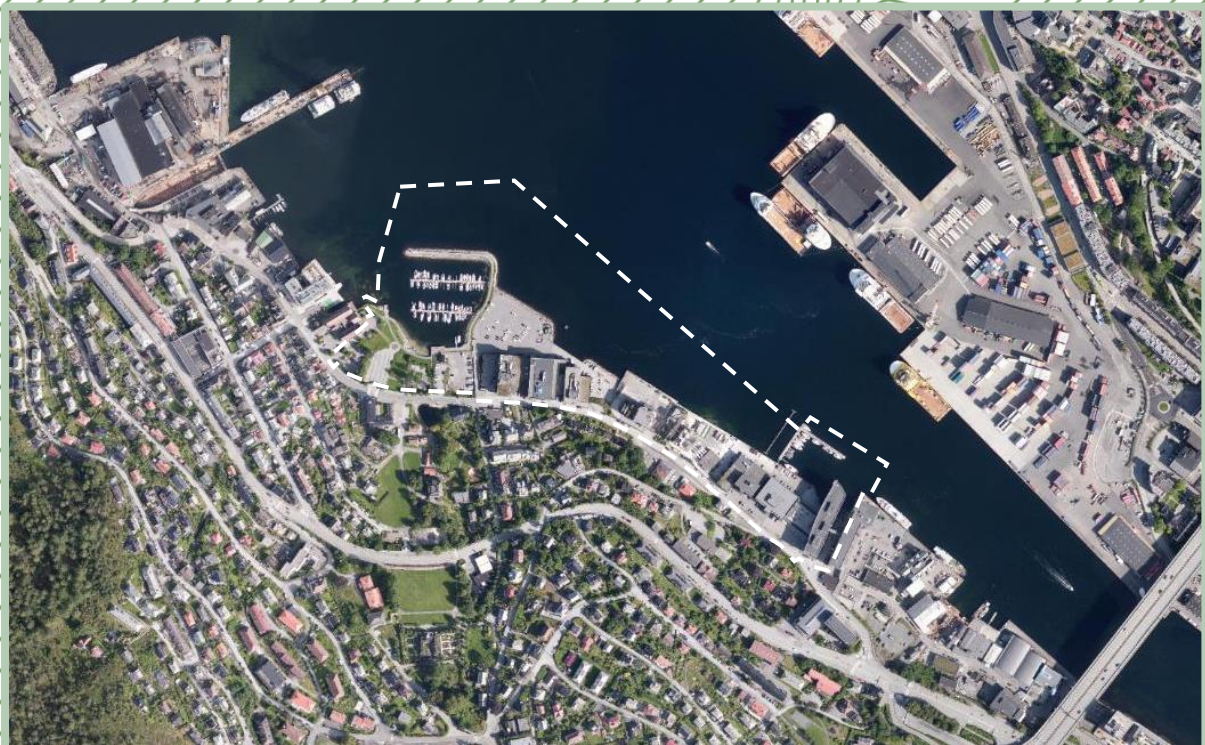


Planprogram for Damsgårdsveien 135-171
Bergen kommune, Laksevåg, gnr. 155 bnr. 18 m.fl.
Detaljregulering med konsekvensutredning
PlanID 4601_70730000

Høringsutkast, 13.06.2022



**KUNDE: Linstow AS, Stoltz Eiendom AS, Norcem AS
og Frydenbø Marina AS**
Adresse på prosjekt:
PlanID: 4601_70730000
Saksnummer: 2021/5432

📍 OPUS BERGEN AS
Nordre Nøstekaien 1
N-5011 Bergen

☎ +47 55 21 41 50
✉ post@opus.no
🌐 www.opus.no

Dokumentinformasjon

FORSLAGSTILLER	Linstow, Frydenbø Marina, Norcem og Stoltz Eiendom
RAPPORTTITTEL	Planprogram for Damsgårdsveien 135-171
UTGAVE/DATO	1/ 13.06.2022
OPPDRAG	P20040 Damsgårdsveien
TYPE OPPDRAG	Detaljregulering
OPPDRAGSLEDER	HH
TEMA	Plandokument
DOKUMENTTYPE	Planprogram
SKREVET AV	MBW
KVALITETSKONTROLL	AKB

INNHold

Innhold	3
Innledning.....	5
Sammendrag.....	6
1. Mål og rammer	7
1.1 Bakgrunn og formål.....	7
1.1.1 Dagens situasjon.....	7
1.1.2 Overordnede rammer for planarbeidet	7
1.1.3 Formålet med planen	7
1.1.4 Begrunnelse for utredningsplikt	8
2. Overordnede føringer	11
2.1 Nasjonale føringer	11
2.2 Regionale planer og føringer	11
2.3 Temaplaner og strategier	11
2.4 Merknader fra oppstartsmøte.....	12
3. Gjeldende plansituasjon og relevante temaplaner/utredninger	13
3.1 Reguleringsplaner.....	23
3.1.1 Planområdet.....	24
3.1.2 Tilgrensende planer	28
4. Organisering, medvirkning og informasjon	31
4.1 Organisering	31
4.2 Informasjon og medvirkning i planprosessen.....	31
4.3 Videre planprosess.....	31
5. Planområdet.....	33
5.1 Planavgrensning og influensområde.....	33
5.2 Eierforhold.....	33
5.3 Dagens situasjon	34
5.4 Eventuelle utfordringer.....	37
6. Reguleringsplanen	38
6.1 Tiltaket.....	38
6.2 Problemstillinger som behandles i konsekvensutredningen	38
7. Konsekvensutredning	40
7.1 Alternativ	40
7.1.1 0-Alternativet	41
7.1.2 Alternativ 1	43
7.1.3 Alternativ 2.....	45

7.1.4	Alternativ 3.....	48
7.2	Usikkerhet.....	50
7.3	Metode.....	51
7.4	Tema for konsekvensutredning	51
7.5	Konsekvensutredninger i detaljplan	51
7.6	Kjente utfordringer i ulike faser	57

UTKAST

INNLEDNING

Planprogrammet legger til rette for utarbeiding av planforslag for framtidig byutvikling på Damsgård, i Laksevåg bydel, Bergen kommune. Planområdet ligger sentralt til i Laksevåg sentrum, og omfatter Damsgårdsveien 135-171 som følger sjølinjen fra Frydenbø Marina i sørøst til Kirkebukten i nordvest.

Planen faller inn under Forskrift om konsekvensutredning (av 21.06.17), og skal ha planprogram. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, samt planprosessen med frister og deltakere. Det skal videre gjøres rede for opplegg for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.

Forslagsstillere er Damsgårdsveien 161-171 AS (Linstow AS), AS Damsgårdssundet (Stoltz Eiendom AS), Norcem AS og Frydenbø Marina AS, jf. figur 24. Opus er plankonsulent, og har utarbeidet planprogrammet. MAD arkitekter har utarbeidet illustrasjonsmaterialet for aktuelle utredningsalternativ.

Planområdet omfatter om lag 100 daa, og ligger i byfortettingssone BY2 jf. KPA 2018. Det omfattes av KDP for Bergen havn planID 18740000 og Kommunedelplan for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest (i prosess) planID 64090000. Planområdet inngår i Strategisk planprogram for Laksevåg, i delområde A2. Planarbeidet gjennomføres som en privat reguleringsplanprosess.

Hovedformålet med planen er å videreutvikle transformasjonsområdet på Laksevåg til et levende og bærekraftig område. Planen tilrettelegger for en bærekraftig byutvikling med transformasjon av dagens industriformål til sentrumsformål. Det tilrettelegges for god sosial infrastruktur samt å forsterke kontakten til sjøen. Planen skal bidra til å utvikle et bærekraftig fortettingsprosjekt ved å skape gode rammebetingelser for transformasjon langs sjøfronten. Det tilrettelegges for etablering av boliger, kontor, næring, tjenesteytelse, grøntområder, kultur, sammenhengende sjøpromenade og tilhørende infrastruktur/parkering. Området skal utvikles som et sentrumsområde, med funksjoner som skal støtte sentrumskjernen (S14) ved historiske Laksevåg. Utfylling i sjø vil være virkemiddelet ved å skape nytt byggeland for å realisere ønsket transformasjon.

Planområdet vil trolig være landingsplass for bybanen på Laksevågsiden fra Dokken. Det skal skapes nok fleksibilitet gjennom planarbeidet til å håndtere dette, og muligheten det gir på en god måte. Bybanen og gang-/sykkelbro vil knytte Dokken og Laksevågsiden tett sammen, og tilrettelegge for samhandling om ulike funksjoner som eksempelvis sosial infrastruktur for befolkningen på hver side av Puddefjorden.

Forslagstiller ønsker i prosessen nært samarbeid med forskningsmiljøer knyttet til marin restaurering for å bedre det biologiske mangfoldet i Puddefjorden. Ved å etablere nytt byggeland i sjø med nye metoder, hvor en blant annet benytter oppsirkulerte materialer fra marine/offshore konstruksjoner og etablerer kunstige rev, kan arealet opparbeides på en bærekraftig og klimanøytral måte samtidig som en beder livet i fjorden.

Det har vært utarbeidet en mulighetsstudie (Mad arkitekter) i forbindelse med oppstart. Forslaget tar utgangspunkt i områdets forutsetninger som ligger til grunn i *Strategisk planprogram for Laksevåg* (SPPL), samt planlagte traseer for kollektivtrafikk, herunder mulig fremtidig bybane gjennom Laksevåg, og gang- og sykkelveier.

SAMMENDRAG

Planområdet ligger sentralt til i Laksevåg sentrum, og omfatter Damsgårdsveien 135-171 som følger sjølinjen fra Frydenbø Marina i sørøst til Kirkebukten i nordvest.

Planområdet ligger i byfortettingssone (BY2), like ved lokalsenter Laksevåg sentrum (S14). Formålet med planen er å videreutvikle transformasjonsområdet på Laksevåg til et levende og bærekraftig urbant område med støttefunksjoner til Laksevåg historiske sentrum (S14). Planen skal være et bærekraftig transformasjonsprosjekt. Plangrepet skal være identitetsskapende, og skape gode rammebetingelser for byutvikling langs sjøfronten med fokus på tilgang til sjø, sosial bærekraft og mobilitet. Det tilrettelegges for etablering av bolig, kontor, næring, tjenesteyting, grøntområder, kultur, sammenhengende sjøpromende og tilhørende infrastruktur/parkering.

Planavgrensning er satt på bakgrunn av eierforhold, infrastruktur, samt tilbakemelding fra kommunen om å inkludere Kirkebukten og deler av Håsteinarparken i planområdet for å opprettholde blågrønne strukturer i anleggs- og driftsfase. Forslagstillerne ønsker med plansamarbeidet å tilrettelegge for en utvikling av området uavhengig av dagens eierforhold.

Det er ved oppstart av reguleringsplan utarbeidet steds- og mulighetsanalyse (Mad arkitekter). I mulighetsstudiet foreslås det en kanalby med delvis kvartalsstruktur med skjermede gårdsrom som åpner seg mot sjø. I alternativene som skal konsekvensutredes er dette arbeidet videre med, slik at det også vurderes et alternativ med «fortetting på bergensk» med hoper og sammenhengende kaifronter.

Det reguleres for samlet bygningsmasse for bolig/kontor/næring/tjenesteytelse på mer enn 15.000 m² og utfylling i sjø. Planarbeidet er derfor vurdert til å være konsekvensutredningspliktig etter § 6 og § 8 jf. § 10 i forskriften, og følgende tema utredes:

- Landskap
- Kulturmiljø
- Friluftsliv
- Naturmangfold
- Forurensning (vannforurensning)
- Sosial infrastruktur
- Klimagassberegning, energi og gjenbruk

1. MÅL OG RAMMER

1.1 Bakgrunn og formål

1.1.1 Dagens situasjon

Området består i dag av næring/industri, blant annet betongindustri, annen industri og kontor. Eksisterende næringsvirksomhet er vel etablert og velfungerende, men oppleves i stor grad som barrierer for tilgjengeligheten. Store deler av arealet består av asfalterte flater med privat parkering og kaiarealer som er inngjerdet. Bortsett fra parkområdet som knytter Kirkebukten og Håsteinarparken sammen er det ikke tilrettelagt for allmenn tilgang til sjølinjen. Det er blågrønne forbindelser langs sjølinjen gjennom planområdet og videre oppover gjennom parkanlegg ved Kirkebukten, via Håsteinarparken og videre opp gjennom grøntområdet ved Damsgård hovedgård. I fjellsiden sør for planområdet er det trehusbebyggelse og noen boliglameller. Laksevåg kirke, Laksevåg lokalmuseum og kulturkafeen Lyst og Fryd ligger like utenfor planområdet i nord.

1.1.2 Overordnede rammer for planarbeidet

Transformasjon av området er del av en ønsket transformasjon av industri og næringsområder langs sjølinjen på Laksevåg i tråd med KPA 2018, samt de strategiske planer kommunen har vedtatt for området. Aktørene ser en felles gevinst for området ved helhetlig planlegging av sjøfronten sør for Kirkebukten. Helhetlig regulering vil både sikre infrastruktur og urbane kvaliteter med gode byrom og tilkomst til sjøen på en annen måte enn det stykkevis og delt «frimerkeplanlegging» kan gjøre.

Ambisjonen og hensikten med grunneiersamarbeidet til grunn for fremleggelsen av en felles plan, er å utrede om og i tilfelle hvordan en utvikling av planområdet fra dagens industrielle og lukkede virksomhet kan bidra til å skape et langt mer attraktivt, levende og åpent byområde på Laksevåg. Planområdet drives i dag med veletablerte virksomheter innen industri-, kontor- og lagervirksomhet, og vil kunne fortsette denne virksomheten uten planmessige endringer. I overordnede offentlige visjoner for Laksevåg ønskes en byutvikling og en transformasjon av det per i dag lukkede området. Planforslaget vil kunne bidra til at en slik transformasjon kan skje. Dette innebærer at dagens virksomhet må erstattes med en byutvikling som i tillegg til å være en miljømessig og sosialt bærekraftig opprustning av området, også må være økonomisk bærekraftig.

Det er derfor et hovedmål for planarbeidet å avklare i hvilken grad planområdet kan utvides ved utfylling i tråd med det som er synliggjort som mulighetsområder i de strategiske planer kommunen har vedtatt. Dersom dette lar seg realisere vil det være grunnlag for konvertering fra dagens virksomhet, og området vil kunne utvikles i tråd med ønskede offentlige føringer for transformasjon.

1.1.3 Formålet med planen

Formålet med planen er transformasjon fra dagens industri- og næringsformål, til ulike typer sentrumsformål, dels ved ombruk av eksisterende bygg, dels ved nybygg. Det planlegges utfylling i sjø som forutsetning for transformasjonen. Realisering av planarbeidet vil bidra til en helhetlig transformering av sjølinjen fra Puddefjordbroen til Laksevågneset. Det er ønskelig med en miks av ulike sentrumsformål som bolig, kontor, næring, kultur og tjenesteyting. Programmeringen av området skal gi støtte til Laksevåg sentrumskerne S14.

Det skal etableres sammenhengende sjøpromenade fra Damsgård til Laksevåg, og etableres gode offentlige byrom med aktive funksjoner som tilrettelegger for bruk av sjø herunder bademuligheter. Utbyggingsalternativene tilrettelegger i ulik grad for videreføring av grøntdrag i Håsteinarparken mot sjøen, slik vil også kulturkafeen Lyst og Fryd kobles bedre til park og sjø. Det vil gjennom planarbeidet undersøkes muligheter for åpning av elveløpet til Håsteinarbekken i planområdet frem til sjøen.

Bybanen vil trolig få sin landingsplass på Laksevåg innenfor planområdet. Planen skal tilrettelegge for at nødvendige funksjoner blir ivaretatt gjennom planforslaget. Kobling mellom Dokken og Laksevåg gir muligheter for å samkjøre etablering av tilbud til barn og unge, sosial infrastruktur og offentlig tjenesteyting. Dette skal ses videre på i planarbeidet.

Utfylling i sjø er et viktig virkemiddel for å skape utbyggingsarealer. Dette skal utredes i planarbeidet. Det skal rettes et fokus mot bærekraftig utfylling som knyttes opp mot forskning som gjøres på eksempel oppsirkulering og marin restaurering.

Deler av planområdet er angitt med hensynssone for kulturmiljø i KPA 2018. Planforslaget skal ta hensyn til de karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og landskap i transformasjon og nybygg for området.

1.1.4 Begrunnelse for utredningsplikt

Planområdet ligger på Damsgård i Laksevåg bydel. Planområdet er avsatt i KPA 2018 til byfortettingssone (BY2), bruk og vern av sjø og vassdrag, og småbåtanlegg.

Området ligger innenfor følgende hensynssoner i KPA 2018:

- Angitt hensyn kulturmiljø
- Infrastruktursone
- Sikringssone 130 Annen sikringssone, forurenset sjøbunn
- Gjennomføringssone
- Støysone (i nærhet til hovedvei)

Foreslått formål for deler av planområdet vil være i strid med areal avsatt i KPA 2018 til bruk og vern av sjø og vassdrag, og småbåtanlegg.

Reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal behandles etter Forskrift om konsekvensutredninger. Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsene av planer og tiltak, og når det tas stilling til om, og evt. på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres.

Det skal i det aktuelle forslaget til detaljregulering tilrettelegges for en kombinasjon av formål med bolig, næring, tjenesteyting, kultur og grøntområder for å bidra til en god sammenheng og kvalitet i byrommene mot sjøen. Som del av planen inngår også utfylling i sjø.

Vurdering:

De ønskede tiltakene er i det følgende vurdert etter konsekvensutredningsforskriftens §§ 6-8.

§ 6. Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

Denne bestemmelsen omhandler planer som alltid skal behandles etter forskriften, og gjelder følgende:

- a) Kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1, og områdereguleringer etter § 12-2 når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II.
- b) Reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltak er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen
- c) Tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover enn plan- og bygningsloven.

Vurdering av § 6:

I vedlegg I pkt. 24 framgår det at næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² skal konsekvensutredes. Transformasjonen dette planforslaget legger opp til kan samlet sett overstige dette, og utløser da krav til konsekvensutredning og planprogram.

Det gjelder ingen overordnet plan/tidligere reguleringsplan for hele planområdet hvor det konkrete tiltaket er konsekvensutredet. Unntaket i § 6 bokstav b) andre setning kommer derfor ikke til anvendelse for dette konkrete planarbeidet.

Planen vurderes på denne bakgrunn konsekvensutredningspliktig etter § 6.

§ 7. Planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding

Bestemmelsen gjelder planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding, og omhandler følgende planer og tiltak:

- a) Tiltak i vedlegg II som behandles etter energi-, vannressurs- eller vassdragsreguleringsloven
- b) Planer og programmer etter andre lover som fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II og som vedtas av et departement.

Vurdering av § 7:

Reguleringsplanen behandles ikke etter energi-, vannressurs- eller vassdragsreguleringsloven, det er heller ikke andre lover som fastsetter rammer for tiltak for planen.

Reguleringsplanen behandles etter plan- og bygningsloven, og er dermed ikke konsekvensutredningspliktig etter § 7.

§ 8. Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Bestemmelsen gjelder planer som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding:

- a) Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen
- b) Tiltak i vedlegg II som behandles etter en annen lov enn plan- og bygningsloven.

Vurdering av § 8:

Reguleringsplanen gjelder et utviklingsprosjekt for by og omfattes dermed av vedlegg II, nr 10, bokstav b.) I tillegg vil utfylling i sjø overstige 50.000 m³ masser og omfattes av deponier som inngår i nr. 11, bokstav k).

Tiltaket kan være konsekvensutredningspliktig etter § 8 dersom det kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Forskriftens § 10 gir kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

I denne vurderingen skal det ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket, jf. annet ledd og planen eller tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene, jf. tredje ledd. Det skal også i nødvendig grad ses hen til egenskaper ved virkninger nevnt i fjerde ledd.

Utfylling i sjø er ikke i tråd med KPA18, men er vist som undersøkelsesområde i Strategisk planprogram for Laksevåg (SPPL) og i Strategi for sjøfronten i Bergen. Disse strategiske planene er ikke juridisk

bindende og det er presisert at fremtidig bebygd areal i sjø kun er illustrativt fremstilt, og må defineres i detaljplan (innenfor undersøkelsesområde i sjø).

Det er knyttet usikkerhet til hvilke konsekvenser en utfylling kan få for kulturmiljø, farled, bølger, naturmiljø med videre, utgangspunktet er derfor at denne delen av tiltaket skal konsekvensutredes.

Planforslaget kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og vurderes å være konsekvensutredningspliktig, etter. § 8 jf. §10 i forskriften.

Konklusjon:

Etter en gjennomgang av forskrift om konsekvensutredninger, vurderes planforslaget å være konsekvensutredningspliktig, jf. § 6 og § 8 jf. § 10 i forskriften.

I tråd med forskriftens § 17 skal konsekvensutredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen, og være relevant for de beslutninger som skal tas.

UTKAST

2. OVERORDNEDE FØRINGER

Her gjennomgås Styrende arealpolitikk på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå.

2.1 Nasjonale føringer

Under viser oversikt over aktuelle føringer.

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming
- Stortingsmelding 34, (2006-2007), Norsk klimapolitikk
- Stortingsmelding 26, (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets tilstand
- Meld. St. 16 (2019–2020) Nye mål i kulturmiljøpolitikken — Engasjement, bærekraft og mangfold
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen
- Forskrift om konsekvensutgreiing (FOR 20009-06-26 nr. 855)
- Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Statlig retningslinje for byfortetting og transformasjon, Riksantikvarens bystrategi

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging har som mål at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Utbyggingsmønster og transportmønster skal samordnes for å oppnå redusert transportbehov og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres mot sentrumsnære områder med mulighet for utbygging med mindre arealkonflikter. Utvikling av nye, større boligområder må sees i sammenheng med behovet for infrastruktur.

2.2 Regionale planer og føringer

Under viser en oversikt over regionale planer og føringer:

- Fylkesplan for Hordaland 2005-2008
- Regional transportplan for Hordaland 2018-2029
- Regional plan for folkehelse 2014-2026 – Flere gode leveår for alle
- Regional plan for attraktive senter i Hordaland 2015-2026
- Klimaplan Hordaland 2014-2030
- Regional plan for kultur- kultur for alle 2019-2027
- Regionalt utviklingsprogram
- Fylkesdelplan for kulturminner, 1999-2010

2.3 Temaplaner og strategier

Under viser en oversikt over aktuelle temaplaner og strategier.

- Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028
- Arkitektur + Arkitektur- og byformingsstrategi for Bergen (2019)
- Kommunedelplan for blågrønn infrastruktur i Bergen kommune 2012-2020
- Kommunedelplan for overvann 2019-2029
- Trafiksikkerhetsplan for Bergen 2019-2021
- Kommunedelplan kulturmiljøplan for Bergen 2021-2025

2.4 Merknader fra oppstartsmøte

Det er gjennomført oppstartsmøte for reguleringsplan (27.04.2021), og oppstart av planarbeidet anbefales med følgende forutsetninger for videre arbeid:

- Planprogram og KU må utrede relevante alternativer for ekspansjon i sjø, og sees i sammenheng med forslag til arealstrategi for Dokken
- Alternativene for utfylling må ligge innenfor grensen i sjøfrontstrategien. Det er viktig å ivareta den visuelle kontakten mellom Kirkebukten og Dokken
- Alternativer for plassering av gang- og sykkelvei og bybanetrasé skal hensyntas
- Sjøfronten må tilrettelegges for opphold for allmennheten, inkludert bading. Det må sikres sammenhengende byrom fra Damsgårdsveien til sjøfronten
- Klimagassberegninger skal utarbeides
- Kulturminner på land skal bevares og integreres
- Tilgrensende eiendom Damsgårdsveien 150-156 bør inngå i planen
- Ekspansjon i sjø kan vurderes, i samsvar med overordnede strategier
- Mulig fremtidig bybane gjennom Laksevåg skal håndteres

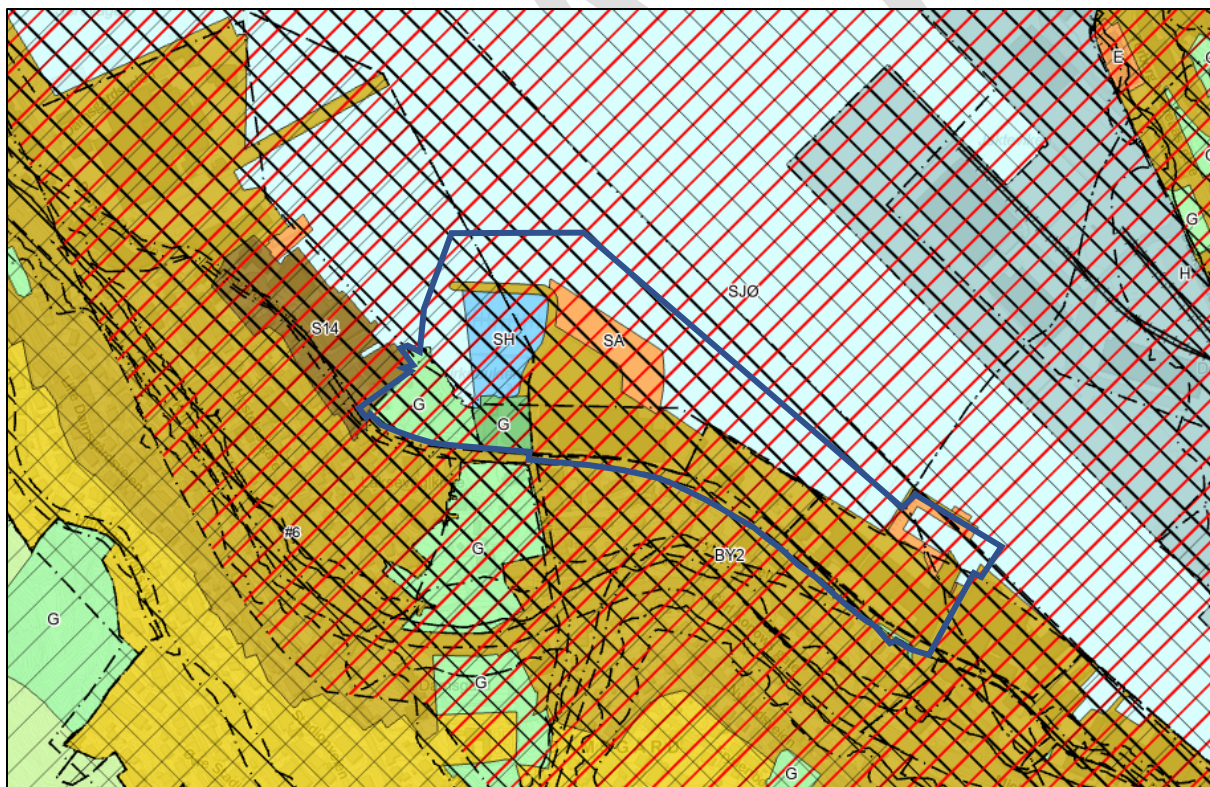
3. GJELDENDE PLANSITUASJON OG RELEVANTE TEMAPLANER/UTREDNINGER

Grønn strategi. Klima og handlingsplan for Bergen (2016). Grønn byutvikling er nøkkelen til en bærekraftig by. Bergen skal være en foregangskommune innen miljø, bærekraftig utvikling og tilpasning til klimaendringer. Grønn strategi er en plan for byen som viser hvordan byen kan bli fossilfri innen 2030.

Kommuneplanens samfunnsdel 2030 (KPS 2030) ble vedtatt i bystyret i juni 2015, og visjonen for Bergens fremtid er at det skal være en aktiv og attraktiv by. Kommunedelplanen skal svare på hvordan kommunen skal møte de viktigste samfunnsutfordringene fremover mot 2030. Under satsningsområde «Grønn» er et av punktene at ved å bygge en mer kompakt by og investere i kollektive transporttilbud kan byen vokse, samtidig som utslippene reduseres. Gåbyen Bergen vektlegges.

I **Kommuneplanens arealdel 2018 (KPA 2018)** ligger planområdet innenfor byfortettingssone BY2 (sone2). Like nord for planområdet ligger lokalsenter S14 Laksevåg sentrum. Kommuneplanens arealdel gjelder foran eldre kommunedelplaner ved motstrid. Bestemmelser som gjelder foran eldre reguleringsplaner: § 6.1 og 6.2 Byggegrenser langs sjø og vassdrag, § 21 Handel og § 22 støy.

Reguleringsplaner med bestemmelser eller formål knyttet til bevaring kulturminner/kulturmiljø og blågrønn struktur gjelder foran kommuneplanens arealdel, avgrenset til det aktuelle formålet.



Figur 1. Utsnitt fra KPA 2018. Forslag til planområde omtrentlig markert. Kilde: Bergenskart, 14.09.21

Området ligger innenfor følgende hensynssoner i KPA 2018:

- H390_2 Gul sone luftkvalitet
Planområdet ligger innenfor hensynssone H390_2 luftforurensning gul sone. I gul sone skal alle tiltak planlegges slik at luftkvaliteten inne og ute blir tilfredsstillende (§ 23).

- H130_1 Forurenset sjøbunn
Planområdet omfatter eventuell utbygging i sjø. Hele sjølinjen som inngår i planområde, er omfattet av sikringszone forurenset sjøbunn. Her heter det at tiltak som kan påvirke eller ødelegge tildekkingslaget på sjøbunnen er ikke tillatt (§33.2).
- Rød sone luftkvalitet H390_1
Sørøstlige hjørne av planområdet ligger innenfor hensynssone H390_1 luftkvalitet rød sone. I rød sone er det ikke lov å etablere skole, barnehage eller helseinstitusjoner (§ 23).
- Kulturmiljø H570_1 Historisk senter Laksevåg
Store deler av planområdet ligger innenfor hensynssone H 570_7 kulturmiljø, historisk sentrum Laksevåg, der kulturmiljø og historisk bebyggelse skal sikres og ivaretas. Det skal tas spesielle hensyn til de karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og kulturlandskap i samråd med Byantikvaren. Vedlegg *Utfyllende informasjon til hensynssoner for bevaring av kulturmiljø* skal være veiledende (§ 35). Planområdet ligger ved hovedinnfartsområde i sjø, Puddefjorden og vil ha innvirkning på Bergens sjølinje. Høyder, volum, materialitet, skala etc. vil være viktige tema for ivaretagelse av kulturminner. Riksantikvaren sin bystrategi, kulturminnesplan og Arkitektur+ vil ligge til grunn som førende dokument.

Bestemmelsesområde #6 *Historiske områder* (Laksevåg) sammenfaller med H570_1. Bestemmelser knyttet til #6 (§38.3):
Bebyggelsens egenart og særpregede kulturmiljø skal sikres og opprettholdes. Eksisterende bebyggelse skal være premissgivende for byggehøyder, volum og bebyggelsesstruktur ved nye tiltak. Det skal utarbeides dokumentasjon der historisk bystruktur, ferdselsårer og bygningsmiljø kartlegges og drøftes mht. betydning og føringer for videre byutvikling (også i sjø).
- Kulturmiljø H570_4 Historiske veifar, er den opprinnelige veitraseen mellom Damsgård og Gravdal. Det historiske veifaret er ivaretatt i dagens veifremføring av Damsgårdsveien. Planområdet inkluderer Damsgårdsveien i vest, som utgjør en del av det historiske veifaret.
- H410, konsesjonsområde fjernvarme Flesland – Sentrum
Hele planområdet ligger innenfor hensynssone H410_1, konsesjonsområde for fjernvarme Flesland-Sentrum. Innenfor konsesjonsområdet er det tilknytningsplikt for nybygg, hovedombygging og feltutbygging med samlet areal på over 500 m² BRA. Tilknytningsplikten gjelder også for areal under 500m² BRA dersom arealet er en del av et fremtidig større utbyggingsprosjekt. Det kan gis unntak fra tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegg dersom utbygger kan dokumentere at byggverket har energiløsninger som er bedre ut fra et miljømessig, energimessig og samfunnsøkonomisk synspunkt. Det skal i hver sak tas stilling til om tappevann likevel skal oppvarmes ved fjernvarme.
- Bestemmelsesområde #6 Historiske områder *Laksevåg* (§ 38.3)
Bebyggelsens egenart og særpregede kulturmiljø skal sikres og opprettholdes. Eksisterende bebyggelse skal være premissgivende for byggehøyder, volum og bebyggelsesstruktur ved nye tiltak. Det skal utarbeides dokumentasjon der historisk bystruktur, ferdselsårer og bygningsmiljø kartlegges og drøftes mht. betydning og føringer for videre byutvikling (også i sjø).
- H820_3 Omforming Laksevåg
Områder under omforming/transformasjon som forutsetter helhetlig planlegging. Strategisk planprogram for Laksevåg (SPPL) ble vedtatt i 2019 og legger føringer for nye planer. Omtales i eget avsnitt under.

Mesteparten av arealet på land inngår i byfortettingssonen (BY2). For BY2 gjelder disse utvalgte bestemmelsene (hentet fra §14.3.1, §17, §26.1, §26.3):

- Områdene skal utvikles med høy tetthet og kvalitet, basert på stedets særpreg
- Byfortettingssonen skal videreutvikles som bolig- og næringsområder med innslag av tjenesteyting, handel og kultur. Næringsvirksomheter som kan medføre støy, forurensning eller andre vesentlige ulemper for omgivelsene tillates ikke
- Nettverket av byrom og grønnstrukturer skal være variert og sammenhengende, og utformes med vegetasjon og vann som grunnlag for rekreasjon og aktivitet
- Området skal ha ferdselsårer utformet som gater og finmasket byroms- og gangnett med maks 70 meter mellom gangårer. Parkering skal skje i felles anlegg
- Det skal tilrettelegges for et variert og mangfoldig bygningsmiljø, med særlig vekt på variasjon i boligtilbudet
- Minimum 10% av boenhetene skal ha minst 80 m² bruksareal og direkte tilgang til uteareal på bakken
- Grad av utnytting gis ut fra krav til byromsstruktur, byggehøyde og uteareal
- Byggehøyde skal tilpasses stedets særpreg, tilliggende byrom og viktige siktlinjer. Det skal tas hensyn til lokalklimatiske forhold og fjernvirkning. Behov for variasjon i byggehøyder skal vektlegges.
- Handel tillates innenfor rammer gitt i § 21: Dagligvareforretning inntil 1500m², samt handel knyttet til næring/håndverksbedrifter tillates. Annen type handel tillates dersom samsvar med handelsanalyse
- Det skal etableres minimum 40 m² uteoppholdsareal pr boenhet. Maks 50% på tak/altan, minimum 50% skal utformes som fellesareal eller offentlig tilgjengelig areal. Minst 50% av enhetene i store prosjekt skal ha privat uteoppholdsareal
- Bilparkering for bolig per 100 m² BRA minimum 0,4 og maksimum 1. Parkering for kontor per 1000 m² BRA maks 3, parkering for handel, forretning, service maks 10 plasser per 1000 m².

En liten del av planområdet inngår i formål SA (andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg) – småbåtanlegg. For SA gjelder disse utvalgte bestemmelsene (hentet fra § 27.7.4):

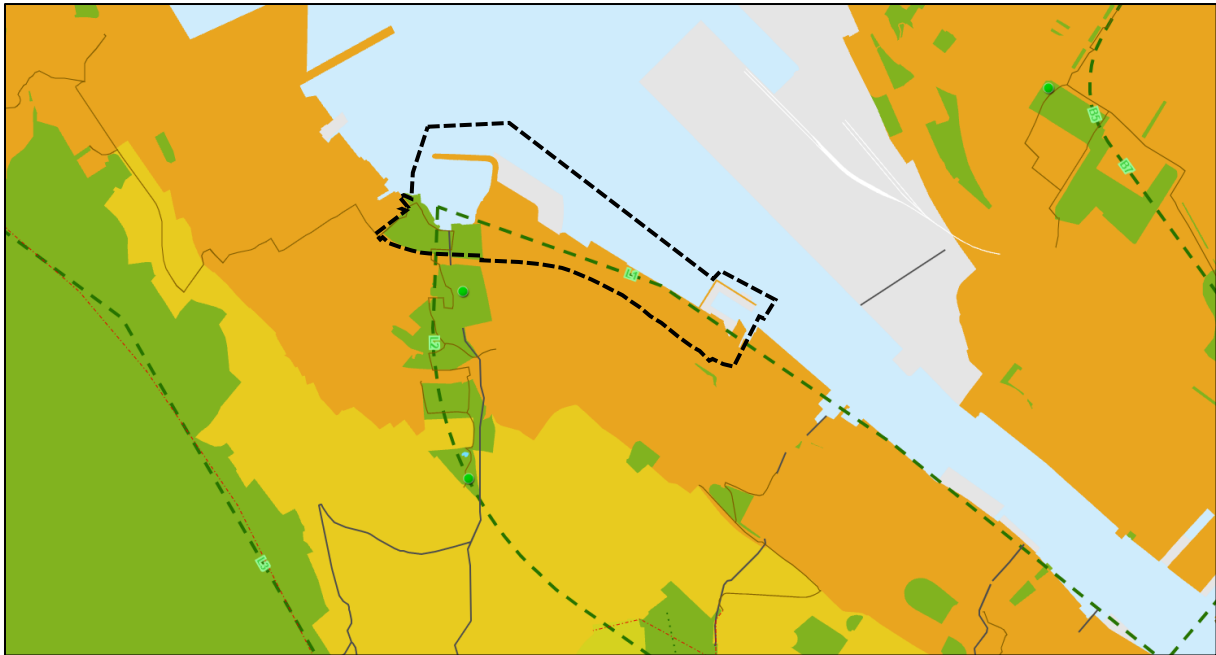
- I området tillates mindre flytebrygger for forankring av båter. Nye anlegg skal ha trafiksikker parkering

Planområdet inkluderer areal i sjø tilsvarende undersøkelsesområde i Sjøfrontstrategi for Bergen. Sjøareal inngår i arealformål «bruk og vern av sjø og vassdrag» (arealformål 6001) i KPA. For dette området gjelder disse utvalgte bestemmelsene (hentet fra § 32.2):

- Inngrep og faste installasjoner tillates ikke

Blågrønne strukturer

I Temakart sammenhengende blågrønne strukturer er det vist turtrasé Damsgårdssundet (grønn stiplet linje L1) som går på langs gjennom planområdet, og følger sjøfronten innover Puddefjorden. Traseen fortsetter videre gjennom parkanlegg ved Kirkebukten, via Håsteinarparken og videre opp gjennom grøntområde ved Damsgård hovedgård. I vest grenser planen mot Kirkebukten med tilrettelagt park og grøntområde. Deler av dette området er i dag benyttet til parkeringsplass. I samme område sørvest for planområdet er det registrert turtraseer (brune linjer) og elver/bekker i rør og kulvert (blå linjer). Deler av elven i Håsteinarparken er åpnet opp.



Figur 2. Utsnitt fra Temakart sammenhengende blågrønne strukturer 2018. Planområdet omtrentlig markert.

Prinsippsak om bergensk byskikk og byggehøyder

Bystyret vedtok 25. januar 2017 prinsippsak om byskikk og byggehøyder. Bærekraftig utvikling skal vektlegges, og den menneskelige skala skal legges til grunn for all planlegging i Bergen. Sammenhengende blågrønne strukturer skal sikres, og holde byens allmenninger, byrom og offentlig tilgang til sjøfronten som overordnet prinsipp for bystrukturen. Høyhus skal tillates i områder for transformasjon og byomforming, men det skal stilles høye krav til arkitektur. Det skal utarbeides plankart med hensynssoner rundt historiske områder, med tilhørende tydelige bestemmelser for byggehøyder i disse områdene.

Kommunedelplaner

Kommunedelplan Bergen indre havn (2012) planID 18740000 (KDP Bergen havn)

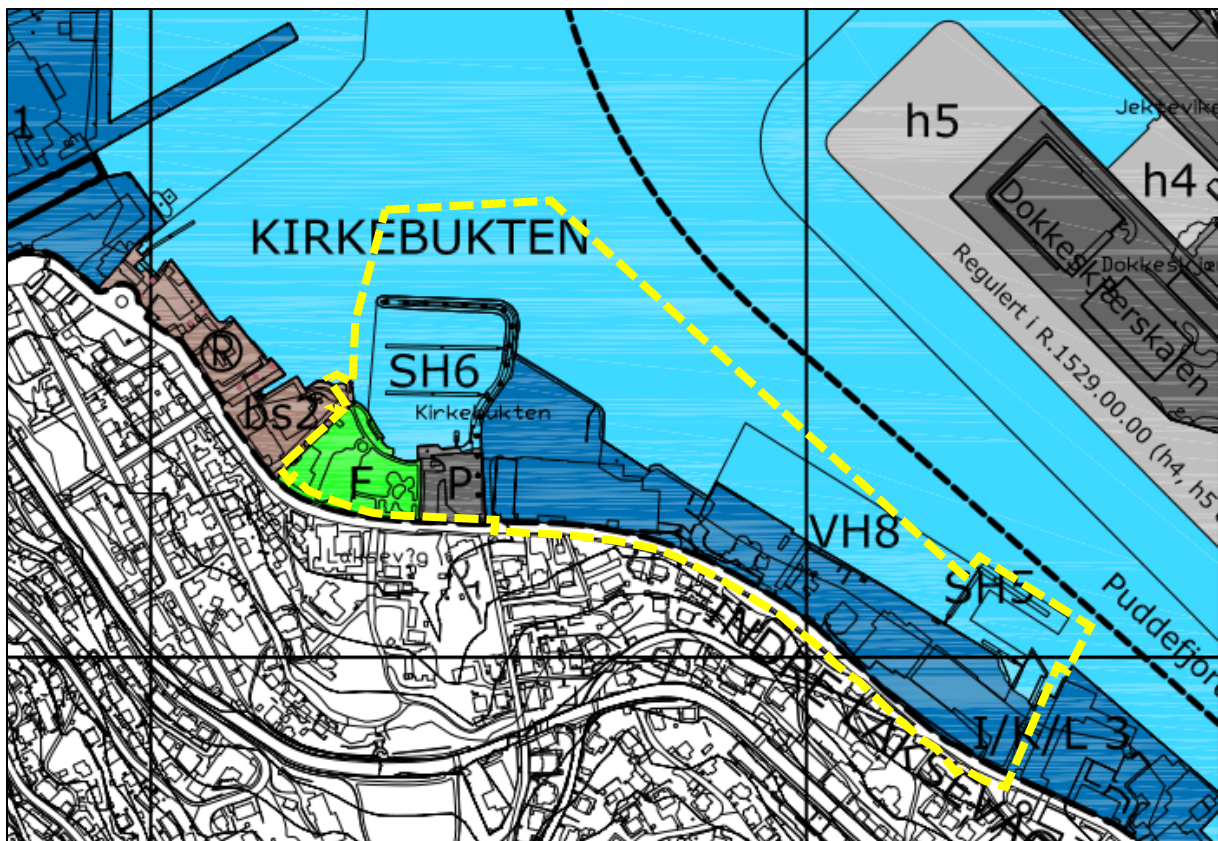
Planområdet strekker seg mellom delområde 7 Kirkebukten og delområde 6 Indre Laksevåg. Hele landarealet inngår i formål I/K/L 3 som kan nyttes til industri, kontor og lagerformål. Det tillates også forretning inntil 1500 m² BRA. Det tillates ikke nye tiltak på eiendommen 155/18 før det er etablert parkbelte langs P (parkering) og SH6.

VH8 – område for særskilt bruk av sjø. Alle områder med betegnelsen VH er forbeholdt skip og båter tilknyttet virksomheten på land innenfor.

Moloen til SH6 skal være offentlig tilgjengelig som tursti. Områder med betegnelsen SH kan nyttes til småbåthavn.

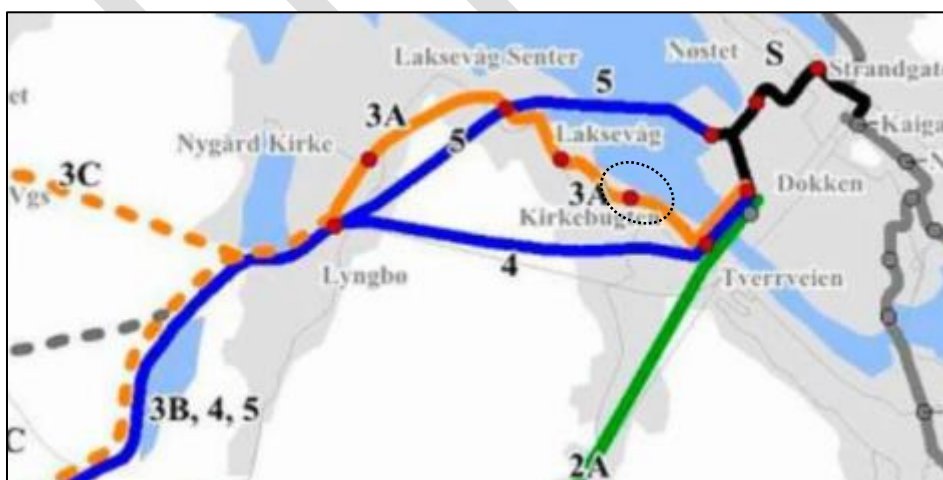
Ved planlegging av ny bebyggelse, skal det legges til rette for offentlig tilkomst til kai og sjø. Det skal tas hensyn til utsikt (siktlinjer) fra bakenforliggende bebyggelse, og dagens kailinje skal i hovedtrekk beholdes.

Laksevåneset foreslås som et strategisk satsingsområde for tyngre næring med direkte behov for sjøkontakt. Kirkebukten skal styrkes som lokal møteplass og som område hvor allmennheten har tilgang til sjøen.



Figur 3. Utsnitt plankart KDP Bergen (planID 18740000). Planområdet omtrentlig markert med gult. Kilde: arealplaner.no

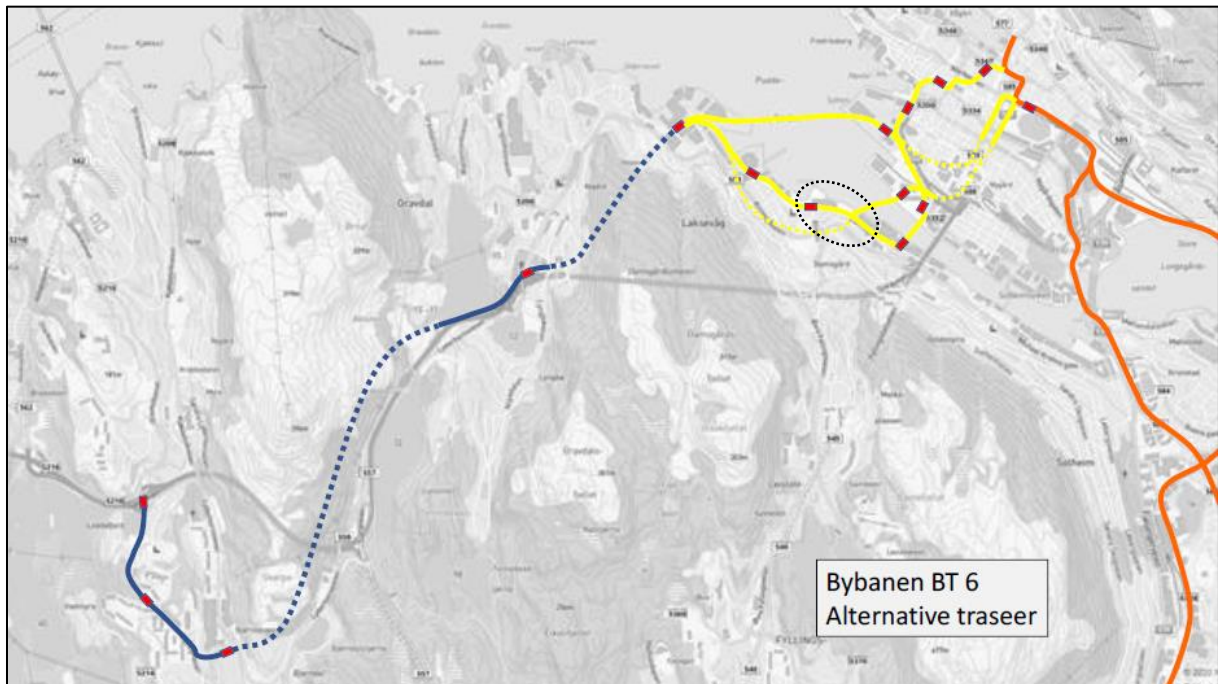
Kommunedelplan for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest (i prosess) planID 64090000
 KDP er i en utredningsfase og det ble i 2018 utarbeidet en silingsrapport for kollektivkorridorer (COWI 2018) som del av arbeidet med KDP. Rapporten viser tre mulige korridorer for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest 3A, 4 og 5. Skissert korridor 3A passerer gjennom planområdet i Damsgårdsveien. Korridor 5 passerer over fra Sydnes til Laksevågneset i nord, og vil ikke direkte påvirke planområdet. Korridor 4 er en direktelinje mellom sentrum og Gravdal, som går utenom Laksevåg. Det er aktuelt med fremtidig bybanebro over Puddefjorden sør for planområdet.



