



BERGEN
KOMMUNE

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
BYPLANAVDELINGEN
Johannes Bruns gate 12
Postboks 7700, 5020 Bergen
Telefon 55 56 63 10
postmottak.planogbygg@bergen.kommune.no
www.bergen.kommune.no

Opus Bergen AS Avd. Konsulentvirksomhet
Nordre Nøstekaien 1,
5011 BERGEN

Deres ref.	Deres brev av	Vår ref.	Emnekode	Dato
		202105432/3 HEIS	ESARK-5120	200521

Referat oppstartsmøte – reguleringsplanarbeid Laksevåg, Gnr. 155, bnr. 18 m. fl., Damsgårdsveien

Møtedato: 27.04.2021

Møtedeltakere

Forslagsstiller: *Linstow AS v/Terje Lorentzen og Arild Bruvik
Stoltz v/Aasa Christine Stoltz
Norcem v/John Sunde
Viggo Eriksen
Advokat Carl Fredrik Hestbek*

Frydenbø eiendom v/Håvard Fjæreide

Plankonsulent: *Opus Bergen v/Monica Stoknes, Nancy Jøssang, Taral
Jensen og Anja Winger Bertelsen*

Arkitekt: *MAD arkitekter v/Vilhjalmur Levi Egilsson*

Kommunen: *Byplan v/ Heidi Saua (møteleder/saksbehandler), Christian
Hjelle, Maria Nervik og Tommi Wiik
VA-etaten v/Øystein A. Pettersen,
Byarkitekten v/Celine Blanc og Ingvild Nesse
Byggesak v/Majken Sandlien og Andreas Mæland
Byantikvaren v/Heming Hagen og Mette Torslett*

1. FORSLAGSSTILLERS PLANINITIATIV

Det ble sendt inn planinitiativ, stedsanalyse og en powerpoint-presentasjon i forkant av oppstartsmøtet.

Forslagsstiller for planarbeidet er 4 grunneiere: Linstow, Frydenbø, Norcem og Stoltz Eiendom AS. Opus er plankonsulent og MAD arkitekt. Grunneierne har inngått samarbeid med utgangspunkt i sammenfallende interesser og muligheter knyttet til sjønære eiendommer, og samarbeidsavtaler tar utgangspunkt i milepæler i planprosessen. Linstow vil være ansvarlig for det administrative i planprosessen på vegne av forslagsstillerne. Det er ingen overføring av formell myndighet/representasjon mellom partene.

Foreslått planområde omfatter eiendommene Damsgårdsveien 135 – 169 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.

Planinitiativet legger til grunn KPA2018, Strategisk planprogram for Laksevåg og Strategi for sjøfronten i Bergen. Det er samtidig skissert en utvidet bruk av vannflate enn det som er skissert i de nevnte strategiene.

Det foreslås en kombinasjon av formål med bolig, næring, kultur og infrastruktur/parkering, i tillegg vil det planlegges for å sikre allmenn tilgang til sjøfronten. MAD arkitekter har utarbeidet en mulighetsstudie for området.

Målet med mulighetsstudiet var å vise hvordan overordnede mål og visjoner kan realiseres på Laksevåg. I mulighetsstudiet foreslås det en kanalby med delvis kvartalsstruktur med skjermede gårdsrom som åpner seg mot sjø. Høyder og bebyggelse foreslås nedtrappet mot sjøen. I overgang mellom nytt og gammelt land så foreslås det etablert en kanal. Forbindelsen mot Dokken blir en urban akse gjennom området. Det foreslås en sjøpark ved å forlenge Kirkebukten mot nord. Området har gode solforhold, er gunstig klimatisk, vil forsterke kontakt med sjø og park, og styrke sentrumskjernen. Med dette konseptet vil de forsterke forbindelsen langs sjøfronten og rundt Kirkebukten.

2. PREMISSE FOR PLANARBEIDET

Planinitiativet har vært fremlagt for ledelsen i Plan- og bygningsetaten og oppstart av planarbeid ble anbefalt under forutsetninger som omtales i dette referatet.

Planinitiativet har vært fremlagt for ledelsen i Plan- og bygningsetaten og oppstart av planarbeid ble anbefalt under forutsetninger som omtales i dette referatet.

2.1 Arealbruk og ekspansjon i sjø

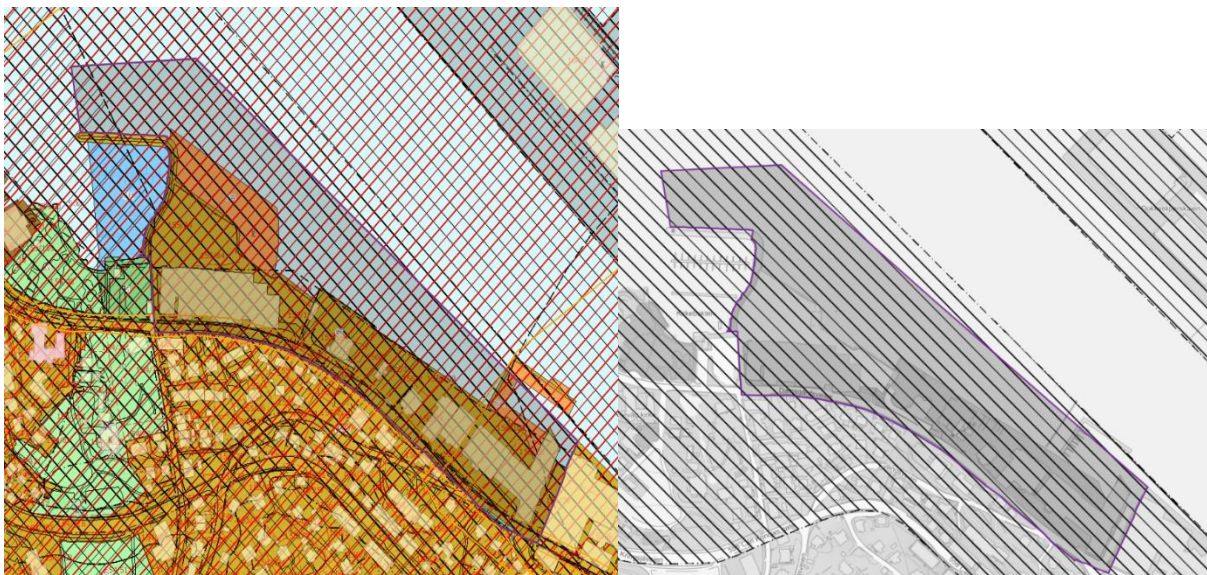
En transformasjon av landareal fra næring og industri til sentrumsformål er i tråd med overordnede planer og strategier. En ekspansjon i sjø kan vurderes gjennom planarbeid i samsvar med overordnede strategier, men det er usikkerhet rundt hvilket omfang som kan legges til grunn i planforslaget, avhengig av konsekvensutredninger og innkomne uttalelser og merknader. Byplan er positiv til at det ses på en blanding av funksjoner, som sentrumsformål åpner for, fremfor rent bolig- eller næringsformål.

I møtet ble det stilt spørsmål ved arealformål og fordeling av disse. Byplan anbefaler at det ses på hvordan området kan kobles mot næringsliv, arbeidsmarked og marin klynge.

Generelt kan det være bedre forhold for boliger lenger nord mot Kirkebukten, og bedre med næring/kontor lenger mot land og sørover. Det blir viktig å vurdere arealformål mot Dokken, Indre Laksevåg og andre planer på Laksevåg.

Planområdet er regulert gjennom flere eldre reguleringsplaner fra 1939, 2006 og 2010. I hovedsak er det regulert til kontor, industri, lager, parkering, småbåtanlegg og trafikkområde sjø. I kommunedelplan for Bergen indre havn (2012) er området avsatt til I/K/L 3, hvor det samtidig tillates forretning inntil 1500 m² BRA. Det er angitt plankrav for området. Ved motstrid gjelder KPA2018 foran reguleringsplanene og kommunedelplanen, jf. KPA2018 § 2.

KPA2018 gjelder her foran gjeldende reguleringsplaner og kommunedelplan. I KPA 2018 er planområdet avsatt til følgende formål: Byfortettingssone (sone 2), bruk og vern av sjø og vassdrag, og småbåtanlegg. Området er omfattet av flere hensynssoner i KPA 2018 som vil omtales under relevante punkt i dette referatet.



