekst, og av tyskerne under krigen - som bygde opp et helt samfunn knyttet til ubåt-aktivitetene på verftsområdet og Laksevågneset. Også mentalt er industrien og verftshistorien sterkt til stede hos lokalbefolkningen. De eldre har opplevd den, og mange yngre har en far, mor, tante, onkler eller besteforeldre som har opplevd den. Innflyttere møter den i omgivelsene og hos naboer, og tar den til seg som sin.

Det er likevel en bevissthet om at industri- og krigs- historien er aktiviteter og hendelser som har satt spor, men som ikke lenger er en del av dagens aktiviteter. De som vokser opp i dag vil uansett ikke få denne historien like tett som en selvopplevd historie. Det er en aksept for at

den framtidige utviklingen vil sette nye spor og skape en ny historie. Det er derfor en klar strategi at det må være rom for nye formuttrykk og nye aktiviteter, samtidig som sentrale, representative og funksjonelle bygg og anlegg fra industri- og krigshistorien blir tatt vare på og integrert i den nye bebyggelsen.

Kulturminner

Kulturhistoriske elementer i det enkelte område, skal søkes innpasset i nye bebyggelse. Historie og kulturminner er en ressurs og identitetsskapende elementer, som det skal gode forklaringer til for å overse og fjerne. Historiske bygninger kan inngå i ny kontekst, som hele bygninger, som rom og som deler av rom. Laksevåg er rikt på både bygninger og maskineri fra både verftsperioden og fra krigshistorien.

Kulturminnerapport er utarbeidet av Byantikvaren vinter/vår 2017. Hovedområder av kulturminner er:

- Krigsminnesmerker
- Historisk kaikant
- Industribebyggelse
- Eldre sentrumsstruktur i gamle Laksevåg sentrum
- Laksevåg kirke
- Damsgård hovedgård

J). BARN OG UNGES INTERESSER

Ny utvikling av Laksevåg skal baseres på prinsipper om trygge ferdselsveier, gode uterom med allsidig leke- og oppholdsarealer for ulike aldre og ulike aktiviteter.

Utviklingen skal baseres på nærhet mellom bolig, offentlige funksjoner og nødvendige handels- og servicefunksjoner. Gater og plasser skal ha aktive fasader, som gir optimal positiv kontrollfunksjon av de offentlige rom. Tilgang til natur, mot fjell og sjøkant, skal være offentlig-, lett og tydelig tilgjengelig.

[Fig. 55] Barn i byen, idé-diagram, side 81

K). RETNINGSLINJER FOR STØY, LUFT-FORURENSNING OG FORURENSA GRUNN

Laksevåg har i dag flere tydelige miljøutfordringer. Mange kan relateres til gjennomgangstrafikk, men enkelte næringsvirksomheter er også kilder for ulike miljøbelastninger.

Støy

Støybelastning er i årsak i hovedsak sammenfallende med kildene til luftforurensning. Trafikk først og fremst i Kringsjåveien/ Løvstakkveien, men også deler av Damsgårdsveien skaper støyproblematikk. Det samme gjelder enkelte virksomheter i industriområdene.

Trafikkstøy er relativt sammenhengende med unntak av nattetid. Støy fra næringsvirksomheter er mer periodisk.

Forbedringstiltak

Trafikkreduserende tiltak vil ha effekt på støyutvikling. Den enkelte støyproduserende bedrift bør kunne redusere sin

støyproduksjon. Utforming av bebyggelse og byrom må gjøres slik at det også skapes støyreduksjon for omgivelsene.

Luftforurensning

Gjennomgangstrafikk, spesielt i Kringsjåveien/ Løvestakkveien er en kilde til luftforurensning i områder som grenser til denne. Det er også virksomheter, som sementsiloene, sand og sementlager m.m. som gir støvdannelser. Endel tyngre transport til virksomheter på Laksevågneset gir også betydelig luftforurensning.

Luftforurensning deles i flere kategorier når det gjelder kilder.

- luftforurensning som skyldes støvproduserende bedrifter
- luftforurensning produsert av tungtrafikk til bedrifter
- luftforurensning produsert av generell biltrafikk

Forbedringstiltak

Forbedrende tiltak vil være av ulike karakter. Forurensende bedrifter vil på sikt fases ut fra området, eller må utvikle forurensningsreducerende tiltak. Generell trafikkforurensning må reduseres ved at behovet for biltrafikk reduseres, og at nødvendig nyttekjøring følger egne gater som gir mer direkte adkomst til næringsområdene, og at andelen ikke forurensende kjøretøy økes.

Jordforurensning

Flere av næringsvirksomheter, nåværende og ikke lenger eksisterende, har lagt igjen ulike forurensninger i grunn.

Dette må kartlegges, og tiltak for forbedring utarbeides. For områder som er tenkt transformert til byformål, må forurenset jord sannsynligvis fjernes, eller sikres på stedet på forsvarlig måte.

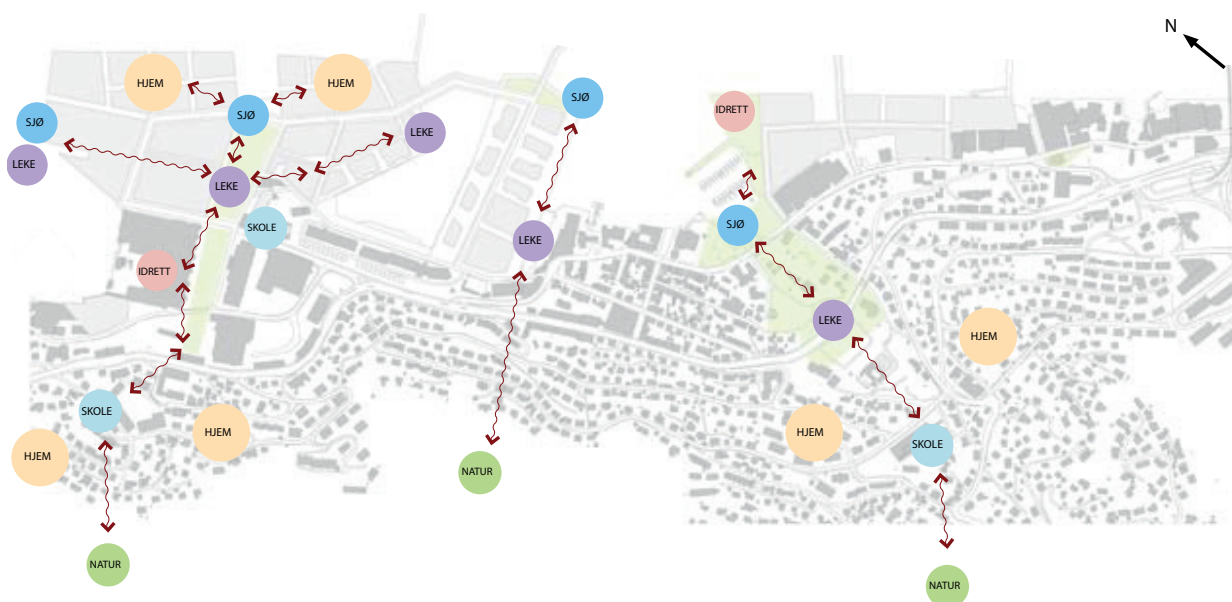
Forurenset sjøbunn er også et sentralt tema for Laksevåg. Bergen kommune er i gang med å tildekke forurensete masser på sjøbunnen for å hindre spredning til vannmassene. Massene blir likevel ikke fjernet, og nye tiltak som berører sjøbunnen og tildekkingen må dokumenteres og sikres at gjøres på forsvarlig måte.

L). RETNINGSLINJER FOR ANNEN TEKNISK INFRASTRUKTUR

I Indre Laksevåg skal det i størst grad benyttes felles løsninger og systemer som gjør det unødvendig for større kjøretøy og annen servicetrafikk å kjøre inn i boligområdene. Dette skal i størst mulig grad velges miljøvennlige og energibesparende løsninger for avfallshåndtering, energiforbruk/ oppvarming, samt vann og avløp.

Avfallsløsningene skal være et sammenhengende rørbasert system (500 mm), og være hovedavfalls-løsningen for både forhusholdnings- og næringsavfall. Løsningen skal omfatte både eksisterende og nye boliger og næringer.

