



**REGULERINGSFORSLAG TIL
OFFENTLIG ETTERSYN**

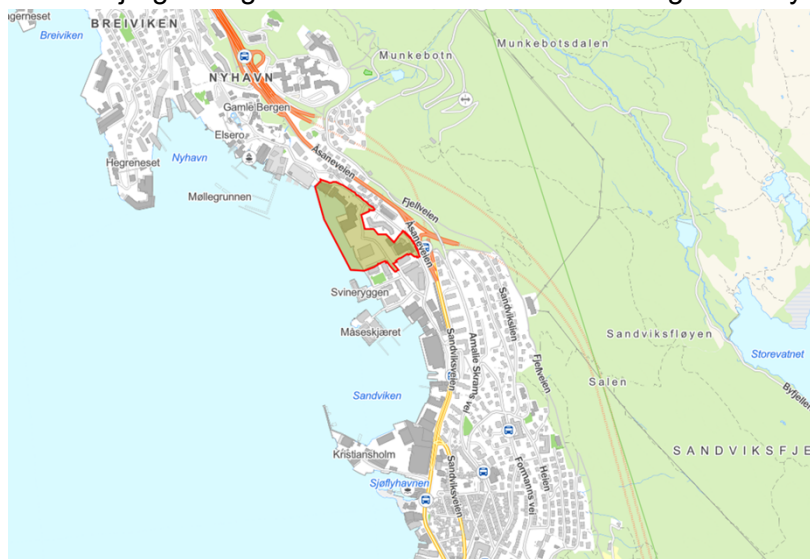
Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/23757-91
Saksbehandler: Karoline Follestad Førland
Dato: 30.01.2026

**Forslag til detaljregulering – offentlig ettersyn
Bergenhuss. Gnr. 168, Bnr. 1944 mfl., Lehmkuhlboden,
arealplan-ID 71240000**

Om planforslaget

ABO Plan & arkitektur AS foreslår på vegne av Lehmkuhlstranden AS og Sandviken Utvikling AS detaljregulering for et område i Sandviken i Bergenhuss bydel.



Figur 1: Oversiktskart over planområdet

Intensjonen med planforslaget er foretting med bolig- og næringsformål. Det foreslås etablert ca. 250 boenheter fordelt på 13 bygningsvolum, organisert i fire felt (felt A-D). Det foreslås en samlet grad av utnyttning på 33 700 m² BRA, hvorav ca. 600 m² BRA er nytt næringsareal (sentrumsformål).

I dag består planområdet primært av ubebygde grå flater med parkering. Lehmkuhlboden, sjøboden som stod i planområdet, brant i 2008. Saltimportbygningen som tidligere stod helt nord i planområdet ble revet i 2025. Eksisterende næringsbygg i Sandviksveien 110, samt en villa (Ditlefsengen) i 110b (gnr./bnr. 168/77) helt øst i planområdet skal beholdes og videreføres.

Bilparkering foreslås løst i 2 parkeringsanlegg delvis under bakken/bebyggelsen og som overflateparkering.

Planområdet er avsatt til sentrumsformål, byfortettingssone (BY) og bruk og vern av sjø og vassdrag i gjeldende kommuneplans arealdel (KPA). Planområdet inngår i hensynssone for historisk sentrum, historisk veifar; Den Trondhjemske postvei og Grendene. En mindre del av planområdet i nordøst er lokalisert i gul og rød støysone.

Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

Planprosess og medvirkning

Sakshistorikk

Planområdet var tidligere delt opp i to plansaker; **Ditlefsengen** (Sandviksveien 110, tidligere saksnr. 201522200, 202028780) og **Lehmkuhlboden** (Saltimport-tomten, tidligere saksnr. 201427344). Planarbeidet for Ditlefsengen startet opprinnelig i 2007, mens planarbeidet for Lehmkuhlboden startet opp i 2014. Viser til tabell 1 for oppsummering av sakshistorikken.

Begge plansakene ble satt i bero som følge av oppstart av reguleringsplanen for Bybanen til Åsane. Det har vært uklarhet knyttet til endelig trasé gjennom planområdene og om Saltimport-tomten skulle benyttes til rigg- og anleggsområde. Etter anbefaling fra Plan- og bygningsetaten ble de to plansakene slått sammen, og nytt felles planarbeid startet opp i 2023.

Tabell 1: Sakshistorikk for Lehmkuhlboden og Ditlefsengen

2007	Ditlefsengen: Oppstartmøte
2014	Lehmkuhlboden: Oppstartsmøte
2015	Lehmkuhlboden: Planprogram vedtatt 10.09.15
	Ditlefsengen: Nytt oppstartsmøte avholdt 28.05.15
	Ditlefsengen: Kunngjort oppstart 14.07.2015
2017	Begge plansakene står i ro. Avventer avklaringer som gjelder bybanetrasé til Åsane
	Lehmkuhlboden: Planforslaget ble levert inn til 1. gangs behandling 20.01.2017
2018	Lehmkuhlboden: Traseen for Bybanen legges utenfor planområdet
	Lehmkuhlboden: Fagetaten negativ til stor utfylling. Planforslaget trukket av forslagsstiller
2021	Lehmkuhlboden: PBE sier ja til at planarbeidet på Saltimport-tomten kan gå parallelt med det pågående planarbeidet for bybanen. Avklaringsmøte 12.02.2021
	Ditlefsengen: Veiledningsmøte 15.04.2021 (Tidligere sak fortsatt åpen, har lagt i bero i påvente av avklaringer knyttet til bybane til Åsane)
	Ønske om at begge plansakene kan starte opp arbeidet igjen så snart planforslag for rigg- og anleggsområde for Bybanen er vedtatt. Plan- og bygningsetaten (PBE) anbefaler felles planarbeid i møte 26.05.2021
2022	Lehmkuhlboden: Dialogmøte 07.10.2022
	PBE anbefaler å avvente med oppstart til reguleringsplan for rigg- og anleggsområde er vedtatt (Plan-ID 70670000)
2023	Felles planarbeid for Sandviksveien 110 og Lehmkuhlboden/Saltimport-tomten
	Oppstartsmøte 24.01.2023
	Varslet oppstart 08.03.2023
2024	Nabomøter, arbeidsmøter med PBE, byantikvaren, byarkitekten og Bymiljøetaten
2025	Planforslag levert til 1. gangs behandling 22.10.2025
2026	Oppheving av områdereguleringsplan for Bergenhus, Bybanen fra sentrum til Åsane, Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde, Arealplan-ID 70670000 ble behandlet i bystyret 28.01.2026

Konsekvensutredning

Plan- og bygningsetaten (PBE) vurderte til oppstartsmøtet at planinitiativet utløste krav om konsekvensutredning etter § 8 og 10 (uten planprogram): Tiltak som kan få vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn. PBE vurderte at Kulturmiljø og kulturminner - herunder utfylling i sjø måtte utredes videre. På bakgrunn av innkomne uttalelser og merknader til oppstart ble det besluttet å utarbeide en egen konsekvensutredning (KU) som særskilt vurderer virkninger for naturmangfold og det marine miljø.

Arbeidet som er gjort med KU-ene, avdekket at utfylling i sjø vil få negative konsekvenser for det marine naturmiljøet og kulturmiljøet. Gjennom planprosessen har planforslagets omfang endret seg, og foreliggende planforslag fremmes uten utfylling i sjø, og kravet om KU vannmiljø bortfaller. Revidert konsept innebærer en sjøpromenade på peler på utsiden av dagens kaikant. Konseptet vil gi mindre belastning på kulturmiljøet og naturmangfoldet enn utfylling vist ved oppstart og i KU.

Dokumentene følger planforslaget som en del av kunnskapsgrunnlaget.

Kunngjøring og varsling av oppstart

Det ble varslet oppstart 08.03.2023. Til varsel om oppstart ble det mottatt 14 høringsuttalelser og 15 private merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i *Merknadsskjema* datert 13.10.2025. Vi har gått gjennom materialet og vurderer merknadsskjemaet som dekkende.

Medvirkning

Det er avholdt to nabomøter i saken. Det første møtet ble avholdt i forbindelse med varsel om oppstart, 21.03.2023, og et nytt nabomøte før innsending til 1. gangs behandling, 20.08.2025. Referat fra nabomøtene er tilgjengelig på våre innsynssider, saks nr. PLAN-2022/23757 og dokument nr. 26 og 68.

Komplett planforslag til behandling ble mottatt 22.10.2025.