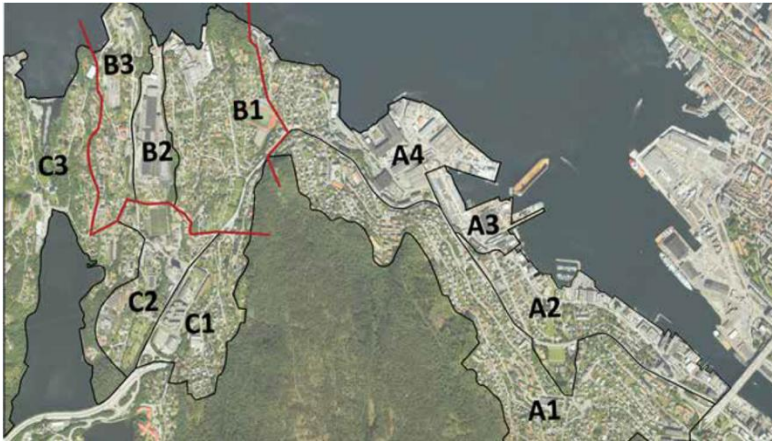
Figur 1: Utsnitt fra KPA2018

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

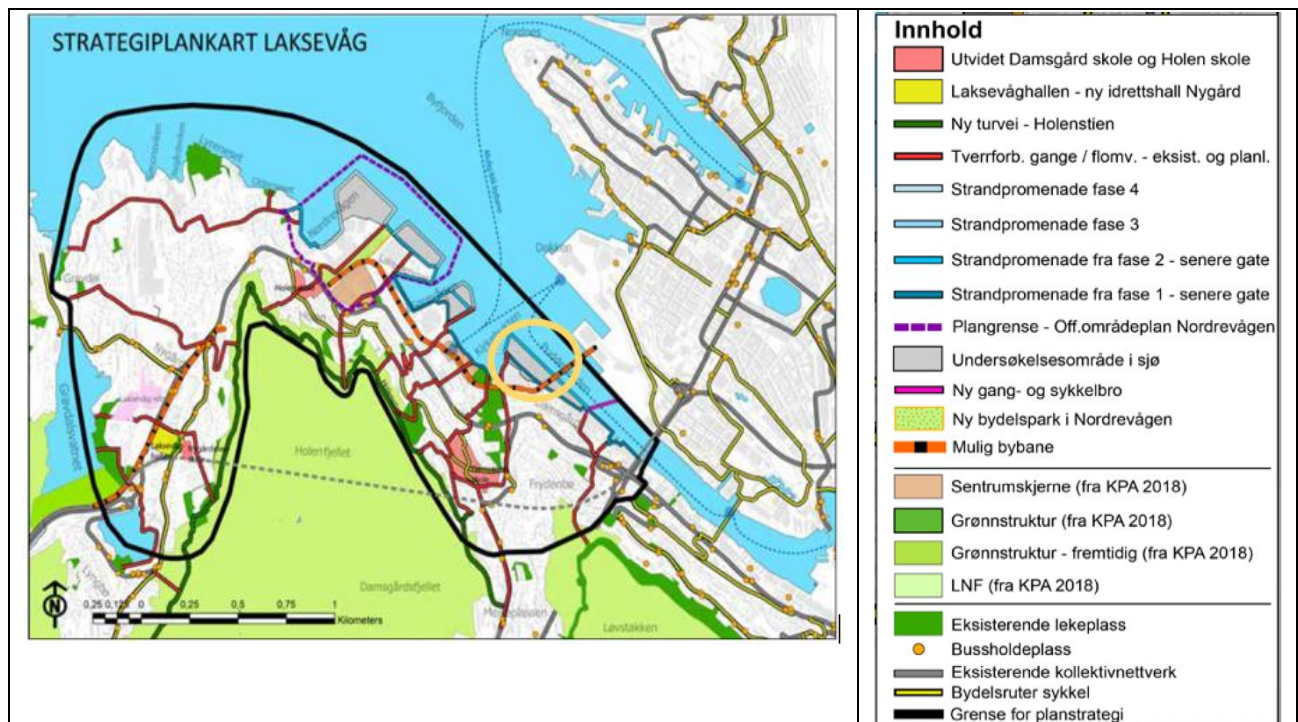
Strategisk planprogram

Planområdet er omfattet av gjennomføringssonen *Omforming* (§ 37) i KPA2018. Sonen gjelder områder hvor det forutsettes helhetlig planlegging. For Laksevåg er det strategisk planprogram som sikrer en helhetlig planlegging. Strategisk planprogram ble vedtatt i bystyret 2019, og det gir rammer for en bærekraftig byutvikling med fortetting, næringsutvikling, transformasjon og forbedret bymiljø.

Planområdet inngår i delområde A2 i strategisk planprogram. Her skal det tilrettelegges for blandede funksjoner øst for Puddefjordsbroen til og med Fergehallen.



Figur 2: Utsnitt fra Strategisk planprogram som viser delområdene



I strategisk planprogram skisseres en trinnvis utvikling med 4 trinn. Første trinn omhandler stort sett å øke attraktiviteten og tilgjengeligheten i dagens Laksevåg, med blant annet sykkeltiltak, oppgradering av skoler, lokale byrom og møteplasser. Transformasjon og byfortetting forutsetter utviding av Damsgård skole, bygging av ny ungdomsskole på Laksevågeneset og omdisponering av nye Holen skole til ren barneskole. Det skal bygges nye barnehager som en integrert del av ny boligbebyggelse. Andre trinn omhandler blant annet transformasjon av dagens industriområder og ny bro til Dokken. Tredje trinn åpner for undersøkelser av ekspansjon i sjø. Trinn fire er et fullt utbygd område med nytt kollektivtilbud fra Bergen sentrum til Loddefjord via Laksevåg.

Strategiplankartet over viser en mulig fase 4 med full utvikling av Laksevåg. Innenfor planområdet skal det etableres ny gang- og sykkelbro til Dokken, en ny bybanetrase med bro til Dokken, sjøpromenade og tverrforbindelse for gående mellom fjellet og sjøen som også skal fungere som flomvei. Det er også angitt undersøkelsesområde i sjø. Det er ikke tenkt ekspansjon i sjø som del av en tidlig utviklingsfase, men først etter at dagens industriområder er transformert for byutvikling. I innsendt planinitiativ søkes det om en utvikling som først er skissert i trinn 3 i planprogrammet.

Forslagsstiller kommenterte i møtet at trinnene i SPPL er urealistiske, da det må planlegges for det langsiktige samtidig som det tilpasses for gradvis realisering på kortere sikt. Byplan bemerket at trinnene er retningsgivende, men det må ses til trinn 1 og 2 med hensyn til hva som anses som nødvendig infrastruktur for å kunne håndtere en større utbygging på indre Laksevåg med ekspansjon i sjø.

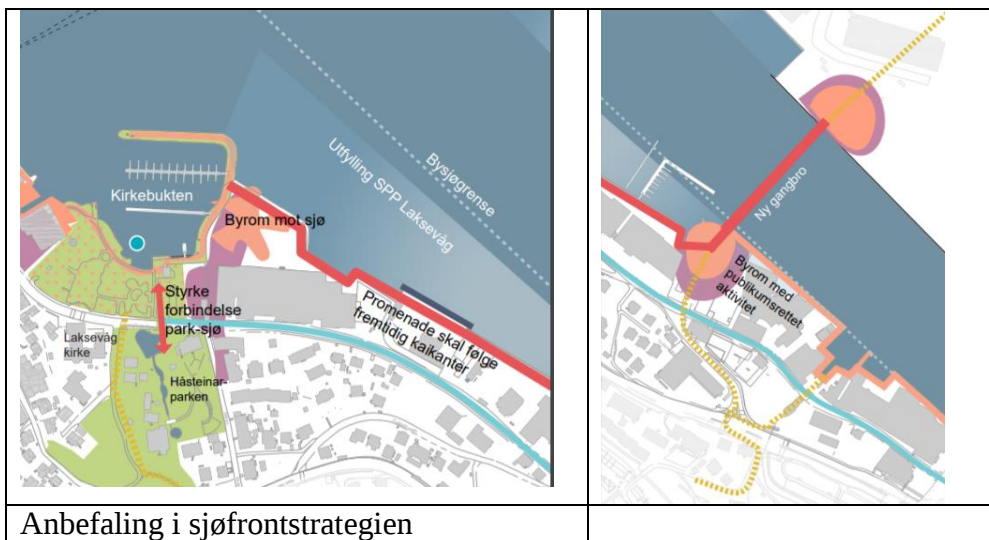
I det strategiske planprogrammet, del 2, er det beskrevet sentrale og fundamentale tiltak som må finne sin løsning i den enkelte plan, og det er gitt retningslinjer for hvordan dette bør gjøres. Disse må følges opp i planarbeidet. Planarbeidet må bygge opp under planprogrammet sin visjon om *levende lokalsamfunn med mangfold og trivsel* og målsettingen om at *utviklingen på Laksevåg skal være bærekraftig, identitetsskapende og gi bedre levekår.*

Sjøfrontstrategien

Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler ble vedtatt av Bystyret 28.04.2021 (i etterkant av oppstartsmøtet). Dette er et styringsdokument for å sikre at verdiene og kvalitetene i sjøfronten videreføres og utvikles. Sjøfrontstrategien skal bidra til at utviklingen av disse attraktive områdene kommer hele byen til gode, og at det skapes langsiktighet og forutsigbarhet i videre planlegging og utbygging. Prinsippene fra sjøfrontstrategien må legges til grunn for planarbeidet.