Figur 4. Ulike kollektivkorridorer til Bergen vest, eksisterende og fremtidige. Nr. 5 er tenkt som bybanelinje. Planområdet omtrentlig markert. Kilde: Bergen kommune

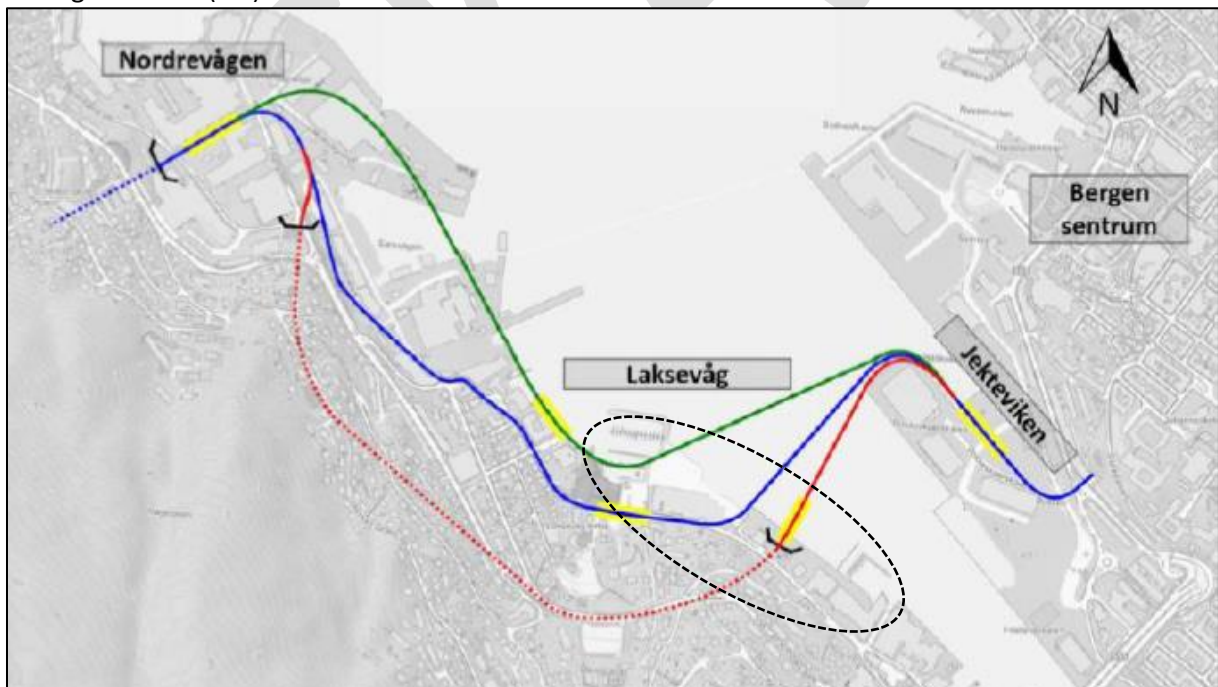
Som del av KDP er det utarbeidet en silingsrapport for alternative bybanekonsept (våren 2020), og det arbeides med konsekvensutredning (KU) av alternative traseer for bybanen for byggetrinn 6 (BT6).

KU'en bygger på anbefalt konsept/korridor 5 fra Storavatnet/Loddefjord, via Laksevåg og Dokken til sentrum. På Laksevåg, Dokken og i sentrum vurderes flere ulike trasekombinasjoner:



Figur 5. Illustrasjon av anbefalt bybanekorridor 5, med mulige traseer via Laksevåg, Dokken og sentrum (prinsippskisse). Det understrekes at dette er foreløpige skisser og flere varianter av dette kan være aktuelle. Planområdet omtrentlig markert. Kilde: Forprosjekt Laksevåg verft/Opus

For Laksevåg vurderes flere mulige prinsipp med trasé i tunnell (rød), langs sjøfronten (grønn) og i Damsgårdsveien (blå):



Figur 6. Foreløpig prinsippskisse av mulige trasealternativ for framtidig bybane på Laksevåg. Det understrekes at dette er grove streker for å illustrere mulige prinsipp, og at aktuelle traseer og krysningspunkt over Puddefhorden kan bli vesentlig endret frå dette. Planområdet omtrentlig markert. Kilde: Forprosjekt Laksevåg verft/Opus

Både trasévalg og tidspunkt for eventuell bygging av Bybanen, BT6 er svært usikker. Det er per 2022 ingen avklart plan eller finansiering, men forventet at silingsrapport for trasévalg landes ila 2022.

Illustrasjonen over viser alle traséalternativene. SPPL (2019) viser mulig trasé via bro fra Dokken til Laksevåg, sør for Kirkebukten. I KDP for kollektivsystemet i Bergen vest, vises korridor 5 som passerer fra Sydnes til Laksevågneset og korridor 3A som følger Damsgårdsveien. De forskjellige alternativene vil i varierende grad ha innvirkning på planområdet.

I arealstrategi for Dokken (2021) Viser et fjerde alternativ for bybanekorridor, som anbefales å passere sør for Havneleret til området ved NorBetong på Laksevågsiden.

Strategier

Det pågår en transformasjon av Laksevågsområdet, som omfatter både planarbeid og strategiarbeid. Det er flere reguleringer i prosess eller nær forestående langs sjøfronten av sentrale Laksevåg. Strategisk planprogram for Laksevåg (SPPL) ble vedtatt i 2019 og Sjøfrontstrategi for sentrale deler av Bergen ble vedtatt 2021 (Sjøfrontstrategien 2021). Samtidig utvikles strategiprogram for transformasjon av Dokkenområdet. Føringer lagt i følgende strategier er ikke juridisk bindende, men vil være retningsgivende og forventes lagt til grunn for framtidig utvikling, bl.a. på Laksevåg.

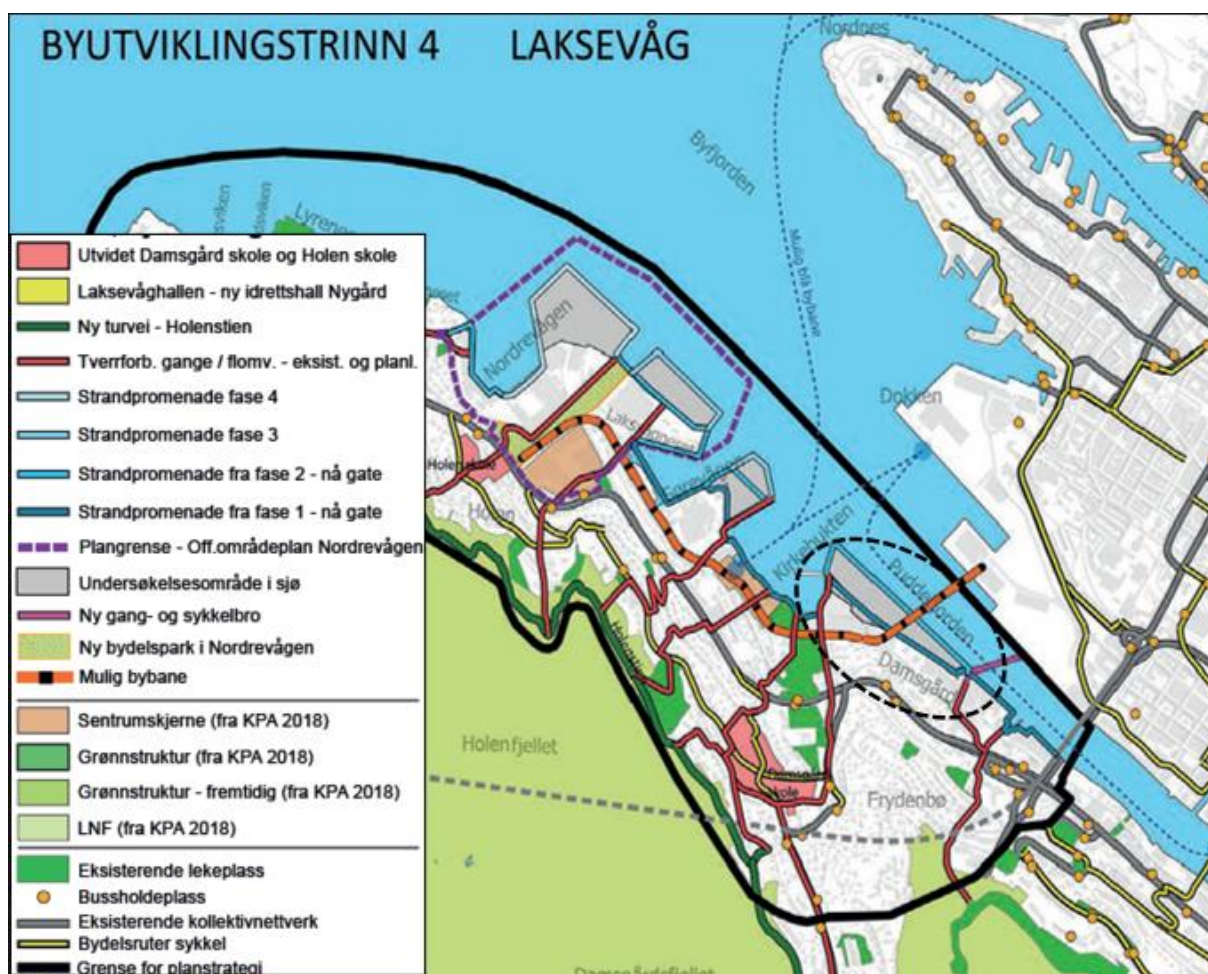
Strategisk planprogram Laksevåg (SPPL 2019) PlanID 65110000

Strategisk planprogram for Laksevåg (heretter SPPL) ble vedtatt høsten 2019, og revidert 2020. SPPL skal legges til grunn ved behandling av arealplaner innen strategiplanområdet. Planområdet for denne detaljreguleringen av Damsgårdsveien befinner seg i programmets delområde A Indre Laksevåg (A2 – blandede funksjoner øst for Puddefjordsbroen til og med Fergehallen).

SPPL 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

I SPPL defineres det hvilke tiltak som bør komme til hvilken tid, gjennom en firetrinns utvikling. I trinn 1 og 2 skal dagens Laksevåg oppgraderes med bl.a. nye tverrforbindelser, byrom, kollektiv, oppgradering av Damsgård og Holen skoler, etablering av Laksevåghallen, bymessig utvikling i Nordrevågen, ny gang- og sykkelbru over Puddefjorden og etablering av Holenstien. Trinn 3 og 4, ligger lengre fram i tid og skisserer bl.a. ytterligere transformasjon, ev. utfylling i sjø, transformasjon av Laksevågneset med mulig ny ungdomsskole og idrettsanlegg (regulering igangsatt planID 70140000), samt nytt kollektivtilbud fra Bergen til Loddefjord via Laksevåg (regulering igangsatt planID 64090000). Utviklingstrinn vist i SPPL er retningsgivende, men ikke bindende. I strategikart under vises byggetrinn 4 med full utbygging og mulig bybanetrasé fra Dokken til Laksevåg via bro.



Figur 7. Strategisk plankart for Laksevåg, byggetrinn 4 (fullt utbygget). Nytt kollektivtilbud mot Bergen vest og ny hovedsykkelrute etableres. Krever avklaring om mulig nytt byggeland i sjø og framtidig kollektivsystem. Utbyggingsområdet omtrentlig markert med svart stiplet sirkel. Kilde: Strategisk planprogram Laksevåg, revidert 2020.

Forutsetning for transformasjon og byfortetting i delområde A Indre Laksevåg:

- **Overvann:**
I hele området må det tas hensyn til klimaendringer og mer intense regnskyll. Flomveier, fordrøynings- og magasineringsystemer må etableres for å forebygge skader på natur, bygg og anlegg. Overvann skal fortrinnsvis være åpne systemer som kan integreres som kvalitative element i byrom.
- **Sentrumsutvikling:**
Laksevågsentrum og Nordrevågen (Laksevåg senter) opprettholdes og utvikles som kompakte sentra, med bedre kommunikasjon mellom dem.
- **Skole/barnehage:**
Skolekapasiteten ved Nye Damsgård og Holen skoler er tilstrekkelig ved en beskjeden vekst gjennom fortetting, men ved transformasjon av industriområder og utfylling i sjø åpnes det for en vekst som dagens skole- og barnehagebruksplan ikke har inkludert i sine prognoser (viser til gammel skolebruksplan). Det forutsettes derfor bygging av ny ungdomsskole på Laksevågsneset, utviding av Damsgård skole, omdisponering av Nye Holen skole til barneskole, og nye barnehager som integrert del av ny boligbebyggelse.
- **Mobilitet/infrastruktur:**
Gate- og veistruktur skal prioriteres for gående, syklende og kollektivreisende for å sikre et attraktivt tilbud med god kapasitet. Transformasjon forutsetter ny gang- og sykkelbru over

Puddefjorden samt egen kollektivtrasé fra sentrum til Loddefjord, via dokken og Laksevåg. Kan løses som bybane, gondol og/eller sjøtransport. Det knyttes bybanestopp til Laksevåg sentrum og Laksevåg senter. Nærings- og nyttetransport skjer via utvalgte traseer (Fv. 582 Kringsjøveien og Damsgårdsveien fra Tverrveien).

- *Utvidelse i sjø:*
Fremtidig bebyggt areal i sjø defineres i detaljplan innenfor undersøkelsesområde i sjø.



Figur 8. Sammenhengende gangnett. Tverrforbindelsen fra Sjø til fjell, og kollektivholdeplass. Ny fjellvei, Holenstien og strandpromenade. Kollektivtraseer med forbindelser mot sentrum og mot vest, som suppleres med en raskere kollektivtrasé over tid. Kilde: Strategisk planprogram Laksevåg.

Sjøfrontstrategi for sentrale deler av Bergen (Sjøfrontstrategien 2021)

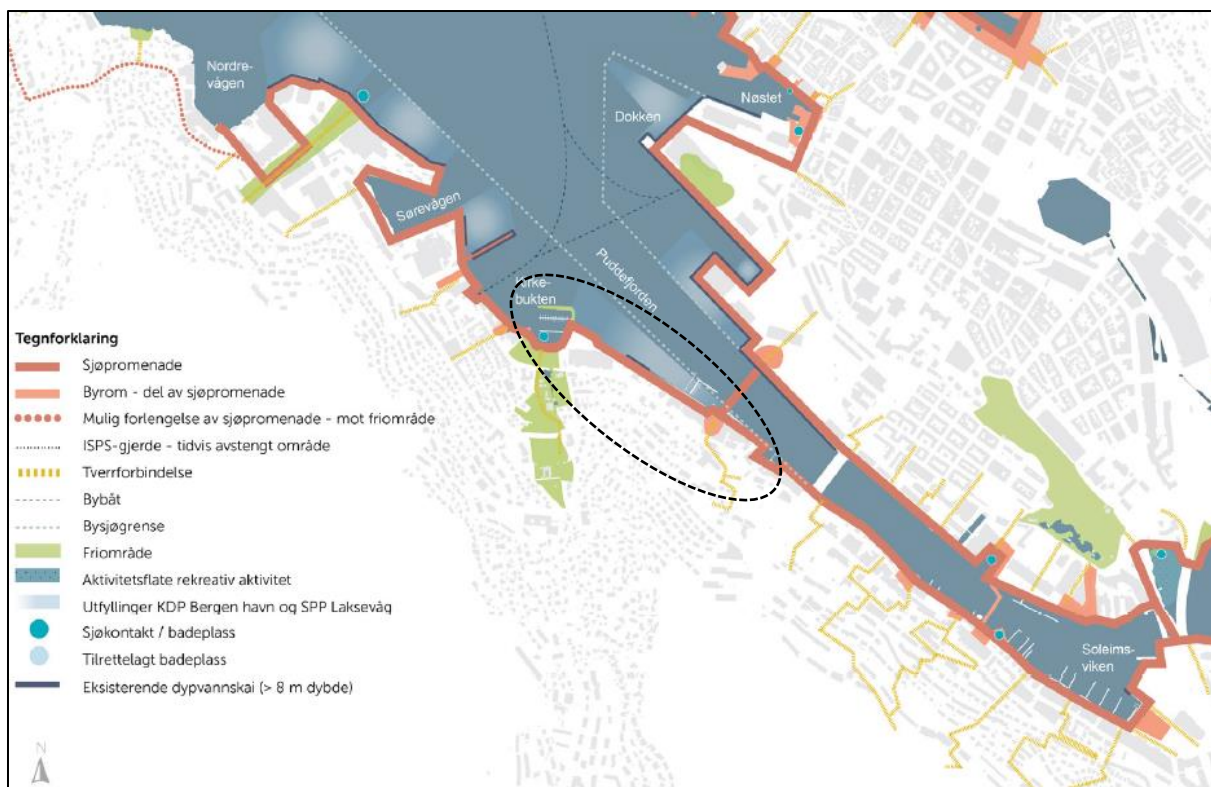
En egen Sjøfrontstrategi for sentrale deler av Bergen, inkludert Laksevåg, ble vedtatt våren 2021. Strategien skal legges til grunn ved behandling av arealplaner innen strategiplanområdet. Tilgjengelighet til sjøen er et nøkkelpunkt for å skape trivsel. Hensikten med sjøfrontstrategien er å:

- Styrke byens kontakt med sjøen
- Videreføre Bergens maritime identitet
- Skape rammer for god og variert byutvikling
- Sikre bylandskap og sjøflate som er viktig for byens identitet og karakter

Offentlig tilgjengelighet til sjøfronten er et premiss for utviklingen. Eksisterende områdekvaliteter skal bygges videre på, og forbindelser fra bakland mot sjø må sikres. Det anbefales etablering av sjøpromenade langs sjøfronten på eksisterende og nyetablerte kaier.

Strategien framhever Bergen havn og den sentrale sjøfronten som viktig del av byens identitet. Den omtaler også utredning av muligheter til å etablere miljøvennlig bybåt/blå bybane i havneområdene, som en «bybane til sjøs», og anbefaler en direkte rute Laksevåg-Nøstet etablert i første fase.

Det er markert en bysjøgrense i byfjorden som angir hvor endring av sjøflaten kan vurderes. Det tillates ikke utfyllinger utenfor denne. Grensen samsvarer med grense i SPPL.



Figur 9. Utsnitt strategikart fra strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler (2021).

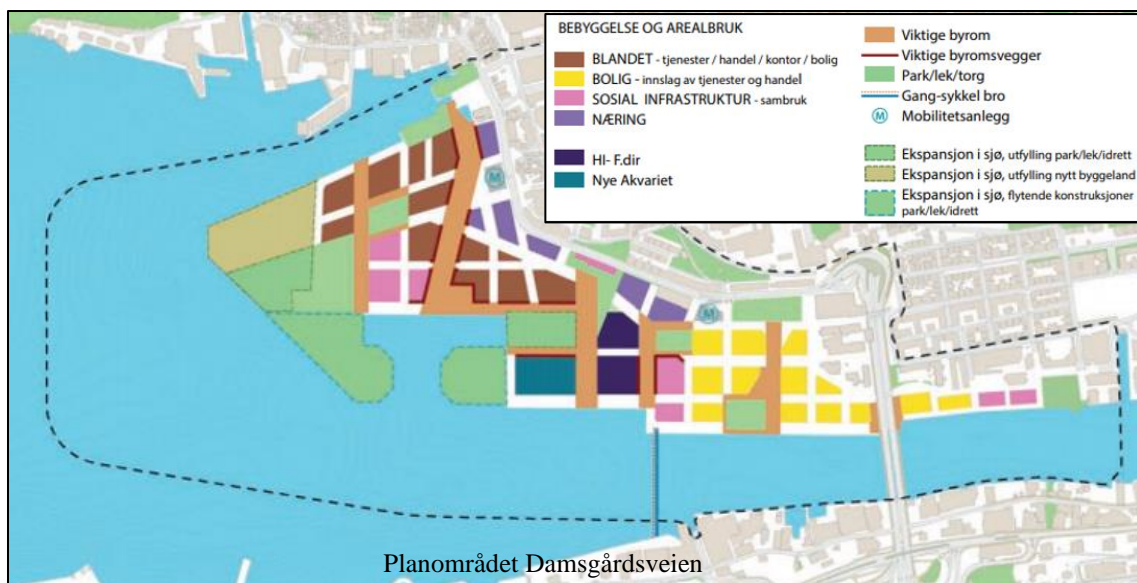
Dokken 2050 Overordnet strategi og Arealstrategi (2021)

Dokken-området ligger rett på andre siden av Puddefjorden, øst for planområdet. Området skal gjennomgå en langsiktig transformasjonsprosess fra godshavn til et nytt sentrumsområde med forventet ferdigstilling i 2050. Overordnet strategi for Dokken ble vedtatt sommer 2021. Våren 2022 ble det igangsatt reguleringsplan for Dokken - forberedende utfylling i sjø (saksnr. 202207569). Det er videre laget forslag til arealstrategi for Dokken som forventes behandlet i bystyret innen utgangen av 2022. Dette arbeidet kan gi konsekvenser med tanke på plassering av kollektivkorridor, gang- og sykkelbru samt endret arealbruk i området som vil endre dagens støvsituasjon/luftforurensning fra havnevirksomhet. Samling av havnæringer på Dokken vil gi en næringsklynge i direkte nærkontakt med planområdet.

Informasjonen under er hentet fra høringsutkast Arealstrategi Dokken (april 2021) og rapport «Utredning av landskap og ekspansjon i sjø» (Norconsult 2021).

Dokken-området er på over 200 dekar og strekker seg fra Jekteviken til Møhlenpriskaien sør for Puddefjordsbroen. Området skal utvikles til en bydel med sentrumsfunksjoner som boliger, arbeidsplasser, handel, skole, parker, bybanetrasé og ny gang- og sykkelbru til Laksevåg. Dokken vil også romme institusjoner som Havforskningsinstituttet og nytt akvarium.

Illustrasjon under viser foreslått arealdisponering inkludert ekspansjon i sjø. Planområdet kan så vidt skimtes på andre siden av Puddefjorden. Plassering av ny gangbro fra Dokken til Laksevåg samlokaliseres med bybanetrasé, endelig plassering skal avklares i prosessen. Foreløpig plassering er vist i illustrasjon under, sør for Havelageret til området ved NorBetong på Laksevågsiden (i planområdet).