Vurdering av planforslaget

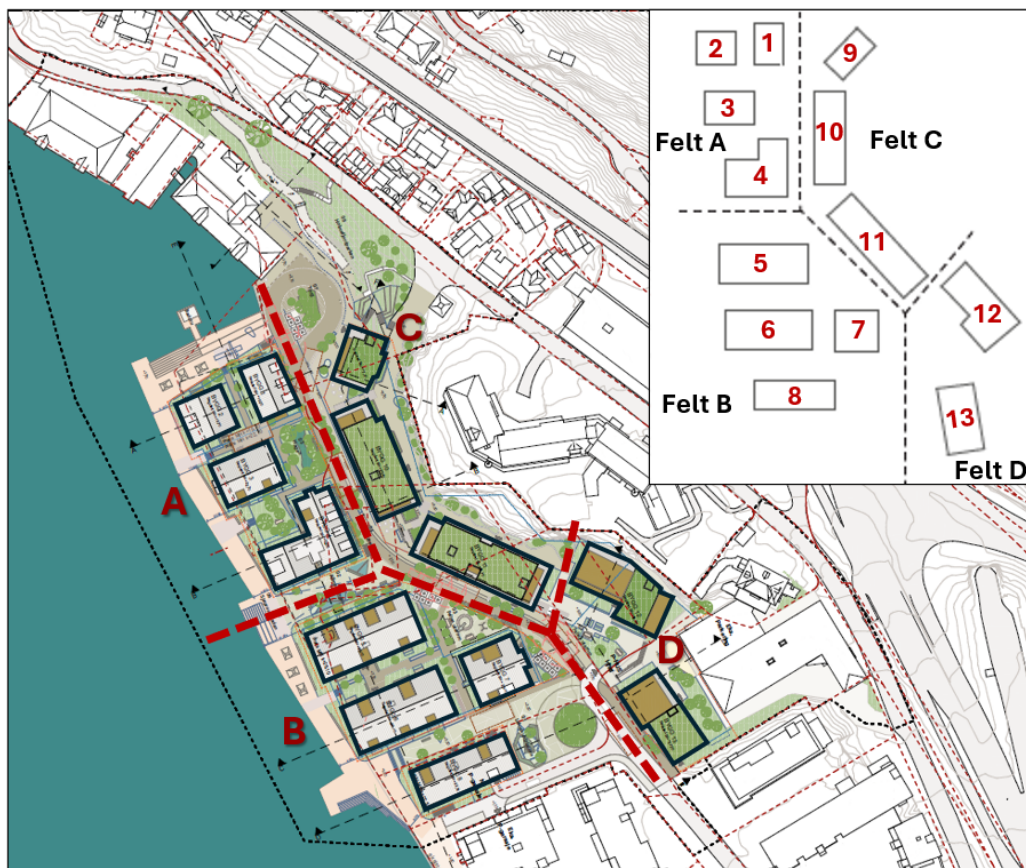
Plan- og bygningsetaten kommenterer sakens sentrale problemstillinger. Øvrige tema anses som tilfredsstillende løst og belyst. Vi slutter oss til hovedformålet og hovedgrepet i planforslaget.

Dette er foreløpige vurderinger. Vår endelige anbefaling vil fremkomme av fagnotatet til sluttbehandling (2. gangs behandling).

Plangrep, bebyggelse og kulturmiljø

Planområdet er delt opp i 4 delfelt (A-D), med totalt 13 bygningsvolum, se figur 2. Hvert delfelt har ulike strukturer og formspråk, men bindes sammen av en gågate som strekker seg gjennom planområdet fra nord til sør. I tillegg til gågaten er det totalt 8 ulike byrom mellom delfeltene, se figur 14.

Parkering er planlagt løst under bebyggelsen (bygg 8 og 12) helt sør i planområdet. Planområdet skal primært være bilfritt, men nyttekjøretøy til eksisterende næringsbebyggelse i nord, samt varelevering og renovasjon, er tillatt. Sjøpromenaden langs sjøfronten skal være universelt utformet og offentlig tilgjengelig. Plangrepet er utarbeidet med fokus på tilgjengelighet til sjøfronten og gode tverrforbindelser gjennom planområdet. Hensynet til kulturmiljøet, eksisterende sjøboder og bomiljø i Strandens grend har vært førende for utforming av foreslått bebyggelse innenfor planområdet.



Figur 2: Planområdet vist med delfelt A-D og bygningsvolum 1-13

Felt A og B

Felt A er plassert ytterst mot sjøen i nord, har den laveste bebyggelsen i området, på 4-5 etasjer og består av totalt 4 bygg (1-4). Felt B, ligger også langs sjøfronten, sør for felt A. Dette feltet består av totalt 4 bygg, bygg 5-8, foreslått med 5-6 etasjer.

Felt A og B har en tydelig referanse til tradisjonelle sjøboder. Foreslått bebyggelse er nedskalert for å ivareta siktlinjer fra naboer i øst og er tilpasset nærliggende småhusbebyggelse i formspråket. Byggene foreslås utformet med trekledning og skråtak med takopplett og arker, se figur 3.



Figur 3: Illustrasjon av felt A og B. Hentet fra Perspektiver

Lehmkuhlboden som brant ned i 2008, har også vært til inspirasjon i formgivningen. Bygg 8 i felt B er plassert der Lehmkuhlboden lå, har fått samme fotavtrykk og en noe lavere høyde enn øvrige bygg i samme felt. Sjøbodene i Sandviken er viktig for både Sandvikens identitet og som historiefortellende element. Ved å ta inspirasjon fra tilsvarende form og volum gir det er tydelig referanse til det som en gang har vært i området, men med et moderne uttrykk.

Etter vår vurdering er volum, høyder og formspråk innenfor felt A og B godt balansert mellom hensyn til eksisterende kulturmiljø og ønske om fortetting med kvalitet. PBE vurderer at felt A og B er godt tilpasset omgivelsene, både når det gjelder skala, takform og materialbruk.

Felt C og D

Felt C består av totalt 3 bygg som er plassert inn mot fjellsiden langs østsiden av planområdet. Bygg 9-11 foreslås med 4-5 etasjer med en høy 1. etasje hvor det er åpnet opp for næringsareal. Felt D består av 2 bygg og ligger i forlengelsen av felt C mot sør. Bygg 12 og 13 er foreslått med 5-7 etasjer med en høy 1. etasje hvor det også er foreslått næringsareal.



Figur 4: Illustrasjon av planområdet. Hentet fra Perspektiver

Byggene i felt C og D har en sterkere referanse til en mer urban bygårdsbebyggelse med flate tak og materialer av mur, stein og/eller tegl, se figur 4. Byggene skal trappes ned mot nord for å sikre en god overgang til sjøboder og småhus. Fasadene på bakkeplan blir viktige for byliv og aktivitet langs hele gågaten. Det er foreslått noe næring på bakkeplan, og byggene er foreslått utformet med arkader og høye vinduer.

Vi vurderer at foreliggende plangrep med foreslått bebyggelse er godt gjennomarbeidet. Konseptet med en tydelig oppdeling med ulikt formspråk på bebyggelsen langs vannet og inn

mot fjellsiden er et godt grep og hensyntar kulturmiljøet i området. Det er likevel noen bygg vi vurderer må arbeides videre med, og kvaliteter som må sikres i bestemmelsene før sluttbehandling.

I felt C og D langs gågaten er det åpnet opp for noe næring og fellesfunksjoner på bakkeplan. I plandokumentene er det illustrert høye 1. etasjer med store vindusflater og arkader som vi vurderer er en ekstra kvalitet og tilfører en buffersone mot fortau/gaten. Dette er imidlertid ikke sikret i bestemmelsene. Parkeringsanlegg 2 (figur 15) og byggene i felt D er det første man møter sør i planområdet, og det er viktig at de nederste etasjene ikke blir lukkede parkeringsfasader, se figur 5. I den videre planprosessen må det være økt fokus på kvaliteter langs bakkeplan for å sikre utadvendte fasader. Etasjehøyder for 1. etasje og frihøyde mot fortau/gate må sikres i bestemmelsene.



Figur 5: Felt D (Bygg 13) sett fra Måseskjærveien. Hentet fra Perspektiver

Når det gjelder selve bebyggelsen i felt C og D, vurderer vi at det gjenstår noen bearbeidelser av foreslått volum før sluttbehandling.

Bygg 9 lengst nord i planområdet grenser mot park, amfi og eksisterende bebyggelse. Det blir dermed et viktig bygg for hvordan nytt og eksisterende miljø møtes, se Figur 6 . En liten del av ny bebyggelse strekker seg over kommunens eiendom (gnr./bnr. 168/394). Vi har ingen innvendinger mot byggets plassering, men vurderer at det må jobbes videre med hvordan endeveggen på bygg 9 møter amfiet/ overgangen til parken i nord. En bør se på nedtrapping av bygget mot nord.