Området ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme



[Fig. 55]

BARN I BYEN, IDÉ-DIAGRAM:

Idé-diagram og stedspecifikk boblediagram som beskriver hvordan barn kan bevege seg i den nye bydelen. Barn er enda mer bundet til hverdagsaktiviteter enn voksne og de føler seg trygge og har tilhørighet i daglige rutiner. For dette er det fem kategorier i diagrammet: hjem, skole, idrett, sjø og natur som gir mer organiserte aktiviteter. Samtidig, for å omfavne og oppmuntre lek, utforskning, vandring, kreativitet og selvstendighet er det viktig å skape fysiske og sosialt trygge rom i by hvor barn kan tilfeldig oppleve alene eller med venner sine. Hvor livlig, fritt, trygt og selvstendig barn leker i byen, reflekterer hvordan samfunnet som helhet verdsetter sin fremtidige byutvikling fordi det dem som videre skal utvikle byen en dag. NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

2.5 RETNINGSLINJER FOR DELOMRÅDER

2.5.1 RETNINGSLINJER I DELOMRÅDE A, INDRE LAKSEVÅG

HOVEDGREP

Kringsjåveien vil være en hovedlinje for kollektivtrafikk i nord-sør retning.

Områdene vest for denne, er i hovedsak utbygd, men har noe fortettingspotensial

Områdene øst for Kringsjåveien består i dag av

- industri og næringsbebyggelse
- eksisterende Laksevåg sentrum/ Kirkebukta
- Laksevåg verft
- Laksevågneset.

Området har et eksisterende sentrumsområde i Laksevåg sentrum, med et gjennomgående grøntdrag, grøntallmenning, Jansonmarken fra Damsgård og ned til kirkebukta. Det er ved transformasjon og videre byutvikling lagt opp til at også nytt sentrum blir utviklet, knyttet til gjennomgående grøntallmenning fra Holen skole og ned til fjorden

De siste to områder har større areal, og også mulighet for større utvidelse i sjø. Samtidig er de disse områdene som i dag har de mest arealkrevende næringsvirksomheter. Har er det et valg i hvor stor grad disse skal opprettholdes. I hovedsak er det satt av nordre del av Laksevågneset som areal for tyngre, sjørelatert næring. De øvrige arealer innenfor disse to underområder, er vurdert som transformasjonsområder, frem mot en mer allment byinnhold som inkluderer en type næring som lettere lar seg innpasse i en bysituasjon.

[Fig. 59] Utvidekse i sjø, side 84

Eksisterende Laksevåg sentrum/ Kirkebukta har historisk bebyggelse, fra den tid da Laksevåg var egen kommune. Her finnes Laksevåg kirke, tidligere Laksevåg rådhus (nå under transformasjon til boligbygg) undervisningsbygg (transformert) og omsorgsbygg.

Området har en egen karakter. Den denne er det viktig å bygge videre på. Ved transformasjon og fortetting til byformål vil ventelig grunnlag for utvikling av et sterkere og mer levende Laksevåg sentrum styrkes.

CODE SENTEROMRÅDER MED FUNKSJONSBLANDING

Det avsettes 2 klart avgrensede sentrumsområder med en gangsoner rundt, som samsvarer med det som er foreslått i KPA. Dette er Laksevåg sentrum og Nordrevågen (Laksevåg senter). Aktuelle funksjoner i den tette sentrumskjernen og områdene rundt bør følge intensjonene i KPA-forslaget. Det knyttes til et større grønt/ parkområde og et bybanestopp til hvert av disse sentrumsområdene.

Utover dette har sentrumsområdene ulik karakter og rolle i lokalsamfunnet:

Laksevåg sentrum (A2)

er det gamle sentrumsområdet fra da Laksevåg etablerte seg som egen kommune. Området er bygget opp rundt en finmasket kvartalsstruktur med egen allmenning, den eneste formelle allmenningen i Bergen utenfor Bergen sentrum. Bebyggelsesstrukturen bygger på reguleringssplanen som ble etablert i 1925. Området inneholder alle de funksjoner som et sentrum bør ha - med kirke, museum, småbutikker, park og festplass. Området bærer preg av at det offentlige har trukket seg ut etter at Laksevåg ble innlemmet i Bergen kommune - Rådhuset, skolen, helsestasjonen og biblioteket er flyttet ut og omdisponert til boligformål, eller inkludert i næringsbygg.

[Fig. 56] Vassdrag, sentral park, side 83

Nordrevågen (område A3)

omfatter byggeområder på begge sider av øvre del av Johan Berentsens veg og Vågsgaten, som har potensiale til å utvikle seg til en ny sentrumsgate med sentrumsbebyggelse på begge sider. Dagens Laksevåg senter, som var et tidligere vaskeri, har i dag en lukket fasade uten offentlige tilgjengelige funksjoner mot disse gatene, og henvender seg i større grad til Kringsjåveien og eget parkeringsanlegg, også etter den siste utvidelsen i 2016. Men med en transformasjon på Laksevågneset, bedre kommunikasjoner for myke trafikanter til Laksevåg sentrum gjennom verftsområdet og etablering av et nytt grøntområde/ park, vil det ikke lenger være grunn til å snu ryggen til.

[Fig. 57] Vassdrag i gateløp, side 83

BOLIG

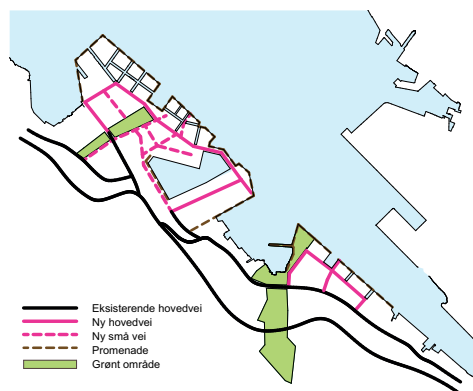
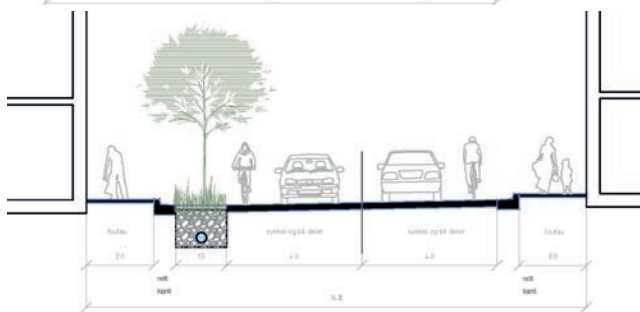
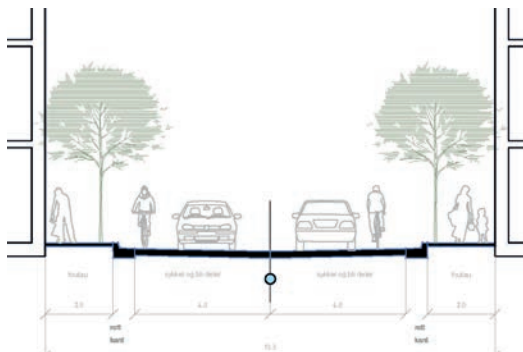
Det er rom for noe fortetting i eksisterende boligstruktur vest for Kringsjåveien (Område A1). Denne må skje i skala med det eksisterende. I områdene øst for kringsjåveien, er det også rom for fortetting i eksisterende sentrumsstruktur, innenfor rammene av denne. Hovedvekten av boligbygging vil være i transformasjons- og nye byutviklingsområder på nytt byggeland i sjø. Der det legges tilrette for boliger nær dagens industri som fortsatt er i drift, må det finnes gode overgangsløsninger i form av rekkefølgekrav, overgangsbestemmelser eller avbøtende tiltak for å redusere konfliktnivået.

Nye boliger anbefales *ikke* etablert på Laksevågneset og langs Vågsgaten, der det vil være generende støy fra trafikk og havneaktivitet. Boliger anbefales heller ikke ved Gyldenpriskrysset og Puddefjordsbroen på grunn av veitrafikkstøy og luftforurensning.

Øvrige generelle rammer for denne boligutbyggingen er gitt i kapittel 1.3.5 Rammer for detaljplaner.