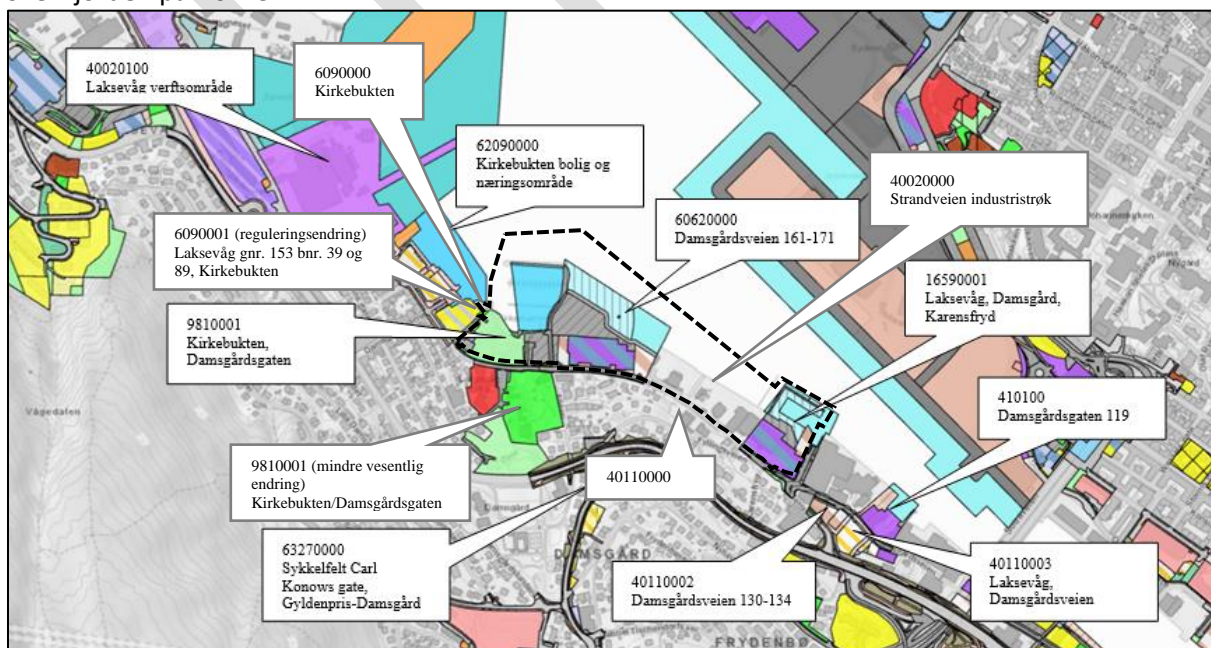


Figur 10. Prinsippisk bebyggelse og arealbruk fra Strategi for Dokken (høringsutkast april 2021) Kilde: Bergen kommune

Innerst i Jekteviken og ut på Dokkeskjæret foreslås det å etablere nytt landareal ved å fylle ut i sjøen. Utbyggingen på dokken skal holde seg innenfor bysjøgrensen satt i Strategisk planprogram. Det er ikke avklart endelig areal for utfylling. I «Utredning av landskap og ekspansjon i sjø» (Norconsult 2021) anbefales det å fylle ut hele det aktuelle området til kote -13. Areal for utfylling i sjø over kote -13 er ikke avklart.

3.1 Reguleringsplaner

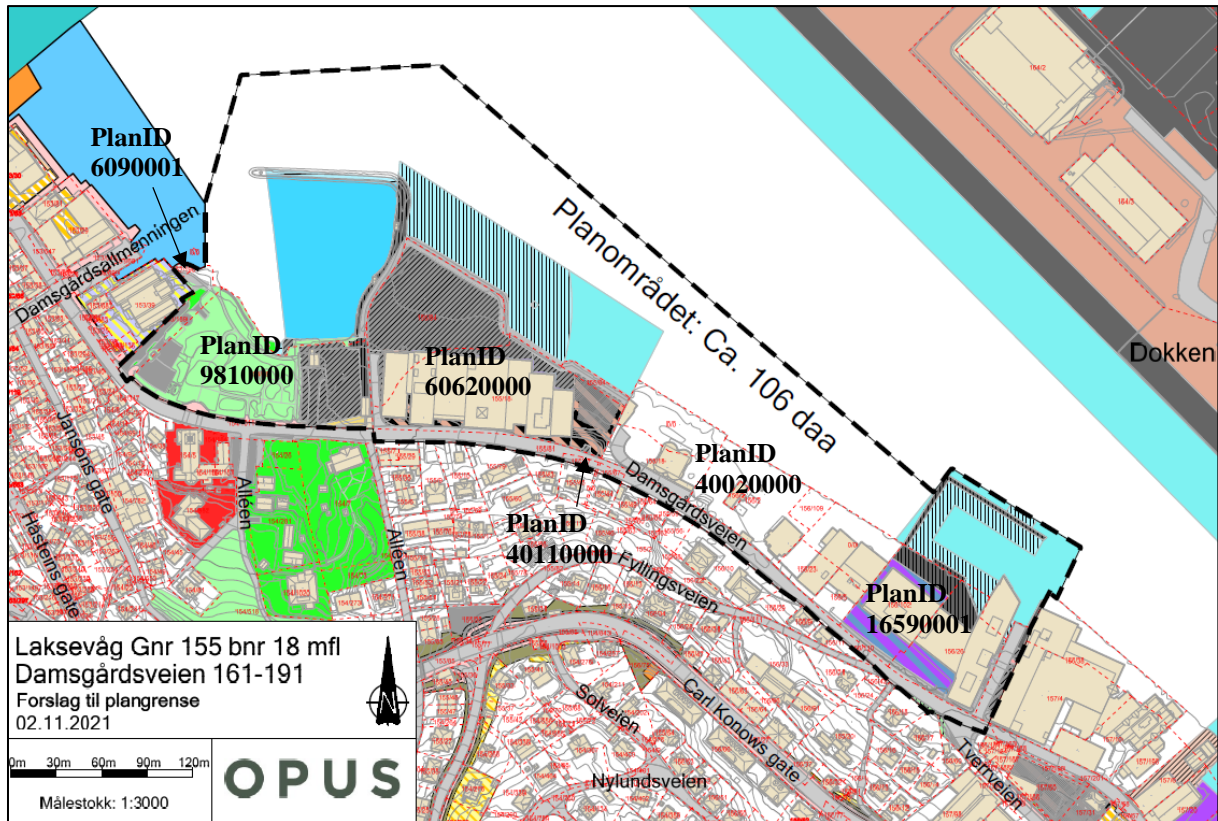
Det er en rekke pågående og nylig vedtatte reguleringsplaner og områdeplaner i nærheten av planområdet. Til sammen vil disse definere framtidens karakter og byliv for Puddefjorden, omkringliggende sentrumsområder langs vannet og Laksevåg. Det pågår regulering av sentrumsområder med bolig, næring og offentlig program på Laksevågneset, Laksevåg verft og rett over fjorden på Dokken.



Figur 11. Plansituasjonen i området. Kilde: Bergenskart

3.1.1 Planområdet

Planområdet er regulert i planID 60620000 Damsgårdsveien 161-171, planID 16590001 Laksevåg, Damsgård, Karensfryd og planID 9810000 Jansonmarken, Kirkebukten, Kringsjøveien.



Figur 12. Gjeldende reguleringsplaner i planområdet.

PlanID 60620000, Damsgårdsveien 161-171

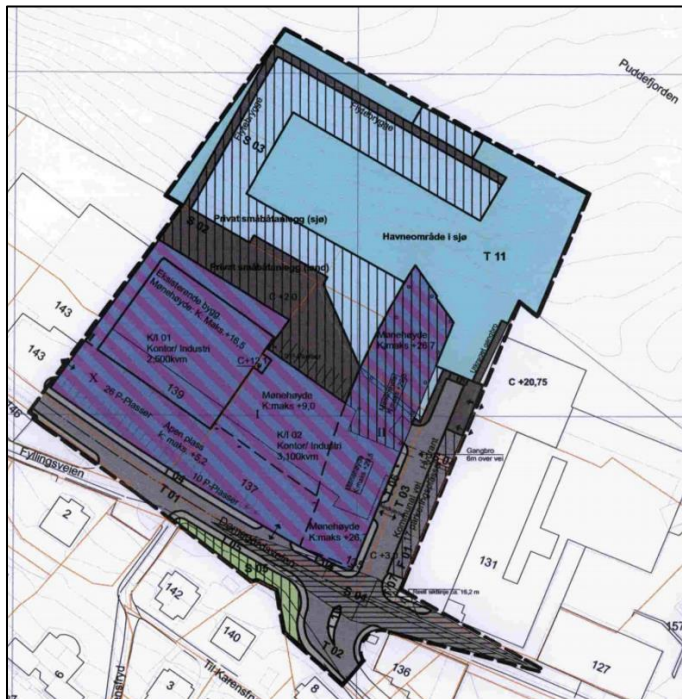
Detaljregulering, eldre reguleringsplan, vedtatt 2010. Regulerer for kontor/industri/lager/parkering. Overlapper med nordlige deler av planområdet. Regulert gangveg langs sjø (G2) er ikke realisert.



Figur 13. Plankart for Damsgårdsveien 161-171 (planID 60620000). Kilde: arealplaner.no

PlanID 16590001, Laksevåg, Damsgård, Karensfryd

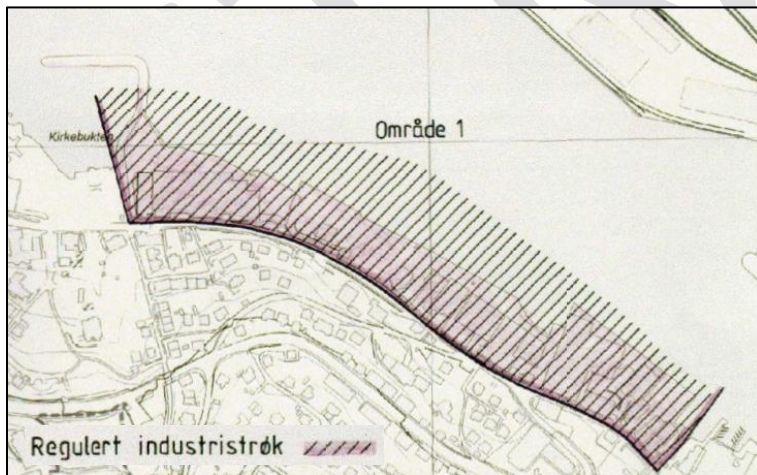
Detaljregulering, mindre reguleringsendring vedtatt 2006. Regulerer for kontor/industri. Omfatter sørlige deler av planområdet.



Figur 14. Plankart for Karensfryd gnr. 156 bnr. 26 mfl. (planID 16590001). Kilde: Bergenskart.no

PlanID 40020000 Strandveien, Industristrøk (1939)

Regulerer midtre del av planområdet til industri. I forbindelse med påbegynt områderegulering for indre Laksevåg (planID 70120000) er forslag til å oppheve planen ute til offentlig ettersyn (høst 2021), da det vurderes at den er erstattet av KPA 2018.

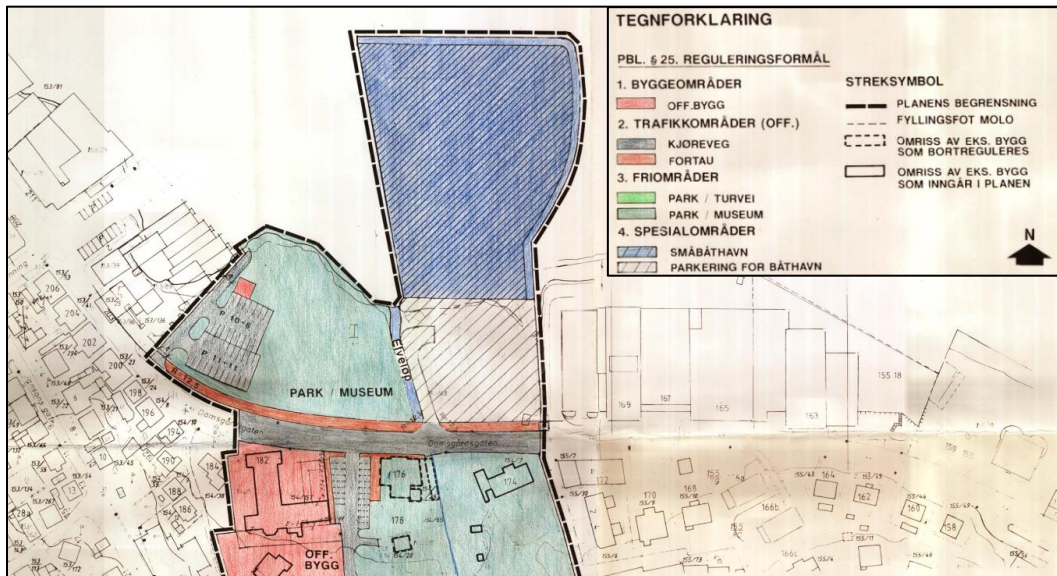


Figur 15. Utsnitt plankart for Strandveien industristrøk (1939). Kilde: arealplaner.no

PlanID 9810000, gnr/bnr. 154/7, Damsgårdsgaten 174, Jansonmarken, Kirkebukten, Kringsjøveien (1995)

Planområdet grenser i vest mot eldre reguleringsplan (1995) gnr/bnr. 154/7, Damsgårdsgaten 174, Jansonmarken, Kirkebukten, Kringsjøveien. Planen regulerer for småbåthavn og parkering for båthavn på tilgrensende areal. Det ble i 2000 gjort en mindre endring (planID 9810001), gnr/bnr. 154/84 mfl.

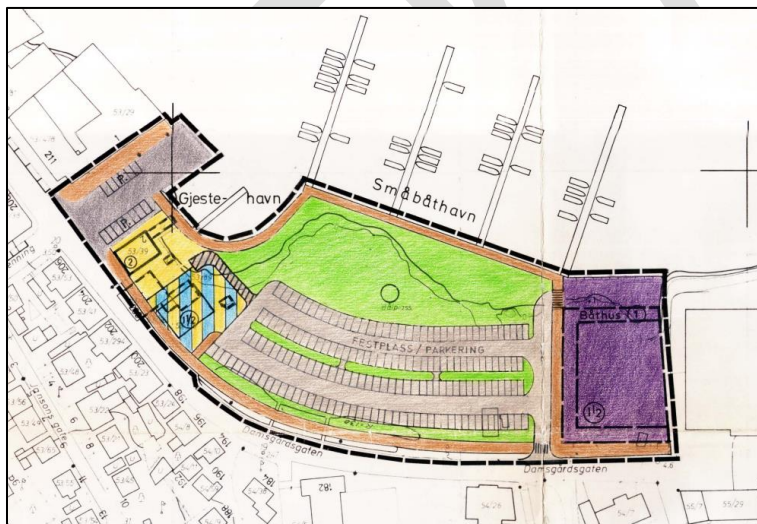
Kirkebukten/Damsgårdsgaten: Parkeringsareal i park ble nedskalert. Regulerer grøntområde i Kirkebukten til offentlig friområde.



Figur 16. Utsnitt av plankart for planID 9810000, gnr/bnr. 154/7, Damsgårdsgaten 174, Jansonmarken, Kirkebukten, Kringsjåveien (1995), Kilde: Arealplaner.no

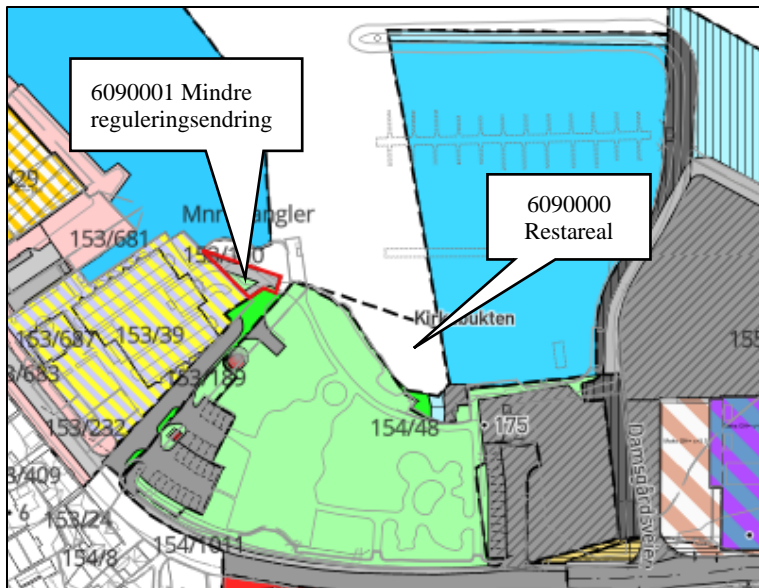
PlanID 6090000 Laksevåg, gnr 153, Kirkebukten (1983)

Regulerer areal i sjø til småbåthavn, og park/parkering. Delvis erstattet av reguleringsplan for Kirkebukten bolig og næringsområde (planID 62090000) og reguleringsplan for Jansonmarken, Kirkebukten, Kringsjåveien (planID 9810000). Gjenstående areal i sjø som ikke er omregulert/videreført i nye planer er vist i illustrasjon under.



Figur 17. Utsnitt av plankart for planID 6090000, gnr. 153, Kirkebukten (1983), Kilde: Arealplaner.no

Det ble i 1989 gjort en mindre reguleringsendring for Laksevåg gnr. 153 bnr. 39 og 89, Kirkebukten (planID 6090001). Reguleringsendringen endrer formål til gang-/sykkelvei og park. Se illustrasjon under.



Figur 18. Illustrasjon viser restareal for reguleringsplan 6090000 og reguleringsendring 6090001. Kilde: Bergenskart.no

PlanID 40110000 Regulerings- og bebyggelsesplan mellom Strandveien og Nylundsveien (1960)

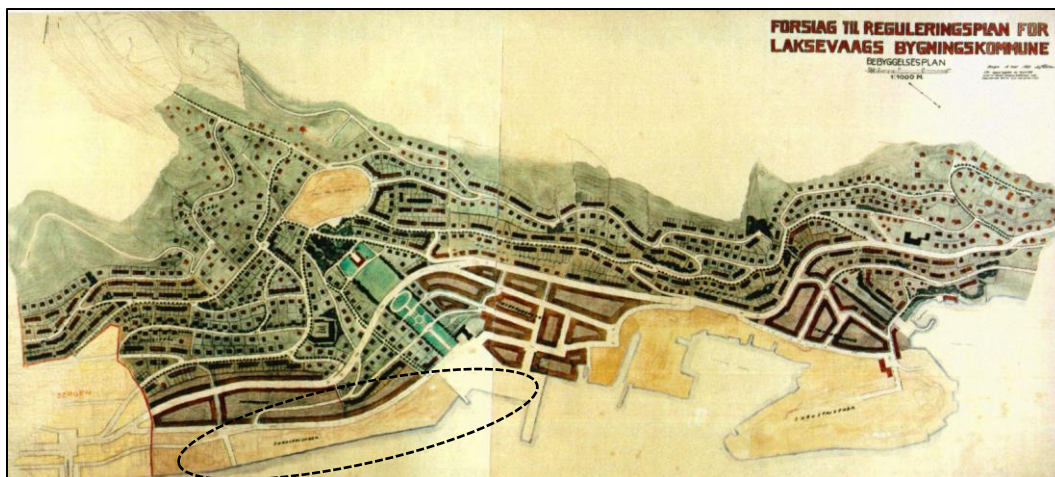
Eldre reguleringsplan som regulerer området mellom Kringsjøveien og Damsgårdveien til småhusbebyggelse, lager og industri, grønnsstruktur og veiareal. Planen overlapper delvis i Damsgårdveien.



Figur 19. Utsnitt av plankart for planID 40110000, Regulerings- og bebyggelsesplan mellom Strandveien og Nylundsveien (1960), Kilde: Arealplaner.no

PlanID 40010000 Laksevåg, Store Damsgård (1924)

Eldre reguleringsplan for Laksevåg kommune. Regulerer planområdet til industri.



Figur 20. Plankart reguleringsplan for Laksevaags bygningskommune. Kilde: arealplaner.no

3.1.2 Tilgrensende planer

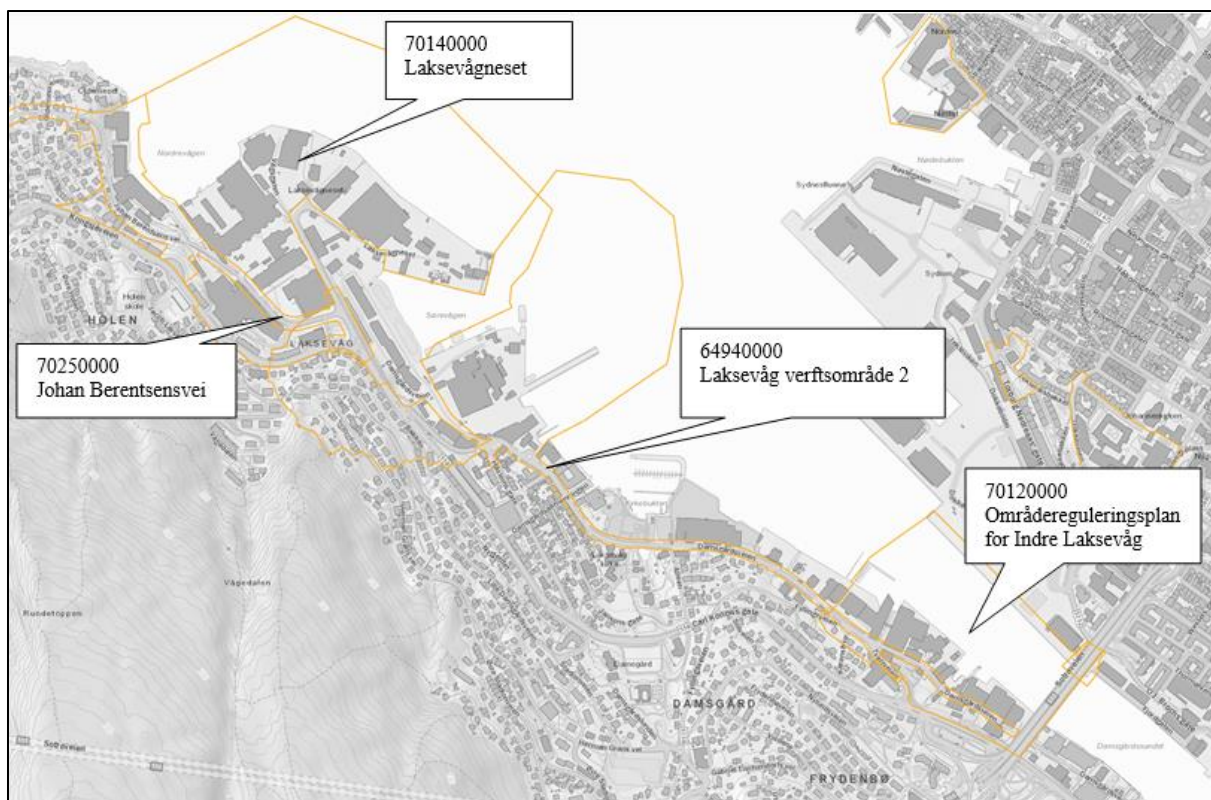
Vedtatte reguleringsplaner i nærområdet:

Følgende reguleringsplaner er vedtatt og i hovedsak realisert:

- *PlanID 410100, Damsgårdsgaten 119, Skjøndal slip og Mek. Verksted AS, gnr. 157 bnr. 20 (2004)*
Regulerer for industri/lager.
- *PlanID 40110003, Laksevåg gnr. 157 bnr. 11, Damsgårdsveien Næringsbygg (2015)*
Regulerer for kontor/lager/tjenesteyting. Området benyttes per 2021 til overflateparkering.
- *PlanID 40110002, Laksevåg gnr. 157 bnr. 31, 50 mfl. Damsgårdsveien 130-134 (2011)*
Planen regulerer for kontor/lager/felles parkering med tilhørende vegareal.
- *PlanID 63270000, Sykkelfelt Carl Konows gate, Gyldenpris- Damsgård (2017)*
(Veistrekning under utarbeidelse per 2021)
- *PlanID 62090000, Laksevåg. Gnr. 153 bnr. 30. mfl. Kirkebukten bolig og næringsområde (2017)*
Planen er realisert med bolig og næring, med unntak av KBA3.
- *PlanID 40020100, Laksevåg verftsområde gnr. 153 bnr. 1 m.fl. (2012)*
Planen regulerer for industri, kontor, lager, annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg (flytedokk m/landfeste), samt havneområde i sjø.