Figur 6: Bygg 9 markert i rødt. Hentet fra Perspektiver

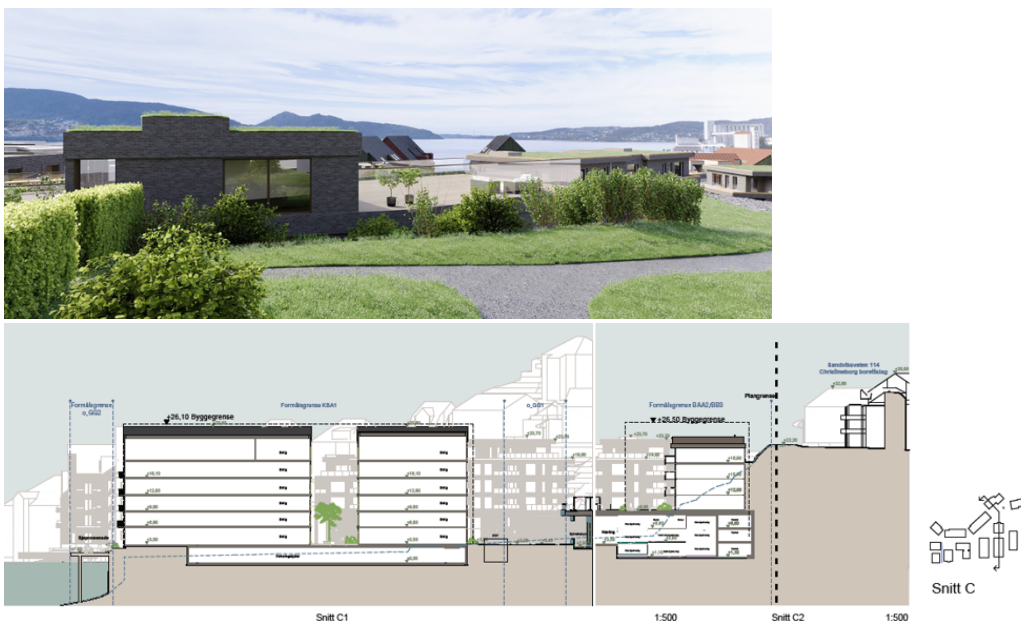
Foreslått byggehøyde på bygg 11 medfører at siktlinje for nabobebyggelse Christineborg borettslag blir redusert, viser til Figur 7. Vi vurderer at øverste etasje på bygg 11 bør reduseres i utstrekning ved at nordre del trekkes tilbake til midten av bygget, se figur 10.

Dette vil medføre at siktlinjer, fjernvirkning og overgang mot nabobebyggelsen vil bli bedre. Hvorvidt det kan tillates takterrasse, må vurderes i den videre planprosessen.



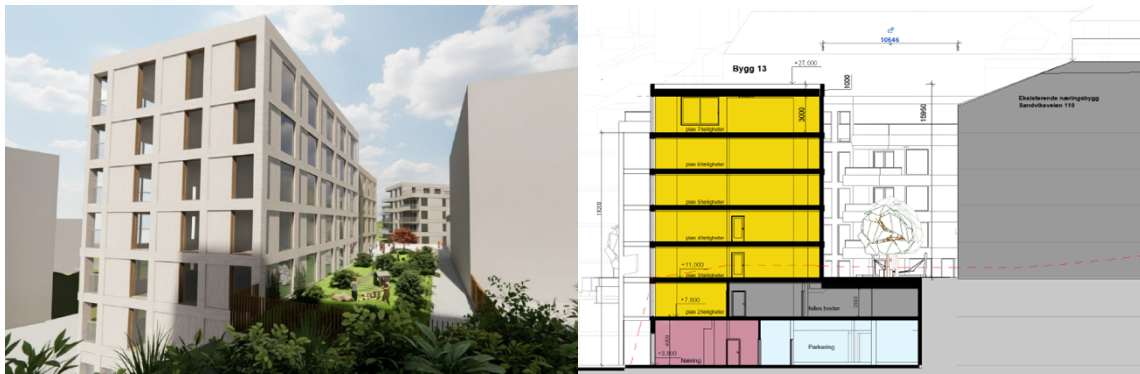
Figur 7: Bygg 11 vist fra sjøen og fra Christineborg borettslag. Hentet fra Perspektiver

Størrelsen på bygg 12 med heishus på toppen er utfordrende sett i sammenheng med uteoppholdsarealet til bakenforliggende bebyggelse. Foreslått plassering av bygg 12 medfører at nytt bygg vil komme særlig tett på naboene, og det vil være direkte innsyn mellom byggene, viser til Figur 8. Det er i tillegg åpnet opp for takterrasse og konstruksjoner inntil 1,5 meter i høyde som ytterligere vil redusere siktlinjer for nærmeste naboer. Vi vurderer at hele bygget må reduseres med en etasje og samtidig videreføre foreslått avtrapping av bygg. Som for bygg 11 må det vurderes i den videre planprosessen hvorvidt det kan tillates takterrasse.



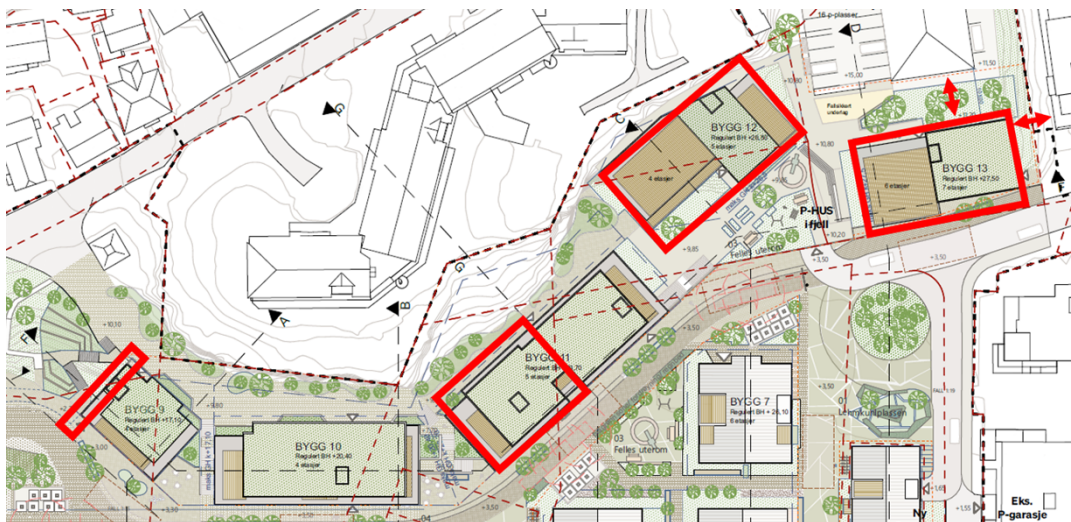
Figur 8: Øverst perspektiv fra utearealet til nabobebyggelse. Nederst: Snitt som illustrerer avstanden mellom nabobebyggelse og Bygg 12. Hentet fra Perspektiver og Snitt.

Bygg 13 har gjennom hele planprosessen vært vanskelig. PBE erkjenner at det er behov for å gjøre noe i det aktuelle området, da eksisterende fjellskjæring ikke bidrar med innbydende kvaliteter til området. Vi vurderer at foreslått bygg er høyt og dels utfordrende med foreslått dybde. Det bør vurderes å gjøres smalere. Vi vurderer videre at det kan være problematisk å innpasse bygget rett ved eksisterende næringsvirksomhet og tilhørende parkeringsplass. Vi er ikke overbevist om at vi kan anbefale bygget så tett på næringsbebyggelsen og de eksisterende funksjonene, spesielt med henblikk til at det skal være boliger i nybygget. Mellomrommet mellom nybygget og Sandviksveien 110 er smalt og blir utfordrende å utforme med tilstrekkelig kvalitet som kompenserer for nærheten til parkering, varelevering og næringsvirksomhet, se Figur 9. Videre er det utfordrende å se hvordan innganger med tilliggende uterom på flere ulike nivå vil oppleves, og om situasjonen her med tilliggende høye volum i øst og sør bidrar til forventede bokvaliteter.



Figur 9: Bygg 13 og eksisterende næringsbygg Sandviksveien 110. Hentet fra Redegjørelse kvalitet ved bygg 13

PBE vurderer at bygg 9, 11, 12 og 13 må bearbeides videre i prosessen frem mot sluttbehandling. Avstand til nabobebyggelse og høyde sett i sammenheng med kvalitet på bakkeplan blir viktige vurderingskriterier i det videre arbeidet med disse volumene.



Figur 10: Bygg må bearbeides videre mot sluttbehandling

Samlet vurdering som gjelder alle delfelt:

Takutforming

Takene på ny bebyggelse er godt synlig fra nabobebyggelsen, Postveien, fjellsiden generelt og Fjellveien spesielt. Dette gjør at takene er en viktig fasade. Prinsipp for gesims- og takutforming er omtalt i bestemmelsene og illustrert i formingsveilederen.

For bygg med skråtak (felt A og B) tillates det innslag av flate partier til trapp og heishus, tekniske installasjoner, takopplett og takterrasser på inntil 30% av den totale takflaten pr. bygg, jf. 3.1.1.d. I formingsveilederen er slike takoppløft illustrert inntil 4,5 meter over gesims. Når det gjelder flate tak (felt C og D) tillates det tekniske installasjoner og konstruksjoner på maksimum 10 % av takflatene og opptil 1,5 meter over takflaten. I tillegg tillates rekkverk inntil 1,2 meter over byggehøyde som støyskjermende tiltak.