**[Fig. 56]****VASSDRAG: SENTRAL PARK**

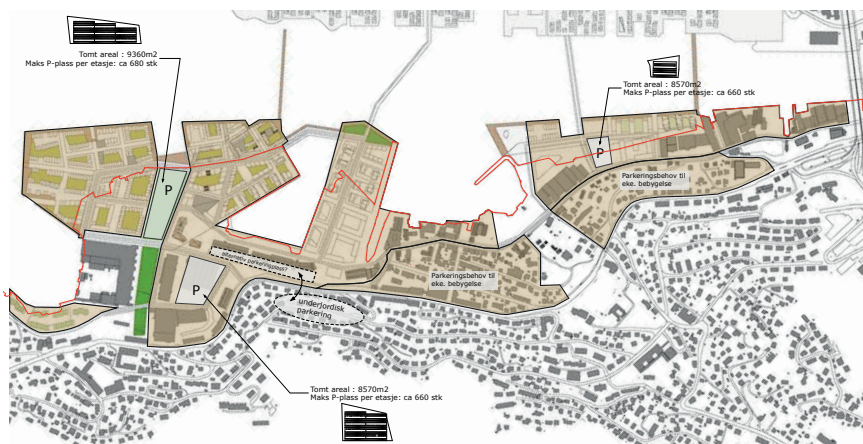
Sentral park er en gjenkobling av den grønn-blå strukturen gjennom det transformerte industriområdet. Denne parken er mer dyrket enn Damsgård hovedgård med utformede stier og landskapselementer som fungerer som en urban oase og gir mulighet til å samhandle med vann og natur.

**[Fig. 57]****VASSDRAG I GATELØP.**

Grøntannlegg og vannhåndtering i alternativt veisnitt. Formen varierer med veiens bredde.

NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.



**[Fig. 58]****PARKERINGSPLASSER, SENTRALISERT.**

Sentraliserte, offentlig eide parkeringsplasser. Muligplassering ved full utbygging i en ekspansiv utvikling.

NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

**[Fig. 59]****UTVIDELSE I SJØ**

Mulig nytt byggeland i sjø på Laksevåg og Dokken. Det åpnes for etappevis utvidelse og ulike metoder.

NB! Framtidig bebygd areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.

NÆRING

I overskuelig fremtid er nordre del av Laksevågneset satt av til tyngre og sjørelatert næring. I øvrige områder, vil tyngre næring gjennomgå en gradvis utfasing. Imidlertid bør lettere næring, med mindre transportbehov, og med liten støy- og støvproduksjon, innpasses i de generelle byformål.

OFFENTLIG SERVICE

Damsgård skole er under bygging. Holen skole vil fremstå i ny utforming i løpet av få år. Skolekapasiteten vil imidlertid raskt bli for liten ved en større boligproduksjon. Det er satt av plass for ny ungdomsskole med idrettsanlegg på Laksevågneset. Flere barnehager må innpasses i ny byutviklingsstruktur.

Et alternativ til desentraliserte, privateide parkeringsanlegg (se trafikksanering s. 70) er et større, sentralt offentlig eid anlegg.

[Fig. 58] Parkeringsplasser, sentralisert, side 84

2.5.2 RETNINGSLINJER I DELOMRÅDE B, KRINGSJÅ

HOVEDGREP

Arbeidsområde Kringsjå (B) har en tydelig 3 deling, der del 1 og 3 i hovedsak er eksisterende boligbebyggelse, og del 2 er konsentrert næringsbebyggelse. Innenfor boligbebyggelsen er det noe, om enn ikke stort, fortettpotensial. nord ligger Håkonsvern (B1), med de karakteristika og begrensinger det gir i fremtidig utvikling. Næringsområdene (B2) er i reguleringsprosess, med formål videreutvikling av næringsformål. Sør for næringsområde ligger et forurenset område, som har potensiale som rekreasjonsområde dersom de forurensa massene fjernes. Sør for dette igjen, ligger Myren idrettsanlegg, som opprettholdes og har potensiale for videreutvikling.

BOLIG

Det er rom for noe fortetting i eksisterende struktur. Det er ikke gitt rammer for større, sammenhengende boligprosjekter på Kringsjå

NÆRING

Det er i dag 2 tydelige næringsområder i området.

- Simonsviken
- Nygårdsviken

Disse er i planprosess i forhold til videreutvikling av disse formålene.

I tillegg ligger Sjøkrigsskolen i dette området, med felles adkomst med Simonsviken.

OFFENTLIG SERVICE

Det er i dag fotballbane og friidrettsanlegg med enkle fasiliteter, men med noe utviklingspotensial. Område sør for Simonsviken næringsområde kan opparbeides til rekreasjonsområde som supplement til Lyreneset. Solsletten alders og sykehjem er en privateid omsorgsinstitusjon i området.

2.5.3 RETNINGSLINJER I DELOMRÅDE C, NYGÅRD

HOVEDGREP

Dette området er også av sammensatt karakter. Øst for Lyderhornsveien (C1) er utbygget med blokkbebyggelse, idrettshallen Laksevåghallen og Nygård skole. Her er mindre fortettpotensial, og også endel oppgraderingsbehov, spesielt knyttet til offentlige anlegg.

Nygård sentrum (C2) vil være av større lokal betydning ettersom avstanden til Bergen sentrum og Loddefjord her er utenfor gangavstand, og til dels også sykkelavstand. Området ligger imidlertid i gangavstand fra utløpet av Damsgårdstunnellen ved RV555, og er derfor relativt godt betjent kollektivt.

Laksevåg videregående skole, Laksevåghallen og Nygård idrettspark gir området grunnlag for å kunne etablere et mindre sentrumsområde i tilknytning til et bybanestopp, sammen med nærbutikken og bensinstasjonen som allerede ligger der. Sentrumsområdene vil ha større grad av offentlighet og sterkere krav til offentlige tilgjengelige møterom, gangakser og aktive fasader. Det er ønskelig med flere aktører for et mer mangfoldig tilbud. Dette vil kreve større grad av en offensiv kommunal involvering, og på lengre sikt kan det bli aktuelt at det utarbeides offentlige områdeplaner for disse områdene, som garanti for at offentlige tilgjengelige fellesanleggene blir etablert i samsvar med planene og sørger for en mest mulig rettferdig fordeling av kostnadene.

Gravdalsvannet er et viktig både identitets- og rekreasjonselement i Nygård.

Offentlig tilgjengelighet kan forbedres. Dette må søkes innpasset i den enkelte detaljplan.

BOLIG

Område rundt sentrumsdannelse har potensiale for fortetting til generelt byformål, med større andel boliger. I de øvrige deler av området, er det rom for mindre fortetting.

NÆRING

I sentrumsområdet er det i dag handel, bensinstasjon m.m. Det er rom for noe utvikling av handel og næring i dette området.

OFFENTLIG SERVICE

Det er i dag to skoleanlegg i området, Laksevåg VGS og Nygårdslien skole (1-7), i tillegg flerbrukshall. Fremtiden til Laksevåg vgs. er usikker med hensyn til linjevalg, men vil fortsatt være en offentlig ressurs i området. Laksevåghallen trenger oppgradering. Nygårdslien skole har begrensninger ved et eventuelt behov for økt kapasitet.

2.6 OPPSUMMERING OG ANBEFALINGER

Visjonen for Laksevåg er levende lokalsamfunn med mangfold og trivsel. Hovedmålet er at utviklingen skal være bærekraftig, identitetsskapende og gi bedre levekår.

Laksevåg sine muligheter og utfordringer ligger i:

- Transformasjon fra industriområde til attraktiv bydel
- Nytt byggeland – Undersøkelsesområde for utvidelse i sjø med fylling, peling og flytekonstruksjoner
- Boligsituasjonen
- Næringsutvikling
- Framtidig trafikksystem og kommunikasjon, og
- Offentlige funksjoner.

De største mulighetene ligger i Indre Laksevåg, men også Kringsjø og Nygård har potensiale.

