



Oppsummering fra møte med utviklere på Laksevåg

Møtedato: 22.11.2024

Møtedeltakere:

Viser til gruppesammensetning i vedlagt presentasjon datert 22.11.2024

Møte om Prosjekt teknisk infrastruktur Laksevåg

Agenda med innspill/avklaringer i møtet.

Velkommen og kort oppsummering fra forrige møte

– ingen kommentarer til oppsummeringen fra PBE som var sendt ut.

Del 1 : Presentasjoner

- **Kapasitet bybåt** - presentasjon ved Per Olav Dahl Hegge, repr. Laksevåg verft
 - *Bybåt vil være et supplement til annen kollektivtransport. Fokus på reisen mellom Laksevåg og Nøstet, men også sett på muligheter for båt lenger inn i Damsgårdssundet og Store Lungegårdsvann*
 - *Dialog med fylkeskommunen, men mht økonomi kan ikke fylket prioritere prosjektet nå*
 - *Bergen havn er positiv til mulig landing på Nøstet, men det er ikke drøftet om det er ledig areal nå*
 - *Kjøretid for båten ble presentert, men det er ikke gått i detalj på oppholdstid på holdeplasser. Avgang hvert 20 min mulig.*
 - *Kapasitet med båt er vurdert, men det er ikke sett på passasjergrunnlaget.*
 - *Kostnader ble presentert, investering i tiltak på kai er ikke medtatt.*

- **Overordnet mobilitetsplan inkl sykkel** – presentasjon av pågående arbeid v Gjertrud Karevoll, Plan- og bygningsetaten (PBE) og Audun Kvam, Asplan Viak.
 - *Det er allerede en høy kollektivandel på Laksevåg i dag, men fotgjengerandelen hvis vi sammenligner med sentrum - hvordan tilrettelegger vi bedre for myke trafikanter? Innspill:*
 - *Jo lenger nord en fjordkryssing for gang- og sykkel kommer, jo bedre kobling for myke trafikanter.*
 - *Målet er å oppnå reisemiddelfordeling med lav bilandel - hva må til for å nå dit - antall parkeringsplasser har betydning. Innspill:*
 - *beregninger for parkering er vanskelig å forstå – H. Hopen viser til at beregningene gir mening.*
 - *vi må komme tilbake til mer info om beregningene – grunnlaget og metode drøftes mellom Asplan Viak, H. Hopen og PBE*

Pause

Del 2 : Gruppearbeid og oppsummering

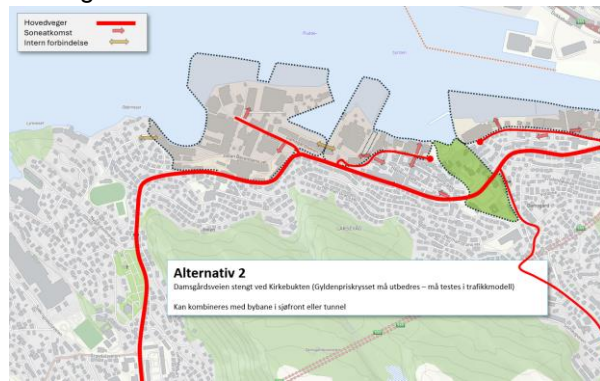
OPPGAVER

Gruppeoppgave 1: Innspill til hovedgrep for trafikk

Alt. 1 Gjennomkjøring i Damsgårdsveien



Alt. 2 Stengt for gjennomkjøring i Damsgårdsveien



Illustrasjonene ligger også i vedlagt presentasjon

- Hva er for fordeler og ulemper med de to hovedgrepene?
- Innspill til grepene

Gruppeoppgave 2: Parkeringsanlegg



Mulige prinsipper for parkeringsstruktur

- Felles parkeringsanlegg
- Antall anlegg og antall plasser
- Strategisk plassering inn mot hovednettet
- Utforming av anleggene, kombinasjon med andre funksjoner og mulighet til å senere kunne transformere til andre formål?
- Mobilitetshubber og delebil
- Eierform og byggherre

- Hva er for fordeler og ulemper med fellesløsninger?
- Hvordan kan fellesløsninger organiseres for å fungere?
- Forslag til plassering av fellesanlegg?