Visualiserte takopplett og takterrasser i felt A og B synes å være godt integrert, men det er uklart hvor mye de ulike funksjonene utgjør i prosent og om andre konstruksjoner og installasjoner kommer i tillegg. Dette må redegjøres for og avklares før sluttbehandling.

Etter vår vurdering bør angitt byggehøyde gjenspeile den faktiske maksimale byggehøyden, i tråd med regelverket og tilhørende veiledninger. Dette innebærer at også tekniske installasjoner, tekniske rom, heishus, ventilasjonsanlegg og lignende bør inngå i høydeangivelsen. Alternativt må man angi hvor avvik er aktuelt slik at det tydelig fremgår av planmaterialet.

Formingsveileder er gjort bindende for alle tiltak i forslag til reguleringsbestemmelser. Disse viser gode prinsipper for byform og arkitektur, men prinsippene må tydeliggjøres og sikres bedre før sluttbehandling.

Boligfordeling

Foreslått boligsammensetning er ikke i samsvar med kravene i KPA. Det foreslås avvik fra boligstørrelsene fra 50 m² til 45 m² og fra 80 m² til 70 m², jf. 3.1.1.h i bestemmelsene. I *planbeskrivelse* er det vist to eksempler fra et prosjekt i Trondheim med leiligheter på 45 m² og 71 m², se figur 11.



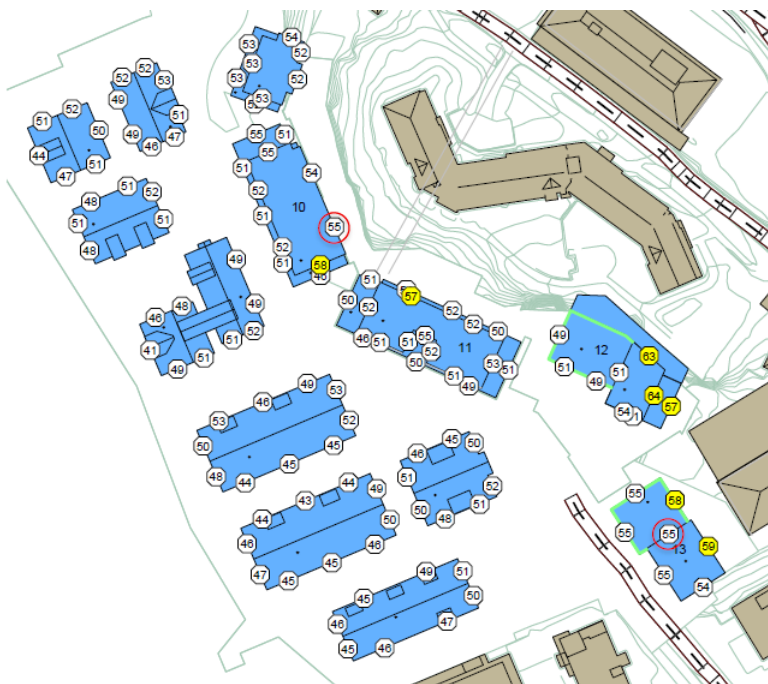
Figur 11: Eksempel på planløsning i leiligheter på 45 m² og 71 m²

Etter vår vurdering kan man vurdere avvik fra KPA når det gjelder kravet om minst 50 m². Vi vurderer at det mulig å få til arealeffektive leiligheter under 50 m². Vi er imidlertid ikke overbevist om at man oppnår funksjonelle boliger på 70 m² med minimum 3 soverom og andre kvaliteter som en familiebolig bør inneholde. Det er ikke stilt kvalitetskrav til de ulike boligstørrelsene i bestemmelsene. Her peker vi spesielt på krav om vaskerom, bodareal,

antall soverom eller tilsvarende, samt at alle familieboliger skal ha privat uteoppholdsareal. Dette må sikres i bestemmelsene før sluttbehandling.

Støy

Deler av planområdet ligger innenfor gul og rød støysone i KPA. Ved hjelp av støyskjermede rekkverk på bygg 12 og 13 vil man kunne oppnå fasader innenfor grenseverdien for gul støysone, se Figur 12. Av bestemmelsene fremgår det at bruk av dempet fasade kan tillates på inntil 6 enheter på de to øverste etasjene i felt BB2 og BB3. Vi stiller oss negativ til et slikt unntak. Som følge av vår anbefaling om reduksjon i byggehøyder på bygg 11, 12 og 13 vurderer vi at det er behov for en oppdatert støyvurdering til sluttbehandling. Dette vil avdekke ny støysituasjon og hvorvidt det bør tillates avvik fra støykravene.



Figur 12: Støyreducerende rekkverk markert i grønn. Rød sirkel viser punkter som oppnår stille side forutsatt at det settes opp rekkverk

Uteoppholdsareal og 1.etasje

Det er sikret at det skal avsettes minimum 40 m² uteoppholdsareal per boenhet der maksimalt 50% kan løses på tak, altan eller balkong. Minimum 50% av uteoppholdsarealene skal utformes som felles eller offentlig tilgjengelige arealer. Halvparten av boenhetene skal ha privat uteoppholdsareal. Det er åpnet i bestemmelsene for at innenfor 100 meters gangavstand fra bolig kan offentlig tilgjengelige areal (torg o_TO1, gangarealer o_GG4, o_GG5, sjøpromenade o_GG2) dekke krav til felles uteoppholdsareal, se figur 13. Det er sikret prinsipper for utforming og kantsoner i vedlagt *Formingsveileder*. Prinsipper for utforming av balkonger og markterrasser (utkraging og frihøyder) må tydeliggjøres og sikres bedre før sluttbehandling.



Figur 13: Tellende uteoppholdsareal, hentet fra Planbeskrivelse

Av sol- og skyggeillustrasjonene fremgår visualisering av minste uteoppholdsareal med sol ved vårjevndøgn. For felt A-C er det overdekning i mengde uteoppholdsareal som innfrir kravene. Gågate o_GG1 er ikke medregnet som del av uteoppholdsarealet. PBE vurderer at mengde og kvalitet uteoppholdsareal for felt A-C er tilfredsstillende løst.

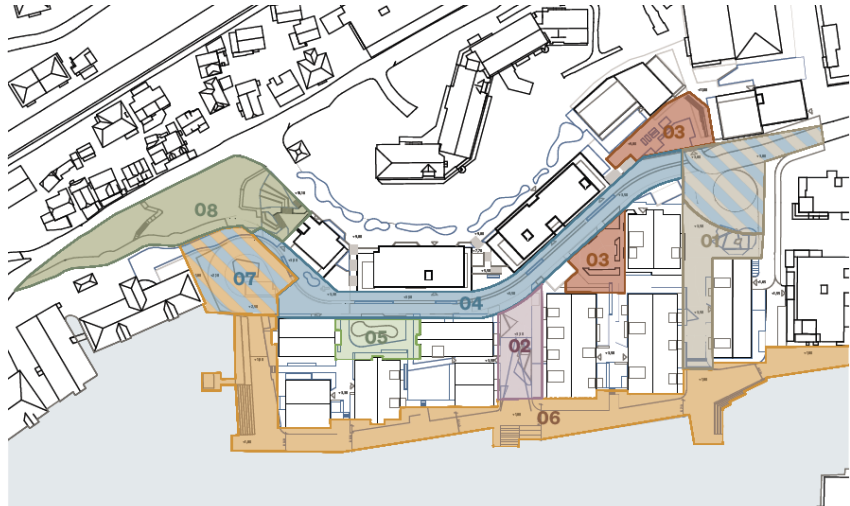
For felt D er krav til minste uteoppholdsareal i mindre grad svart ut. Av planbeskrivelsen fremgår det at med 45 boenheter vil kravet utgjøre 1800 m² uteoppholdsareal. Med skissert konsept er 1240 m² løst på «bakkeplan» hvorav mesteparten er på dekke over parkering samt at mye er løst i mellomrommet mellom Sandviksveien 110 og bygg 13. Av disse arealene vurderer vi at arealet mellom Sandviksveien 110 og bygg 13 ikke kan medregnes da det vurderes å ikke inneha tilfredsstillende kvaliteter. Arealet synes å ha dårlig solforhold, og at det mister sol tidlig på dagen. Av sol- og skyggeillustrasjonene fremgår heller ikke nybyggene i felt D ved analysen for vårjevndøgn. Dette er en mangel som må rettes før sluttbehandling. PBE vurderer at felt D har mangler ved mengde og kvalitet på uteoppholdsareal. Dette underbygger vår vurdering om at denne delen av planforslaget må bearbeides og bebyggelse må reduseres før sluttbehandling.