Som strategi for byutviklingen er det fremmet retningslinjer innenfor følgende temaer:

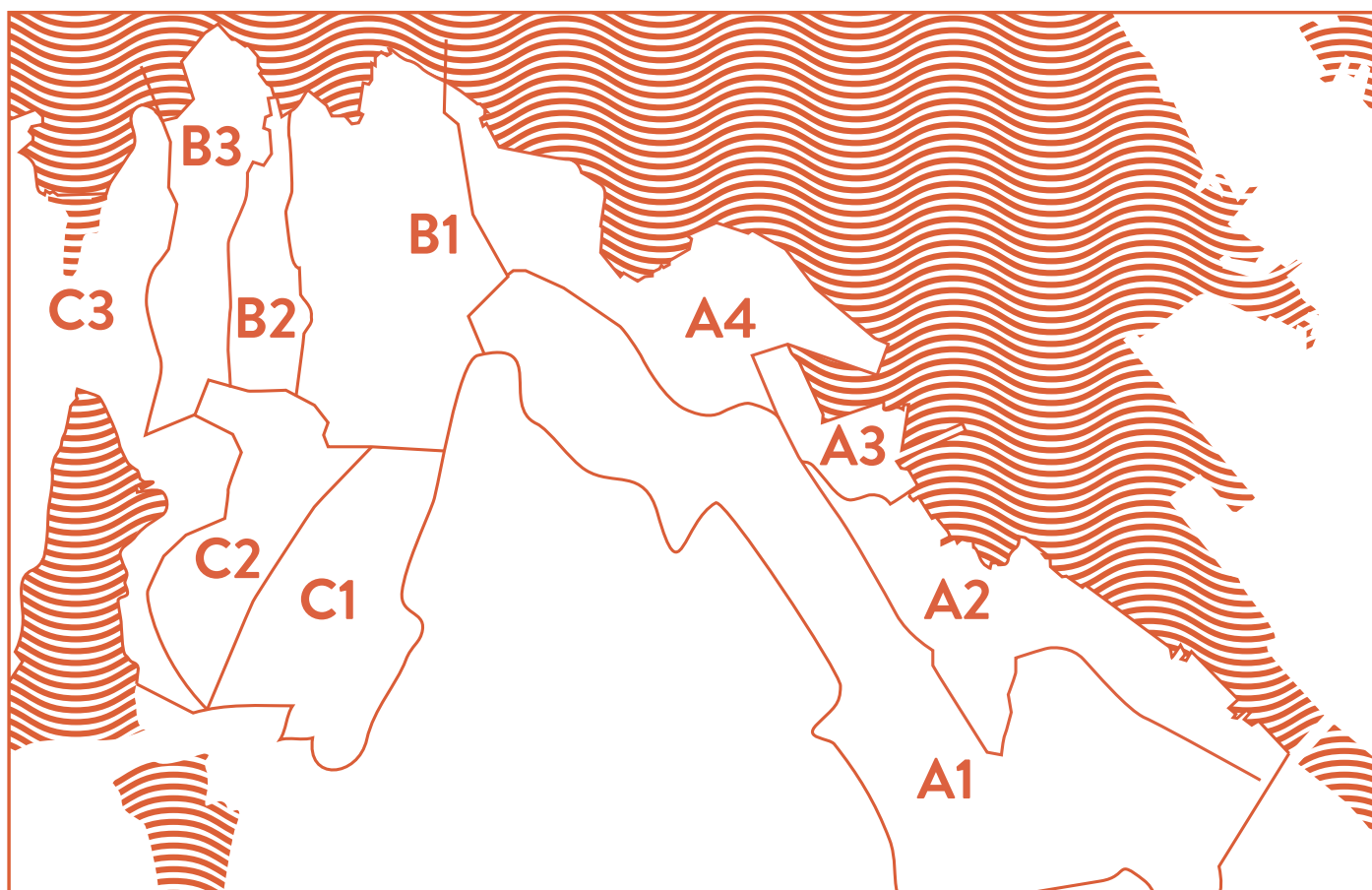
- A). Bystruktur, byform og byliv
- B). Bebyggelsesstruktur
- C). Kommunikasjoner
- D). Farled og havneforhold
- E). Sosial infrastruktur
- F). Næringsutvikling
- G). Naturgitte forhold og naturmiljø
- H). Overvann og vannmiljø
- I). Kulturminner og kulturmiljø
- J). Retningslinjer for barn og unges interesser
- K). Retningslinjer for Støy, forurensning og forurensa grunn
- L). Retningslinjer for annen teknisk infrastruktur.

I tillegg er det gitt noen stedsspesifikke retningslinjer for de enkelte delområdene Indre Laksevåg, Kringsjø og Nygård

Retningslinjene gir føringer for utarbeiding av reguleringsplaner i samsvar med kap. 1.3.5 rammer for detaljplaner

STRATEGISK PLANPROGRAM FOR LAKSEVÅG

DEL 3



STRATEGI FOR GJENNOMFØRING

3 STRATEGI FOR GJENNOMFØRING

Byutviklingen på Laksevåg er i utgangspunktet en kontinuerlig prosess, som egentlig startet med industrialiseringen for over 100 år siden. Etter en tid med stagnasjon, legger det strategiske planprogrammet til grunn en strategi som innebærer transformasjon og ny vekst. En stor del av gjennomføringsstrategien handler om en koordinering av kommunens innsats i området for

en mest mulig smidig vei til målet, og å skape realistiske forventninger til et konstruktivt samarbeid og dialog mellom kommunen og de private eiendomsutviklerne som sammen skal bidra til at utviklingen faktisk skjer i ønsket retning og i samsvar med de strategiene som legges.

3.1 GJENNOMFØRINGSSTRATEGI

Bergen kommune har de siste årene gjennomført en rekke investeringer som del av kommunens ordinære samfunnsoppgaver, og siden 2012 gjort en ekstra innsats for å utjevne levekårsforskjeller gjennom områdesatsingen i Indre Laksevåg. Eksempler på offentlige/kommunale investeringer i Indre Laksevåg er:

- Riving og bygging av Damsgård og Holen skoler, inklusiv regulering
- Opprusting av Håsteinarparken med gjenåpning av Damsgårdsvassdraget
- Belysning av gangveier (Nygårdsveien og Damsgård hovedgård)
- Opprusting av lekeplasser for både barn og ungdom (Barnas Byrom)
- Etablering av Gnisten og kulturkontoret i Laksevåg sentrum som lokal møteplass for befolkningen.
- Etablering av sykkelfelt langs FV582
- Planer for bygging av fortau langs Lyngbøveien og Johan Berentsens vei

Samlet bidrar disse tiltakene til å øke den fysiske standarden i området og øke stedets attraktivitet.

For å skape et bærekraftig bomiljø for lokalbefolkningen og samtidig legge til rette for vekst, gjenstår det likevel en rekke tiltak som er nødvendig, både for å øke attraktiviteten og aktiviteten som skal gi vekst.

Mange tiltak krever kommunal innsats, enten økonomisk, planmessig eller koordinerende. Private utbyggere forventes å bidra som del av den enkeltes prosjekt.

Det bør etableres en egen organisasjon for oppfølging av det strategiske planprogrammet, som blir gitt både et mandat og økonomiske muskler for å koordinere og initiere utviklingen på Laksevåg. En slik organisasjon vil være representere kommunen lokalt og være et bindeledd mellom kommunen, private utbyggere og lokalbefolkningen.

Noen av tiltakene er større og krevende og må gå over tid, og er først og fremst nødvendig for å øke kapasiteten på infrastrukturen, og er derfor først og fremst en forutsetning for en byutvikling med vekst. På kort sikt handler det om å øke områdets attraktivitet og brukbarhet for en byutvikling som på en mer bærekraftig måte utnytter dagens tilgjengelige grunnareal. I en trinnvis utvikling vil det være naturlig å begynne med de mindre kostnadskrevene tiltakene, og samtidig sikre areal til de tyngre tiltakene som må komme senere sammen med byutviklingen ellers.

[Fig. 60] Opprusting av lekeplassen Leitet, side 88



[Fig. 60]

OPPRUSTING AV LEKEPLASSEN LEITET.

Leitet i Nordrevågen (Laksevåg senter), før og etter opprusting. Nå et populært parkouranlegg for ungdom.