Sjøfrontstrategien definerer 4 mål for videre utvikling av sjøfronten:

1. Byens kontakt med sjøen skal styrkes
2. Bergens maritime identitet skal videreføres
3. Det skal skapes rammer for god og variert byutvikling
4. Bylandskap og sjøflate som er viktig for byens identitet og karakter skal sikres



Sjøfrontstrategien skal ses til i planarbeidet, og landskapsanalysen som er vedlagt strategien er et verktøy som skal brukes for å vurdere muligheter for ekspansjon i sjø. Denne må svares ut i planarbeidet.

Oppsummert

KPA forutsetter en kompakt byutvikling, der fortetting skal skje innen etablert byggesone. Strategisk planprogram og sjøfrontstrategien skisserer undersøkelsesområde hvor det kan vurderes ekspansjon i sjø. Det er også skissert en sjøpromenade og et offentlig byrom mot sjø

i begge strategiene. Ny gang- og sykkelbro over til Dokken samt byrom er skissert i sørøstlig del av planområdet.

I sjøfrontstrategien er det angitt en byggegrense i sjø som følger grensen for undersøkelsesområdet i sjø. Det åpnes ikke for ekspansjon i sjø utenfor denne.

I byrådsaken til sjøfrontstrategien står det blant annet følgende:

“Byrådet vil understreke hovedprinsippet i sjøfrontstrategien som er basert på KPA2018 om at fortetting i byens sentrale deler er forutsatt å skje uten nye utfyllinger. Mer effektiv arealbruk i eksisterende bebyggelse er et hovedmål og ev utfylling må fremstå som en ressurs til senere behov og må ha stor samfunnsmessig nytte.”

Og:

«Landskapshensyn og etablering av en bysjøgrense

Sjøfrontstrategien tydeliggjør sjøfronten som en del av et landskap i seg selv og viser viktige sammenhenger både med landskapstyper på land, men vel så mye med et stort sjølandskap. Det foreslås en bysjøgrense for å kunne sikre disse landskapsverdiene. Forslag til bysjøgrense avklarer områder der hensyn til landskapsverdier skal ha størst vekt og områder der det kan tas opp spørsmål om grader av utfyllinger. Bysjøgrense har en direkte parallell til byfjellgrensen i KPA2018, men har foreløpig ikke en juridisk hjemmel i KPA 2018. Byrådet vil derfor anbefale at det siktes på å innpasse en bysjøgrense i neste rullering av kommuneplanen, se innstillingspunkt 3.»

Byplan understreker at når det foreslås ekspansjon i sjø så går man rett til trinn 3 i strategisk planprogram, som forutsetter bybane, skoler, barnehage og annen infrastruktur. Byplan understreker usikkerhet rundt ekspansjon i sjø, men åpner for at det utredes og vurderes i planarbeidet. Alternativene for ekspansjon i sjø som skal konsekvensutredes i planarbeidet må derfor ligge innenfor grensen angitt i sjøfrontstrategien og strategisk planprogram.

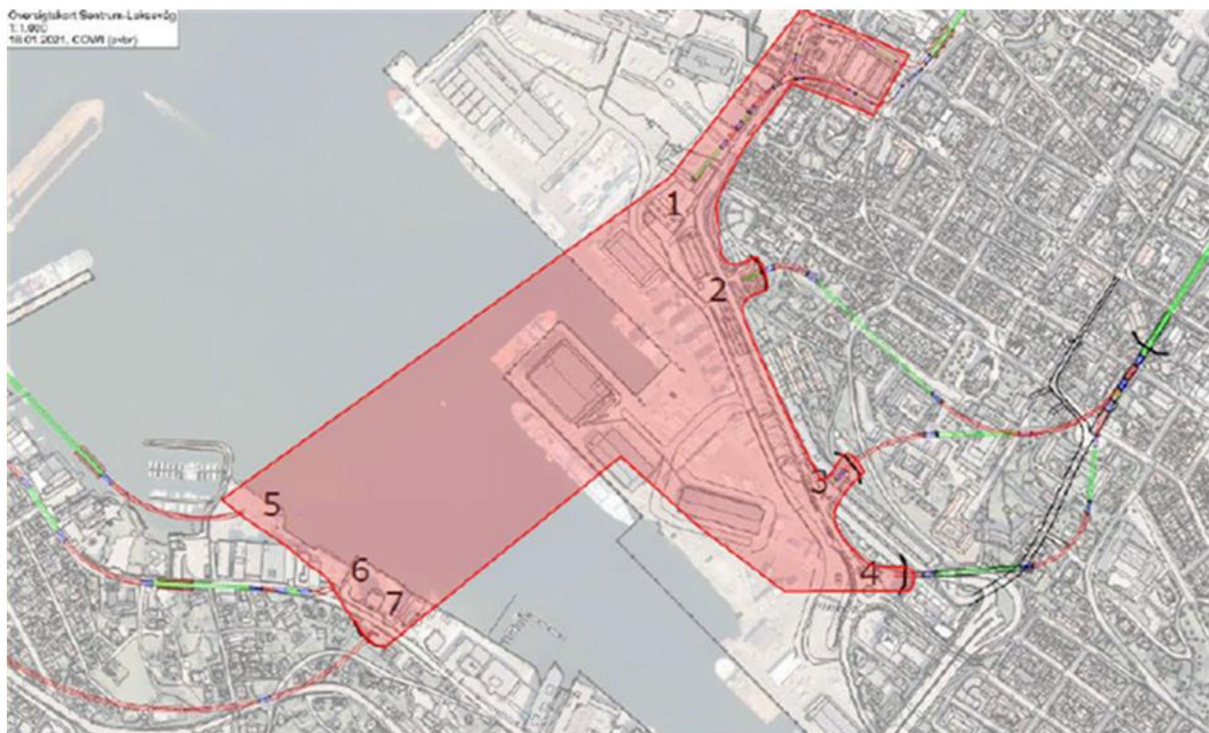
Det er viktig å ivareta den visuelle kontakten mellom grøntdraget med Håsteinarparken og Laksevågparken i Kirkebukten og planlagt nytt grøntdrag i arealstrategi for Dokken. Byplan anbefaler at planarbeidet forholder seg til rammene i sjøfrontstrategien og strategisk planprogram, og gjør oppmerksom på at ekspansjon i sjø som strekker seg ut i sjøområdet mellom disse grøntdragene, som vist i planinitiativet, ikke er aktuelt.

Opus viser til tidligere dialog med byråden angående grensene i Sjøfrontstrategien. De har inntrykk av at det er mulighet for å vurdere utfylling utover grensene. Byplan viser til uttalelser og tilbakemeldinger fra overordnede myndigheter i forbindelse med strategiarbeidene og andre planarbeid i området hvor det er innvendinger mot utfylling/ekspansjon i sjø. Det er risiko for innsigelser til planforslag hvor det planlegges utfylling/ekspansjon i sjø, og ved å gå ut over rammene for undersøkelsesområdet som er politisk vedtatt kan risikoen øke. Byplan anbefaler derfor at føringene som ligger i vedtatte strategier legges til grunn, særlig av hensyn til fremdrift og for å komme i mål med en vedtatt reguleringsplan.

Andre viktige premisser for arealbruk, ut over lokale forhold på Indre Laksevåg, vil være forholdet til pågående arbeid med kommunedelplan for kollektivsystem fra Bergen sentrum til Bergen vest, og forholdet til arealstrategi på Dokken:

Kommunedelplan for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest

Flere alternativ for kollektivkorridorer berører planområdet. Ettersom overordnet avklaring om hvilket trasévalg som skal legges til grunn fra sentrum via Dokken og Laksevåg ikke er vedtatt, må alternativene i planarbeidet omfatte alle de tre mulighetene som skal utredes. Det er per nå svært sannsynlig at en bro over Puddefjorden, fra Dokken, vil ankomme i planområdet. Alternativene må derfor omfatte kollektivtraseer som går via planområdet med innkjøring i tunell, trasé videre vestover i Damsgårdsveien og trasé på utfylling i sjø. Det er viktig at planarbeidet ikke forhindrer noen av kollektivsystemene, og dette er derfor en forutsetning for at planarbeidet kan settes i gang før utredningen om kollektivkorridor er kommet lenger i denne avklaringen.



Figur 3: De ulike alternativene for kollektivkorridorer som utredes i KDP.

I forslag til arealstrategi for Dokken er det foreslått et eget alternativ for kollektivkorridor. Det forslaget baserer seg på hvor langt ut de maksimalt anbefaler at en kollektivkorridor kan gå, med bakgrunn i arealdisponering på land. Det forslaget må ses på som et innspill fra prosjektgruppen til arealstrategien til arbeidet med KDP, og er ikke en del av de fastsatte alternativene som utredes i KDP.

