

Puddefjorden United



Deloppgave 5:

Næring og bruk av kaier

Fase 1: August 2024 - mars 2025



BERGEN
KOMMUNE

Plan-og bygningsetaten

30. 04. 2025

Innhold

1. Tema og studieområde	3
1.1. Aktuelle broer og utfyllinger	4
1.2. Dypvannskaier på Laksevåg	5
1.3. Transformasjon og byutvikling	6
2. Metode	7
2.1. Kartleggingsarbeidet	7
2.2. Oversikt over avholdte samtaler/korrespondanse	7
2.3. Skipstrafikken til Puddefjorden	8
3. Hovedfunn og vurderinger	11
3.1. Konflikter med nye broer for seilbåter og Heidelberg Materials betong	12
3.2. Konflikter i forhold til mulig utfylling	13
3.3. Maritim næring	14
3.7. Fordelingen mellom bolig og næring i sjøfronten	16
3.8. Anbefalinger om videre arbeid	18
4. Status for bruk av den enkelte kai langs Puddefjorden	19
4.1. Innenfor Puddefjordsbroen	19
4.2. Indre Laksevåg	21
4.3. Fra Damsgårdsveien 135 til Laksevåg verft	27
4.4. Laksevåg verft og Laksevågneset	31
Referanser	43

Revisjonshistorikk for notatet

Rev	Dato	Kapittel	Ansvarlig	Godkjent
00	13.03.25		K AR	OPKL
01	01.04.25	Korrektur	K AR	OPKL
02	30.04.25	Oppdatert figur 1.	K AR	OPKL

1. Tema og studieområde



Figur 1: Kart over studieområdet



Foto: Dypvannskai ved Laksevågneset 12.

Puddefjorden er og har vært et viktig industriområde i Bergen. Særlig mekanisk industri og maritime næringer har vært dominerende langs fjorden. Indre deler av Puddefjorden er i stor grad transformert til bolig, kontor og tjenesteytende næring. Dette arbeidet er en fellesoppgave for planarbeidene langs Puddefjorden i Plan- og bygningsetaten og skal være kunnskapsgrunnlag til planarbeid, særlig på Laksevåg. Havneområdet på Dokken og Møhlenpris er ikke med i denne kartleggingen. Disse områdene er en del av pågående planarbeid for Dokken. Bruk av havnen i dag og endret bruk drøftes i områdeplanen for Dokken sør. Kartet over viser studieområdet for dette notatet.

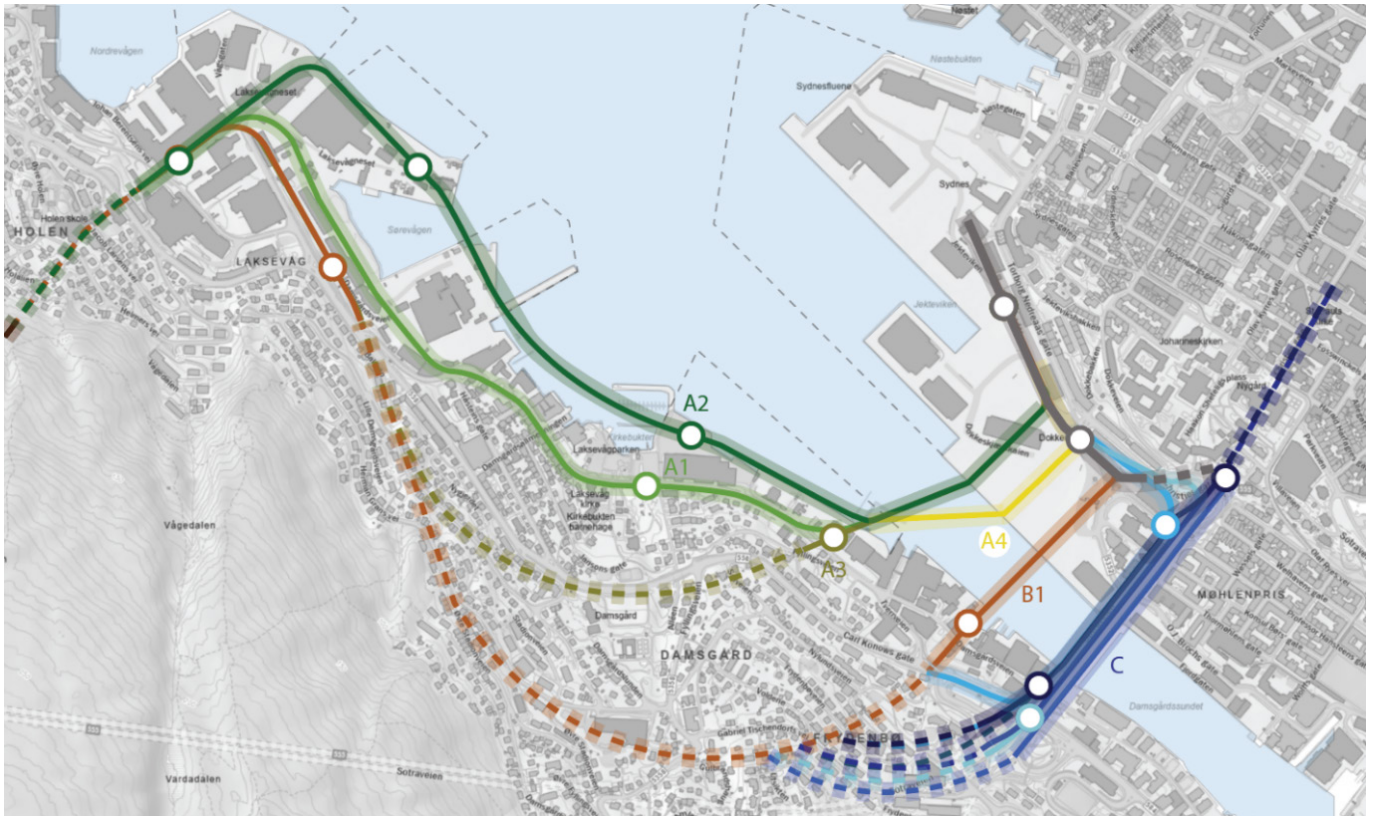
Hovedfokuset har vært å få kunnskap om de marine og maritime virksomhetene som har bruk for kai / skipsanløp for å drive virksomheten sin på en bærekraftig måte, og videre kartlegge bruken og behovet. Virksomhetene er også invitert til å si noe om hvordan de vurderer mulighetene for sin fremtid i området. Underveis har en vurdert at det også er hensiktsmessig å se på Forsvarets, Røde kors hjelpekorps, Brannvesenets og fritidsbåteieres behov for kai / seilingsled.