Reguleringsplaner under arbeid i plan- og nærområdet:

Følgende reguleringsplaner er under utarbeidelse i nærområdet:



PlanID 71140000, Laksevågneset (områderegulering)

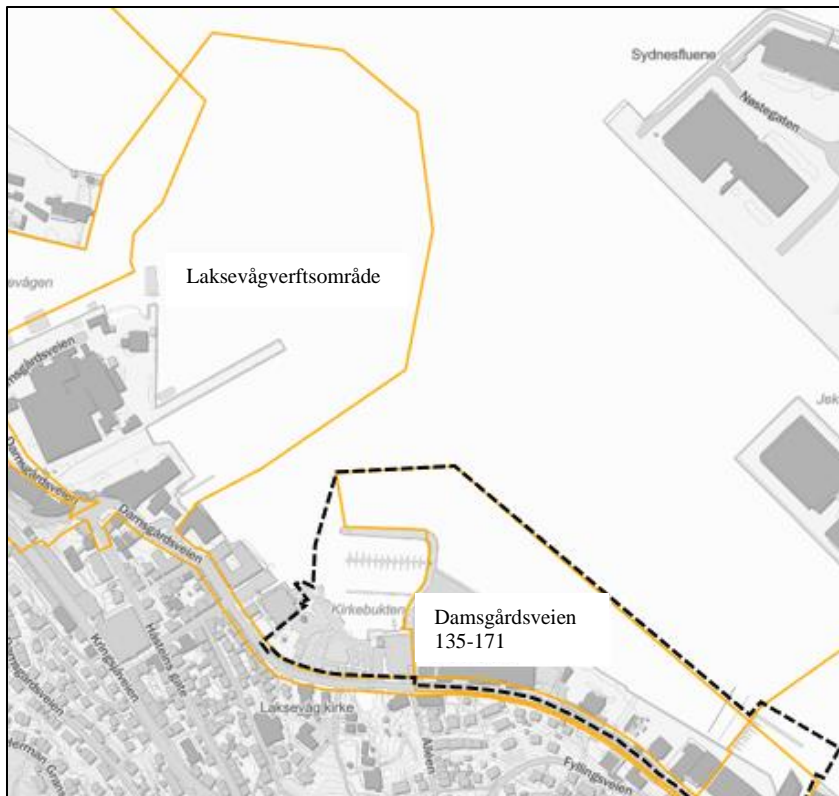
Bergen kommune startet i april 2020 opp arbeid med områdeplan for Laksevågneset, områderegulering for Laksevågneset med ny skole. Planarbeidet skal legge til rette for sentrumsutvikling langs Johan Berentsens vei og Laksevåg senter, en ny allmenning fra sjø og opp til Kringsjøveien, avklare muligheter for nytt byggeland i sjø, bidra til en sammenhengende offentlig strandpromenade, samt finne ny tomt til ungdomsskole med idrettshall.

PlanID 70250000, Johan Berentsens vei

Omfatter utbyggingsområdet nordøst for ubåtbunkeren og areal langs kommunal vei Johan Berentsens vei, Nygårdsvikveien og Vågsgaten, samt areal rundt krysset kommunal vei møter fylkesvei Kringsjøveien. Planens formål er å tilrettelegge for bolig og næringsformål tilknyttet parkering og uteoppholdsarealer, samt offentlige grøntarealer, tverrforbindelser og sjøfront i henhold til Strategisk planprogram for Laksevåg.

PlanID 64940000, Laksevåg verftsområde

Nordre del av planområdet i sjø nærmer seg plangrense for Laksevåg verftsområde. Plangrensene overlapper i Damsgårdsveien. Reguleringsplan for Laksevåg verftsområde inkluderer ekspansjon i sjø, og regulerer for sentrumsformål med bolig, næring og ulike servicetilbud, med tilhørende grønnstruktur og infrastruktur.



Figur 21. Foreslått plangrense for Laksevåg verftsområde (planID 64940000) (gul), og foreslått plangrense for Damsgårdsveien 161-171 (svart). Kilde: Bergenskart

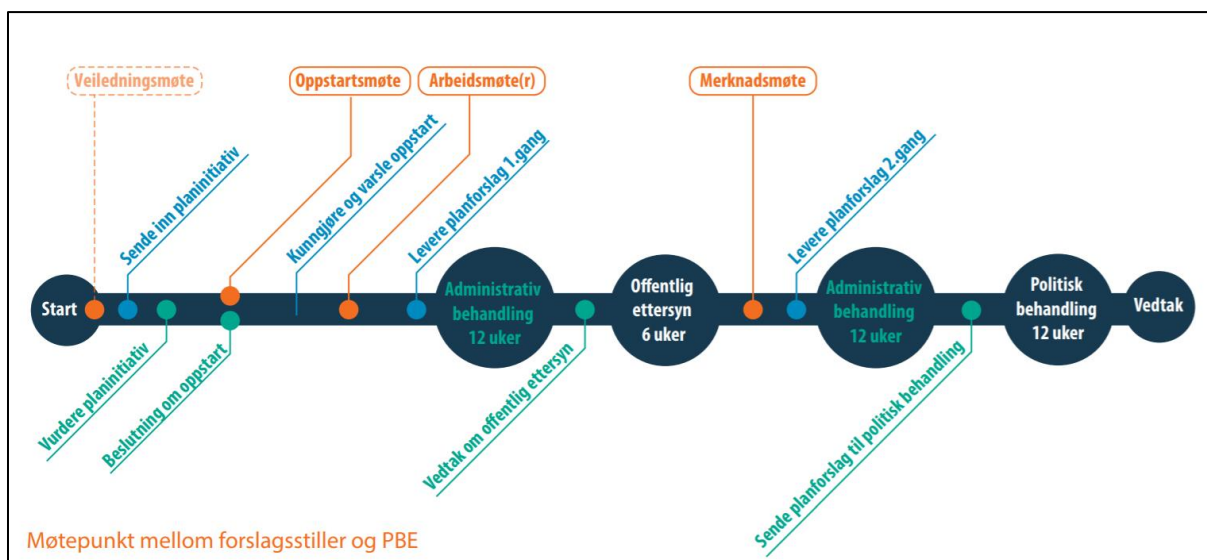
PlanID 70120000, Områdereguleringsplan for Indre Laksevåg

Bergen kommune startet i desember 2020 opp planprosess for områdeplan for Indre Laksevåg. Planprogrammet skisser en prosess som skal tilrettelegge for transport og fortetting, byutvikling med mangfold og sikre areal til mobilitet og tverrforbindelser. Deler av planområdet overlapper i sør. I området hvor det foreslås felles overlapping er det skissert en fremtidig gang- og sykkelbru i områdeplanen. Intensjonen er å sikre areal til brofeste, ikke regulering av selve broen.

4. ORGANISERING, MEDVIRKNING OG INFORMASJON

4.1 Organisering

Reguleringsplanen utarbeides som en privat detaljreguleringsplan med konsekvensutredninger, i henhold til Bergen kommunes kravspesifikasjon for planforslag. Prosessen vil følge prosess for planer, som illustrert i figur under.



Figur 22. Oversikt over planprosessen. Kilde: Bergen.kommune.no

4.2 Informasjon og medvirkning i planprosessen

I henhold til Plan- og bygningsloven § 5 skal det alltid legges til rette for mulighet til medvirkning i forbindelse med regulering av nye tiltak, gjennom høring og offentlig ettersyn. Alle innkomne innspill vil bli tatt med videre i prosessen. Naboer, berørte parter, offentlige og private høringsinstanser vil bli varslet ved oppstart og offentlig ettersyn, i tråd med kravene i plan- og bygningsloven. Oppstart av planarbeid offentliggjøres gjennom annonsering i dagspresse og brev til grunneiere og berørte parter, samt på Opus sin hjemmeside. Planprogrammet skal i forbindelse med utlegging til offentlig ettersyn gjøres tilgjengelig for allmennheten på nettsidene til Plan- og bygningsetaten i Bergen kommune.

Forslagsstiller ønsker å legge til rette for aktiv og bred medvirkning. Aktuelle tiltak utover lovens minstekrav vurderes fortløpende. Det legges opp til, og er i gang med, bred medvirkning med berørte parter, interesseorganisasjoner, omkringliggende planarbeid og nabolagsgrupper m.m. Det er blant annet opprettet dialog med Initiativ Laksevåg (interesseorganisasjon), og Bymiljøetaten (grunneier) gjennom arbeid med planprogrammet. Ut over dette vil planprosessen foregå i tett dialog med aktuelle kommunale etater.

4.3 Videre planprosess

Planprogrammet legges på høring samtidig som det varsles oppstart, for så å gjennomgå både administrativ og politisk behandling før det fastsettes i Byrådet.

Planforslag med konsekvensutredning utarbeides på bakgrunn av fastsatt planprogram. Komplette planforslag med konsekvensutredning skal så sendes til kommunen for 1. gangs behandling. Deretter skal det legges ut på offentlig ettersyn. Innkomne merknader skal vurderes og evt. innsigelser løses. Planforslaget justeres og evt. nye utredninger gjøres, før forslaget kan sendes til 2. gangs behandling. Vedtak av planforslaget med konsekvensutredning gjøres av bystyret.

Det ble avholdt oppstartsmøte for planarbeidet 27.04.2021. Fagetaten pekte på at prinsipp og retningslinjer i Sjøfrontstrategien (2021) og Strategisk planprogram for Laksevåg må følges opp og legges til grunn i planarbeidet. Planarbeidet må videre ta utgangspunkt i kollektivkorridorene som utredes i KDP for kollektivsystem fra Bergen sentrum til Bergen vest, og vurdere alternative plasseringer som kan fungere internt i planområdet og videre på Laksevåg-siden.

Fagetaten kunne anbefale oppstart av planarbeid med følgende føringer for planarbeidet:

- Planforslaget er KU-pliktig (med planprogram)
- Alternativer for ekspansjon i sjø må ligge innenfor grensen satt i *Sjøfrontstrategi for Bergen (2021)*
- Sjøfronten må tilrettelegges for opphold til allmennheten, inkludert bading. Det må sikres sammenhengende byrom fra Damsgårdsveien til sjøfronten
- Alternativer for plassering av gang- og sykkelvei og bybanetrasé skal hensyntas
- Planforslaget må sees i sammenheng med planene på Dokken
- Det skal utarbeides klimagassberegninger som skal følge plansaken
- Kulturminner på land skal bevares og integreres
- Tilgrensende eiendom Damsgårdsveien 150-156 bør inngå i planen

Fremdriftsplan

		PLANPROSESS 2021-2024															
NR.	BESKRIVELSE	2021				2022				2023				2024			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Planprosess	Oppstartsfase	■	■														
	Fastsetting planprogram			■	■	■	■	■									
	Konsekvensutredningsfase								■	■							
	Utvikling planforslag										■	■	■				
	Komplett planforslag												■				
	1. gang behandling													■	■		
	2. gang behandling															■	
	Vedtak plan																■

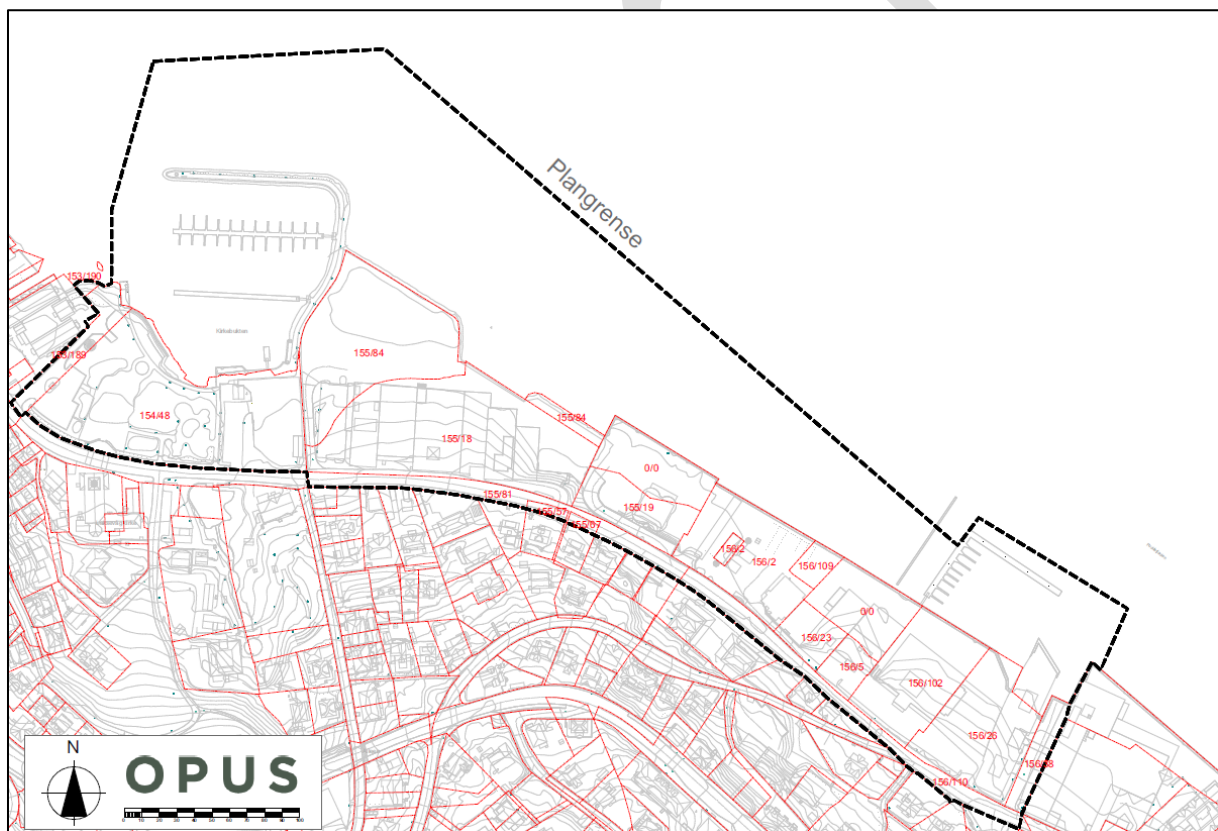
5. PLANOMRÅDET

5.1 Planavgrensning og influensområde

Planarbeidet er del en politisk ønsket byutvikling og transformasjon av tidligere nærings- og industriområder i Laksevåg bydel.

Planområdet er satt på bakgrunn av eiendomsgrenser, infrastrukturens system, eksisterende reguleringsplaner og undersøkelsesområde i Strategisk planprogram for Laksevåg og i Strategi for sjøfronten i Bergen. Det er også tatt hensyn til tilbakemelding fra kommunen om å inkludere Kirkebukten og deler av Håsteinarparken i planområdet for å opprettholde blågrønne strukturer i anleggs- og driftsfase.

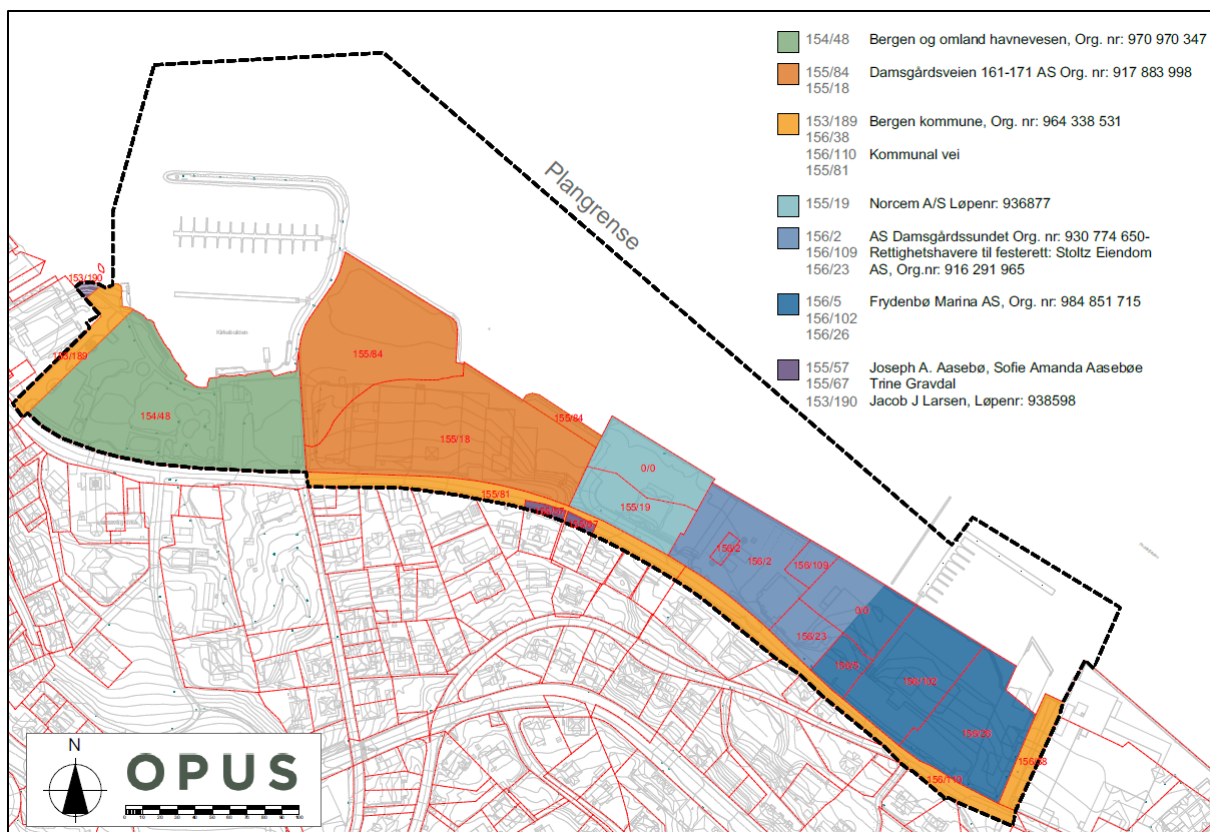
I nord grenser planen mot sjø i Puddefjorden og inkluderer småbåthavn samt friområde i Kirkebukten. I øst grenser planen mot bysjøgrensen i Puddefjorden. Plangrensen inkluderer Damsgårdsveien og følger den sørover. I sør inkluderer det nyere bebyggelse kontor/service/næring. Planområdet omfatter om lag 100 daa. Influensområdet vil variere avhengig av KU-tema og defineres i den enkelte utredning.



Figur 23. Oversikt Forslag til planavgrensning. Kilde: Opus

5.2 Eierforhold

Grunneiere fremgår av illustrasjon under. Bergen og omland Havnevesen er grunneier i Håsteinarparken/Kirkebukten. Damsgårdsveien som inngår i planområdet er kommunal, øvrige tilkomstveier i planområdet er privat. Grunneiere har inngått samarbeid om en felles reguleringsplan for å sikre en helhetlig utvikling av området. Gjelder eiendommene Damsgårdsveien 161-171 AS (gnr./bnr. 155/84 og 18), Norcem AS (155/19), AS Damsgårdssundet (156/2, 23 og 109) og Frydenbø Marina AS (156/5, 26 og 102).



Figur 24. Eierforhold i planområdet. Kilde Opus

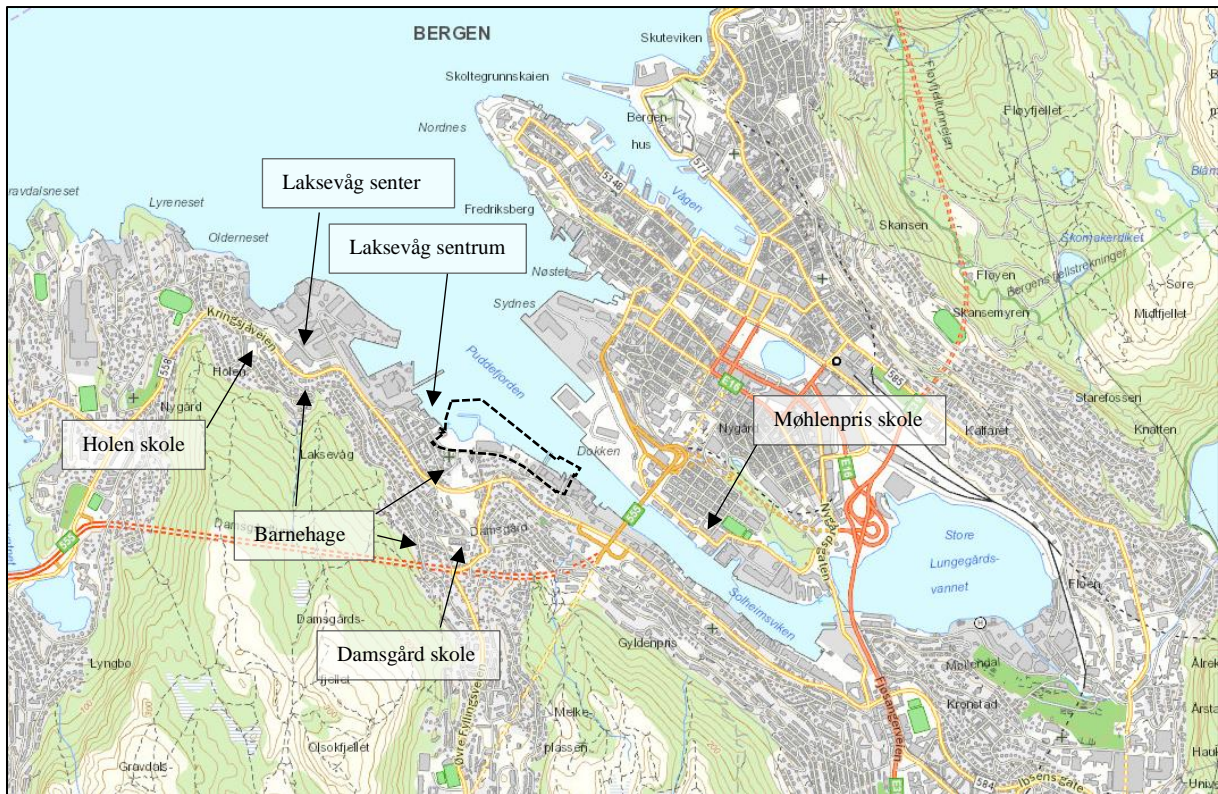
5.3 Dagens situasjon

Planområdet ligger mellom Puddefjorden i øst og Damsgårdfjellet/Løvstakken i vest. Det strekker seg fra Kirkebukten i nord til Tverrveien i sør, samt område i sjø. Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr. 153/190, 153/189, 154/48, 155/84, 18, 19, 156/2, 109, 23, 5, 102 og 26, samt deler av Damsgårdsveien og eiendommer som krysser ut i denne. Planområdet inkluderer industri, overflateparkering, kontor/service/næring samt park/friområde og småbåthavn i Kirkebukten.

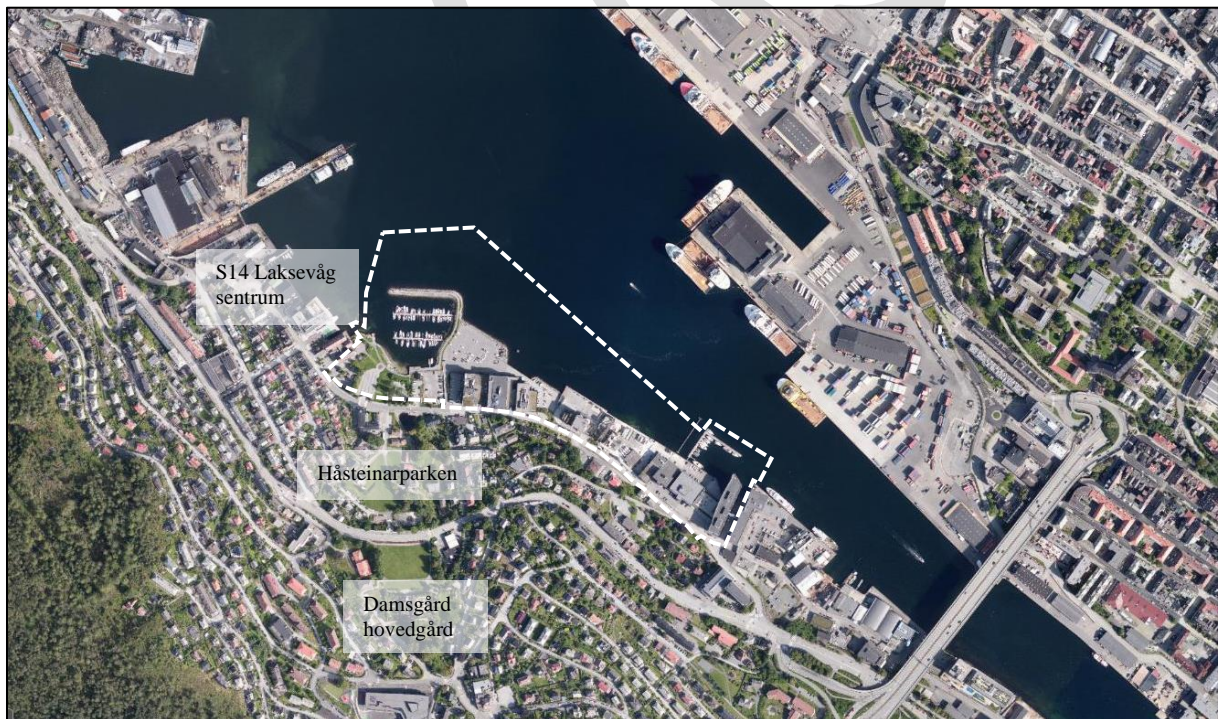
Området på Laksevåg er i en transformasjonsfase, særlig langs sjøfronten fra innerst i Puddefjorden til Laksevågneset. Det domineres i dag av arealkrevende næring og industri. Jf. kart 4 i vedlagt stedsanalyse består nærområdet hovedsakelig av arealkrevende næring og industribebyggelse. Sør for Damsgårdsveien begynner trehusbebyggelsen som preger store deler av fjellsiden. I områdets vestre ende finnes Laksevåg kirke, Laksevåg museum og kulturkafeen Lyst og Fryd. Nord og sør for planområdet er et belte av kontor- og industribygg langs fjorden. Lengre sør for planområdet og Puddefjordsbroen er et belte med nyere boligbygging langs fjorden.