3.1.1 VIKTIG INNSATS FOR ØKT ATTRAKTIVITET OG AKTIVITET

For å øke områdets attraktivitet, og at gode bo- og bymiljø skal sikres i framtiden vil følgende tiltak være avgjørende suksessfaktorer:

- Offentlige byrom (Parker, plasser, torg) som møteplasser og rom for aktivitet og hvile
- Tverrforbindelser med tilgang til møteplasser, lekeplasser og naturområder
- Ny GS-bro over Puddefjorden til Dokken
- Ny fjellvei langs Damsgårdsfjellet, Holenstien
- Strandpromenade,
- Opprusting og nybygging av idrettsanlegg, skole og barnehage
- Økt attraktivitet for gående og syklende i gater og plasser, og i sentrumsområdene
- Etablering av boligsoneparkeringsanlegg
- Mer attraktivt kollektivsystem (trolleybuss)
- Økt barnehagekapasitet

På kort sikt er det viktig å starte jobben med å øke attraktiviteten i området. Mye av infrastrukturen er allerede på plass, men bærer preg av å være nedslitt, overgrodd og med liten kapasitet. Økt attraktivitet i eksisterende boligområder skal også bidra til å motvirke et segregert samfunn i et område som er sårbart. Mange av tiltakene henger sammen, f.eks. kan ikke bydelsruter for sykkel etableres før det er etablert boligsoneparkeringsanlegg som frigjør plass i gatene. I tillegg kommer enkelttiltak som en konsekvens av senere regulerings- og byggeplaner.

I del 1 er det foreslått 3 forprosjekt og oppstart av 2 detaljplaner (Holenstien og ny GS-bro over Puddefjorden) som kommunale oppfølgingsoppgaver. Opprusting og nybygging av dagens skole- og idrettsanlegg er allerede ivaretatt gjennom skolebruksplanen og idrettsplanen. Øvrige tiltak må i stor grad skje i samarbeid med private utbyggere.

3.1.2 VIKTIGE INNSATS SOM UT LØSENDE FAKTOR FOR BY-UTVIKLING

De tyngre tiltakene må det knyttes rekkefølgekrav til, og må være på plass før en større transformasjon av de gamle industriområdene som inkluderer boligbygging kan starte.

Dette er:

- Ny kollektivtrasé fra Bergen Sentrum til Loddefjord via Dokken og Laksevåg
- Ny ungdomsskole med idrettsanlegg på Nordrevågen/ Laksevågneset
- Økt kapasitet på Damsgård skole

Ny kollektivtrasé fra Bergen sentrum til Loddefjord via Dokken og Laksevåg blir ivaretatt gjennom pågående prosess for kommunedelplan for kollektivsystem i Bergen Vest. Ny ungdomsskole med idrettsanlegg vil sikres gjennom ny områdeplan for Nordrevågen (Laksevåg senter). Økt kapasitet på Damsgård skole kan løses gjennom bruksendring av kommunale utleieboliger som kan avvikles. Dette krever reguleringsplan.

Dette krever store investeringer å få på plass, men er likevel nødvendig for at det skal være mulig å gjennomføre den ønskede transformasjonen og byveksten, da dagens kollektiv-, skole- og idrettstilbud ikke vil ha kapasitet til å ivareta behovene for en større befolkning enn de som allerede bor i området.

3.2 UTBYGGINGSØKONOMI

Det er gjort en grov utregning av det totale investeringsbehovet som skal til for byutvikling og transformasjon i Indre Laksevåg

3.2.1 TOTALT INVESTERINGSBEHOV I INDRE LAKSEVÅG

Totalt investeringsbehov for hele området er 33 mrd. kr, der 1,3 mrd. kr er klargjøring av byggegrunn og infrastruktur for etablering av 730 daa nytt byggeland i sjø, og 5,6 mrd. kr er klargjøring av byggegrunn og infrastruktur i transformasjonsområdene på dagens industriområder. 26,2 mrd. kr er investeringskostnader for nye bygninger basert på en utnyttingsgrad på 250 %. Det presiseres at tallene er basert på grove anslag, og avvik i forhold til mer nøyaktige kalkyler når de ulike tiltakene er grundigere utredet må påregnes. Endelig størrelse på nytt byggeland ikke er fastsatt, og vil bli mindre enn antydnet her.

[Fig. 61] Ivesteringsbehov, side 90

UTVIKLING AV SENTRUMSOMRÅDENE

Laksevåg sentrum har en sammenhengende struktur. Innenfor etablert struktur bør det gjøres investeringer som hever kvaliteten i gatebildet og bidrar til økt aktivitet

Nordrevågen (Laksevåg senter) krever en transformasjon av gate- og blågrønn struktur for å bli mer bymessig og bli mer funksjonell som et sentrumsområde. Det foreslås utarbeidet en områdereguleringssplan som skal vise hvordan dette kan gjøres i praksis. Dette arbeidet vil inkludere etablering av ny ungdomsskole med tilhørende idrettsanlegg/ kulturbygg og en ny, offentlig park. Her vil også eiendomsforhold bli sentralt.

LAXEVAAG - Kostnadregning							
område	beskrivelse	Byggegrunn			Infrastruktur		total
		Tilgjengelig areal (1000 m2)	U-grad (%)	BRA (1000 m2)	(1M kr)	(1M kr)	
A1							
A1 - E	Eks. bebyggelse over Kringsjåv.	683	100	683	0	0	0
A1 - S	Skole formål, eks., over Kringsjåv.	34	100	34	0	0	0
Sum (A1)		717		717	0	0	0
A2							
A2 - N	Nye utb. områder på nytt land	15	250	36	109	152	1 015
A2 - T	Transformasjonsområder	93	250	233	698	977	6 510
A2 - E	Eks. bebyggelse øst til Kringsjåv.	110	100	110	0	0	0
A2 - O	Offentlig formål	71	40	28	0	119	0
Sum (A2)		289		407	806	1 248	9 579
A3							
A3 - N	Nye utb. områder på nytt land	20	250	49	146	205	1 365
A3 - T	Transformasjonsområder	66	250	165	495	693	4 620
Sum (A3)		86		214	641	898	7 524
A4							
A4 - N	Nye utb. områder på nytt land	51	250	128	383	536	3 570
A4 - T	Transformasjonsområder	128	250	320	960	1 344	8 960
A4 - E	Eks. bebyggelse øst til Kringsjåv.	48	100	48	0	0	0
A4 - S	Skole formål, nytt	14	100	14	42	59	490
A4 - O	Offentlig formål	34	100	34	0	143	0
Sum (A4)		275		544	1 385	2 081	13 020
Total		1 367		1 882	2 832	4 227	33 589

[Fig. 61]

INVESTETERINGSBEHOV

Tabellen viser en grov kostnadsregning for investeringsbehov som er nødvendig for klargjøring av byggegrunn og infrastruktur for etablering av 730 daa nytt byggeland. Endelig størrelse på nytt byggeland er ikke fastsatt

3.2.2 STRATEGISK KJØP OG SALG AV KOMMUNAL EIENDOM

Kommunale eiendommer som kan brukes som lekeplasser, uteplasser, møteplasser mv i tilknytning til en sammenhengende grøntstruktur er kjempeviktig. Også tverrforbindelsene mellom sjø og fjell. Disse områdene vil også være viktig i forhold til klimaendringer/flomproblematikk, der kommunen får mulighet til å etablere flomveier, fordrøyning og magasinerings tiltak som del av den blågrønne strukturen.

Det er også behov for å sikre areal til skole og idrettshall, som er særlig arealkrevende. Viktig å få på plass en reguleringsplan her som grunnlag for anskaffelse av nødvendig tomt.

Ved kjøp og salg av boliger, eller bygg som kan brukes til næring eller bolig, er det mulig å stille forutsetninger om bruk som bidrar til å oppfylle intensjonene i det strategiske planprogrammet best mulig. Bergen kommune kan benytte seg av forkjøpsretten til inntil 10 % nye boliger, for slik direkte å kunne påvirke boligsammensetningen.

3.2.3 BRUK AV NYTT BYGGELAND I SJØ SOM DRIVER FOR BYUTVIKLING

Det er ingen entydig rettspraksis på hvem som vil bli eier av nyetablert byggeland i sjø. Framtidig eierform fastsettes gjennom detaljplan. Strandpromenade med tilhørende møteplasser forutsettes bygd ut sammen med ny bakenforliggende bebyggelse. For å sikre en sammenhengende promenade som er tilgjengelig for alle forutsettes denne offentlig eid.