Møtet mellom bolig og byrom er et særlig viktig element for bokvalitetene i prosjekter. Første etasje er ofte et suksesskriterium for bokvalitet og byrom. Etter vår vurdering er det flere gode prinsipper for utviklingen av prosjektet og dets uteområder. Vi vurderer likevel at det er mulig å styrke kvalitetene ytterligere ved å tilrettelegge for økt romhøyde for boligene i første etasje og ved å øke arealene på markterrasse i alle delfelt. Med noen konkrete føringer for både romhøyder og markterrasser vurderer vi at bokvaliteten på første plan vil øke. Dette bør sikres i bestemmelsene og visualiseres i formingsveilederen. For felt D vurderer vi at det ikke er lagt nok arbeid i å sikre boligkvalitet i 1. etasje, og dette må det jobbes videre med frem mot sluttbehandling.

Sjøpromenade og offentlige byrom

Hvert felt har minst ett større byrom i umiddelbar nærhet, noe som bidrar til gode møteplasser og muligheter for rekreasjon. Ulik programmering for hvert av disse byrommene sørger for at området samlet ivaretar de fleste behov tilknyttet opphold. De to langsgående byrommene, sjøpromenaden og gågaten, fungerer som overordnede forbindelser som skaper felleskap og binder feltene sammen til en helhetlig bystruktur, se Figur 14.

- 01 Lehmkuhlplassen**, et aktivt og offentlig tilgjengelig uteareal, kiss and ride/ snumulighet for biler.
- 02 Allmenningen**, en bred akse mellom felt A og B med fall mot- og siktløp til fjorden.
- 03 Fellesrommene**, elementer tilrettelagt for aktivitet og lek for barn, vegetasjon og benker /bord og sitteplasser.
- 04 Gågaten**, offentlig akse med sikker gangsoner og blågrønn buffer mot boligbebyggelsen. Kjøring tillates kun for varelevering til næring, renovasjon og uttrykingskjøretøy.
- 05 Hagen**, et fellerareal opparbeidet som stille uterom for rekreasjon med vannspill, vegetasjon/ biologisk mangfold.
- 06 Sjøpromenaden** har mulighet for opphold, spasing, soling og bading.
- 07 Torget**, åpen plass for opphold, sosialt samvær, rekreasjon, utsikt mot fjorden.
- 08 Holmefjordparken** trillbar adkomst fra nord, amfipark og trapper i terrenget for opphold, rekreasjon, utsikt.



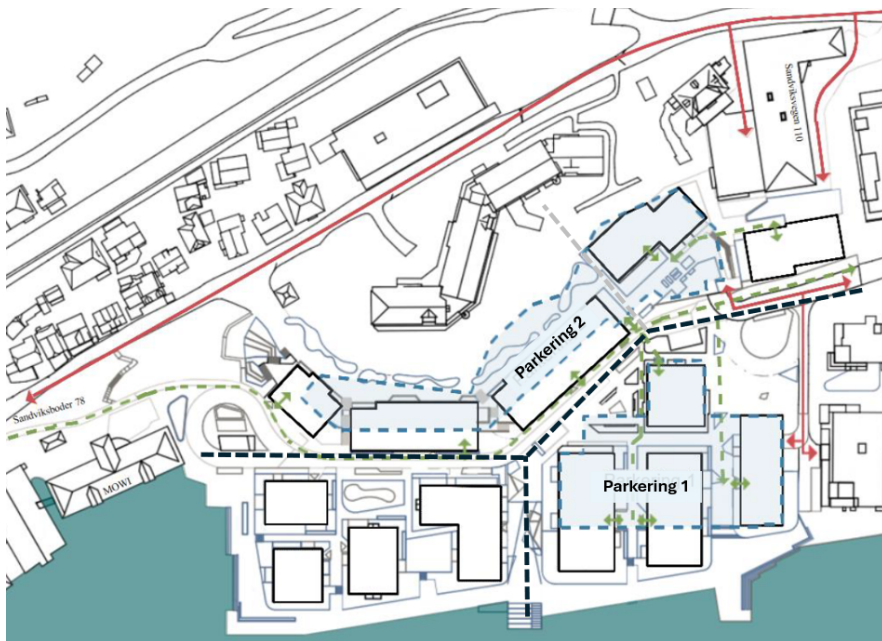
Figur 14: Byromsstrukturen i planområdet vist med 8 ulike byrom. Hentet fra Formingsveileder

Av formingsveilederen fremgår prinsippene for byrom og sjøpromenade. For sjøpromenaden er det sikret en gangsoner på minimum 5 meter. Selve sjøpromenaden har varierende bredde fra ca. 8 til ca. 14 meter med noen ytterligere utvidelser og nivåsprang som skaper variasjon, viser til figuren over. Det skal være trinnfri forbindelse fra sjøpromenaden til øvrig bygulv på minst 3 steder. Stedvis er det litt mindre enn 10 meter byggegrense mot sjø. Byrommene slik som foreslått, har variasjon og ulike funksjoner.

Etter vår vurdering er det gode visjoner og intensjoner for utvikling av områdene mellom bebyggelsen og ut mot sjøen. At sjøpromenaden enkelte steder er litt smalere enn rammene gitt av KPA vurderes som akseptabelt. Det vurderes også positivt med ulike funksjoner og tilrettelegging i de enkelte byrommene, da dette medfører variasjon i opplevelse internt i planområdet. Det viktigste med sjøpromenaden er at den oppleves som allmenn tilgjengelig. Med foreslått trinnfri koblinger fra byrommene til promenaden, samt at det er sikret tilstrekkelig bredde og kantsone langs sjøfronten, vurderer vi at planforslaget innehar kvaliteter som tilsier at promenaden vil bli et positivt tilskudd som styrker allmennhetens tilgang til sjøfronten.

Parkering

Parkering er foreslått løst i to separate parkeringsanlegg under bebyggelsen, se Figur 15. Parkeringsanlegg 1 er lokalisert i sør under bebyggelsen i felt B med innkjøring under bygg 8 (nye Lehmkuhlboden). Dette anlegget skal romme HC-plasser (10%) og delebiler (min. 6 plasser). Parkeringsanlegg 2 er et delvis nedgravd anlegg med systemparkering over 3 plan som strekker seg i bakkant av- og under felt C og D, med innkjøring mellom bygg 12 og 13. Anlegg 2 skal romme sykkel- og bilparkering, samt boder og tekniske rom.



Figur 15: Kjørbare veier og innkjøring til parkering er vist med rød pil. Blå felt angir parkeringsareal under bebyggelse. Hentet fra Planbeskrivelse

For boligdelen er det lagt opp til en parkeringsdekning på 0,7 plasser pr 100 m² bolig, som er i tråd med rammene i KPA. Parkeringsanleggene skal også dekke parkering for boligene i vedtatt reguleringsplan *Sandviksbodene*, Arealplan-ID 64780000. Dette gjelder inntil 44 plasser (0,6 plasser pr 100 m² bolig i parkeringsdekning), jf. bestemmelse 3.1.1.h. Minimum 6 parkeringsplasser skal være reservert for deleordning.

For næringsdelen er det foreslått inntil 6 plasser for ny næring i felt BAA1, BAA2 og KBA1. Det er foreslått 21 plasser for eksisterende næring i delfelt NÆ2 (Mowi) og 27 plasser for eksisterende næring i Sandviksveien 110, NÆ3, som utgjør 54 parkeringsplasser i parkeringsanlegg 1 og 2. I tillegg åpnes det opp for at inntil 21 parkeringsplasser kan etableres som overflate parkeringsplasser innenfor felt NÆ3 (Sandviksveien 110). Totalt foreslås det 75 parkeringsplasser for eksisterende og ny næring, som er i øverste sjiktet i KPA.

Ordlyden i bestemmelsene for parkering til næring er noe uklar. Disse er formulert som «kan-bestemmelser», noe som medfører usikkerhet. I Mobilitetsplanen fremgår det at *avtale om tilkomst for kjøretøyer til Mowi ikke avklart. Det er lagt til grunn at det ikke skal være parkeringsplasser for arbeidsparkering og besøkstrafikk ved eiendommen, dette skal løses i parkeringsanlegget, men taxi kan være aktuelt*. Etter vår vurdering må tilkomst til Mowi avklares som del av det videre planarbeidet, samt at ordlyden i bestemmelsene må presiseres.

Av bestemmelsene fremgår det at minimum 5% av parkeringsplassene skal være tilrettelagt gjesteparkering og at gjesteparkeringen kan dekkes gjennom sambruk med parkeringsplasser for næring. Det er allerede en presset parkeringssituasjon i nærområdet, med en høy andel gateparkering. Vi vurderer at foreslått andel gjesteparkering ikke tilstrekkelig dekker dagens og fremtidig behov og må vurderes oppjustert. I tillegg må plassering og fordeling av gjesteplassene sikres i bestemmelsene.

Sykkelparkering for bolig foreslås løst hovedsakelig innvendig med tilkomst via heis eller rampe. Parkeringsdekning tilsvarer krav i KPA. I tillegg er det sikret at 5 % av sykkelparkeringsplassene er dimensjonert for sykkelvogner og lastesyker. Sykkelparkering for næring er i tråd med kravene i KPA. Vi stiller oss positiv til mengden plasser, men vurderer at tilkomst og plassering bør konkretiseres og sikres i bestemmelsene før sluttbehandling.