Trafikken følger hovedåren i Kringsjøveien mellom Danmarks plass og Loddefjord, samt i Damsgårdsveien som følger sjølinjen forbi planområdet og videre gjennom Laksevåg sentrum.

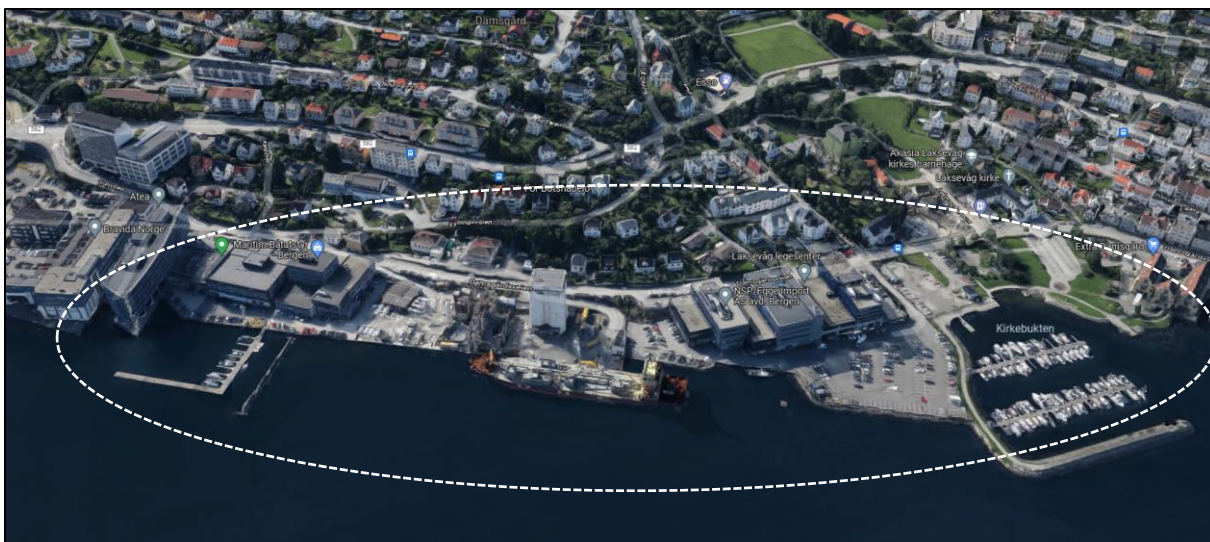
Planområdet ligger ved foten av Løvstakken og Damsgårdfjellet, som danner en bratt skråning og kaster skygge på området fra sør. Landskapsformen danner et relativt smalt naturlig byggeland. Hele området ligger på fylling (ca. 2-3 moh.), og må utredes med tanke på grunnforhold og forurensning i forbindelse med tiltak. Dette gjelder også areal i sjø. Det må i detaljplan avklares videre undersøkelser. Det må også gjøres vurderinger med tanke på «sikker høyde» i forbindelse med stormflo og havnivåstigning.



Figur 25. Planområdets plassering i Laksevåg bydel, like vest for Bergen sentrum. Plangrense omtrentlig markert.



Figur 26. Planområdet omtrentlig markert. Laksevåg verftsområde ligger like nord, og Dokken rett over fjorden i øst. Kilde: Bergenskart

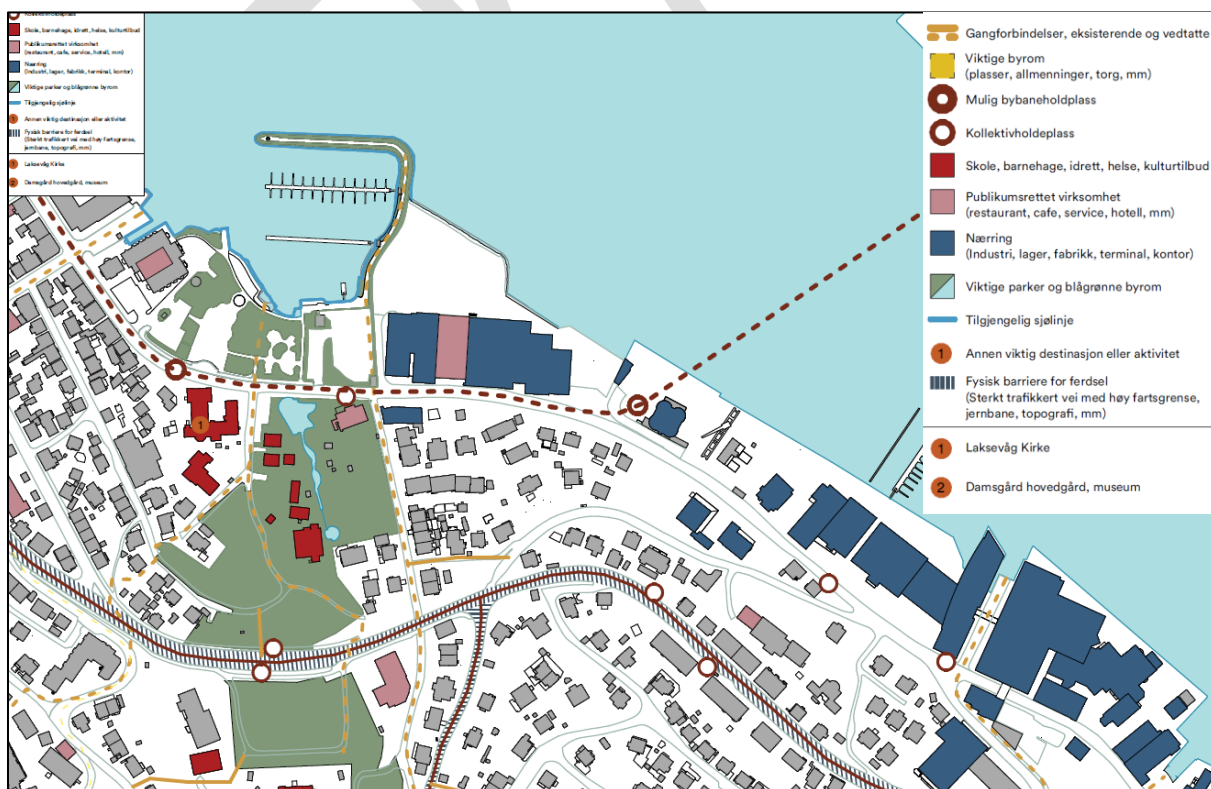


Figur 27. Planområdet sett fra øst. Planområdet strekker seg fra park og molo i nord (høyre) til eksisterende næringsbebyggelse i sør (venstre). Kilde: Google Maps (hentet 01.10.21)

Planområdet ligger like ved Laksevåg sentrum og Laksevåg senterområde. Der er det tjenestetilbud og sosial infrastruktur som helsetjenester, dagligvarer, treningssenter, kaféer mm. Området ligger i opptaksområde til Damsgård barneskole (480 m unna) og Holen barne- og ungdomsskole (ca. 1 km. unna). I tillegg ligger Møhlenpris skole ca. 900 meter i luftlinje unna.

Nærmeste videregående skole er Årstad Videregående, Laksevåg videregående og Amalie Skram. Det er flere barnehager i nærheten, de nærmeste er Laksevåg Kirkes barnehage (ca. 270 m unna) og Den internasjonale barnehage i Bergen avd. Laksevåg (ca. 550 m unna).

Kartet under er hentet fra innledende stedsanalyse og viser kommunikasjon og målpunkt rundt planområdet.



Figur 28. Analysekart for kommunikasjon og målpunkt. Kilde: Mad, Stedsanalyse 04.02.21

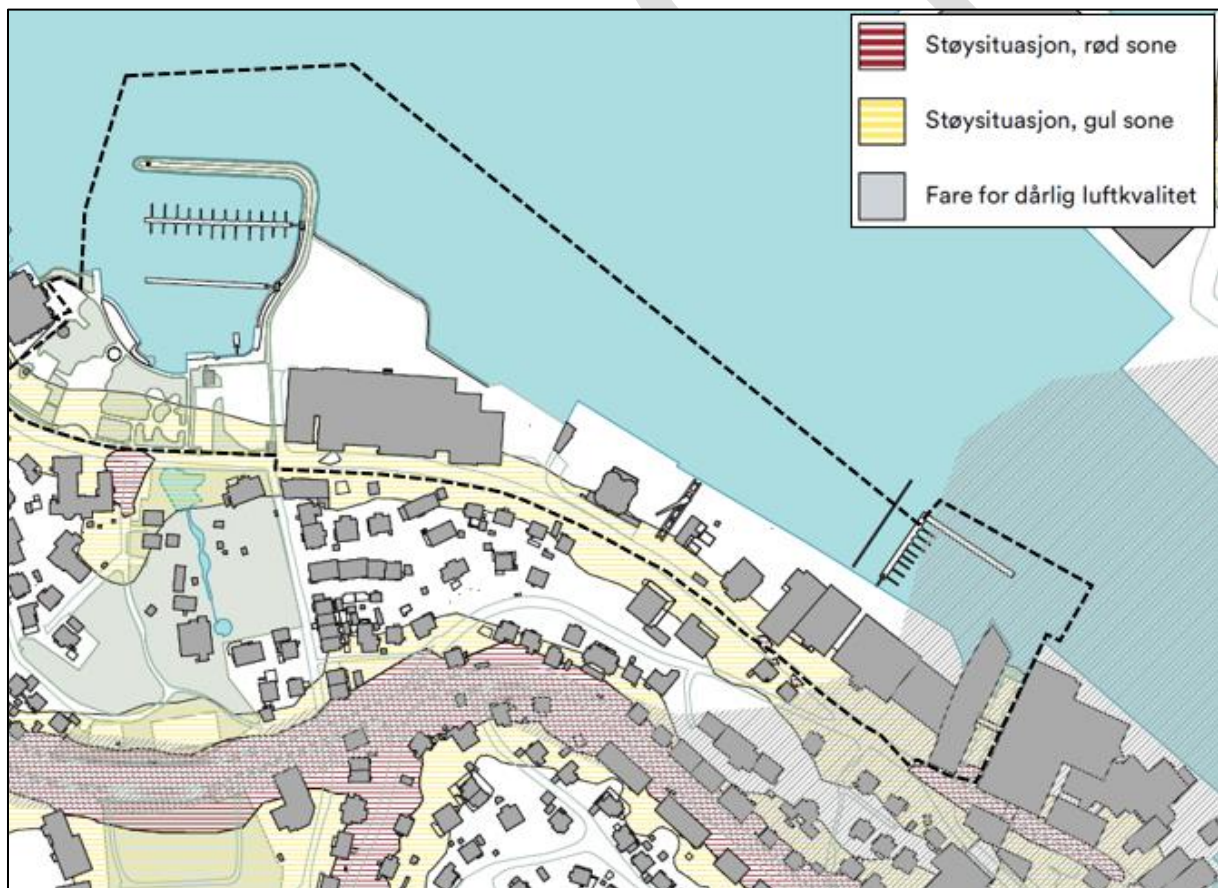
5.4 Eventuelle utfordringer

I innledende stedsanalyse vises det til sosiale utfordringer, fysiske og trafikale utfordringer som utgjør områdets største utfordringer.

Planområdet ligger innenfor levekårssone Laksevåg, som er et av områdene med dårligst score på samlet levekårsindeks for Bergen kommune. I 2021 ble det startet et områdesatsingsprosjekt for Laksevåg, med mål om å bidra til at flere opplever at området har gode og tilgjengelige møteplasser, er et trygt sted å vokse opp samt styrke fritids- og aktivitetstilbud.

Det er få steder med tilgang til sjø til tross for den sjønære beliggenheten. Planområdet er i dag inngjerdet. Det er få forbindelser til fjellene og Bergen sentrum, til tross for korte avstander i luftlinje. Gjennom SWOT-analyse gjennomført av Bergen kommune våren 2020, pekes det på en manglende balanse mellom boliger og arbeidsplasser, at området har manglende byliv samt lite handel, næring og service som kan genere byliv. Andre undersøkelser viser til utfordringer knyttet til rusproblemer og opplevelse av utrygghet som utfordringer i området (Husbankens samfunnsøkonomiske analyse 2016, barnetråkkregistrering 2013, innbyggerundersøkelse 2014 og SWOT).

De deler av planområdet som ligger tette opp til Damsgårdsveien ligger delvis i gul støysone fra vegtrafikk. En liten del av sørlig hjørne ligger i rød støysone vegtrafikk, jf. støykart under. Hele planområdet er omfattet av gul sone for luftkvalitet, og en mindre del i øst er omfattet av rød sone.



Figur 29. Analysekart for bo- og miljøutfordringer. Planområdet omtrentlig markert. Kilde: Mad, Stedsanalyse 04.02.21

6. REGULERINGSPLANEN

6.1 Tiltaket

Hovedformålet med planen er å videreutvikle transformasjonsområdet på Laksevåg til et levende og bærekraftig område, med god sosial infrastruktur og samtidig forsterke kontakten til sjøen innenfor undersøkelsesområdet i sjø jf. Strategi for sjøfronten i Bergen og Strategisk planprogram for Laksevåg. Planen skal tilrettelegge for å utvikle et bærekraftig fortettingsprosjekt og skape gode rammebetingelser for transformasjon langs sjøfronten. Det tilrettelegges for etablering av sentrumsformål herunder bolig, næring, tjenesteyting og kultur med tilhørende infrastruktur og grøntområder.

Planområdet ligger tett opptil flere kulturmiljø som det er knyttet verneinteresser til, blant annet Laksevåg kirke og kulturkafeen Lyst og Fryd. Planen ligger i et område med stor tetthet av nyere tids kulturminner og miljø. Planen kartlegger mulige påvirkninger og tilpasser seg disse.

Mål for prosjektet:

- Helhetlig planlegging av undersøkelsesområde i sjø
- Forsterke og støtte opp gamle Laksevåg sentrum som bydelens nav
- Forsterke kontakten til fjorden
- Etablere nye attraktive offentlige byrom med tilgjengelighet til sjø
- Forsterke grøntdrag fra fjell til fjord, og Håsteinarparken ved Kirkebukten
- Maksimere sjøfrontens lengde (viktigste landskapskvalitet)
- Øke mobilitet i nabolag og til Bergen sentrum
- Øke bydelens grad av autonomi ved å tilby funksjoner som bydelen mangler
- Høy miljøambisjon
- Delekultur og fellesfunksjoner
- Helsefremmende stedsutvikling

Det vurderes at reguleringsplanen vil være konsekvensutredningspliktig både etter § 6 og § 8 jf. §10 i forskriften på bakgrunn av at:

- *Næringsbygg over 15 000 m²*
Transformasjonen det legges opp til kan samlet sett overstige næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²
- *Ekspansjon i sjø*
Utfylling i sjø er ikke i tråd med KPA 2018, men er vist som undersøkelsesområde i Strategisk planprogram for Laksevåg og i Strategi for sjøfronten i Bergen. Det er knyttet usikkerhet til hvilke konsekvenser en utfylling kan få for kulturmiljø, farled, bølger, naturmiljø mv.

Videreføring av bybanetrasé mot Bergen vest er under planlegging. Trasévalg/korridorer som er under utredning må hensyntas i utvikling av planforslaget. Det vil innarbeides fleksibilitet i planen som sikrer trasévalg for bybane. Se kapittel 3.1 for mer informasjon om KPD for kollektivtrafikk mot Bergen vest, som er i prosess.

6.2 Problemstillinger som behandles i konsekvensutredningen

Utredninger som behandles i konsekvensutredningene er begrenset til utredninger som får ulike utslag i de ulike utredningsalternativene (jf. kapittel 7.3), og dermed er hensiktsmessig å utrede gjennom KU-metodikken. Ytterligere dokumentasjon vil følge kravspesifikasjon for reguleringsplaner.

I denne konteksten har en gått gjennom en rekke aktuelle utredningstema for planområdet og hvilke tema det er mest hensiktsmessig å utrede med konsekvensutredningsmetodikk, eller løsrevet fra KU-metodikken. Dette er noen tema som det er vesentlig å utrede, men må gjøres slik at utredningen er hensiktsmessig.

Tema som konsekvensutredes er:

- Landskap
- Kulturmiljø
- Friluftsliv
- Naturmangfold
- Forurensning (vannforurensning)
- Sosial infrastruktur
- Klimagassberegning, energi og gjenbruk

UTKAST

7. KONSEKVENsutREDNING

Dette kapitlet omhandler hvilke tema som skal inngå i konsekvensutredningen (KU), samt plan for innhenting av fagkunnskap. Iht. pbl § 14.1 og forskrift om KU § 1, er formålet med KU:

«å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres»

KU-forskriften slår videre fast at innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen, og være relevant grunnlag for vedtak. KU skal ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon. Dersom det mangler informasjon om viktige forhold, skal denne skaffes til veie. Funn fra utredningen skal tas inn i planbeskrivelsen og hensyntas i utforming av planen, gjennom plankart og reguleringsbestemmelser.

Denne planen om et bærekraftig byfortettingsprosjekt, omfattes av KU forskriftens § 6 og § 8, jf. redegjørelse i avsnitt 1.1.4.

Konsekvensutredningen skal gi oss kunnskap om hvilke miljøverdier og egenskaper som er i planområdet og tiltakets influensområde, hvor stor påvirkning de ulike alternativene vil ha på de registrerte verdiene/egenskapene, og dermed hvilken konsekvens tiltaket vil ha i anleggs- og driftsfase for disse. Hva har vi, hva tilføres/fjernes og hva sitter en igjen med ved gjennomført tiltak? Det er også vesentlig å vurdere avbøtende tiltak som vil være skadereduserende eller kompensierende, slik at de kan tas med i utarbeidingen av planforslaget. Hvilke risiko/usikkerheter som ligger i prosjektet skal også dokumenteres; hva det gjelder datagrunnlag og eventuelt andre tilstøtende planer (pågående og vedtatte) og strategier for området. Dette gjøres i seks faser:

- Definerer av analyseområde for hvert fag
- Kartlegging av verdier og egenskaper
- Vurdering av de ulike alternativenes påvirkning på registrerte element i anleggs- og driftsfase
- Konsekvensanalyse med rangering av alternativ
- Forslag til avbøtende og kompensierende tiltak som innarbeides i endelig plangrep
- Risiko/usikkerhet

7.1 Alternativ

KU i reguleringsplanprosess er en metodikk som tar utgangspunkt i å vurdere mulige og sannsynlige konsekvenser for nærmere spesifiserte fagtema, gjennom å vurdere ulike scenario, såkalte alternativ.

I alle utbyggingsalternativ er det en forutsetning at dagens industridrift avvikles i området. Det er i et bærekraftperspektiv ønskelig å bevare mest mulig av eksisterende bygningsmasse. Dette er av hensyn til klimagassutslipp forbundet med rivning av eksisterende bygg. Alle utbyggingsalternativene har derfor lik bevaring av eksisterende bebyggelse. Silo rives og kranen bevares i alle utbyggingsalternativene.

For dette planforslaget legges det opp til tre ulike utbyggingsalternativ, utover 0-alternativet. Alternativene tar utgangspunkt i tomtene og undersøkelsesområde i sjø jf. Sjøfrontstrategi og SPPL.

- Alternativ 0: Tar utgangspunkt i videreføring av eksisterende situasjon, noe som innebærer at drift av industri og næring opprettholdes lik dagens situasjon.
- Alternativ 1: Mindre utfylling i sjø, basert på strategisk planprogram Laksevåg fase 1, høyest utnyttelse. Sentrumsformål inkludert bolig, etableres.
- Alternativ 2: Middels utfylling i sjø, høy utnyttelse. Sentrumsformål inkludert bolig, etableres.

- Alternativ 3: Større utfylling, lavest utnyttelse. Sentrumsformål inkludert bolig, etableres.

Alle illustrasjoner for alternativene er prinsipielle grep basert på volum av total BRA. Detaljering/presisering av formål, og/eller variasjoner av volumoppbygging innenfor gitt utnyttelse, kan gjøres i KU.

I nord er plangrensen utvidet for å inkludere Kirkebukten og deler av Håsteinarparken, for å sikre grøntdraget og sammenhengende blågrønne strukturer. I sør er plangrensen utvidet for å inkludere aktuelle veiareal knyttet til behov for utbedring av veisystem.

7.1.1 0-Alternativet

0-alternativet representerer en sannsynlig utvikling, uten realisering av foreslåtte tiltak i dette planforslaget. Jf. §20 i KU-forskriften, skal KU skildre nåværende tilstand og gi oversikt over hvordan en ser for seg en utvikling dersom planen ikke settes i verk. Nullalternativet skal inkludere relevante, vedtatte planer og tiltak i utredningsområdet som påvirker fremtidig miljøtilstand.

Dette innebærer at en ikke skal ta med KPA, KDP, områdeplaner og strategier i konsekvensvurderingene, men at dette legges til grunn i vurdering av usikkerhet/risiko. I denne sammenhengen kan det nevnes KPA, SPPL, strategi for Dokken og KDP for kollektiv Bergen-Bergen vest (ny trasé for bybanen) m.fl. Ettersom at korridor for bybane mot Bergen vest er under utredning og endelig trasé ikke er vedtatt, inngår denne ikke i 0-alternativet.

I denne konsekvensutredningen, er 0-alternativet definert som en videreføring av eksisterende situasjon, noe som innebærer at drift av eksisterende næring og industri opprettholdes lik dagens situasjon. Eksisterende BRA er 34.987 m², byggehøyder opp til kote +35 (tall fra høydedata). Allmenhetens tilkomst til sjø er meget begrenset i største delen av planområdet, mens virksomhetsrelatert bruk av sjøfront (anløp skip) fremdeles kan og vil opprettholdes.

Vedtatte reguleringsplaner i planområdet er realisert, referanseår settes derfor til 2022.

En kort oppsummering gir følgende overslag for antatt arealbruk:

- 34.987 m² eksisterende BRA
- 0 m² utfylling
- 6.674 m² areal som benyttes til overflateparkering/regulert til felles parkeringsplass

Foreslått planområde omfatter eiendommene Damsgårdsveien 135 – 171 fra Frydenbø Marina i sørøst til Kirkebukten i nordvest, på nordsiden av Damsgårdsveien, i tillegg til sjøareal for utfylling.

Området består i dag av næring/industri, blant annet betongindustri, industri og kontor. Deler av arealet består av asfalterte flater med parkering og kai. Alt av områder og bygg er i dag i bruk og utleid.