Gruppeoppgave 3: Kriterier for vurdering av alternativer

- Gangtilbud med høy kvalitet
- Sykkelnett med høy kvalitet

- Kollektivtilbud med høy kvalitet
 - Målrettet tilrettelegging for bil
 - Bystruktur og byrom med høy kvalitet
 - Gjennomførbarhet
- Er det noe dere savner i mål og kriterier for vurdering av overordnet mobilitetsystem?
 - Innspill til kriteriene

Innspill fra gruppearbeid

GRUPPEOPPGAVE 1: Innspill til hovedgrep for trafikk

Gruppe 1

Alt. 2

- For høye ambisjoner? Gjennomførbarhet?
- Hva er konsekvensene av å stenge Damsgårdsveien for gjennomkjøring.
- Utvide kryss til Damsgårdsveien
- Gyldenpriskrysset:
 - Hva er restkapasiteten i Gyldenpriskrysset? Kø i rush - noe tåles, men ikke kollaps.
 - Er det gjennomførbart?
 - Gi ny kapasitet til Gyldenpris krysset - i hvilken fase skal man gjøre dette?
 - Hvor mye må gjøres, hva vil det koste og hvem skal betale.
- Hvilke andre grep kan gjøres for å bedre kapasiteten - redusere kryssninger for myke trafikanter.
- Restkapasitet må gis til næringstransporten - restriksjoner i bilparkering er et viktig grep.

Gruppe 2

Alt. 1

- Mer fleksibelt

Alt. 2

- Påvirker Gyldenpriskrysset negativt
- Kan være negativt for bolig næring like nord for stengning, må kjøre omvei, trafikk må snu ved parkering
- Positivt for bymiljø i Kirkebukten
- Områdene nord og sør for stengning kan planlegges mer uavhengig av hverandre, forenkling av rekkefølgekrav til tiltak. Mindre trafikkpåvirkning områdene imellom

Gruppe 3

Alt. 2

- Ulempene er primært kapasitet i Gyldenpriskrysset
- Store fordeler for sykkelnettet, nærmiljø, utvikling av byrom/park
- Se på arealbeslag mht snumuligheter på begge sider
- Hva gjør man med varelevering, utrykning og andre større kjøretøy?

Gruppe 4

Alt. 1

- Mer fleksibel for tilgjengelighet, benytter dagens vei
- Mindre fredeliggjøring av gamle Laksevåg sentrum

Alt. 2

- Fokus på det grønne og fredeliggjøring av sentrum
- Færre korte turer med bil
- Krever flere avbøtende tiltak i eksisterende kryss, gir kostnader
- Mer «snusirkler»
- Mindre fleksibel beredskapsvei

GRUPPEOPPGAVE 2 : Parkeringsanlegg

Gruppe 1

- Felles anlegg - rekkefølge i tid og økonomi
- Seksjonering og deleierskap - fordele kostnadene.
- Må tenkes gjennom i reguleringsplanarbeidet.
- Langsiktig strategi - vanskelig å forplikte seg
- Fjellhall - vurderes av forslagsstiller som ikke aktuelt
- Det er ønske og vilje for felles anlegg. Desentralisert løsning, ikke alt sentralisert. Må tenke på løsning for barnefamilier - hverdagslogistikk
- Se til historikken og løsninger i Damsgårdssundet.
- Kommunalt finansiert i starten?

Gruppe 2

- Hvis fjellanlegg: vær oppmerksom på Holen renseanlegg
- Forslaget til langstrakt p-anlegg ved fjellskjæring på Laksevågneset må ha påkjøring like ved hovedveien
- Er det mulig å etablere en tunnel inn i området fra sør som både går til et parkeringshus og som samtidig kan være en tunnel som betjener området når det er behov for å kjøre helt inn?
- Fordel med fjellanlegg for parkering da de kan gi masser til utfylling
- Felles P-anlegg kan fungere hvis de ikke er for store, men ligger tett nok til at det er attraktiv/praktisk å gå, gangavstand. Utganger knyttes til byrom og nye områder i bruk. Knytte p-anlegg til områder. Mindre anlegg er mindre risikofylt å etablere.
- P-anleggene må kunne transformeres til andre formål hvis behovet for p-plasser blir mindre.
- Bygging og finansiering må organiseres. Når? Hvem? Etablere et selskap? Hvem tar risiko?