Dette planarbeidet må tilsvarende på Laksevåg-siden ta utgangspunkt i kollektivkorridorene som utredes i KDP, og vurdere alternative plasseringer som kan fungere internt i planområdet og videre på Laksevåg-siden. Usikkerheten knyttet til kollektivkorridor må håndteres, og det må landes et endelig omforent forslag i løpet av planprosessen. Det må diskuteres om det til offentlig ettersyn bør utlegges flere alternative forslaget, før ett alternativ legges til grunn for endelig planforslag til 2.gangsbehandling

Forslagsstiller gjorde i møtet oppmerksom på at de er kjent med usikkerheten, og at de ønsker å vurdere løsninger og spille på lag med pågående planer.



Figur 5: Utstrekning til hensynssone historisk senter Laksevåg i KPA2018

Foreløpig innspill fra Byantikvaren:

(Innspillet ligger vedlagt referatet da sitat fra nasjonale forventninger er kortet ned i dette referatet.)

Byantikvaren påpekte i oppstartsmøte at de er skeptiske til å bruke fjorden og vannspeilet som byggeland. De understreker at sjøfrontstrategien viser undersøkelsesområde og ikke byggeområde. Slik de ser det så er plangrensen i planinitiativet trukket til ny kaikant, og det er ikke vist eventuell fyllingsfot.

Som Byantikvaren ved flere anledninger tidligere har uttrykt er vi svært negative til utfylling i sjø. Det er litt vanskelig å se utfra vedlagte materiale hvor mye som tenkes utfylt. I tillegg er det problematisk å starte opp dette arbeidet nå som Indre Laksevåg (plan- og designkonkurransen) ikke er «ferdig», det vil kunne medføre betydelig ekstraarbeid dersom denne planen enten legger føringer for, eller blir til «hinder» for gjennomføringen av pågående prosesser for Indre Laksevåg som kan gi føringer som skal videreføres. Denne planen må også ses i sammenheng med andre planer på Laksevåg og Dokken som alle har omfattende arealer i sjø som ønskes utfylt. Et oppstartsmøte på denne planen bør etter vårt syn utsettes til dette er nærmere avklart. Deler av området er omfattet av H570 og bestemmelsesområde i KPA2018 og kulturminnedokumentasjon som også viser konsekvensen av hvordan eventuelle tiltak må påvirke kulturmiljøet i planområdet samt influensområdet må utarbeides.

I tillegg er det i kulturminnestrategien (vedtatt i 2019) pkt 5.3 5.3. Ivareta byens lange historie som havneby, ved å bevare sjølinje, vannspeil, sjørelatert bebyggelse og havneaktivitet.

Bergen bystyre vedtok i juni 2019 en kulturminnestrategi for Bergen «Identitet med særpreg». <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/kulturminner-i-bergen/kulturminnestrategien/identitet-med-sarpregkulturminnestrategi-for-bergen> Denne legges til grunn i våre faglige vurderinger. Med bakgrunn i kulturminnedokumentasjoner som skal utarbeides ber vi om at tiltak blir vurdert opp mot relevante mål i kulturminnestrategien.

1. I Bergen skal vern av kulturminneverdier sikre kvalitet, identitet og særpreg i byutviklingen.

2. I Bergen skal kulturminneverdier ivaretas og forvaltes gjennom ansvarlig og klimavennlig bruk, gjenbruk og transformasjon.

3. I Bergen kommune skal forvaltning av kulturminner baseres på kunnskap og forståelse

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023 Vedtatt ved kongelig resolusjon 14. mai 2019.

2.3 Byform og arkitektur

Skissert plangrep i planinitiativet ble presentert, men ikke diskutert i oppstartsmøte da hovedtema i møtet var å belyse at det er flere føringer/rammer for planarbeidet som må avklares gjennom konsekvensutredninger og tidlig fase av planarbeidet.

Det vises generelt til KPA2018 for føringer. Temaet vil diskuteres i det videre planarbeidet. Bebyggelsesstruktur, byggehøyder og grad av utnyttning må ses i sammenheng med området Indre Laksevåg, kulturminner, nær- og fjernvirkning, bokkvaliteter, og grøntområder.

Gjeldende [arkitektur- og byformingspolitikk](#) skal være premissgiver for planlegging og den arkitektoniske utformingen. Nyskapende og variert arkitektur skal utvikles. Estetikk og kunst i byen skal prioriteres. Hvilke punkter i Arkitektur+ og kulturminnestrategien, og hvordan de er lagt til grunn i planforslaget skal redegjøres for.

Byrådssaken til sjøfrontstrategien:

Byggehøyder i sjøfrontstrategien tar ikke stilling til prinsipp(er) for byggehøyder i sjøfronten siden det er så ulik situasjon langs sjøfronten og viser til grunnlag for avklaringer gjennom KPA2018 (byfortettingssone 2), reguleringsplanarbeid med bruk av stedsanalyse og prinsipper fra andre strategier. Selv om det kan være ønskelig med et enkelt prinsipp for byggehøyder i sjøfront, slutter byrådet seg til at aktuelle byggehøyder avklares gjennom planarbeid med tilhørende prosesser. Som et generelt synspunkt vil byrådet peke på betydningen av anvendt prinsipp over lengre tid der byggehøyden i front følger viktige landskapsdrag uten å ha de høyeste byggene i sjøfront. Ivaretagning av siktlinjer er også et viktig hensyn.

Foreløpig innspill fra Byarkitekten:

Premisser fra Arkitektur- og byformingstrategi for Bergen, Arkitektur +

Byarkitekten viser til vedtatt Arkitektur- og byformingsstrategi for Bergen, Arkitektur+. Strategien definerer åtte punkter for hvordan arkitektur kan bidra til en vakker, særpreget, inkluderende og grønn by. I tråd med KPA § 8.1.1 er denne strategien førende for alle tiltak i Bergen og det forventes at arkitekturstrategien legges til grunn for det videre arbeidet. Byarkitekten ser det som hensiktsmessig at argumentasjonen for arkitektoniske valg tar utgangspunkt i de åtte punktene for at prosjektet samlet kan tilføre de kvaliteter vi ønsker for utviklingen av Bergen.

En vakker og særpreget by:

- *Området skal planlegges ut fra en helhetlig bykonsept som danner grunnlag for områdets utforming, karakter og identitet, og samtidig gir rom for fleksibilitet og faseutbygging. Det er viktig å se transformasjon av dette området, Indre Laksevåg og Laksevågeneset under ett, samt den fremtidige koblingen mot Dokken. Gjelder for både utforming og programmering (balanser boliger/ næring og rekreasjon/sosial infrastruktur/publikumsrettet virksomheter)*

- Det er viktig at arkitekturen bidrar til å gi nye og eksisterende beboere stolthet og tilhørighet til Laksevåg bydel og til nærmiljøet. Man skal sørge for å bygge videre på tomtens kvaliteter ved sjøen, og bruke vann og vegetasjon som en ressurs og en kvalitet i området.
- Sjølinjen bør utformes slik at det gir muligheter for en variert og attraktiv opplevelse av sjøen, og en god utnyttelse av tomtens herlighetsverdier. Det er viktig å opprettholde god kontakt mellom Damsgårdsveien og sjøen på enkelte steder. Bebyggelse langs sjøfronten skal utformes med særlig høy arkitektonisk kvaliteter, og på en måte som styrker dens offentlige karakter. Bebyggelsesstrukturen skal ivareta visuell og romlig sammenheng med bakenforliggende bebyggelse. Vannflaten er en viktig kvalitet i byen, og dette skal respekteres ved å begrense omfang av utfylling i sjø.
- Bebyggelsesstruktur og formspråk skal bidra til å gi Laksevåg sjøfront en særegen karakter og identitet, med forankring i områdets historiske bakgrunn, eksisterende kvaliteter og visjon som grønn bydel. Kulturminner og historiske bygninger bør brukes aktivt som historiefortellende og identitetsskapende elementer i området. Disse bør få et innhold og funksjon som gjør at de får en viktig rolle i det lokale bylivet.
- Det foreslås at det utarbeides en formingsveileder som gir retningslinjer for utforming av både bygg og byrom. Målsettingen med en formingsveileder er å sikre at området utvikles med høy arkitektonisk kvalitet, samt sikre variasjon innen en helhetlig karakter. Veilederen vil omfatte tema som fasadeuttrykk, materialbruk, takform mm. samt konkretisere krav om kvaliteter i uterom, bruk av vegetasjon, overvannshåndtering, byromsmøbler, belysning mm. Formingsveilederen bør være forankret i planbestemmelser. Byarkitekten bidrar gjerne i arbeid med utvikling av veilederen i form av veiledning.