Trafikk og mobilitet

Trafikk

Plangrepet bygger på et prinsipp om at kjørende skal enten inn i parkeringsanlegg eller gjennom snusløyfen og ut av området. Med et slikt grep er gaten fra Måseskjærveien (o_KV1, o_GG1, o_TO1) til eksisterende næringsvirksomhet (NÆ2) en tilnærmet bilfri gågate. Det foreslås gågate som arealformål for å kunne styre type trafikk i henhold til *Forskrift om kjørende og gående trafikk*, samt styre tidspunkt for kjøring gjennom underskilt i henhold til skiltforskriften.

Av mobilitetsplanen fremgår at det likevel vil være behov for noe kjøring i gågaten, vist med stiplet linje i figur 16. Dette er avgrenset til varelevering og renovasjon til bygg i planområdet og eksisterende næringsvirksomhet (Mowi AS, NÆ2), flyttebiler og tynge varetransport, servicekjøretøyer til bygg i planområdet og eksisterende næringsvirksomhet (Mowi AS) samt utrykning for nødetater.

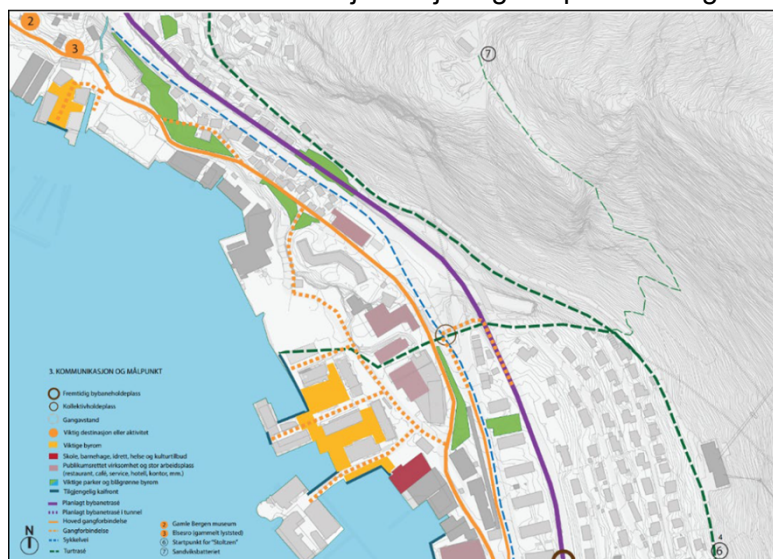
Etter vår vurdering er prinsippet om en tilnærmet bilfri gate et positivt grep. Et slikt grep bidrar til trivelige byrom med mulighet for lek og opphold. Et sentralt element er å sikre minst mulig kjøring til næringsvirksomhet i enden av gågaten, og det vil være særskilt viktig å begrense dette til et minimum. PBE forutsetter at ovennevnte følges opp og sikres tilstrekkelig i det videre planarbeidet før sluttbehandling.



Figur 16: Behov for kjøring gjennom gågaten. Hentet fra Mobilitetsplan

Myke trafikanter

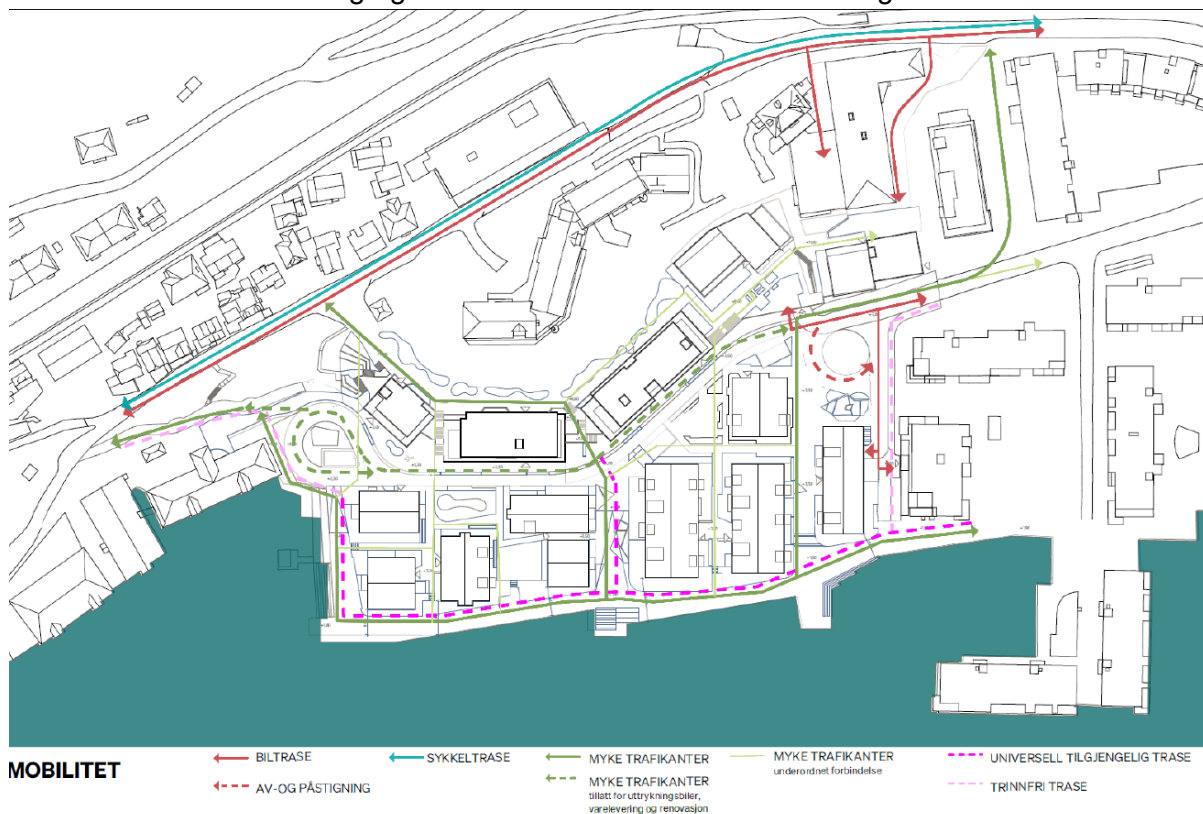
Eksisterende kommunikasjonslinjer og målpunkt fremgår av *Stedsanalysen*, viser til figur 17.



Figur 17: Mobilitet. Hentet fra *Stedsanalyse*

Det foreslås å bedre situasjonen i området ved å etablere gågate gjennom området, promenade langs sjøfronten samt ny trillbar ganglinje som kobler Postveien til planområdet, se figur 18.

Sykeltraseen gjennom området vil følge Postveien som sykling i blandet trafikk. Det er vurdert mulighetene for å etablere en ny gangforbindelse fra nedre nivå til øvre nivå via Sandviksveien 110, men det er ikke funnet en akseptabel løsning. En slik gangforbindelse vil ikke ha universell utforming og vil komme i konflikt med vareleveringen til Sandviksveien 110.



Figur 18: Mobilitetskart. Hentet fra *Mobilitetsplan*

Som del av foreliggende planforslag foreslås det å erstatte eksisterende tverrkobling fra Sandviksveien ned til planområdet for syklende. For å ivareta en gjennomgående gang- og sykkelkobling i tråd med Bergen kommunes sykkelstrategi er det foreslått en trinnfri rampekonstruksjon langs skråning ved eksisterende kontorlokaler for MOWI, viser til Figur 19. Ny kobling er trukket så langt sør og øst som mulig av hensyn til eksisterende verneverdig bebyggelse samt ønske om å ivareta bredde og funksjonalitet. Foreslått trasé vil ha stigning på 1:14 og er foreslått med minimum 2,5 meter bredde slik at den kan driftes og vedlikeholdes av kommunen. Samtidig vil den foreslåtte trillbare traseen mellom postveien og planområdet komme i konflikt med to friske asketrær (rødlistet) som står i 21 meters avstand på sørsiden av postveien, se figur 19. Kartleggingen av asketrærne (vedlagt) viser at det er en reell fare for at rotsystemene blir skadet av anleggsarbeidet. I rapport om asketrærne anbefales det en kombinasjon av lettere brokonstruksjon på peler forbi trærnes rotsystemer og deretter en mer tradisjonell konstruksjon for resten av broen.

Etablering av en ny forbindelse gjennom planområdet vil komme i konflikt med et eller flere hensyn; naturmangfold, universell utforming, kulturminner (Holmefjordboden) eller mobilitet. Etter vår vurdering er foreslått gang- og sykkelkobling en tilfredsstillende erstatning når eksisterende kobling saneres. Foreslåtte bestemmelser er noe vagt formulert og åpner for tolkning om hvordan ny forbindelse skal utformes. Til sluttbehandling må det arbeides med å redusere negative konsekvenser som følger av etablering av den trillbare adkomsten. Tilstrekkelige avbøtende tiltak og krav til utforming av brokonstruksjon må sikres i bestemmelsene, og det må sikres høye ambisjoner for kvalitet på koblingen.