- Felles anlegg er avhengig av byggemodenhet for flere områder i samme tidsfase
- P-anlegg kan være dynamo for utvikling

Gruppe 3

Fordeler fellesanlegg for P:

- Økt fleksibilitet
- Lettere å tilpasse behov
- Mulighet for transformert bruk i fremtiden
- Oppfordrer til å velge andre reisemiddel
- Kan ha billagring. (Hva menes med billagring?)

Utfordringer fellesanlegg for P:

- Balansere p-dekning til utbyggingstakten
- Hvem tar kostnaden?
- Passe på at den ikke blir overdekning – sikkerhet/risiko
- Supplere med soneparkering
- Må fortsatt tilrettelegge for tilkomst med bil til bebyggelsen (f eks pakke bil for ferier, større leveranser osv)
- Hvem tilhører anlegget?
 - o Boligsoneanlegg?
 - o Kommersiell eller offentlig aktør?
 - o Rekkefølgekrav/utbyggingsavtaler

Gruppe 4

- Plassering av fellesanlegg er utfordrende pga terreng ved skjæring ved Laksevåg verft
- Fellesanlegg
 - o krever samarbeid med kommunen
 - o utfordringer med finansiering
 - o kan kommunen være byggherre?
- Fordel med fellesanlegg er mindre biltrafikk i området

GRUPPEOPPGAVE 3: Kriterier for vurdering av alternativer

Gruppe 2

- Bytte ut ordet «kvalitet» med «attraktivt» eller «som fremmer ønsket utvikling». Kvalitet er et vanskelig begrep å bruke fordi det er åpent for mange tolkninger og ulikt innhold. Bedre å skrive at systemet skal fremme ønsket utvikling, og være tilpasset de ulike trafikantene (hvor langt skal du og hvor skal du)
 - o Pendler
 - o Interntransport
 - o Barn, beboer
- Universell tilgjengelighet er utfordrende da det er bratt på Laksevåg

Gruppe 3

- Innspill til bystruktur/byrom: Lokalklima og bytrær bør med
- Fleksibilitet og robusthet i planleggingen må med, det å kunne sikre arealet

- Tidslinje for gjennomføring
 - o Hva må på plass først?
 - o Hva er på kritisk linje?
- Spørsmål: Hvordan er hierarkiet mellom kriteriene, spesielt mht gjennomføring?
Balansere mot tekniske krav.

Gruppe 4

- Viktig at trafikksystemet utvikles som bymessig form
- For sykkel savnes trygghetsfølelse – hvordan opplever man trygghet?
- For kollektiv savnes fremkommelighet

Oppsummering

Utviklerne er positiv til felles løsninger for parkering, men det må undersøkes nærmere hvilken samarbeidsform som er aktuell. Flere innspill gikk på at anlegg ikke må bli for stor av hensyn til gjennomføring og tilgjengelighet.

Damsgårdsveien stengt for gjennomkjøring kan ha positive konsekvenser for bymiljø, men må det må vurderes når og av hvem tiltakene skal gjennomføres, og hvilke konsekvenser dette vil ha for utbyggingstakt. Å holde Damsgårdsveien åpen for gjennomkjøring gir fleksibilitet for trafikkavvikling, men vil ikke fredeliggjøre gaten.

Innspill knyttet til kriterier tas med i videre arbeid.

Utviklerne hadde satt pris på å få grunnlag til møtene oversendt i forkant slik at alle kan stille forberedt. Dette har ikke vært mulig til nå med bakgrunn i kontinuerlig produksjon i arbeidsprosessen. Fremover vil flere leveranser være klar på forhånd og PBE følge opp ønske om å få oversendt dokumenter på forhånd.

Videre prosess:

PBE vil kalle inn til månedlige møter i perioden januar – april.

Vedlegg:

- Presentasjon av bybåt ved Per Olav Dahl Hegge. Datert oktober 2024
- Presentasjon Overordnet mobilitet fra PBE datert 22.11.2024