



Oppsummering fra møte med utviklere på Laksevåg

Møtedato: 21.03.2025

Møtedeltakere: Fra utviklerne: Andreas Hovden, Christian Hvass, Per Olav Dahl Hegge, Susanne Bjelland, Christine Flataker Johannessen, Terje Lorentzen, Per Reigstad, Carl Fredrik Hestbek (teams), Arild Bruvik, Synne Aarskaug, Kristel Bellerby, Frode Risnes, Jannicke Sem-Onarheim, Morten Storebø, Linn Skjold, Svein Andersen, Helge Hopen, Audun Kvam

Fra PBE: Ole Petter Løtvedt, Solveig Mathiesen, Vegard Vathe, Eline Haakestad, Gjertrud Karevoll

Møte om Overordnet mobilitet og etappevis utvikling

12:00 - 13:05:

Presentasjoner og spørsmål

- Innledning om notater som er sendt ut
- Kombinasjoner av mobilitetsnett
- Etappevis utvikling

Pause

13:15 – 14:15:

- Gruppeoppgaver inkl. pause

14:30 - 15:00:

- Oppsummering fra gruppeoppgaver

Oppsummering fra møtet

Teknisk infrastruktur

Se presentasjon fra møtet.

Næring og bruk av kai

Se presentasjon fra møtet.

Innspill

- Selv om mange har vært med, og det er ting en ikke nødvendigvis er enige i, så tar vi ikke alle diskusjoner i dette fora. Det er noe som er naturlig å ta i konkrete planprosesser.
- For at prosessene skal fungere, er det viktig at utviklerne kommer med tilbakemelding på det kommunen legger frem, slik at vi har felles grunnlag for å diskutere. Det er viktig for PBE at dere er på banen, det er veldig verdifullt.
- Hva menes med første fase? Kan være obs på dette i notatene, kan konkretiseres med Scenario 2035 og scenario 2050.

Broer

Se presentasjon fra møtet.

Innspill

- Felles med bane eller egen GS-bro? Må vurderes i videre arbeid. Men vi ser at vi må ha GS-bro før Bybanen. Må gjøres vurdering av om broen skal være permanent, om den skal være åpne/lukke-bro eller ikke.
- Stegvis utvikling på Dokken. HI/Fdir jobber med detaljregulering samtidig med områdeplan for Dokken sør. Det er første prosjekt. Arealene sør for dette er det dialog med Bergen havn om. Må vite når arealer kan frigis. Løsning og landing for bro avhenger av dette. Det er Dokken-siden som er vanskeligst mtp landingspunkt for g/s-broen før 2035.

Overordnet mobilitetsplan

Se presentasjon fra møtet.

Innspill

- Det kom spørsmål om Trafikkanalysen fra 2024 med henvisning til trafikk tall. PBE orienterte om at det vil laget en ny trafikkanalyse med utgangspunkt i lavere omfang av ny utvikling i Gravdal området, noe som tilsier at det vil være et endret trafikkbilde i analysen.
- Hvilken rolle har utbyggerne i fasen med kommunikasjon ut, når vi begynner å gå inn på løsninger? – Ulike roller i kommunikasjon kan drøftes i neste møte

- PBE ønsker ikke å anbefale prinsipper nå som går helt på tvers av det vi tror på her i dette rommet. Vi må jobbe videre med løsninger på grunnlag av det vi har opparbeidet av kunnskap.
- Parkeringsanlegg og fordeler og ulemper med dette bør vurderes videre. Vi må se på hvem som har ansvar og hvordan parkeringsanlegg skal løses. Parkering er vanskelig. Løsninger er ikke på plass nå.
- Bør utrede prinsipper for felles parkeringsanlegg og kjøre realitetstest på det. Kan være aktuelt med gruppe med både representanter fra kommunen og private. Mulig å bruke mai/juni-møte kun til å drøfte parkering.
- Skulle hatt flytskjema for å få sortert sakene, ulike scenarier, ja/nei. Det ene valget ekskluderer et annet. Hadde vært interessant å finne en gjennomgående sammenheng. PBE holder på med dette, når vi har satt sammen kombinasjoner nå, har vi sett på mulige kombinasjoner og fordeler og ulemper med dem. Hva er fordeler og ulemper i ulike kombinasjoner? Og hva er avhengighetene. Drøfte i dag.

Oppgaver - etappevis utbygging og gjennomføring

Hva har mobilitetsnettets å si for utbygging? Er det noen prinsipper som fungerer bedre eller dårligere? Bli konkret på avhengighetene. Viktig å ta med i gruppeoppgavene.