Nye byggetiltak på nyetablert byggegrunn i sjø må bidra til å få på plass de tunge infrastrukturene, kap 3.3.1

3.2.4 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR PRIVATE UTBYGGERE

Private utbyggingsprosjekt må ta sin andel av ansvaret for å få på plass nødvendig infrastruktur og klargjøring av byggegrunn.

Dette gjelder:

- Strandpromenade
- Fjerning av forurensa masser
- Overvannstiltak
- Gang- og sykkelveier gjennom planområdet
- Offentlig tilgjengelige plasser og parker, inkl. lekeplasser og oppholdsareal.
- Offentlig tilgjengelige snarveier

I tillegg kommer lokale tiltak som følger det enkelte prosjekt, og tiltak knyttet til evt rekkefølgekrav som kommer fram av detaljplan.

Områdeovergripende infrastrukturelt tiltak som deles av flere utbyggere må bidra med en andel som avgjøres forholdsmessig på grunnlag en fordelingsnøkkel som regnes ut på grunnlag av offentlige områdereguleringsplaner.

Dette er:

- Utbedring av veitilkomst iht. plan
- Etablering av felles parkeringsanlegg
- Overordnet, sammenhengende gang- og sykkelveinett

3.2.5 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Kommunen er ansvarlig for den sosiale infrastrukturen, og må stå som garantist for område-regulering, detaljregulering og eiendomskjøp for de tiltak kommunen selv skal etablere.

Det må utarbeides en fordelingsnøkkel når det gjelder den blågrønne strukturen, gang- sykkel og veianlegg, samt parkeringsplasser - der private utbyggere må forventes å bidra.

Opprusting for økt attraktivitet i etablerte bolig-områder med sammenhengende gang- og sykkelveinettverk og blågrønn infrastruktur, samt etablering av boligsoneparkeringsanlegg som erstatning av eksisterende gateparkering må i stor grad defineres av kommunen, selv om private bidrar til gjennomføring. Forprosjektene vil gi grunnlag for vurdering av finansieringsbehov o når det gjelder dette.

Tiltak som krever kommunale investeringer må innarbeides i kommunens handlings- og økonomiplan.

3.3 SAMHANDLING OFFENTLIG-PRIVAT OG OFFENTLIG-OFFENTLIG

Det er mange som skal bidra til byutvikling på Laksevåg, både private og offentlige. Det er viktig at innsatsen er koordinert og at mulig besparelser gjennom vinn-vinn situasjoner og tett samarbeid kan oppnås, og at veien fra plan til gjennomføring blir smidigere og mer forutsigbar. Da er synliggjøring av kommunens rolle og bidrag avgjørende.

3.3.1 SAMHANDLING OFFENTLIG - PRIVAT OG BRUK AV UTBYGGINGS-AVTALER

Private utbyggere må påregne å sørge for (blå)grønn teknisk infrastruktur innenfor sitt planområde, og som er påkrevet som en direkte konsekvens av sitt eget prosjekt. tillegg må det påregnes å bidra til felles infrastruktur og enkelttiltak som skal bidra til å øke attraktiviteten og aktiviteten i området generelt, for at Laksevåg skal være den levende byen med mangfold og trivsel, både for næringsdrivende og fastboende.

Hvert enkelt prosjekts konkrete bidrag avtales direkte gjennom utbyggingsavtaler, som følge av detalplaner godkjent i Bystyret.

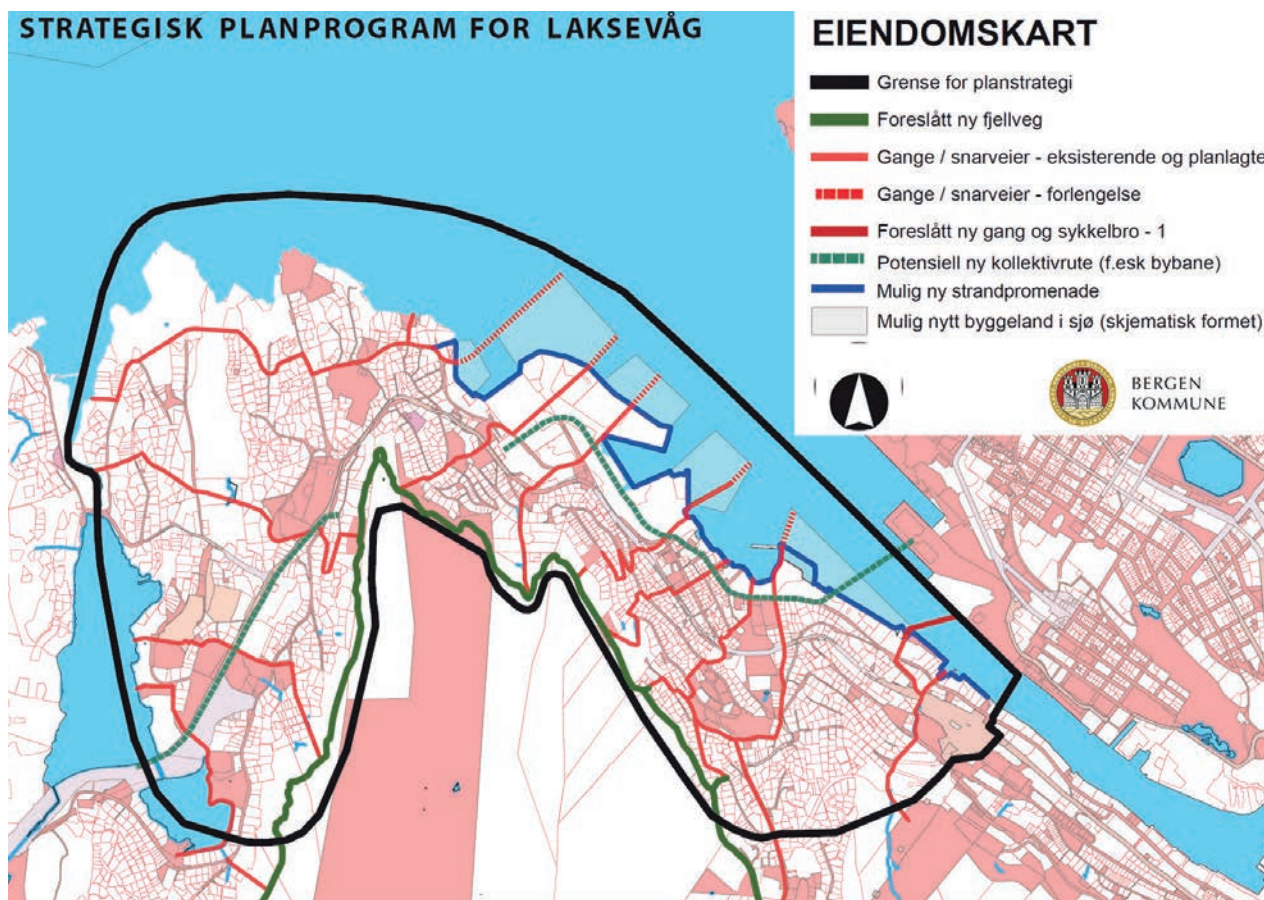
Utbyggingsavtaler kan benyttes til å fastsette enkeltbidrag forutsatt detalplaner som fastsetter at utbyggingsavtaler kan benyttes for å svare ut rekkefølgekrav.

Gjennom utarbeiding av områdereguleringsplan for Nordrevågen (Laksevåg senter) og Damsgårdsveien med ny GS-bro til Dokken og tilgrensende byutviklingsområder vil de tiltak som må gjennomføres gjennom felles innsats bli definert. Ansvar for opparbeiding og totalkostnad gjennom direkte bidrag eller anleggsbidrag fordeles forholdsmessig utfra angitt bebygd areal for hvert enkelt prosjekt og tidspunkt for gjennomføring.

Bergen kommune kan forskuttere for byutviklingsprosjekter som ikke er fullfinansiert for gjennomføring når tiltaket igangsettes.