Figur 19: Illustrasjoner av ny gangveg. Asketrærne er tegnet inn. Hentet fra Gangveg fra postveien

Etter vår vurdering vil mobilitetssituasjonen bli bedre med foreslått tilrettelegging for myke trafikanter i og gjennom området. Det er imidlertid utfordringer langs Måseskjærveien med parkering langs offentlig veg, noe som svekker fremkommeligheten for alle trafikantergrupper til planområdet fra sør. Av Mobilitetsplanen fremgår det at mulige løsninger i Måseskjærveien som kan bidra til å bedre situasjonen, herunder sykkelprioritert gate, parkeringsrestriksjoner, fartshumper, og at dette er tiltak som kan gjøres uavhengig av planforslaget. Etter vår vurdering er situasjonen i Måseskjærveien ikke tilfredsstillende i lys av nye tiltak innenfor planområdet og økt mengde med trafikanter som skal bevege seg i området. Måseskjærveien, slik den er i dag, er preget av slitasje og har potensial for å ha mer

gatepreg heller enn veg slik som i dag. Vi anbefaler at det vurderes tiltak som kan bedre situasjonen i området, og at dette jobbes videre med før saken fremmes til sluttbehandling.

Barn og unges interesser, barnehage og skole

I oppstartsmøtet avholdt i januar 2023 meldte Byrådsavdeling for barnehage, skole og idrett at skolene i opptaksområdet har nådd kapasitetsgrensen (Krohnengen skolekrets). Videre ble det vist til at barnehager i skolekretsen har en underkapasitet fra rundt 60 barnehageplasser i 2022 til overkant av 100 plasser i 2035.

Nærmeste barnehage til planområdet er Norlandia Nyhavn barnehage (tidligere Kidsa). Barnehagen har plass til 36 barn. Som en del av planarbeidet er behovet for å regulere areal til ny barnehage vurdert. I denne vurderingen er det faktiske behovet undersøkt, samt areal- og kvalitetsmessige virkninger for planområdet. Forslagsstiller vurderer at etterspørsel og tilbud på barnehageplasser er dekket i allerede eksisterende og regulerte barnehager. Det er sikret barnehageareal med ca. 100 nye barnehageplasser i Nyhavn (11 minutter å gå fra planområdet) som skal realiseres i forbindelse med utbygging av Hegreneset. Det er også foreslått barnehage i forslaget til reguleringsplan for Kristiansholm like sør for planområdet. I tillegg planlegges nye barnehager i Nøstegaten og på Marineholmen. Sammenlagt er det forslag om å realisere nærmere 350 plasser i området Sentrum/Sandviken i årene som kommer.

I dialog med forslagsstiller og byrådsavdelingen har PBE kommet til at krav til barnehage kan frafalles, men har anbefalt at det tilrettelegges for allmennyttig formål for å gi noe tilbake som tjener området. Dette er foreslått løst ved at det innenfor KBA1 og/eller KBA2 skal etableres inntil 160 m² allmennyttig formål som skal være vendt mot offentlig byrom, samt at det innenfor BAA2 skal etableres minimum 60 m² allmennyttig formål som skal være vendt mot offentlig byrom. Det er sikret at innenfor bestemmelsesområde #12 skal det etableres minst 30 m² allmennyttig formål i 1. etasje. Av planbeskrivelsen fremgår det at *intensjonen er å skape arenaer som fremmer barns og ungdoms interesser, sosial integrering og fellesskap. Det kan og være aktuelt med etablering av møtesteder for eldre*. PBE vurderer at intensjonen er god, men det er noe uklar visjon rundt temaet. Vi er også til dels bekymret for at det ikke legges nok vekt på å få til et konsept som vil gi noe tilbake til området. Etter vår vurdering må det jobbes videre med behov, mengde, plassering og visjon for dette temaet. Vi ber om innspill gjennom offentlig ettersyn.

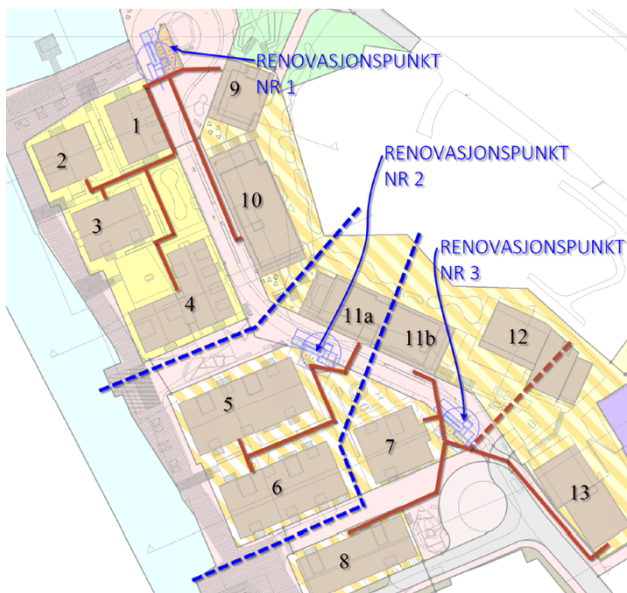
Planområdet ligger innenfor opptaksområdet til Krohnengen barneskole. Pr. 2024/2025 er elevtallet 380. Forventet elevtall for 2045 er 416, og skolens makskapasitet er 491 elever. Skolen har overkapasitet også etter 2045, og med forventet nedgang i barnetall i bydelen er det vurdert at det er tilstrekkelig skolekapasitet med hensyn til antallet nye boliger i planforslaget.

Planområdet ligger innenfor opptaksområdet til Rothaugen ungdomsskole. Skolen har i skoleåret 2025/26 630 elever og overstiger skolens kapasitet på 550 elever. Elevtallet forventes å stige i årene frem mot 2030. Prognosen sier 654 elever i 2030. Det er en målsetning å bygge en ny ungdomsskole i sentrum. I september 2025 ble konseptvalg for ny ungdomsskole i sentrum behandlet i byrådet (sak 1194/25). Det ble fattet vedtak om at ny ungdomsskole skal lokaliseres på Nordnes.

For de minste barna er det sikret i bestemmelsene at lekeplasser/lekearealer skal inneholde minimum 3 varierte lekbare element og 1 sandkasse i tillegg til gode oppholdssoner. I planbeskrivelsen er det vist til at det innenfor planområdet planlegges for sauna, promenade og flere av de felles uteoppholdsarealene som vil kunne fungere som møteplasser for eldre barn og ungdom. Byrommene, herunder «*Lehmkuhlplassen*» (o_GG5) skal ha rom for aktivitet for de eldre barna og ungdom, med opphøyde elementer og parkour-elementer, benker og vegetasjon. Dette er ikke sikret i bestemmelsene.

Renovasjon

Foreslått renovasjonsløsning avviker fra renovasjonsteknisk veileder. Gjennom prosessen er flere ulike alternativer for renovasjonsløsninger vurdert. I foreliggende planforslag er det foreslått en renovasjonsløsning med nedgravde bunntømte containere fordelt på tre ulike renovasjonspunkt langs den planlagte hovedgaten (o_GG1). Dette for å oppnå en mer areal- og driftseffektiv avfallshåndtering, Figur 20. Det er foreslått snumulighet for renovasjonsbil nord i planområdet ved regulert torg (o_TO1). Gåavstand for boligene i planområdet vil være maksimalt 100 meter. Hvert av de tre renovasjonspunktene skal ha nedkast for restavfall, papp og papir, plastemballasje og mat. Dette er gjort for å sikre størst mulig sorteringsgrad. Glass- og metallemballasje vil håndteres i et felles nedkast for hele planområdet i renovasjonspunkt 3 (Bestemmelsesområde #9).



Figur 20: Gåmønster til nedkast. Hentet fra RTP

Ved tømning vil renovasjonsbiler ha oppstillingsplass langs offentlig veiareal. Det skal sikres minimum 2 meter bred trygg gangsone innenfor formål gågate og mulig passering av utrykningskjøretøy.

Renovasjonspunkt 1 er plassert på nordlig torg ved eksisterende kontorbygg. Plassering av nedkast er midt på torgområdet, noe som vurderes å være uheldig sett i forhold til oppholdskvalitetene i dette området, samt naturlige ganglinjer som krysser det aktuelle torget. Etter vår vurdering kan renovasjonsløsning med nedgravde bunntømte containere anbefales, men det må jobbes videre med lokalisering av nedkastene, fortrinnsvis flyttes

Økosystemet rundt Sandviksbukten er i dag sterkt påvirket av utbygging. Påvirkning og konsekvensgrad er knyttet til arealbeslag, endring av leveområder, avrenning av steinpartikler, endring i strømforhold og sedimenterende forhold, og mulig endring av biologisk mangfold. Gjennom funn i konsekvensutredningen har forslagsstiller kommet til at alternativ 2, kaipromenade på peler, legges til grunn i foreliggende planforslag.