En inkluderende og grønn by:

- Planforslaget skal sørge for likeverdighet ved å planlegge for en universell utformet og helsefremmende arkitektur. Det skal legges til rette for inkluderende møteplasser inne og ute som gir alle mulighet til å være aktive deltakere i felleskapet.
- Ny bebyggelse skal utformes i en menneskelig skala, og barnas opplevelse av de fysiske omgivelsene skal vektlegges. Byggehøyden skal vurderes ut fra opplevelse av mennesker på gateplan og ivareta god kontakt mellom bygninger og utearealer. Ved byggehøyde som overstiger fire etasjer bør man forsøke å minske høydevirkningen sett fra gateplan, for eksempel ved gesims- og takutforming eller tilbaketrukkede øvre etasjer.
- Det skal vises omsorg for utforming av byggets første etasje og kantsoner, slik at det stimuleres til aktiv bruk av gater, parker og byrom, møter mellom mennesker og øker opplevelseskvaliteten for fotgjengere.
- Planforslaget bør tilrettelegge for varierte boligtyper, der boligstørrelse og planløsning kan tilpasses ulike alders- og brukergruppers behov og livssituasjon. Vi oppfordrer spesielt til å utvikle boligtyper som gjør det lett og attraktivt for barnefamilier å bosette seg i den tette byen. Videre bør man legge til rette for alternative boformer som deleboliger, der sambruk av arealer skaper nye arenaer for samhandling, fellesskap og tilhørighet.
- Nye bygg skal velge innovative og helhetlige energi- og klimaløsninger som gir høy arkitektonisk og miljømessig kvalitet. Planarbeidet bør ha en tydelig og ambisiøse strateger for å minimere energi- og ressursbruk på område- og bygg nivå. Det oppfordres til å oppnå best mulig miljøklassifisering, f.eks. BREEAM eller lignende, og bruk av miljøvennlige materiale, fortrinnsvis tre. Gjenbruk av eksisterende bygg og materialer skal prioriteres. Man bør styrke fremtidsrettede robuste blågrønne løsninger både på tak og på bakkeplan.

Byarkitekten sine innspill og kommentarer til anbefalingskart/ mulighetsstudie

- *Hovedbykonsept: «kanalbyen». Dette kan være en måte å opprettholde kontakt med vannet ved større utfylling. Men hvordan relaterer dette til Laksevåg sjøfront sin karakter og identitet?*
- *Omfang av utfylling- Skal studeres i planarbeidet. Utfylling i sjø bør i utgangspunktet være begrenset. Mulighetsstudiet tar utgangspunkt i maks utfylling av hele undersøkelsesområdet + utvidet utfylling foran Kirkebukten.*
- *Positivt at silo og kran er identifisert som viktige kulturminner i stedsanalyse. Det er mulighet til å skape et sted/plass rundt disse, men dette er ikke vist. Viktig å opprettholde forhold til sjø mellom Damsgårdsveien og sjøen. her for eks. hop. Vil gi en god rytme av sjøkontakt langs Damsgårdsveien, og stedsdannelse med historisk referanse.*
- *Positiv med en offentlig park ved bukten, men parken som er vist her krever mye utfylling, og går utover undersøkelsesområde for utfylling i sjø. Dette kan forringe kontakt med vannet fra Kirkebukten/Grønt drag/ Damsgårdshovedgård. Området er eksponert og det vil være viktig å tenke på mulighet for å skjerme / ly fra vind– Fint med en attraksjon/kultur ute som ikke forringe siktakse.*
- *Uklare byrom/ byggetomter mot Kirkebukten*
- *Blågrønn infrastruktur. Det vises åpning av bekk som er lagt i rør (side 19) – dette vises ikke i anbefalingskartet.*

2.3.1 Byrom og møteplasser

Sammenhengende blågrønne strukturer, allmenninger, byrom og offentlig tilgang til sjø og vassdrag skal være de overordnede prinsippene for bystrukturen.

Sjøfronten må tilrettelegges for opphold for allmennheten, inkludert bading. Det må sikres sammenhengende byrom fra Damsgårdsveien til sjøfronten.

Alternativer for plassering av gang- og sykkelvei og bybanetrasé skal utredes, og plassering av byrom og møteplasser må ses i sammenheng med hva som foreslås her.

2.4 Bokvalitet og uteoppholdsarealer

Se bestemmelser i KPA 2018. Areal- og kvalitetskrav på uteoppholdsareal må ses i sammenheng med forslag til bebyggelsesstruktur og utnyttelsesgrad.

2.5 Grønnstruktur og landskap

Temakartet Sammenhengende blågrønne strukturer skal legges til grunn for planleggingen. Sammenhengende blå og grønn infrastruktur skal avsettes og opparbeides, også i fortettingsområdene, for å ivareta og legge til rette for naturmangfold, klimatilpasning og trivelige uteområder.

Foreløpig innspill fra Bymiljøetaten:***Blågrønne forhold***

Sammenhengende blågrønn infrastruktur må ivaretas, og være helhetlig med tanke på tilgrensende planer/områder. Planen må hensynta intensjonene i Sjøfrontstrategien, bl.a. v/utvikling av promenade langs sjøen og byrom mot sjø. Det må stilles krav til åpen

overvannshåndtering. Planen må også stille krav til at vandringshindre for fisk må unngås, ev. fjernes, f.eks. i nedre del av Damsgårdselven.

2.6 Sjø og vassdrag

Konsekvenser for forhold i sjø og vassdrag må vurderes i planarbeidet, herunder Puddefjorden og Damsgårdsbekken i Håsteinarparken.

Ekspansjon i sjø vil gjennom ulike utstrekninger (areal) og metode (utfylling, peling eller flytende konstruksjoner) gi ulike konsekvenser for Puddefjorden. Dette temaet må utredes i planarbeidet. Bysjøgrensen angitt i sjøfrontstrategien utgjør maksimal utstrekning for område som skal vurderes for ekspansjon i sjø.

Byggegrense mot sjø og vurdering av fremtidig stigning i havnivå og stormflo/bølgepåvirkning er tema som vil være viktige i planarbeidet.

- KPA2018 § 19.5 Plassering av nye tiltak skal ta hensyn til fremtidig stigning i havnivå og stormflo/bølgepåvirkning.
- KPA2018 punkt 6.1.1 er det angitt en minimumsgrense for tiltak etter § 1-6 på 10 meter langs sjø i byfortettingssone. Bakgrunnen for denne grensen er å sikre allmenn tilgjengelighet langs sjøfronten.

Det vises til byrådssaken til sjøfrontstrategien hvor det står følgende:

Allmenn tilgjengelighet – sammenhengende sjøpromenade

Byrådet legger vekt på å unngå privatisering av sjøfronten slik det fremgår av byrådets politiske plattform: «Byrådet vil også sikre strandsonen og sjøfronten slik at den er tilgjengelig for alle bergensere og verne om allemannsretten.» En byggegrense på (minimum) 10 m i sjøfronten i samsvar med KPA2018 ansees som dekkende med rom for tilpassinger til ulike situasjoner og hensyn langs sjøfronten. Byrådet viser her til delrapporten med aktuelle prinsipper og føringer for utforming av sjøpromenaden som dekkende for videre arbeid med å finne faste og midlertidige løsninger.

Puddefjorden og sentrale deler av Byfjorden er et kartlagt friluftslivområde:

Sjøområdene utenfor Bergen sentrum er tatt med i kartleggingen da disse sjøområdene benyttes bl.a. til kajakkpadling og annen umotorisert ferdsel til sjøs. Viktige start- og slutt punkt for padling er: Marineholmen, Solheimsviken, Markusplassen og område foran Kong Christian Fredriks plass.

2.6.1 Biologisk mangfold

Skal ivaretas og kommenteres i alle saker, jf. naturmangfoldloven

Det må kartlegges i sjø og på land.

Det kan foreligge relevant informasjon i Renere Puddefjord-prosjektet som Bymiljøetaten har ansvar for.

2.7 Samferdsel, herunder parkering

Føringer for vegutforming, mobilitet, parkering o.l. gitt i KPA 2018, strategisk planprogram for Laksevåg samt sykkelstrategi og gåstrategi må ses til i planarbeidet.

Adkomst til planområdet er fra kommunal veg Damsgårdsveien. Veggen mangler i dag tilfredsstillende tilbud til gående og syklende. Utforming av Damsgårdsveien skal skje i samarbeid med øvrige planarbeid som pågår i området og Bymiljøetaten. I strategisk

planprogram er det skissert at Damsgårdsveien skal ha en utforming som prioriterer gående og syklende. I forbindelse med politisk behandling av planprogram for Laksevåg verftsområde ble det stilt krav om at en utarbeidet et forprosjekt for Damsgårdsveien. Forprosjektet skal inngå som del av diskusjonen for utbedring av Damsgårdsveien, og ses i sammenheng med krav til hva som skal reguleres og opparbeides i det enkelte planarbeid.