Kommunen arbeider kontinuerlig med separering av overvann fra fellessystemet for å redusere avlastning av avløpsvann til sjø og vassdrag. Det kan være aktuelt for kommunen å koordinere arbeider på offentlig VA-system med andre aktører som planlegger og utfører tiltak i området.

[Fig. 62] Eiendomskart, offentlige eiendommer, side 93



[Fig. 62]

EIENDOMSKART - OFFENTLIGE EIENDOMMER

Oversikt over kommunale og fylkeskommunale eiendommer, med tverrforbindelse, ny fjellvei og strandpromenade, samt ny GS-bro over Pudderfjorden inntegnet.

3.3.2 SAMHANDLING OFFENTLIG - OFFENTLIG

Statlige og fylkeskommunale myndigheter har flere ansvarsområder som har betydning for Laksevåg som lokalsamfunn. Dette gjelder:

- Hovedveinettet med FV582 Carl Konows gate/ Kringsjøveien/ Lyderhornsveien, og FV 280 Fyllingsveien.
- Kollektivsystem, både drift og utbygging
- Laksevåg videregående skole,

Når det gjelder større tiltak på hovedveiene eller kollektivsystemet er det et tett samarbeid når det gjelder planer, finansiering og gjennomføring gjennom Miljøløftet.

Om lokalisering av videregående skoletilbud prioriterer Hordaland fylkeskommune områder som bygger oppunder definerte regionsentrene og steder med god kollektivdekning. Elevantalprognosene for Bergen sentrum viser en økning, mens det ventes en mer stabil utvikling i Bergen Vest. I fylkeskommunen sin skolebruksplan 2017-2030 er utdanningstilbudet ved Laksevåg videregående skole redusert ved at de studieforberende fagene blir flytta.

3.4 STRATEGISK BRUK AV KOMMUNAL EIENDOM

Noen av suksessfaktorene for en vellykket byutvikling er avhengig av kommunal innsats. Flere av disse må skje uavhengig av transformasjon av industriområdene, og bør gjøres noe med så snart som mulig.

Dette er:

- Tverrforbindelser fra sjø til fjell med tilgang til møteplasser, lekeplasser og naturområder
- Ny fjellvei
- Opprusting og nybygging av idrettsanlegg, skole og barnehage
- Økt attraktivitet for gående og syklende i gater og plasser, og i sentrumsområdene
- Etablering av boligsoneparkeringsanlegg,
- Etablering av nye møteplasser for lokalbefolkningen ute og inne

Dette er tiltak som må etableres i allerede bebygd område og som skal bidra til økt attraktivitet i eksisterende boligområder. Slike tiltak vil være vesentlig raskere og billigere å etablere på kommunal eiendom, eller områder som allerede er offentlig tilgjengelig. Det er derfor et mål at så mye som mulig av de foreslåtte tiltakene skjer på kommunal grunn, selv om det vil bli behov for erverv/ bruk av privat eiendom for at nye tiltak skal henge sammen.

[Fig. 63] Kommunal innsats, side 94

Kommunale eiendommer som er aktuell for salg bør vurderes i forhold til nye behov som følge av byutvikling og økt kapasitetsbehov for sentrale kommunale tjenester og økt tilgjengelighet/ attraktivitet i området.

3.4.1 STRATEGISK BRUK AV UBEBYGD KOMMUNAL EIENDOM

Ubebygd kommunal eiendom kan brukes strategisk på den måten at de er lett tilgjengelige og raskt kan disponeres til samfunnsnyttige formål. Det vil likevel ha stor effekt for attraktiviteten og funksjonaliteten lokalt, om de deler av gangveinettverket og tilgrensende møteplasser/ lekeplasser som lett lar seg etablere blir igangsatt.

Aktuelle tiltak er:

- De enkleste handler om enkelt vedlikehold som beskjæring av vegetasjon, reparasjon av slitte trapper, rekkverk og asfalt, og planering av små flater for etablering av en såkalt "lommepark" med enkel møblering. Restareal i tilknytning til offentlig infrastruktur vil på den måten gjennom enkle grep kunne tas i bruk umiddelbart som et strakstiltak.
- Etablering av flomveier, trapper, belysning og rekkverk vil i skrånende terreng krever mer omfattende grunnarbeid, og må gjennomføres i dialog med naboer, og vil i flere tilfeller kreve prosjektering og byggetillatelse.
- Kommunale veier, fortau, GS-veger og parkeringsareal er alle samferdselsformål, som kan omdisponeres og bygges om i samsvar med nye prioriteringer innenfor yttergrensene av areal avsatt til samferdsel. Spesielt inndragning av offentlige parkeringsplasser langs kommunale veier vil kunne gi et vesentlig løft for gående og syklende i boligområdene.

- Små kommunale, ubebygde tomter som ikke skal bebygges kan benyttes som vannmagasin/ fordrøyningsbasseng i flomsituasjoner med styrtregn. Slike anlegg kan integreres som et positivt element der tomten ellers gjøres tilgjengelig for lokalbefolkningen som lekeplass, aktivitetsområde, "lommepark" og lignende, som også vil heve områdets attraktivitet og styrke bomiljøet lokalt.

Det anbefales et igangsatt et forprosjekt som grunnlag for finansiering og gjennomføring av hele gang- og sykkelveinettverket, der tverrforbindelsene fra sjø til fjell blir prioritert. Dette prosjektet må også vurdere hva som er nødvendig av tillatelser, detaljplangrunnlag og erverv av ny grunn, og foreslå en rekkefølge for gjennomføring der de enkleste tiltakene kan gjennomføres raskest mulig.

[Fig. 64] Ny bruk av bebygd kommunal eiendom, eksempel, side 95

[Fig. 65] Salg av bebygd kommunal eiendom, eksempel, side 95

KOMMUNAL EIENDOM

Bebygd, kommunal eiendom er i hovedsak i bruk i kommunal virksomhet eller som kommunalt tjenestetilbud som det fortsatt vil være behov for i området. Strategisk bruk av bebygde tomter gjennom bruksendring kan likevel være aktuelt som virkemiddel der det er behov for å øke kapasiteten på det kommunale tjenestetilbudet. Dette gjelder spesielt arealkrevende tjenester som skole og idrettsanlegg som er særlig utfordrende i bebygde områder. Mindre arealkrevende tjenester som barnehager, helsestasjon, kommunale kontor og lignende er enklere å tilpasse gjennom bruksendring, og kan også løses gjennom leieavtaler. Kommunale bygg som kan gjøres tilgjengelig for by bruk er:

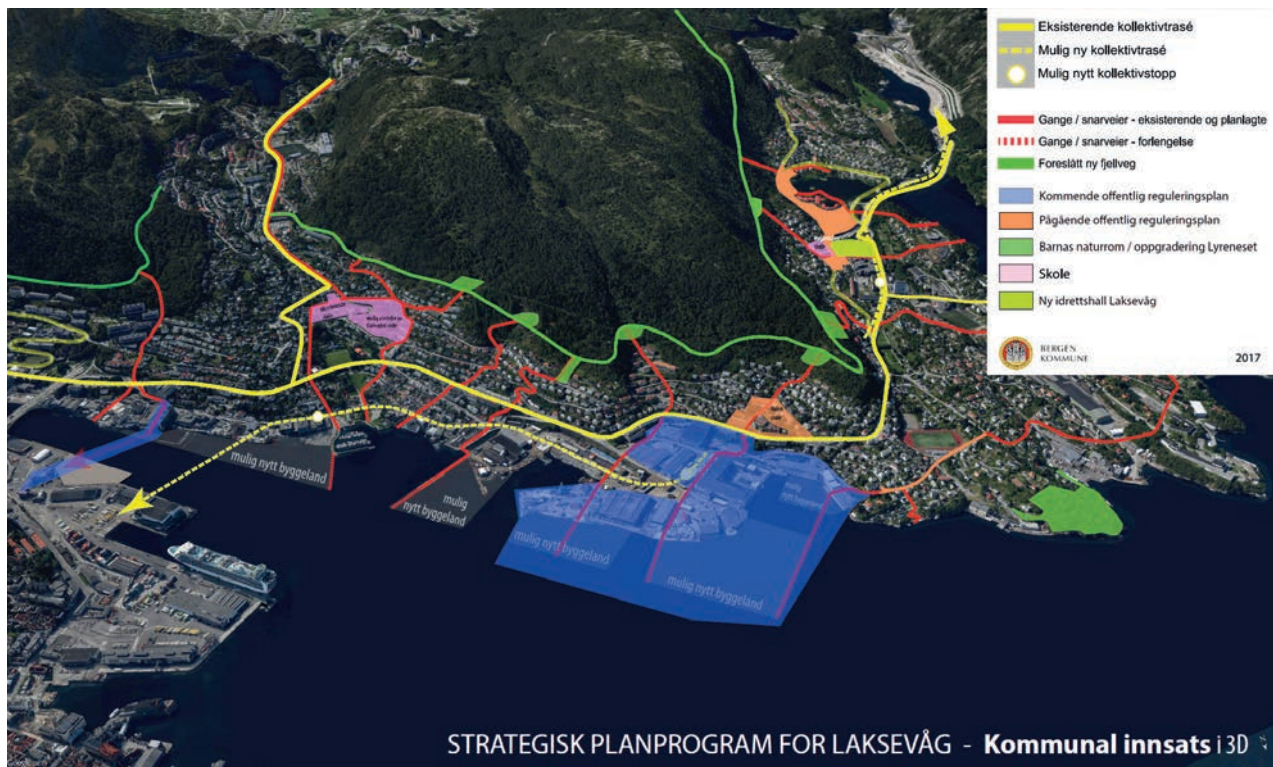
- kommunale utleieboliger som skal avvikles gjennom fortykning
- Kommunale aldershjem som skal avvikles.
- Kommunale bygninger som trenger oppgradering/ ombygging på grunn av uhensiktsmessige lokaler etter dagens behov, bør også vurderes i forhold til flerbruk/ sambruk.