Oppsummering etter diskusjon om etappevis utbygging og gjennomføring

Gruppe 1:

- Viktig å få på plass kundegrunnlag.
- Ulike aktører med ulike perspektiver og ser derfor utfordringer med ulike traseer.
- Bybanetrasè må reguleres/fastsettes i kommunedelplan og legges til grunn for planarbeidene. Det forutsettes at det kan reguleres parallelt for private planarbeid med pågående arbeid med KDP. Areal til bane vil avsettes i de respektive planforslagene.
- Hvordan skal promenade langs sjøen utformes, internt gangsystem, GS - mener prinsipper er nok.
- For de fleste områdene er mobilitetsnett 3 med bane i Damsgårdsveien avhengig av traseen til banen.
- Positivt med tidlig gang- og sykkelbro, gir driv til området. GS-bro har kundegrunnlag allerede, gs-løsninger utover dagens løsninger trenger kanskje mer kundegrunnlag.
- Foreslår sommerstenging av Damsgårdsveien som et testprosjekt.

Gruppe 2:

- Banealternativ A2 på fylling stopper for utvikling i det hele tatt, må vente på utfylling.
- Bybane i Damsgårdsveien krever begrensinger og ombygginger. Krevende anleggsperiode.
- Bybane i tunnel gir mest fleksibilitet.

- Sørrevågen, enkeltprosjekter Indre Laksevåg kan starte tidlig. Forutsetning vegtilkomst.
- Utbyggingsprinsippene: Står ved «Laksevågloven», som ble formulert i høst da vi diskuterte etappevis utbygging.

Gruppe 3:

- GS-bro over Puddefjorden så fort som mulig.
- Bedret GS-løsninger i nivå med Damsgårdsveien. Ytre løsning og sjøpromenade, må drøftes mht hvor vi legger ressursene. Oppgradering av Damsgårdsveien er positivt. Potensiale for sykkelveg til Laksevågneset tidlig, men må finne en løsning for å komme seg videre. Heidelberg nøkkel: En ytre sykkeløsning vil hindre driften deres og Damsgårdsveien har en del tungtransport mellom Tverrveien og Heidelberg.
- Hvem kan bygge tidlig er avhengig av trasévalg.
- Spent på ny trafikksimulering.
- Anleggsperiode på mange år. Hvordan fungerer det for gående og syklende? Må ha høyde for midlertidigheter og teste ut ting.
- Trafikk er et problem en liten del av døgnet, se på alternativer med rush/ikke-rush, fleksibilitet med å åpne og lukke for biltrafikk.

Gruppe 4 (notatene for gruppearbeid er innarbeidet i understående):

- Mobilitetsnett 1: Gikk ganske raskt bort fra alternativet på grunn av sykkeløsningen som ikke kan løses midlertidig på fylling, og at Heidelberg og andre aktører ved kai blokkeres.
- Mobilitetsnett 2: S2 vanskelig å løse midlertidig, avhengig av utfylling i Indre Laksevåg. Ulempe at utfylling/ekspropriasjon kreves for sykkel. Uten utfylling har ikke Heidelberg midler til å flytte. Virksomheten i Indre Laksevåg må flytte ut før bybane, og man må fylle ut eller lage promenade i Kirkebukten. Utfordrende om gange og sykkel løses i industriområdene ved Laksevåg verft før transformasjon. Positivt at bane ikke låser bruk av Damsgårdsveien. Utfyllingene utover Indre Laksevåg må på plass før Bybanen.
- Mobilitetsnett 3: Bane i Damsgårdsveien er ødeleggende for gående og syklende som skal nå ulike målpunkt i området. I tillegg er det veldig trangt i Damsgårdsveien, avhengig av riving.
- Mobilitetsnett 4: Vanskelig å få til sykkel i Laksevåg verft/Sørrevågen uten planene.
- Mobilitetsnett 5: Ikke realistisk med stenging for bil i Kringsjøveien, blir store konsekvenser for beboere nord i området som får stor omkjøringsveg.
- Johan Berentsens veg ikke så avhengig av løsningene som øvrige planområder. Laksevåg verft er avhengig av klarlagt bybanetrasé, hovedgrep (energi, buss, parkering) og god dialog om bybanetrase.
- Når det gjelder spørsmål om prinsippene for etappevis utbygging er gruppa enig i Laksevågloven.

Oppsummering mht bybane til slutt

- Det er viktig å sette av nok areal til bybane, det er en viktig del av gjennomføring. Dette er viktig for å vurdere hva som kan bygges ut og ikke.
- Det er viktig å detaljere mer i områdene der det er trangt for å kunne sikre at banetraseen er gjennomførbar.
- PBE ønsker politisk vedtak på trasevalg høsten 2025, for å forankre anbefaling om trasé og minimere risiko for at planen ikke blir vedtatt i 2027.

PBE innkaller til et møte i mai/juni med parkering på agendaen.

Neste møte er 25.april

Vedlegg:

- Presentasjon fra PBE datert 21.03.2025
- Notater fra gruppearbeid