Det må utarbeides en mobilitetsplan og trafikkanalyse for planområdet, disse må vurdere KU-alternativer med grader av ekspansjon i sjø og ulikt utbyggingsomfang.

I planarbeidet må det være fokus på å sikre attraktive og gode forbindelser til sjøfronten fra Damsgårdsveien. Jf. KPA 26.3.3 *Området skal ha ferdselsårer utformet som gater og finmasket byroms- og gangnett med maks. 70 meter mellom gangårer.*

Byggegrense mot kommunal veg må drøftes og avklares med bymiljøetaten og byplan.

Foreslåtte løsninger må ta utgangspunkt i SVV sine håndbøker og kommunens vegnormaler. Avvik må redegjøres og argumenteres for.

I strategisk planprogram er det pekt på at *Felles, sentralt plasserte parkeringsanlegg tilknyttet hovedadkomstveiene bidrar til bilfrie soner ved boligene.* Dette temaet må ses nærmere på i forbindelse med planarbeidet.

2.8 Barn og unge

2.8.1 Skole og barnehage

Skolekapasitet, barnehagedekning og skolevei skal vurderes, jf. KPA2018 Barn og unge: § 13.2 "Reguleringsplaner skal vurdere behov for areal for barnehage, skole, idrett, barn og ungdom."

Vurderingen av behov må knyttes til alternativvurderinger i konsekvensutredningen med ulike grader av ekspansjon i sjø/byggeland, og vurderes mot eksisterende og planlagte kapasiteter i bydelen. Ved behov må det avsettes eget areal til barn og unge (barnehage, idrett etc) innenfor planområdet.

Når det gjelder skole, se [skolebruksplanen for 2016–2030](#), vedtatt 16.06.2016.

Når det gjelder barnehage, se [barnehagebruksplanen 2016–2030](#), vedtatt 14.12.2016.

Rullering av bruksplanene pågår, og det anbefales å se til disse.

2.8.2 Barn og unges interesser

Barn og unges interesser skal ivaretas og kommenteres.

Det er ikke behov for å gjennomføre en barnetråkkregistrering, men det må gjennomføres et barnetråkksøk i samsvar med signalene som følger av [sak 92/16](#) i Bergen bystyre 20.04.2016. For info vedrørende barnetråkk; se www.barnetrakk.no.

Det foreligger et barnetråkk for Damsgård skole fra 2013. Det anbefales å gjennomføre medvirkningstiltak som gir oppdatert informasjon.

2.9 Levekår og folkehelse

Det skal redegjøres for hvordan planforslaget vil bidra til å oppnå kommunens mål for folkehelse og levekår.

Det skal redegjøres for universell utforming både internt i planområdet og i sammenheng med omgivelsene.

Foreløpige innspill fra Miljørettet helsevern:

- Skal det legges til rette for publikumsrettet virksomhet i 1. etasje i næringsbyggene? Ut fra planene ser det ut til at dagens bygningsmasse stort sett skal beholdes som den er, og denne fremstår som lukket/lite inviterende i dag. For øvrig ser vi det som positivt dersom det legges til rette for nye virksomheter/aktiviteter som supplerer dagens tilbud i området. Vi forutsetter at det ikke vil bli etablert virksomheter som vil føre til støy, luktproblematikk eller andre ulemper for naboene.
- Vi forutsetter at Norcem og Norbetong skal avvikle sin drift i området siden deres virksomhet ikke er forenlig med boliger. Deres drift må være avviklet før evt. innflytting i boliger.
- Det ser ut til at mesteparten av transformasjonen skal skje ved utfylling i vannet og bygging av boliger på disse utfyllingene. Her bør det sikres gode utearealer, og helst etableres grøntarealer og møteplasser i tillegg.
- Støy over sundet fra Dokken må inkluderes når det lages støyrapport for å sikre tilfredsstillende støyforhold for boliger og uteareal.
- For å sikre en mest mulig brukervennlig strandpromenade bør det lages gangbroer over hopene.
- Området er i dag dårlig tilrettelagt for gående og syklende, og Damsgårdsveien er smal. Vil det være mulig å beholde dagens bygningsmasse når forholdene for gående og syklende skal utbedres? Slik vi ser det vil det være vanskelig, spesielt med tanke på krav til bredde for fortau og dersom det skal tilrettelegges med sykkelvei som også er trygg for barn og uerfarne syklister.

2.10 Risiko og sårbarhet

Det må utarbeides analyse som viser alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Ved nytt bruksareal over 1000 m² er det krav om tilfluktsrom, jf. forskrift om tilfluktsrom. Planområdet er omfattet av sikringssone H130_1 for forurenset sjøbunn i KPA 2018.

Foreløpig innspill fra Bymiljøetaten:

Puddefjorden:

Gjennomførte tiltak med ren ny sjøbunn i Puddefjorden må ikke forringes. Tildekte masser må ikke omrøres. Konsekvenser av utfylling av sjø må vurderes, også sett i sammenheng med utfylling som evt. skal skje på Dokken. Innsnevring av Damsgårdssundet som følge av utfyllinger vil kunne påvirke strømforhold med mulig konsekvens for bunnsedimentenes stabilitet.

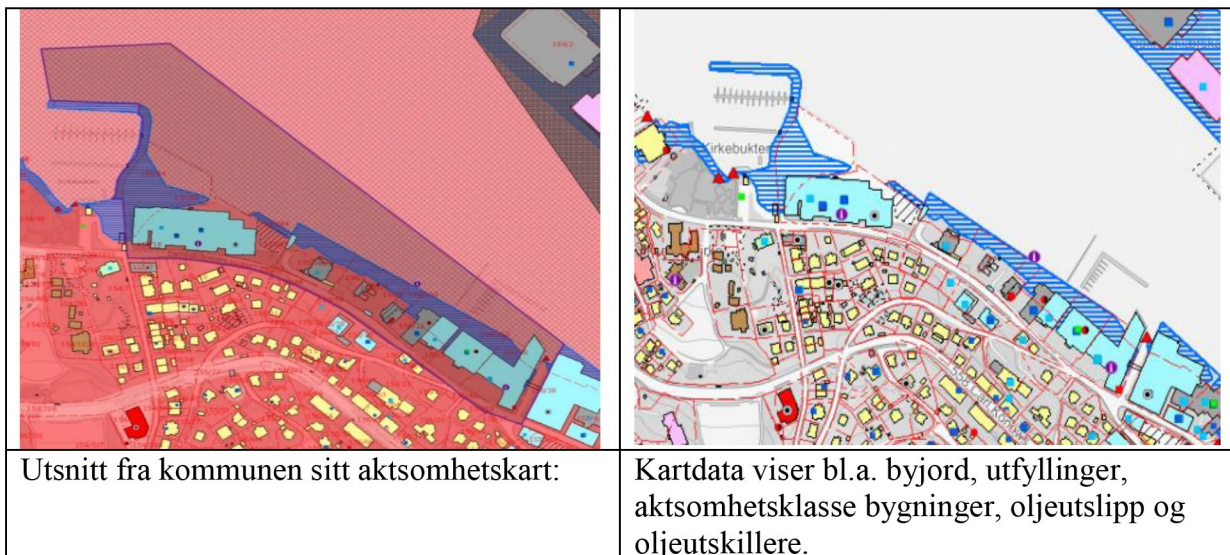
Det registreres at det fortsatt tilføres miljøgifter til Damsgårdssundet, og planarbeidet må bidra til at denne tilførselen opphører.

Størsteparten av planområdet er omfattet av gul faresone for luftkvalitet, og en mindre del i øst er omfattet av rød sone.



Figur 6: Hensynssone for rød og gul støysone i KPA2018

I forbindelse med planarbeidet må forurenset grunn på land kartlegges jf. utsnitt fra kommunens aktsomhetskart:



Utsnitt fra kommunen sitt aktsomhetskart:

Kartdata viser bl.a. byjord, utfyllinger, aktsomhetsklasse bygninger, oljeutslipp og oljeutskillere.

2.11 Vannforsyning, avløp og overvannshåndtering

I kartløsningen for kommunedelplan for overvann fremgår det at planområdet må undersøkes med hensyn til flomfare og risiko for oversvømmelse ved havnivåstigning. Dette er tema som må utredes i forbindelse med planarbeidet i tillegg til VA-rammeplan. Det ligger mange viktige VA-ledninger i Kirkebukten som må hensyntas i forbindelse med planarbeidet.

KPA 2018 § 19.4 Reguleringsplaner skal identifisere, dimensjonere og sikre arealer for overvannshåndtering og flomveier. Nedbør skal normalt gis avløp gjennom infiltrasjon i grunnen og i åpne vannveier. Nye tiltak skal ikke gi økte avrenningstopper i områder som er sårbare for flom.

Overvann skal håndteres lokalt. Det må utarbeides VA-rammeplan, denne skal være komplett og det skal foreligge positive uttalelse fra VA-etaten før planforslaget sendes til 1. gangs behandling.