3.4.2 STRATEGISK BRUK AV BEBYGD,

3.5 KOMMUNEN SOM TJENESTEYTER OG PÅDRIVER

Strategisk planprogram handler først og fremst om arealbruk, og videre oppfølging av det strategiske planprogrammet vil først og fremst være gjennom planer etter plan og bygningsloven. Dette gjelder for eksempel å sørge for gang- og sykkelveier, adkomstveier, skoler, barnehager

og idrettsanlegg. Men kommunen kan som tjenesteyter og pådriver i tillegg påta seg en sentral rolle som bidrar til kortere vei fra plan til gjennomføring. I tillegg vil forhold som f.eks. en attraktiv skole være viktig for å tiltrekke seg barnefamilier som kan tenkes å bosette seg i området.



[Fig. 63]

KOMMUNAL INNSATS. Oversikt over tiltak som krever kommunal innsats

3.5.1 KOMMUNEN SOM TJENESTEYTER

Nye Damsgård og Holen skoler vil bidra til et godt skoletilbud i området. De vil likevel ikke ha kapasitet til å ta imot nye elever som følge av boligbygging i transformasjonsområdene. Utviding av Damsgård skole og bygging av ny ungdomsskole vil derfor være kritisk i forhold til å muliggjøre den ønskede byutviklingen.

Offentlige tjenester, utenom skole- og barnehagetilbud, for lokalbefolkningen som skal være tilgjengelig bør legges i sentrumskjernene Laksevåg sentrum eller Nordrevågen (Laksevåg senter), der kollektivtilbudet, og tilgjengeligheten for gående og syklende skal styrkes.

Eksempler på dette er:

- Helsestasjon,
- Kulturtilbud som f.eks. bibliotek, klubblokale/ møtelokale, musikkundervisning mm.
- Dagtilbud rettet mot eldre, innvandrere og andre særskilte grupper som trenger en aktivitetstilbud lokalt..

Tilbud rettet spesielt mot barn og unge kan også i stor grad samlokaliseres med skole og idrettsanlegg.

Noen tjenester må sentraliseres i større grad, og da vil Bergen sentrum og bydelssenteret Loddefjord være viktig målpunkt som må være lett tilgjengelig med sykkel eller kollektivtilbud.

OM KOMMUNALE UMLEIEBOLIGER SPESIELT:

Boligmeldingen 2014-2020 har som mål å redusere kommunale utleieboliger i områder i områder med opphopning av negative levekårsindikatorer, som i Indre Laksevåg. På den måten vil en kunne bidra til å utjevne levekårsforskjeller, og samtidig ha en bevissthet på befolkningssammensetning.

På Laksevåg anbefales følgende tiltak for å oppnå målet om fortykning i Indre Laksevåg:

- Kommunale boliger ved Damsgård skole avvikles som utleieboliger og søkes bruksendring til skoleformål.
- Salg av kommunale boliger i sentrumsområdene skal selges til boligutviklere som bidrar til en ønsket



[Fig. 64]

NY BRUK AV BEBYGD KOMMUNAL EIENDOM, EKSEMPEL.

Eksisterende kommunale utleieboliger i Herman Grans vei som kan omdisponeres til skoleformål for utviding av kapasiteten på Damsgårdskole. Foto: Google Streetview



[Fig. 65]

SALG AV BEBYGD KOMMUNAL EIENDOM, EKSEMPEL.

Gamle Damsgård skole ble solgt, og er nå bygd om til leilighetsbygg.

befolkningsmiks med rom for barnefamilier og beboere uten høy inntekt.

Gjennom å benytte forkjøpsretten i nye boligprosjekter vil noen av boligene kunne erstattes lokalt, og sikre at noen av boligene blir brukt til barnefamilier og andre prioriterte grupper

OM RUSOMSORG OG PSYKIATRI:

Strax-huset har begrenset kapasitet i forhold til den faktiske pågangen av rusmisbrukere som trenger hjelp, noe som preger bydelen. Noen utleieboliger blir også leid ut til personer som har behov for hjelp innenfor psykiatri og rusomsorg. Indre Laksevåg er et område som i begrenset grad har evne til å takle store utfordringer knyttet til rus og psykiatri, og det er viktig at de tjenestene som ytes her har en positiv effekt og bidrar til at området oppleves trygt for resten av befolkningen.

(Laksevåg senter)

- Opprusting av Damsgårdsveien med tilhørende fortau og sykkelprioritering

AKTUELLE VIRKEMIDLER KOMMUNEN KAN BENYTTES AV ER:

- Erverv av nødvendig grunn
- Forskuttering
- Bygging (finansiert gjennom anleggsbidrag og forskuttering)
- Offentlig Privat Samarbeid.

Valg av virkemiddel må vurderes i forhold til kostnaden for det enkelte prosjekt veid opp mot hva som er rimelig å forvente av den enkelte bidragsyter og tidspunkt for gjennomføring, og avtales konkret gjennom utbyggingsavtaler. Prosjekter/ tiltak som kommunen er ansvarlig for alene kommer i tillegg, men kan ha betydning for gjennomførbareheten av private prosjekter i forhold til tidspunkt. Dette gjelder spesielt skolekapasitet.

3.5.2 KOMMUNEN SOM PÅDRIVER

Flere nøkkelprosjekter som bidrar til byutvikling kan utføres og finansieres av private i sin helhet. Erfaring viser likevel at slike prosjekter som flere er avhengig av, eller der eiendomsforholdene ikke er fullt ut avklart kan bli svært krevende for enkeltaktører å løse på egenhånd. Det vil derfor være en suksessfaktor om kommunen tar et meransvar gjennom koordinering og forskuttering som garantist for at prosjektene blir gjennomført når det er behov for det, selv om ikke alle aktuelle bidragsytere er klare for å starte nye prosjekter på sin respektive eiendom. Kommunen har også tilgang på virkemidler som private ikke har, når det gjelder å sørge for gjennomføring av viktige samfunnsnyttige tiltak.

PROSJEKTER/ TILTAK SOM BERGEN KOMMUNE BØR TA ET SÆRSKILT MERANSVAR FOR Å SIKRE GJENNOMFØRING PÅ LAKSEVÅG ER:

- Bygging og drift av felles parkeringshus/ anlegg
- Bygging av teknisk infrastruktur som er felles for flere, for eksempel sammenhengende gangveinettverk og strandpromenade
- Etablering av offentlig tilgjengelige gater og plasser i transformasjonsområdene
- Etablering av ny bypark/ allmenning i Nordrevågen