Sjøfronten

Store deler av sjøfronten i planområdet og omkringliggende områder er ikke tilgjengelig for befolkningen.

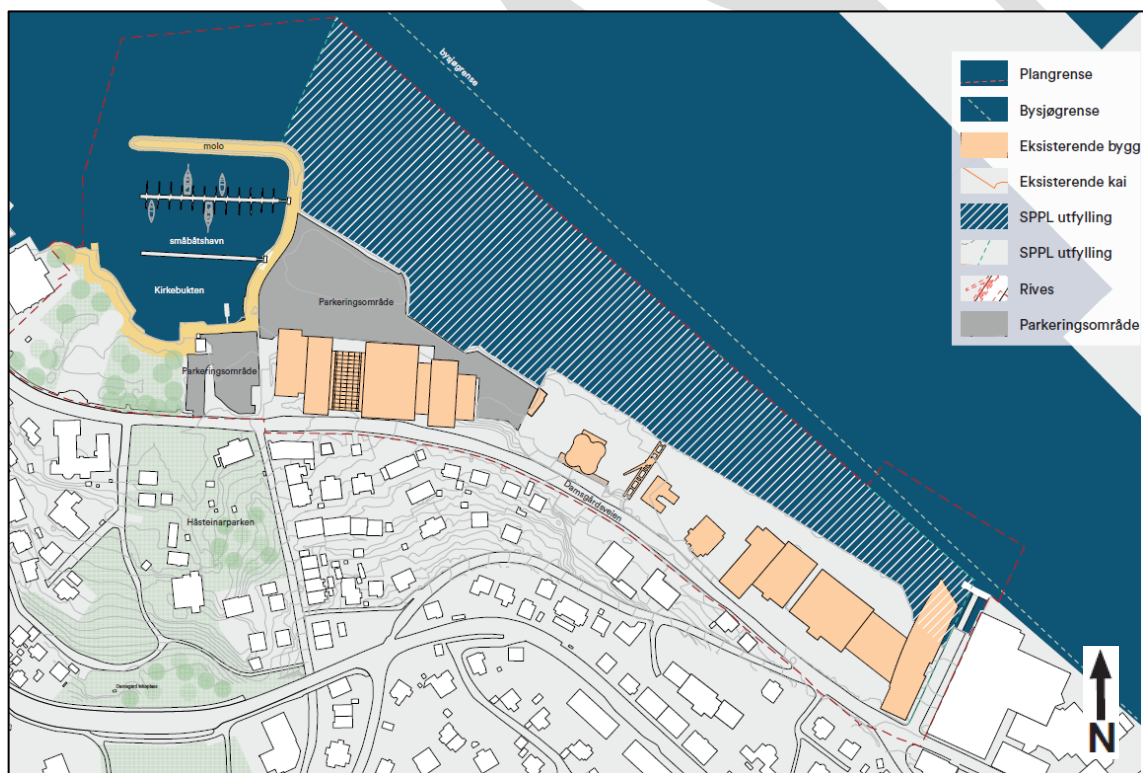
Barrierer

Til tross for at planområdet ligger nært Bergen sentrum i luftlinje, har det relativt dårlig kontakt mot sentrum for gående og syklende. Puddefjordsbroen, som er den korteste forbindelsen, er utrivelig og støyuutsatt. Alternativet over Småpudden gir en stor omvei til sentrum. Carl Konows gate har stor trafikkmengde, og sammen med veisystemet til Puddefjordsbroen og tunnelportalene utgjør dette et stort område sør for planområdet som er en barriere for gående og syklende. Her er det svært

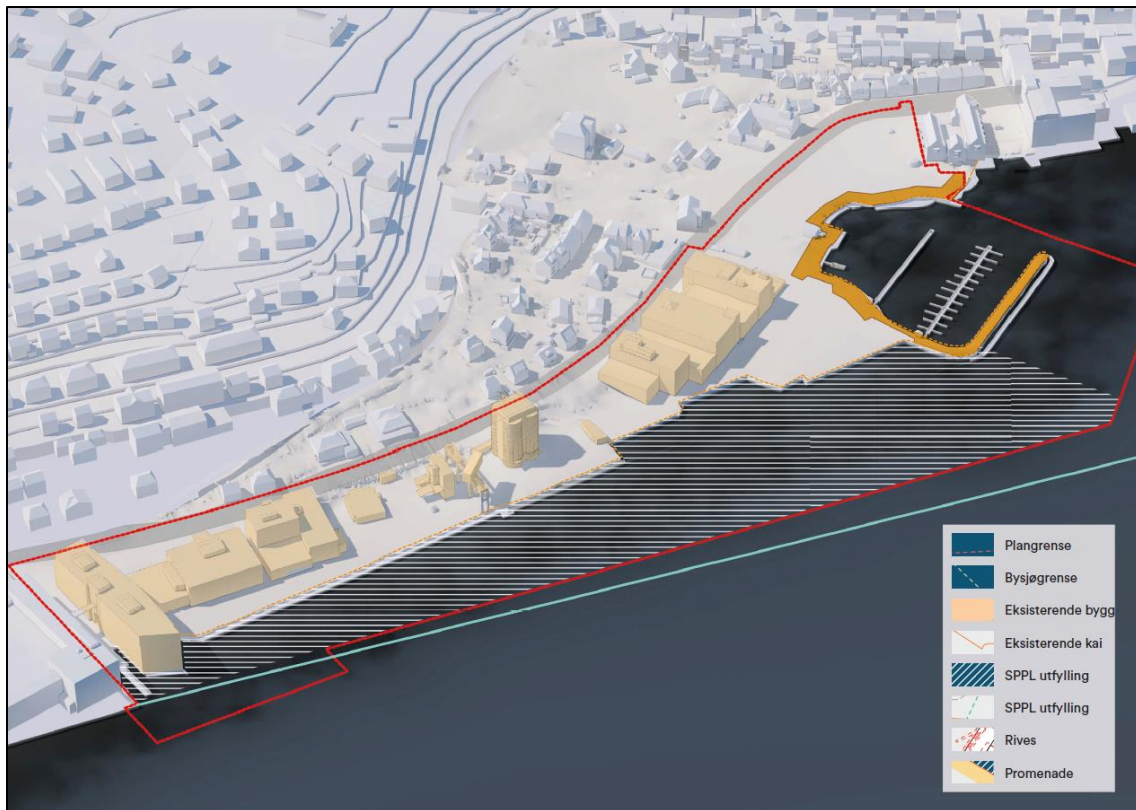
komplisert å forflytte seg mellom målpunkt, og å krysse veien krever mange steder nøye planlegging og store omveier.

Tabell 1 Oversikt over arealfordeling i planområdet i o-alternativet. Kilde: Mad.

Eksisterende bebyggelse	Bruksareal	
Damsgårdsveien 135	10750	m2
Damsgårdsveien 139	4065	m2
Damsgårdsveien 143	2790	m2
Damsgårdsveien 145	2130	m2
Damsgårdsveien 149	312	m2
Damsgårdsveien 151 kranebygning	102	m2
Damsgårdsveien 155 Silobygning	515	m2
Damsgårdsveien 155 Adminbygning	63	m2
Damsgårdsveien 163-169	14260	m2
Sum bruksareal eksisterende	34987	m2
Eksisterende tomter / grunn størrelse	31606	m2
Utnyttelse	111 %	



Figur 30. Alternativ 0: som ved dagens situasjon. Kilde: Mad



Figur 31. Alternativ 0: Dagens situasjon. Kilde: Mad.

7.1.2 Alternativ 1

Alternativ 1 er det minst omfattende av utbyggingsalternativene, og representerer en utbygging med kun begrenset utfylling i sjø. Alternativet forutsetter at eksisterende industri avvikles, og går ut på en transformasjon hovedsakelig innenfor eksisterende landområde. Det etableres offentlig tilgjengelig sjøpromenade og åpner for begrenset tilgang til sjøen. Det kan tilrettelegges for bademulighet langs promenaden. Tverrforbindelser som kobler Damsgårdsveien og ny sjøpromenade sikres i form av gater/akser og definerer byggeområde til ny bebyggelse.

Bebyggelsesstruktur

Alternativet kombinerer ny og gammel bebyggelse, hvor store deler av eksisterende kontorbebyggelse bevares. Plassering av ny bebyggelsesstruktur er fleksibel for å tillate ulike mulige bybaneplasseringer. I planens vestlige del kan det innplasseres ny bebyggelse som mer åpne kvartalsstrukturer med skjermete gårdsrom og kontakt til sjø. En slik bebyggelsesstruktur kan være egnet til boligformål, men vil fremstå som et ganske isolert boligprosjekt og i begrenset grad gi grunnlag for et aktivt byliv. Det kan også være mulig å innplassere mindre næringsetableringer langs gater/hjørner, men igjen trolig ikke markedsgrunnlag for noe særlig omfang av utadrettet virksomhet.

Ny bebyggelse langs Damsgårdsveien kan innplasseres som lameller med åpninger mellom husene som gir kontakt til sjø både fysisk og visuelt, dog hensyntatt en ganske stor høydeforskjell opp til Damsgårdsveien og en forholdsvis begrenset bredde ut mot de forutsatt offentlig tilgjengelige arealer. Dette er bebyggelsesstruktur som i utgangspunktet er egnet for blandet bolig/næring/tjenesteytelse med næring/tjenesteytelse i første etasjene. Tilgjengelig eksisterende arealer, og muligheten for at ikke uvesentlige deler av arealet vil beslaglegges som landingsplass for bybanen, gjør imidlertid at nye

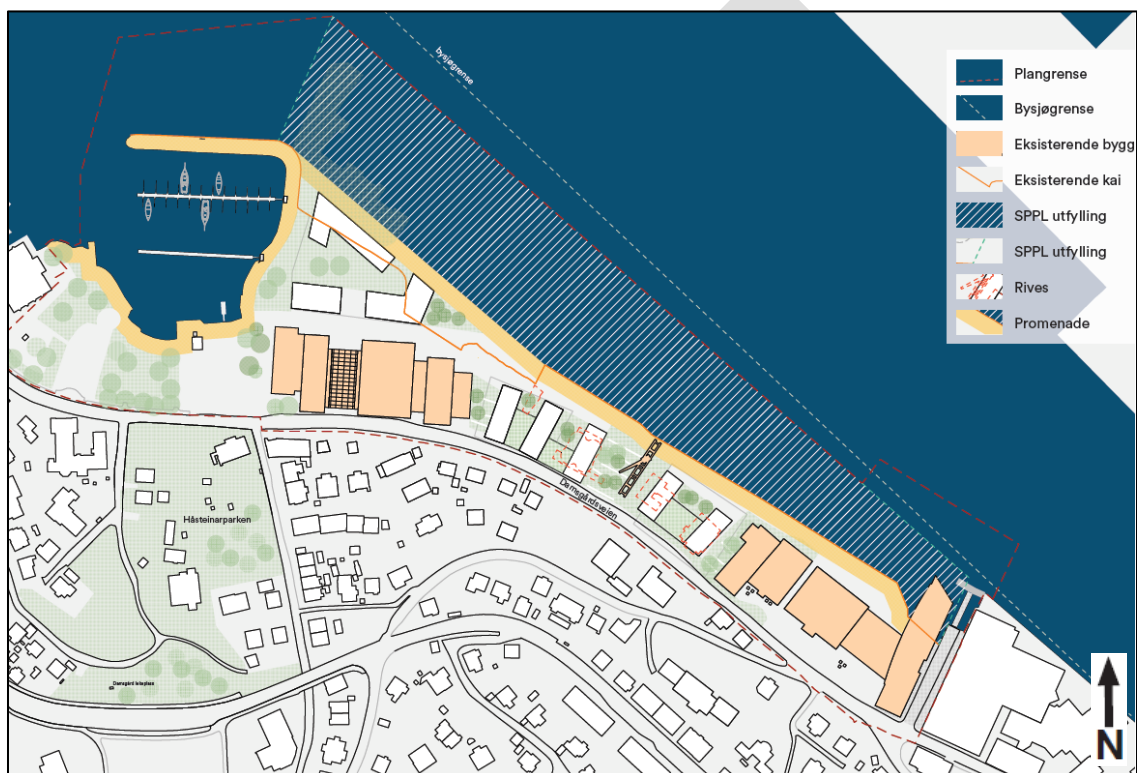
boligenheter vil fremstå som forholdsvis isolerte og grunnlaget for utadrettet virksomhet vil være begrenset.

Alternativ 1 vil kun i begrenset grad svare ut Sjøfrontstrategiens ønske om aktivisering av området og det kommersielle grunnlaget for realisering av dette alternativet vil være tvilsomt sett i forhold til dagens velfungerende industrielle virksomhet.

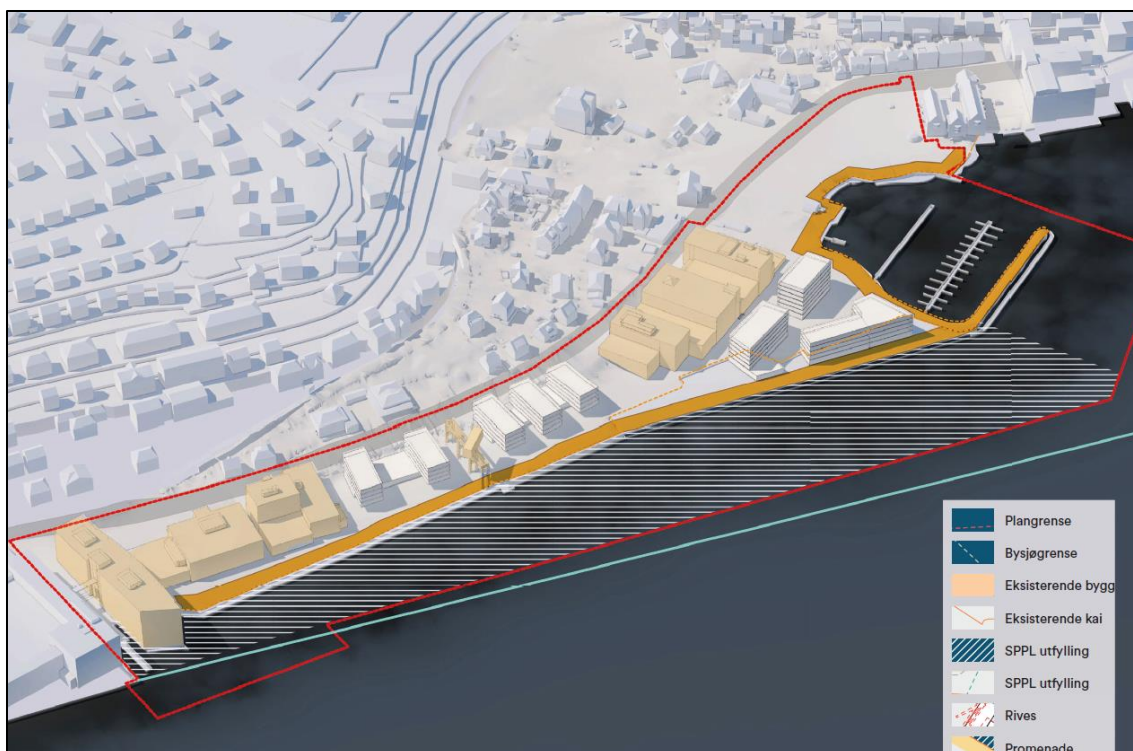
Bebyggeshøyde for ny bebyggelse i dette alternativet er 5 - 6 etasjer.

Dette alternativet forutsetter følgende for eksisterende bebyggelse:

- Bebyggelsen på eiendom 156/2 rives
- Deler av bebyggelsen på eiendom 155/19 rives
- Silo rives og kran bevares



Figur 32 Alternativ 1: Kombinasjon av eksisterende og ny bebyggelse. Silo rives, kran bevares. Kilde: Mad



Figur 33. Alternativ 1: Kombinasjon av eksisterende og ny bebyggelse. Silo rives, kran bevares. Kilde: Mad

Alt 01	
Bolig	12730m ²
Idrett/Kultur	2285m ²
Kontor	6552m ²
Næring	1725m ²
SUM BRA	23315m²
Eks. bygninger som bevares	33995m ²
SUM eks. + ny bygg	57270m²
Eksisterende grunn	31606m ²
Ny utfylling	4075m ²
Tomteutnyttelse %BRA	161%

Fordeling formål bolig og annet sentrumsformål i alternativ 1:

12.730 m² BRA bolig x 100 ≈ 22% Boligformål
57.270 m² BRA total

44.540 m² BRA annet sentrumsformål x 100 ≈ 78% Annet sentrumsformål
57.270 m² BRA total

7.1.3 Alternativ 2

Alternativ 2 holder seg innenfor undersøkelsesområde for utfylling i sjø og bysjøgrensen jf. Strategisk planprogram og Sjøfrontstrategien. Alternativet kombinerer ny og gammel bebyggelse. Det etableres

ny sjølinje med vik og sjøbad som skaper varierte opplevelser og tilgang til sjøen. Langs sjøfronten etableres ny offentlig tilgjengelig promenade. Intensjonen er å maksimere lengden av sjølinjen. Det tilrettelegges for bademuligheter og grøntdrag fra Håsteinarparken utvides mot sjø.

Bebyggelsesstruktur

Alternativet kombinerer ny og gammel bebyggelse. Tiltaket har stor variasjon i bebyggelsesstrukturen. Volumer inndeles i mindre hus/volumer for å sikre god og gjenkjennelig Bergens-skala. Det etableres også et indre gateløp parallelt med Damsgårdsveien med tverrforbindelser mot Damsgårdsveien og mot sjø. Tverrforbindelser av ulik karakter sikres samtidig som siktlinjer fra bakenforliggende bystruktur sikres. Sjøen trekkes inn i planen i form av større åpne vannflater.

Tanken bak tiltaket er å forlenge sentrumskjernen i Laksevåg inn i planområdet. Intensjonen med en urban akse er å gi en tydelig identitet i planområde, variasjon i byrom, koble nytt og gammelt sammen og etablere nye attraktive byrom som blågrønne byrom, offentlige torg og plasser og tilpasning til fremtidig bybane. Plassering av ny bebyggelsesstruktur er fleksibel for å tillate ulike mulige bybaneplasseringer.

Området får stor diversitet, flere «ansikter» mot byens gater med fokus på variasjon i fasader. I planens vestlige del planlegges mer åpen kvartalsstruktur med skjermete gårdsrom og kontakt til sjø. Bebyggelsesstrukturen er godt egnet til boligformål og mindre næring langs gater/hjørner. Langs Damsgårdsveien planlegges tilpasning av dagens bebyggelse og ny bebyggelse som lameller med åpninger mellom husene som sikrer god kontakt til sjø både fysisk og visuelt. Slik bebyggelsesstruktur egner seg til blandet formål bolig/næring/tjenesteytelse med næring/tjenesteytelse i første etasjene.

I planens østlige del plasseres hus med større fotavtrykk, med gater og plasser imellom. En bebyggelsesstruktur som egner seg mer for blandet funksjon og høyere prosentandel av næring. Store deler av eksisterende bebyggelse bevares. Silo rives og kran bevares. Bebyggeshøyden varierer med høyest mot Damsgårdsveien (5 etasjer) og nedtrapping mot sjø (3 etasjer).



Figur 34. Alternativ 2: Kombinasjon av eksisterende og ny bebyggelse. Silo rives, kran bevares. Kilde: Mad



Figur 35. Alternativ 2: Kombinasjon av eksisterende og ny bebyggelse. Silo rives, kran bevares. Kilde: Mad

Alt 02	
Bolig	35599m2
Idrett/Kultur	2058m2
Kontor	4476m2
Næring	9311m2
SUM BRA	51444m2
Eks. bygninger som bevares	33995m2
SUM eks. + ny bygg	85439m2
Eksisterende grunn	31606m2
Ny utfylling	26499m2
Tomteutnyttelse %BRA	147%

Fordeling formål bolig og annet sentrumsformål i alternativ 2:

$\frac{35.599 \text{ m2 BRA bolig} \times 100}{85.439 \text{ m2 BRA total}} \approx 42\%$ Boligformål

$\frac{49.840 \text{ m2 BRA annet sentrumsformål} \times 100}{85.439 \text{ m2 BRA total}} \approx 58\%$ Annet sentrumsformål

7.1.4 Alternativ 3

Alternativ 3 er det mest omfattende utfyllingsalternativet i sjø, men har lavest utnyttelse i %BRA. Alternativet utfordrer utfyllingsområdet vist i SPPL, men er innenfor bysjøgrensen jf. Sjøfrontstrategi. Grepet åpner for større areal for rekreasjon med gode solforhold, med nær tilknytning til sjøen. Utvidelsen muliggjør etablering av ny sjøpark i forlengelse av eksisterende grøntareal i Kirkebukten. Sjøparken er tenkt som forlengelse av Håsteinarparken og parkarealet i Kirkebukten og vil koble fjorden, Laksevåg senter og fjellet sammen.

Det etableres ny sjølinje med vikar og kanaler som skaper varierte opplevelser og tilgang til sjøen. Langs sjøfronten etableres ny offentlig tilgjengelig promenade. Intensjonen er å maksimere lengden av sjølinjen. Det tilrettelegges for at sjøen kan brukes aktivt blant annet med flere bademuligheter ved Kirkebukten og langs promenaden, samt steder for tilkomst med blant annet kajakk.

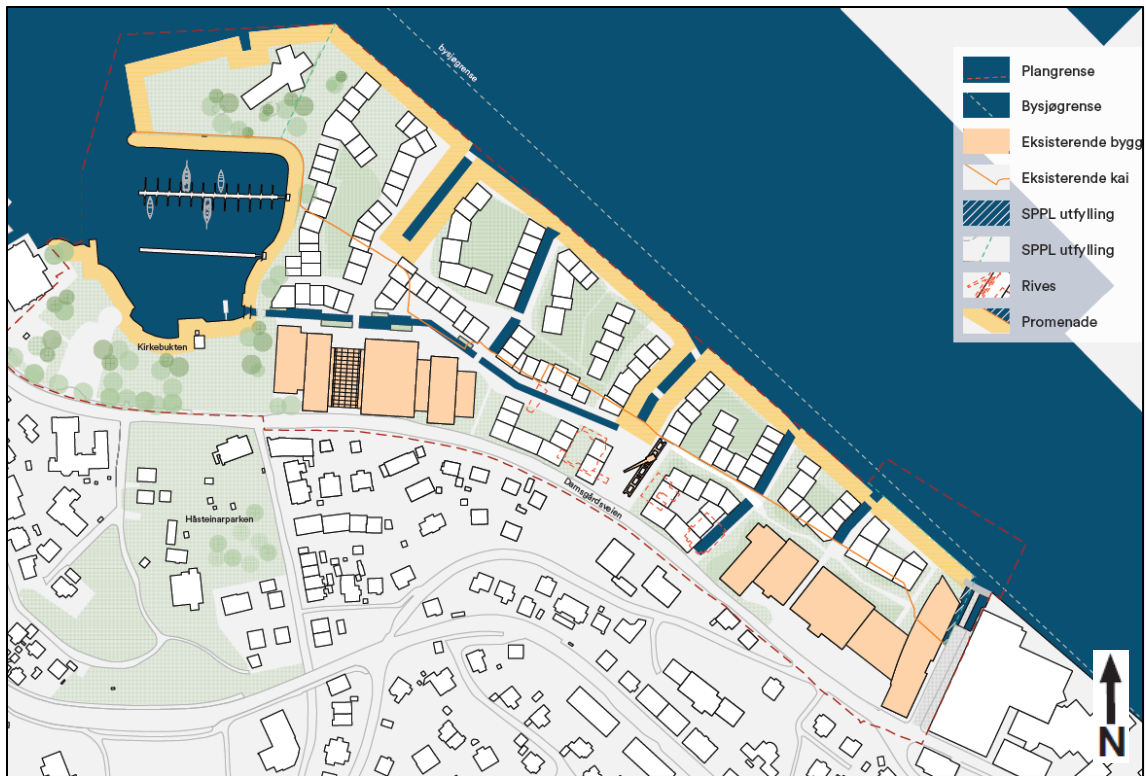
Det etableres også et indre gateløp parallelt med Damsgårdsveien som en urban akse med tverrforbindelser mot Damsgårdsveien og mot sjø. Tverrforbindelser av ulik karakter sikres samtidig som siktlinjer fra bakenforliggende bystruktur sikres. Den urbane aksene vil være en forlengelse av sentrumskjernen i Laksevåg, ved å gi en tydelig identitet i planområde, variasjon i byrom, koble nytt og gammelt sammen og etablere nye attraktive byrom som blågrønne byrom, offentlige torg og plasser og tilpasning til fremtidig bybane.