Innhold i VA-rammeplan og detaljplan for VA-anlegg inklusive plan for overvannshåndtering og flomveier skal utføres i henhold til gjeldende normer, reglement og lover gjeldende på planleggings- og utførelsestidspunktet, jfr Vann- og avløpsetatens nettside: www.bergen.kommune.no/organisasjonsenhet/va. Planlagte tiltak som berører offentlig infrastruktur som vei, vann, avløp mm skal koordineres opp mot VA-etaten og Bymiljøetaten.

I forbindelse med områdeplanarbeidene på Indre Laksevåg vil VA-etaten starte opp arbeid med en overordnet VA-rammeplan. VA-rammeplan i detaljreguleringsplaner vil da måtte forholde seg til føringene som legges i denne.

2.12 Renovasjon

Avfallshåndteringen skal være effektiv, trafikksikker og bærekraftig, og i minst mulig grad beslaglegge uteoppholdsarealer og arealer i byrom. Fremtidsrettete, nedgravde renovasjonsløsninger anbefales. Forslag bør utarbeides i samarbeid med firma med renovasjonsteknisk kompetanse. Foreslått plassering skal vises på illustrasjonsplan, i henhold til kravspesifikasjonen.

For boligområder og kombinasjonsbygg:

Det skal redegjøres for avfallshåndtering gjennom utarbeidelse av en renovasjonsteknisk plan (RTP) basert på BIRs veileder.

Det anbefales tidlig dialog med BIR, og at RTP sendes til uttale hos BIR før 1. gangs behandling.

2.13 Energi og klima

Området er berørt av BKK's konsesjonsområde for fjernvarmeanlegg (H410 infrastrukturene i KPA2018). I forbindelse med oppstart av planarbeid for Laksevågneset har BKK uttalt følgende: «*Vi kan bekrefte at den forestående etableringen og transformasjonen av området kan knyttes til fjernvarmenettet for å dekke varmebehov etter gjeldende regler i plan- og bygningsloven og gjeldende tekniske forskrifter.*»

KPA 2018 har krav om at det skal redegjøres for valg av energiløsninger og byggematerialer og tiltak for å minimere energibruk og klimagassutslipp.

Det skal utarbeides klimagassberegning i henhold til kommunens veileder for klimagassberegninger. Innledende klimagassberegninger skal utarbeides til kunngjøring av planoppstart og utlegging av forslag planprogram til offentlig ettersyn.

Ut fra innsendt planinitiativ må en i forbindelse med et klimagassregnskap se på følgende:

- Ved nybygg som til sammen utgjør mer enn 1000 m² skal det utarbeides en helhetlig klimagassberegning med referansebygg før 1. gangs behandling.
- Ved valg mellom riving og bevaring skal det utarbeides to helhetlige klimagassberegninger før 1. gangs behandling. En beregning som viser alternativ med bevare og rehabiliterer bebyggelsen, og en beregning som viser riving av eksisterende bebyggelse og nybygg. Beregningene skal sammenlignes, og det må redegjøres for hvilke vurderinger som er gjort med tanke på bevaring av bygg.
- Ved vesentlige naturinngrep skal det utarbeides helhetlig klimagassberegning med redegjørelse for naturinngrep før 1. gangs behandling. Det skal redegjøres for alternative utforminger av arealet.

Den innledende klimagassberegningen skal benyttes som grunnlag for klimagassberegningen som skal foreligge til 1.gangs behandling av et planforslag. Klimagassberegningen skal oppdateres før sluttbehandling ved eventuelle endringer.

2.14 Terrengingrep og massebalanse

Nye byggetiltak skal ha god terrengtilpasning med minst mulig bruk av store skjæringer, fyllinger og murer.

Massebalansen skal dokumenteres. Ved masseoverskudd skal det redegjøres for behandling og trafikksikker transport.

3. MEDVIRKNING

Av planinitiativet er det skissert medvirkning som plankonsulent ser for seg i forbindelse med planarbeidet. Aktuelle tiltak utover lovens minstekrav skal vurderes fortløpende. All medvirkning skal dokumenteres.

4. RAPPORTER OG UTREDNINGER

4.1 Partene er enige om å utarbeide følgende rapporter:

Tema/dokument	Ansvarlig	Krav/veiledning
1. Trafikkanalyse	Forslagsstiller	
2. Mobilitetsplan	Forslagsstiller	
3.Energibehov og energiløsninger	Forslagsstiller	
4.Utformingsveileder/ Arkitekturmanual	Forslagsstiller	
5.Støyanalyse	Forslagsstiller	
6.ROS-analyse	Forslagsstiller	Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB) NS 5814 Krav til risikovurderinger Kommunens kravspesifikasjon
7.Klimagassberegning	Forslagsstiller	Veileder for klimagassberegninger
8.Sosial infrastruktur	Forslagsstiller	
9.Renovasjonsteknisk plan (RTP)	Forslagsstiller	BIRs veileder Kommunens kravspesifikasjon
10.Kulturminnedokumentasjon	Forslagsstiller	Byantikvarens veileder Kommunens kravspesifikasjon
11.VA-rammeplan	Forslagsstiller	VA-etatens nettside Kommunens kravspesifikasjon
12. Flomfare		NVE sin veileder

Rapportene for tema 1-8 over bør vurdere samme alternativer som inngår i KU, for å kunne drøfte relevante virkninger, behov, avhengigheter, potensialer, terskelverdier etc.

Nye momenter kan fremkomme og medføre behov for ytterligere utredninger.

4.2 Konsekvensutredning (KU)

Byplan støtter plankonsulent sin vurdering av at reguleringsplanen vil være konsekvensutredningspliktig både etter § 6 og § 8 jf. §10 i forskriften.

Jfr. Forskrift om konsekvensutredninger må planprogram og KU utrede relevante alternativer for ekspansjon i sjø, og ses i sammenheng med forslag til arealstrategi for Dokken.

Utredninger må omfatte alternative lokaliseringer for bybane og GS-vei innenfor planområdet, samt ulike kombinasjoner av arealformål (bolig, kontor, næring, handel, kultur, tjenesteyting, m.m.), jfr hva KPA 2018 åpner for i sone 2.

Fagetaten har følgende foreløpige anbefalinger på tema som må konsekvensutredes:

- Naturmangfold
- Friluftsliv/Byliv/ Barn og unges oppvekstvilkår
- Kulturarv (Kulturminner og kulturmiljø)
- Landskap
- Naturressurser (Vann)

Utredninger skal følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse. Vi anbefaler SVV sin håndbok V712 med vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens, samt vurdering av delområder, sammenstilling, rangering og avbøtende tiltak m.m.

4.2.1 Planprogram

Ved utarbeidelse av forslag på planprogram må det vurderes hvilke undertema som er relevante innenfor hvert hovedtema over, og hvordan temaene skal avgrenses mot hverandre. Byplan anbefaler at noen utredningstemaer følger metodikken i håndbok V712 da det skal vurderes eksisterende verdier og endringer av disse, f.eks. naturmangfold, mens andre utredningstemaer utarbeides som "vanlige" rapporter da det mer handler om å fremskaffe kunnskapsgrunnlag om kapasitet, behov og løsninger, f.eks. trafikkanalyse og sosial infrastruktur. Planprogram må redgjøre for det samlede behovet for utredninger, metodikk etc. Nærmere drøfting omkring utarbeidelse av planprogram gjøres på eget arbeidsmøte før varsel om oppstart og høring av forslag på planprogram.

Det ble enighet om å avtale egne oppfølgende møter om planprogram før høring.

Forslag til planprogram skal legges ut til offentlig ettersyn samtidig med kunngjøring planoppstart. For innsending av forslag til planprogram, se etatens [nettsider](#).

5. REGULERINGSBESTEMMELSER

5.1 Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler

Det må påregnes rekkefølgekrav knyttet til infrastruktur. Rekkefølgekrav og ev. utbyggingsavtaler må avklares gjennom planprosessen.

6. KART OG PLANAVGRENSNING

6.1 Planavgrensning

Byplan anbefaler at eiendommene til Damsgårdsveien 150 – 156 AS inngår i planarbeidet.



Figur 7: Eiendommer som anbefales inkludert er markert gult i utsnittet.

Forslagsstiller ønsker i utgangspunktet ikke å innlemme eiendommer på oversiden av Damsgårdsveien, da de har ulike interesser og muligheter. De fire grunneierne som har sendt inn planinitiativ har felles interesse knyttet til byfjorden, kaikant, sjøpromenade og beliggenhet på samme side av Damsgårdsveien. Damsgårdsveien 150 – 156 har ikke disse samme interessene.

Bymiljøetaten sitt innspill til justering av plangrense anbefales fulgt opp:

Planavgrensningen må vurderes ut fra behov for å utbedre veisystem. Plangrense må ikke trekkes midt i vei, veiområder må inkluderes i planområdet. Tilkoblinger/tilførselsveier må også inkluderes.