§ 8 - Kunnskapsgrunnlaget

Etter § 8 skal offentlige beslutninger som påvirker naturmangfoldet, baseres på et kunnskapsgrunnlag som står i rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Kunnskapsgrunnlaget i planforslaget består av kartlegging og verdivurdering av det marine naturmangfoldet, datert 06.03.2023, og KU for vannmiljø og naturmangfold i sjø, datert 21.11.2023 og oppdatert 21.08.2025. Den marine kartleggingen ble gjennomført i juli 2023 og september 2023 ved hjelp av et drop-kamera. Videre er det utført registrering og tilstandsvurdering av to asketrær i september 2025 av Vestlandsarboristen. Naturmangfold er vurdert samlet i planbeskrivelsen, datert 07.01.2026. Vår vurdering er at det må redegjøres for hvilke konsekvenser selve pelingen vil ha for naturmangfoldet i sjø, og dette må gjøres før sluttbehandling.

§ 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning

Av nml. § 10 går det frem at påvirkning på et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastningen som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Den totale belastningen på økosystemet rundt Sandviksbukten i dag er sterkt påvirket av utbygging. Forslagsstiller viser til at tiltak som følger av foreliggende planforslag har begrenset negativ virkning på sukkertareskogen da det ikke foreslås utfylling, men peling for å sikre sjøpromenade. Av konsekvensutredningen fremgår det at ved etablering av kaipromenade på peler er det lite sannsynlig at sukkertaren vil rekolonisere områdene som får endrede lysforhold. PBE stiller spørsmål om det finnes mulige tiltak på en pelekonstruksjon som kan bidra til at sukkertareskog kan reetablere seg her.

Av planbeskrivelsen fremgår det at når det gjelder kartlagt ask, er det sårbarheten for disse to trærne spesifikt som er aktuell å vurdere, og ikke økosystemet som asken inngår i. PBE slutter seg til denne vurderingen og viser til kapittel om *Myke trafikanter* der det fremgår at avbøtende tiltak skal vurderes i den videre planprosessen.

§ 9 – føre-var-prinsippet

Nml. § 9 stiller krav om en «føre-var-holdning» for å unngå alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. PBE vurderer at det ikke er tilstrekkelig redegjort for konsekvensene i alternativ 2, kaipromenade etablert på peler. Føre-var-prinsippet kommer dermed til anvendelse. PBE legger til grunn at overnevnte følges opp og sikres i planforslaget før sluttbehandling.

§§ 11 og 12 – Kostnadsansvar og miljøforsvarlige teknikker

Etter nml. § 11 skal kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet bæres av tiltakshaver. Forslagsstiller er kjent med dette. Etter nml. § 12 kreves det at man forsøker å unngå eller begrense skade på naturmangfoldet gjennom valg av driftsmetoder, teknikk og lokalisering. For å unngå eller begrense skade på det øvrige naturmangfoldet er det blant annet sikret at støyende sprengingsaktivitet skal unngås i hekketiden til makrellterne (mai til juli) innenfor hensynssone H560, jf. 2.6.2 i bestemmelsene, samt at det

ved igangsettingstillatelse til tiltak i sjø skal leveres en plan for å hindre spredning av eventuelle forurensede bunnsedimenter. Vi ber om innspill på bestemmelsene knyttet til hensyn til naturmangfold.

De negative konsekvensene for vannmiljø som følge av planforslaget kan reduseres og begrenses gjennom avbøtende tiltak. Plan- og bygningsetaten legger til grunn at tiltakshaver er kjent med disse prinsippene, og at de følges opp gjennom videre planlegging, detaljprosjektering og anleggsgjennomføring.

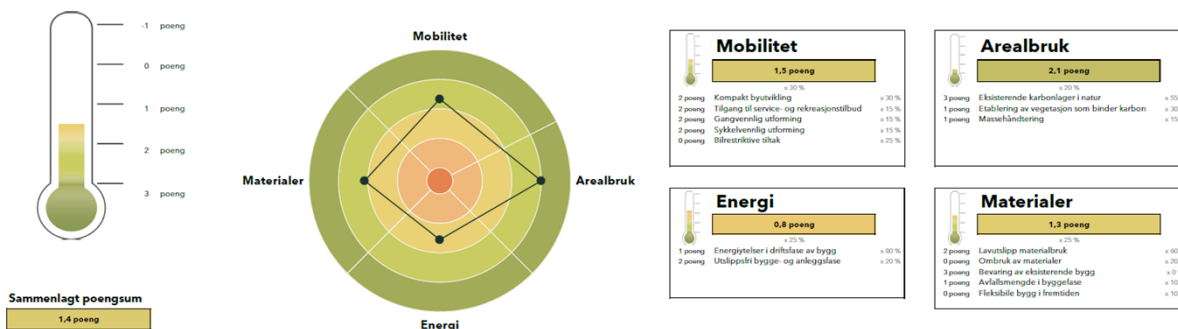
Samlet sett vurderer Plan- og bygningsetaten at prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8–12 i hovedsak er ivarettatt på plannivå. Dette forutsetter at overnevnte presiseringer og krav knyttet til kunnskapsgrunnlaget og føre-var-prinsippet følges opp i videre planprosess og at innspill fra berørte fagmyndigheter vurderes gjennom høringen.

Klima

Det er utarbeidet *Klimagassberegninger* og *Klimanorm* som del av planforslaget. I bestemmelsene er det stilt krav ved søknad om tiltak at det skal redegjøres for tiltakets energibehov og bruk av alternative fornybare energikilder. Løsninger for lokalt produsert energi skal etterstrebes.

I *Planbeskrivelsen* kapittel 4.11 vises det til at prosjektet har som mål å legge opp til å hente store deler av energibehovet gjennom lokale løsninger: termiske løsninger og solceller. Det legges opp til en fossilfri byggeplass basert på ren-elektrisk kilde til byggvarme og tørk, bygge- og anleggsplass og transport. Dette er imidlertid ikke sikret i bestemmelsene.

Resultater



Figur 22: Resultat fra klimanorm

Konklusjon

Vi stiller oss bak hoveddrammene i planforslaget, men har innspill til videre bearbeidelser til sluttbehandling, viser til foregående kapitler. Det må det jobbes videre med plankart, bestemmelser og formingsveileder.

Vår endelige anbefaling vil fremkomme av fagnotatet til sluttbehandling.

Vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven § 12-11, og i henhold til delegert myndighet, sendes følgende forslag til detaljregulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:
 - a. Detaljregulering, Bergenhus. Gnr. 168, Bnr. 1944 mfl., Lehmkuhlboden, arealplan-ID 71240000
vist på plankart, datert 07.01.2026
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 07.01.2026

Plan- og bygningsetaten

Vigdis Berge

Byplansjef

Tarje I. Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart, datert 07.01.2026
Reguleringsbestemmelser, datert 07.01.2026
Planbeskrivelse, datert 07.01.2026
Merknadsskjema, datert 13.10.2025
Illustrasjonsplan, datert 08.01.2026
Formingsveileder, datert 07.01.2026
Snitt og oppriss, datert 12.01.2026
Fotomontasje og perspektiv, datert 01.10.2025
Sol- og skygeillustrasjoner, datert 10.10.2025
Kvalitet uteoppholdsareal bygg 13, datert 09.10.2025
ROS-analyse, datert 13.10.2025
VA-rammeplan, datert 09.10.2025
Uttale fra Bergen Vann VA-rammeplan, datert 22.10.2025
Lengde- og tverrprofiler veg, datert 13.10.2025
Støyutredning, datert 09.10.2025
RTP med lengdeprofil, datert 13.10.2025
Merknad til RTP fra BIR, datert 19.08.2025
Mobilitetsplan, datert 10.10.2025
Klimagassberegning bolig, datert 18.08.2025
Klimagassberegning næring, datert 18.08.2025
Klimanorm, datert 25.08.2025
Skredfarevurdering, datert 05.09.2023
Miljøgeologisk undersøkelser, datert 19.06.2023
Geotekniske grunnundersøkelser og vurdering av områdestabilitet, datert 21.06.2023
Massehåndtering notat, datert 03.10.2025
Gangveg fra Trondhjemske postvei notat, datert 28.08.2025
Vurdering av asketrær, datert 30.09.2025
Vindanalyserapport, datert 15.10.2025
Flom, bølger og ekstremvann rapport fra Hegreneset, datert 01.10.2021
Tiltak havnivåstigning Bergen sentrum_COWI, datert 30.08.2024
Konsekvensutredning Kulturmiljø, datert 12.01.2024
Konsekvensutredning vannmiljø, oppdatert – en vurdering av to alternativer, rapport 4489, datert 21.08.2025
Konsekvensutredning vannmiljø, rapport 4114, datert 21.11.2023
Kartlegging og verdivurdering av marint naturmangfold, rapport 4113, datert 06.03.2023
Stedsanalyse, datert 31.08.2022

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr: PLAN-2022/23757