Bebyggelsesstruktur

Alternativet kombinerer ny og gammel bebyggelse. Plassering av ny bebyggelsesstruktur er fleksibel for å tillate ulike mulige bybaneplasseringer. Det legges opp til en åpen kvartalsstruktur med forskyvninger i volum og landskap som skaper ulike siktlinjer og opplevelser. Fokus er på byen som opplevelse. Tiltaket har stor variasjon i bebyggelsesstrukturen. Volumer inndeles i mindre hus/volumer for å sikre god og gjenkjennelig Bergens-skala. Området får stor diversitet, flere «ansikter» mot byens gater med fokus på variasjon i fasader. Tverrforbindelser av ulik karakter sikres samtidig som siktlinjer fra bakenforliggende bystruktur sikres.

Sjøen trekkes inn i planen i form av kanaler, for å skape en blågrønn kanalby. Ulike plasser dannes mellom kanaler, promenade og bygg. Det etableres kombinasjon av indre skjermede gårdsrom og offentlige tilgjengelige plasser, med kontakt til sjø.

Bebyggelsesstrukturen er godt egnet til blandet formål med bolig, næring og tjenesteytelse med næring/tjenesteytelse i første etasjene. Bebyggelse langs Damsgårdsveien er bygg med større fotavtrykk, en bebyggelsesstruktur som egner seg til blandet funksjon og høyere prosentandel av næring. Store deler av eksisterende bebyggelse bevares. Fleksibilitet sikres for transformasjon og nytt bruksmål. Silo og kran bevares. Bebyggelseshøyden varierer, med høyest mot Damsgårdsveien (5 etasjer) og nedtrapping mot sjø (3 etasjer).



Figur 36 Alternativ 3. Kombinasjon av eksisterende og ny bebyggelse. Silo rives, kran bevares. Kilde: Mad



Figur 37 Alternativ 3. Kombinasjon av eksisterende og ny bebyggelse. Silo rives, kran bevares. Kilde: Mad

Alt 03	
Bolig	38443m2
Idrett/Kultur	1432m2
Kontor	8908m2
Næring	4189m2
SUM BRA	53025m2
Eks. bygninger som bevares	33995m2
SUM eks. + ny bygg	87020m2
Eksisterende grunn	31606m2
Ny utfylling	40918m2
Tomteutnyttelse %BRA	120%

Fordeling formål bolig og annet sentrumsformål i alternativ 3:

38.443 m2 BRA bolig x 100 ≈ 44% Boligformål
87.020 m2 BRA total

48.577 m2 BRA annet sentrumsformål x 100 ≈ 56% Annet sentrumsformål
87.020 m2 BRA total

7.2 Usikkerhet

Det pågår en transformasjon av Laksevågsområdet, som omfatter både planarbeid og strategiarbeid. Det er flere reguleringer i prosess eller nær forestående langs sjøfronten av sentrale Laksevåg. Strategisk planprogram for Laksevåg (SPPL) ble vedtatt i 2019 og Sjøfrontstrategi for sentrale deler av Bergen ble vedtatt 2021. Samtidig utvikles strategiprogram for transformasjon av Dokken området. Disse strategiene skal legges til grunn for alle nye reguleringsplaner. Disse skal ikke inngå i konsekvensvurderingen, men omtales under usikkerhet for hvert fagtema som konsekvensutredes.

Ny bybanetrasé fra Sentrum til Loddefjord er under planlegging. I KDP for kollektiv til Bergen vest (i prosess per 2021) vises tre mulige korridorer som passerer i planområdet og vil få innvirkning på planen se figur 4, 5 og 6 i kapittel 3. Basert på dette er tre korridor foreslått via Dokken over til Laksevåg og videre nordover i Damsgårdsveien. Disse korridorene utredes nå i en egen konsekvensutredning, herunder også mulige stopp i/ved Laksevåg sentrum.

I arealstrategi for Dokken (2021) vises et fjerde alternativ for bybanekorridor, som anbefales å passere sør for Havnalageret til området ved NorBetong, midt i planområdet. Dette kan ansees som et innspill til KDP. De forskjellige alternativene vil i varierende grad ha innvirkning på planområdet og er illustrert i avsnitt om planer og strategier kap. 3.

Trasé og holdeplass for bybanen er ikke fastlåst, men setter premiss for videre planlegging og skal hensyntas i detaljregulering, ikke i KU. Dette løses med at alternativene som utredes for KU er fleksible nok til at bybanen kan plasseres i alle de tre korridorene.

7.3 Metode

Metodikk for konsekvensutredning er basert på en rekke veiledere. I forbindelse med KU skal metodikk fra Miljødirektoratet sin veileder for KU for klima og miljø (2021) følges der det er hensiktsmessig. I tillegg finnes det en rekke fagspesifikke veiledere. Sentrale veiledere for ulike utredningstema spesifiseres i avsnitt 7.5.

Sentrale begrep i KU metodikk er planområdet, dvs. areal innenfor plangrensen, og *influensområdet*, dvs. områder som vil kunne bli visuelt påvirket av framtidig tiltak innen planområdet. Influensområdet vil variere avhengig av tema og defineres i den enkelte utredning. Felles for all KU-metodikk er vurderingen av ulike alternativs mulige konsekvenser mot 0-alternativet, både med tanke på selve planområdet og relevante influensområder. For å redusere eller forebygge negative konsekvenser av tiltaket, skal avbøtende eller skadereduserende tiltak drøftes for de ulike fagtema. I alle tema vurderes tiltakets virkninger og utfordringer knyttet til bygg- og anleggsperioden. Enkelte tema kan det være aktuelt med miljøoppfølgingsprogram evt. ytre miljø-plan.

Alle fagutredere skal vurdere risiko/usikkerhet for alle alternativ sett i henhold til pågående planarbeid, KPA, KDP, områdeplaner og kommunale strategier for arealutnyttelse i området. Konklusjoner, framkommet kunnskap og forslag til avbøtende tiltak tas inn i planbeskrivelse, og skal hensyntas ved utforming av plangrep gjennom plankart og reguleringsbestemmelser.

7.4 Tema for konsekvensutredning

Det foreslås å gjennomføre KU for syv tema, hhv. *landskap, kulturmiljø, friluftsliv, naturmangfold, sosial infrastruktur, forurensning (vannforurensning)* og *Klimagassberegning, energi og gjenbruk*. For disse anses de ulike alternativene å kunne gi ulik påvirkning og konsekvenser for utredningstema. Konsekvensutredningene støtter seg på fagrapporter som grunnlag for vurderingene. Øvrige tema vil behørig drøftes i plandokumenter som eksempelvis planbeskrivelse, VA-rammeplan, og ROS-analyse.

7.5 Konsekvensutredninger i detaljplan

Ny situasjon med formålsendring til sentrumsformål inkludert boliger, samt høyere utnyttelse og byggehøyder, tilfører ny situasjon for flere fagtema, som dermed bør inngå i ny KU.

Det foreslås at følgende tema konsekvensutredes i tråd med metodikken i Miljødirektoratets veileder M-1941:

- Landskap
- Kulturmiljø
- Friluftsliv
- Naturmangfold
- Forurensning (vannforurensning)
- Klimagassberegning, energi og gjenbruk

Det foreslås at følgende tema konsekvensutredes løst fra metodikk i Miljødirektoratets veileder:

- Sosial infrastruktur

Konsekvenser og avbøtende tiltak beskrives for hvert enkelt utredningstema, ved utbyggingsalternativ opp mot 0-alternativet. Tema skal vurderes i samsvar med aktuelle veiledere på ulike områder. Der det er krav om det i veilederen skal tema fremstilles i verdikart/registreringskart.

Landskap

Landskap defineres som «et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkning fra og samspill mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer» (Landskapskonvensjonen).

Landskap er et begrep for våre visuelt forståelige omgivelser og utgjør en overordnet ramme som omfatter både naturmiljø og kulturmiljø. I denne rapporten er det i hovedsak de romlige og visuelle egenskaper som skal utredes (landskapsbilde). Det skal kartlegges hvilke landskapsverdier som finnes i plan. Og influensområdet, hvordan et planlagt arealinngrep påvirker landskapet samt hvilke konsekvenser som følger av dette, jf. Miljødirektoratets veileder M-1941.

Planområdet er del av fjordlandskapet i Bergen, med kort vei mellom sjø og fjell samt innslag av kulturmiljøelement. Kulturlandskapet skapt gjennom industridrift, historiske veifar og bygg skal i all hovedsak utredes i KU Kulturmiljø. Planområdet ligger delvis i sjø, naturmangfold på land og i vann omtales nærmere i egen KU.

I utredning av landskap skal alternativene sett i forhold til nærvirkning, fjernvirkning og siktlinjer drøftes. Det skal vurderes virkninger av tiltaket mot nasjonale mål for landskap. Videre skal det vurderes om tiltaket kan være i konflikt med miljøverdier av nasjonal eller vesentlig regional interesse, eller miljøverdier som av andre grunner er av vesentlig betydning.

Influensområde er øvrige områder utover planområdet hvor de planlagte tiltakene påvirker opplevelsen av landskapet.

Utredningsbehov	Metode	Kilder
<p>Kartlegge landskapet i og omkring planområdet. Se på sammenhengen mellom omkringliggende landskap, stedets historiske strukturer og volum/skala i de ulike alternativene.</p> <p>Alternativenes mulige visuelle påvirkning av omgivelsene:</p> <ul style="list-style-type: none">• Nærvirkning<ul style="list-style-type: none">○ Perspektiv fra utvalgte ståsted, offentlige byrom○ Påvirkning nære naboer (byggehøyder)○ Konsekvenser for eksisterende bylandskap i planområdet• Fjernvirkning<ul style="list-style-type: none">○ Perspektiv fra utvalgte ståsted<ul style="list-style-type: none">▪ offentlige byrom▪ Sjø / innseiling▪ Utsiktspunkt basert på synlighetskart• Siktakser<ul style="list-style-type: none">○ Visuelle sammenhenger/siktakser	<ul style="list-style-type: none">• Kartlegge dagens situasjon, og vurdere alternativ knyttet til nevnte kategorier• Miljødirektoratets veileder M-1941, Konsekvensutredninger for klima og miljø, fagtema Landskap• Befaring• Visuelle vurderinger• Synlighetskart	<ul style="list-style-type: none">• Tilgjengelige planer, rapporter og databaser• Arkitektoniske utredninger• Gjeldende reguleringsplaner og naboplaner• Miljødirektoratet.no• Nibio kilden• NIN Landskap• KPA 2018• mm

Vurdere tiltakets virkninger knyttet til bygg- og anleggsperioden		
Gjøre rede for mulige avbøtende tiltak i anleggsfase og driftsfase.		
Gjøre rede for usikkerhet og risiko i anleggs- og driftsfase.		

Naturmangfold

Naturmangfold defineres etter naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke er et resultat av menneskers påvirkning. Biologiske og geologiske ressurser er en del av naturmangfoldet.

For alle saker som berører naturmangfold skal vurderingene og vektleggingene av prinsippene i §§ 8-12 i Naturmangfoldloven fremgå.

Naturmangfold på land, i ferskvann/vassdrag og i sjø skal konsekvensutredes.

Utredningsbehov	Metode	Kilder
Utredningen skal vurdere naturmangfold iht. Naturmangfoldloven §§ 8-12	<ul style="list-style-type: none"> Miljødirektoratets veileder M-1941, Konsekvensutredninger for klima og miljø, fagtema Naturmangfold. Befaring Kartlegge dagens situasjon, og vurdere alternativ 	<ul style="list-style-type: none"> Naturbase Artskart Økologisk grunnkart/ Nibio Kilden Renere Puddefjord prosjektet- Bymiljøetaten KPA 2018 Offentlige forvaltningsplaner Tilgjengelige utredninger/ rapporter mm
Kartlegge og beskrive eksisterende naturmangfold i plan- og influensområdet		
Vurdere konsekvenser av alternativer for naturmangfold i området, inkludert sjø og vassdrag, herunder Puddefjorden og Damsgårdsbekken i Håsteinarparken		
Vurdere tiltakets virkninger og utfordringer knyttet til bygg- og anleggsperioden		
Gjøre rede for mulighet for avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase.		
Gjøre rede for usikkerhet og risiko i anleggs- og driftsfase.		

Friluftsliv

Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden, med sikte på miljøforandring og naturopplevelse.

Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet, og i naturen ellers. Det inkluderer

også ferdsel og opphold i grøntområder inne i byer og tettsteder, som for eksempel parker og andre grønnstrukturer.

Utredningsbehov	Metode	Kilder
<p>Kartlegge dagens bruk og eventuelle friluftsverdier i plan- og influensområdet, inkludert eventuell kopling mot byfjellene</p> <p>Vurdere hvordan tiltak påvirker muligheten for å utøve ulike typer friluftsliv og hvilke konsekvenser som følger av dette</p> <p>Barn og unges interesser skal være en del av utredningen</p> <p>Vurdere tiltakets virkninger og utfordringer knyttet til bygg- og anleggsperioden.</p> <p>Gjøre rede for mulighet for avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase.</p> <p>Gjøre rede for usikkerhet og risiko i anleggs- og driftsfase.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Miljødirektoratets veileder M-1941, Konsekvensutredninger for klima og miljø, fagtema Friluftsliv Miljødirektoratets veileder M-98-2013, Kartlegging og verdsetting av friluftsområder Befaring Kartlegge dagens situasjon, og vurdere alternativ 	<ul style="list-style-type: none"> Naturbase Strategisk planprogram for Laksevåg og Sjøfrontrategien KPA 2018/ evt. kommunale temaplaner Forvaltningsplan Byfjellene Vest (2005) Turkart/ ut.no mm

Kulturmiljø

Med Stortingsmelding (15.06.2020) ble «kulturmiljø» innført som en samlebetegnelse for «kulturminner, kulturmiljøer og landskap», noe som understreker verdien av helhet og sammenheng i forvaltningen av kulturminner.

Planområdet ligger i et område med stor tetthet av registrerte nyere tids kulturminner og -miljø, både vedtaksfredete kulturminner, samt kulturminner som er vernet etter pbl., samt kulturminner og miljø som er registrert av byantikvaren som bevaringsverdige kulturminner. Deler av planområdet omfattes av hensynssonene for Historiske senter Laksevåg, og for Damsgårdsveien som er et historisk vegfar. Like nord for planen ligger Laksevåg historiske sentrum og Kirkebukten med Håsteinarparken. En skal vurdere fysiske inngrep i kulturminner og kulturmiljø, samt nær- og fjernvirkning av tiltaket innenfor definert influensområde. Eventuelt behov for arkeologiske registreringer iht. kulturminnelovens § 9 skal avklares med fylkeskonservator, Vestland fylkeskommune.

Utredningsbehov	Metode	Kilder
<ul style="list-style-type: none"> Vurdere mulig påvirkning gitt av utbyggingsalternativene <ul style="list-style-type: none"> Kulturmiljø Bygningsmiljø og anlegg Historiske kommunikasjonslinjer Teknisk- industrielle kulturminner/-miljø 	<ul style="list-style-type: none"> Veileder for konsekvensutredninger for klima og miljø (miljødirektoratet 2021) Befaring Visuelle analyser 	<ul style="list-style-type: none"> «Identitet med særpreg» kulturminneplan for Bergen 2021-2025 KPA 2018 Tilgjengelige planer, veiledere, rapporter og databaser

<ul style="list-style-type: none"> ○ Krigsminner <p>Vurdere tiltakets virkninger og utfordringer knyttet til bygg- og anleggsperioden</p> <p>Vurdere tiltakets virkninger og utfordringer knyttet til bygg- og anleggsperioden</p> <p>Gjøre rede for mulige avbøtende tiltak i anleggsfase og driftsfase.</p> <p>Gjøre rede for usikkerhet og risiko i anleggs- og driftsfase.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Veileder kulturminner, kulturmiljøer og landskap. Planlegging etter plan- og bygningsloven (Riksantikvaren 2019) • Veileder riksantikvarens bystrategi • Veileder kulturminne-dokumentasjon Bergen kommune (2015) • Arkitektur+ 	<ul style="list-style-type: none"> • Historiske kart og foto • Gjeldende reguleringsplaner og naboplaner • Historiske planer og byggesaker
---	--	---

Forurensning (vannforurensning)

Forurensning er spredning av stoffer til luft, vann eller jord som fører til ulempe eller skade på helse eller trivsel for mennesker, dyr og planter, eller skade på dødt materiale. Forurensninger påvirker miljøets fysiske, kjemiske og biologiske egenskaper. Særlig sentrale er de biologiske virkningene.

Vannforurensning kommer ofte i konflikt med andre brukerinteresser som drikkevannsforsyning, fiske, friluftsliv og naturvern.

I Kirkebukten og i Puddefjorden er det gjennomført opprydding i sjøbunn med blant annet tildekking av forurensede masser. Håsteinarparken hvor Damsgårdsbekken renner gjennom er blitt opparbeidet og bekken gjenåpnet. KU alternativene skisserer ulik grad av utfylling i sjø og endret areal bruk i planområdet, som kan påvirke vannmiljøet i fjorden og i elver/ferskvann.

Utredningsbehov	Metode	Kilder
<p>Det må gjøres en vurdering av hvordan arealbruken kan berøre og påvirke vannforekomstene innenfor og i nærheten av planområdet.</p> <p>Vurderingene skal omfatte utfylling i sjø, inkludert fyllingsfot.</p> <p>Vil utfylling i sjø representere en risiko for forringing av eksisterende tildekking av forurensede masser?</p> <p>Vurdere tiltakets virkninger og utfordringer knyttet til bygg- og anleggsperioden</p> <p>Gjøre rede for mulige avbøtende tiltak i anleggsfase og driftsfase.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Miljødirektoratets veileder M-1941, Konsekvensutredninger for klima og miljø, fagtema forurensning, Vannforurensning • Veileder 02:18 "Klassifisering av miljøtilstand i vann" • Veileder 01:2018 "Karakterisering" • Ved behov gjennomføre befarings 	<ul style="list-style-type: none"> • Vann-nett.no • Vannforskriften • Tilgjengelige planer, rapporter mm • Renere Puddefjord prosjektet-Bymiljøetaten • Fiskeridirektoratets kartverktøy • mm

Gjøre rede for usikkerhet og risiko i anleggs- og driftsfase.

Sosial infrastruktur

I utredning sosial infrastruktur skal det vurderes kapasitetsbehov for skole og barnehage, utløst av de ulike utbyggingsalternativene. Det skal vurderes mot eksisterende og planlagte kapasiteter i bydelen.

Behov for barnehageplasser skal løses internt i planområdet jf. KPA 2018.

Influensområde er i denne rapporten nærområde til Damsgårdsveien 161-191, med opptaksområde for barne- og ungdomsskolen som planområdet sokner til, henholdsvis Holen skole og Damsgård barne- og ungdomsskole. For barnehage tilsvarer det barnehageområde 15- Damsgård, Holen og Nygårdslie, i barnehagebruksplan for Bergen 2016-2030. Nygårdslie barneskole tas med som en naturlig del av influensområdets geografiske utstrekning.

Beregninger skal gjøres på bakgrunn av nyeste tallgrunnlag som er tilgjengelig i henholdsvis Strategisk planprogram for Laksevåg (2019) og Skolebruksplan for Bergen (2021).

Utredningsbehov	Metode	Kilder
Det må gjøres en vurdering av hvilke behov som skapes for barnehage- og skoleplasser ved alternativene. Kan elevplassbehov dekkes i eksisterende skoletilbud i bydelen? Hvilke behov oppstår for barnehageplasser? Hvordan kan dette løses internt i planområdet? Behov skal vurderes mot eksisterende og planlagt kapasitet og dekning i bydelen. Gjøre rede for mulighet for avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase. Gjøre rede for usikkerhet og risiko i anleggs- og driftsfase.	<ul style="list-style-type: none">• Ut ifra tilgjengelige kilder kartlegge dagens situasjon og vurdere utbyggingsalternativ knyttet til barnehage- og skoledekning• Ta utgangspunkt i metode i Håndbok V712 (SVV2018) i den grad det er hensiktsmessig	<ul style="list-style-type: none">• Skolebruksplan for Bergen 2021-2030• Barnehagebruksplan 2016-2030, Bergen kommune• Tilgjengelige planer, statistikk og rapporter• Kommunale strategier• Strategisk planprogram for Laksevåg (2019)• Elevtallsprognoser for Bergen 2019-2040

KU Klimagassberegning, energi og gjenbruk

Klimagassberegninger, energibruk og gjenbruk er viktige faktorer for å klare å få til en bærekraftig byutvikling. Transformasjon og endret arealbruk kan gi økte klimagassutslipp. Byggesektoren står for en høy andel klimagassutslipp, og klimagassberegning kan være et verktøy for å redusere utslippene gjennom kartlegging og vurdering. Ulikt formål vil kunne gi ulike energibehov og egnede energiløsninger.

I utredningen skal en se på tiltakets virkninger for de ulike utredningsalternativer i henhold til krav til å minimere energibruk og klimagassutslipp, og vurdering av energiløsninger og byggemateriale, jf. KPA §18 og §19.

Det skal gjennomføres en innledende klimagassberegning for alle alternativene. Det skal også vurderes energibruk og forslag til energiløsninger for de ulike alternativene.

Utredningsbehov	Metode	Kilder
<p>Kartlegge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innledende klimagassberegninger for alle utredningsalternativer • Dagens energibruk i planområdet • Kapasitet i dagens energileveranse • Utviklingen i nærområdet med tanke på energiløsninger <p>Vurdere mulige konsekvenser for:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klimagassberegning. Det skal gjøres innledende klimagassberegning for de ulike alternativene (grove estimat med nøkkeltall) <ul style="list-style-type: none"> ○ Klimagassutslipp med tanke på rivning av dagens bebyggelse, inkludert silo og tekniske installasjoner, samt mulighet for gjenbruk • Energibehov og egnete energiløsninger <ul style="list-style-type: none"> ○ Oppvarmingsbehov ○ Kjølebehov ○ Forventet elektrisk effektbehov ○ Nødvendighet av oppgradering på dagens høyspentnett ○ Alternative energiløsningers egnethet <p>Gjøre rede for mulighet for avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase.</p> <p>Gjøre rede for usikkerhet og risiko i anleggs- og driftsfase.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kartlegge dagens situasjon, og vurdere alternativ knyttet til nevnte kategorier • Håndbok V712 (SVV2018) • Veileder for konsekvensutredninger for klima og miljø (miljødirektoratet 2021) • Befaring • Visuelle vurderinger • Veileder for klimagassberegning (Bergen kommune 2020) • NS3720 - Metode for klimagassberegninger for bygninger 	<ul style="list-style-type: none"> • Tilgjengelige planer, rapporter og databaser • Gjeldende planer • Arkitektur og byformingsstrategi for Bergen A+ (2019) • Kulturmiljøplan for Bergen 2021-2025 • KPA 2018

7.6 Kjente utfordringer i ulike faser

Bygge- og anleggsperioden:

- Området ligger på fylling ved sjø
- Opprettholde fremkommelighet langs Damsgårdsvegen for trafikk og myke trafikanter

- HMS-utfordringer knyttet til alle type trafikanter ved rivning og bygging
- Anleggsstøy

Etappevis gjennomføring

- Usikkerhet knyttet til trasé for ny bybane til Loddefjord
- Avvikling av dagens industrivirksomhet
- Rivning av eksisterende bygningsmasse og tekniske installasjoner
- Faseplaner for trafikk- og mobilitetsavvikling

Avbøtende tiltak i bygge- og anleggsfase

- Krav til faseplaner og sorteringsplaner
- Kartlegging via ROS analyser
- Dialog med alle berørte parter
- Detaljerte planer for gjennomføring
- Krav til miljøoppfølgingsprogram

UTKAST