Planområdet må også inkludere Kirkebukten, herunder arealer på land tilknyttet Håsteinarparken nord for Damsgårdsveien, bl.a. for å kunne sikre hjemmelsgrunnlag for gjennomføring av eventuelle tiltak tilknyttet blågrønne strukturer i området og således oppfølging av Sjøfrontstrategien.

Det anbefales at planavgrensningen er endelig avklart før oppstart av planarbeid kunngjøres og varsles.

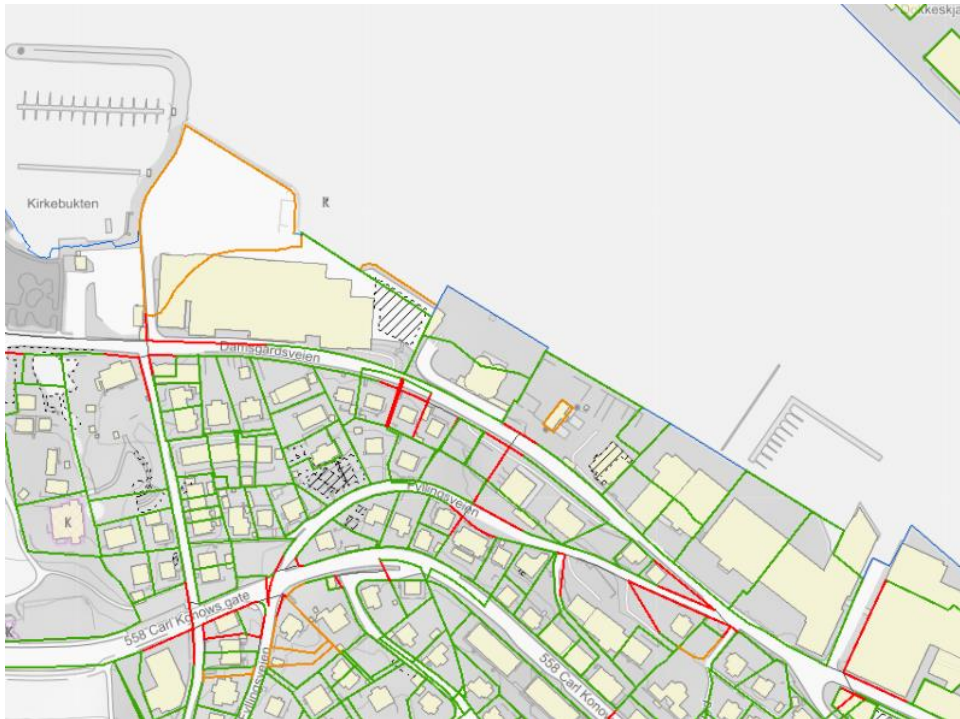
Foreslått plangrense overlapper med pågående områdeplanarbeid for Indre Laksevåg (Frydenbø sine eiendommer). Byplan er åpen for at plangrensene kan overlappes i deler av planprosessen. Før utarbeidelse av planforslag må det avklares hvilket planarbeid eiendommen skal detaljreguleres i.

6.2 Planbetegnelse

Følgende planbetegnelse skal benyttes på alt planmaterieil:
Laksevåg, gnr. 155, bnr. 18 m. fl., Damsgårdsveien

6.3 Eiendomsforhold

Kvaliteten på enkelte eiendomsgrenser er usikker (røde og oransje grenser).



Figur 8: Utsnitt som viser status på eiendomsgrenser

Eventuell nødvendig justering av eiendomsgrenser bør skje i løpet av planprosessen og fremgå av forslaget til plankart. Seksjon for oppmåling kan bistå med veiledning i dette arbeidet.

Vi gjør oppmerksom på at med hensyn til eiendomsforhold i sjø står følgende i byrådssaken til sjøfrontstrategien:

Byrådet vil peke på at det ved Dokken og på Laksevåg innenfor foreslått bysjøgrense er vist illustrasjoner av utfyllinger som kan gå langt utover «strandretten». Det vil her være juridiske og eiendomsmessige problemstillinger som må avklares nærmere før det ev kan fylles ut. Byrådet ser ikke grunnlag for at eierskap til nye omfattende utfyllinger «automatisk» skal tilfalle strandeier.

7. KONKLUSJON

Oppstart av reguleringsplanarbeid kan anbefales.

Følgende forutsetninger legges til grunn for videre arbeid med saken:

- Planprogram og KU må utrede relevante alternativer for ekspansjon i sjø, og ses 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 Kirkbukten 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 til kunngjøring av planoppstart og utlegging av forslag planprogram til offentlig ettersyn.

- Kulturminner på land skal bevares og integreres.
- Tilgrensende eiendom Damsgårdsveien 150-156 bør inngå i planen.

Partene er enige i føringene som ble presentert i møtet for planarbeidet. I det videre planarbeidet vil det være viktig å avklare føringene ytterligere og diskutere eventuelle nye eller endrede føringer.

8. FREMDRIFT – VIDERE SAKSGANG

8.1 Avtalte oppfølgings- og avklaringspunkter

Oppgave/tema	Ansvarlig	Frist
A Oversendelse av forslag til plangrense	Konsulent	Snarlig
B Forslag til planprogram til arbeidsmøte	Konsulent	Avtales
C Arbeidsmøte vedr. forslag til planprogram	Byplan	Avtales

8.2 Fremdrift

I planarbeid hvor det er krav om planprogram og konsekvensutredning må fremdrift avklares nærmere. For å sikre god fremdrift anbefales det utarbeidet et forslag til fremdriftsplan som kan legges til grunn i det videre planarbeidet. Det anbefales at en tar utgangspunkt i oppsettet for en ordinær planprosess:

Ordinær planprosess:

Oppgave	Ansvarlig	Frist	Krav/veiledning
Kunngjøring planoppstart	Forslagsstiller	6 md. etter oppstartsmøtet	Veileder private planforslag
Innsending av merknader	Forslagsstiller	2 uker etter merknadsfrist	Veileder private planforslag
Arbeidsmøter	Forslagsstiller bestiller	Etter behov	Veileder private planforslag Materiale og agenda for møtet avtales med saksbehandler. Materiale skal sendes inn senest to uker før møtet avholdes.
Innlevering 1. gangs behandling	Forslagsstiller	1 år etter oppstartsmøtet	Jf. gebyrregulativet
1. gangs behandling	Plan- og bygningsetaten	12 ukers behandlingsfrist	Jf. pbl § 12-11

8.3 Dialog

Byplanavdelingen ønsker en god og konstruktiv dialog før planforslaget leveres inn til behandling. Innhold i utredninger, konklusjonene i utredninger, og utredningsalternativet som foreslås lagt til grunn for et planforslag anbefales diskutert før et planforslag utarbeides.

Forslagsstiller, kommunen og andre aktuelle instanser må være mest mulig omforente om planforslaget før det legges ut til offentlig ettersyn. Utover kontakt per telefon og e-post, anbefales minst to arbeidsmøter før offentlig ettersyn.

VIKTIG INFORMASJON

Kart- og plangrunnlag	Kommunens reguleringsplaner er tilgjengelige i digitalt planregister: arealplaner.no Plandata (geometrisk grunnlag for gjeldende planer fra digitalt planregister) bestilles gjennom Infoland Ambita .
Kravspesifikasjon	Plankonsulenten plikter å gjøre seg kjent med den til enhver tid gjeldende Veileder private planforslag på etatens nettsider. Det vises spesielt til Kravspesifikasjon med sjekklister for reguleringsplanforslag .
Fagkyndighet	Reguleringsplaner skal utarbeides av fagkyndige. Det forutsettes at plankonsulenten har tilstrekkelige kunnskaper om plansystemet og prosessene, samt kunnskaper om fremstilling og virkninger av plankart, reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse.
Krav til framdrift	Dersom planoppstart ikke er dokumentert kunngjort innen 6 måneder etter gjennomført oppstartsmøte, avsluttes saken og nytt oppstartsmøte må avholdes før kunngjøring av planoppstart. Tilsvarende gjelder der komplett planforslag ikke er mottatt innen 1 år etter gjennomført oppstartsmøte. Det påløper i tilfelle nytt gebyr for oppstartsmøte. Videre avsluttes saken dersom revidert planforslag ikke er mottatt innen 6 måneder etter høringsfristens utløp.
Gebyr	Plan- og bygningsetatens tjenester er gebyrbelagte, jf. gjeldende gebyrregulativ på kommunens nettsider .

Ved spørsmål kan møteleder kontaktes på telefon 408 13 108, eller e-post heidi.saua@bergen.kommune.no

Ved videre kontakt i denne sak, vennligst referer til saksnummer 202105432.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Heidi Saua - saksbehandler

Brevet er elektronisk signert og har derfor ingen underskrift.