Bakgrunnen for at man har behov for denne kunnskapen, er at det planlegges bro over Puddefjorden for gående og syklende og for fremtidig bybane mot Bergen vest. Slike broer kan begrense tilkomst til fjorden med store skip. Videre diskuteres utfyllinger. Dette kan legge begrensninger for eksisterende næringers mulighet til å drive sin virksomhet langs Puddefjorden. Sjøfrontstrategien (vedtatt av Bergen bystyre 28.4.2021) sier at det skal etableres en sammenhengende sjøpromenade langs vannet fra Sandviken til Laksevågneset, for å gi bedre tilgjengelighet til sjøfronten.

Kommuneplanens arealdel, KPA 2018, (vedtatt av Bergen bystyre 19.juni 2019) definerer store deler av sjøfronten på Laksevåg som byfortettingssone. Dette planlegges det for i en rekke offentlige og private reguleringsplaner. Ettersom hver enkelt plan kun vurderer konsekvensen for næringsvirksomheten i sitt eget område, er det et behov for en helhetlig vurdering av konsekvenser for næringsvirksomheten langs sjøfronten.

1.1. Aktuelle broer og utfyllinger

Illustrasjonen under viser broer som vurderes for Bybanen i Kommunedelplan for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest. I tillegg kan det bli aktuelt med gang/ sykkelbro enten i kombinasjon med bybanebro eller separat. Fremtidig plassering av bro(er) og aktuell høyde, kan få konsekvenser for skipstrafikken i Puddefjorden og dermed for næringen som bruker kai. Broplasseringene A og B i kartet under planlegges for 4,5 m seilingshøyde og C vil ha samme seilingshøyde som Puddefjordsbroen.



Figur 2: Mulige bybanetraséer, nye broer og utfyllinger, mars 2025.

De stiplede linjene i sjøen viser areal som kan vurderes for utfyllinger. Disse er basert på Strategisk planprogram for Laksevåg som definerer «undersøkellesområder» for utfylling.

Det kan være aktuelt å etablere en gang- og sykkelbro over Puddefjorden i første fase av planlagt byutvikling. Det sees på flere alternative plasseringer for gang- og sykkelbroen, og den planlegges med en seilingshøyde på 4,5 m. Det vurderes også om denne kan være en bro som kan åpnes på bestemte tider, slik som Småpudden. Dette er vurdert i en egen deloppgave, deloppgave 2.

1.2. Dypvannskaier på Laksevåg



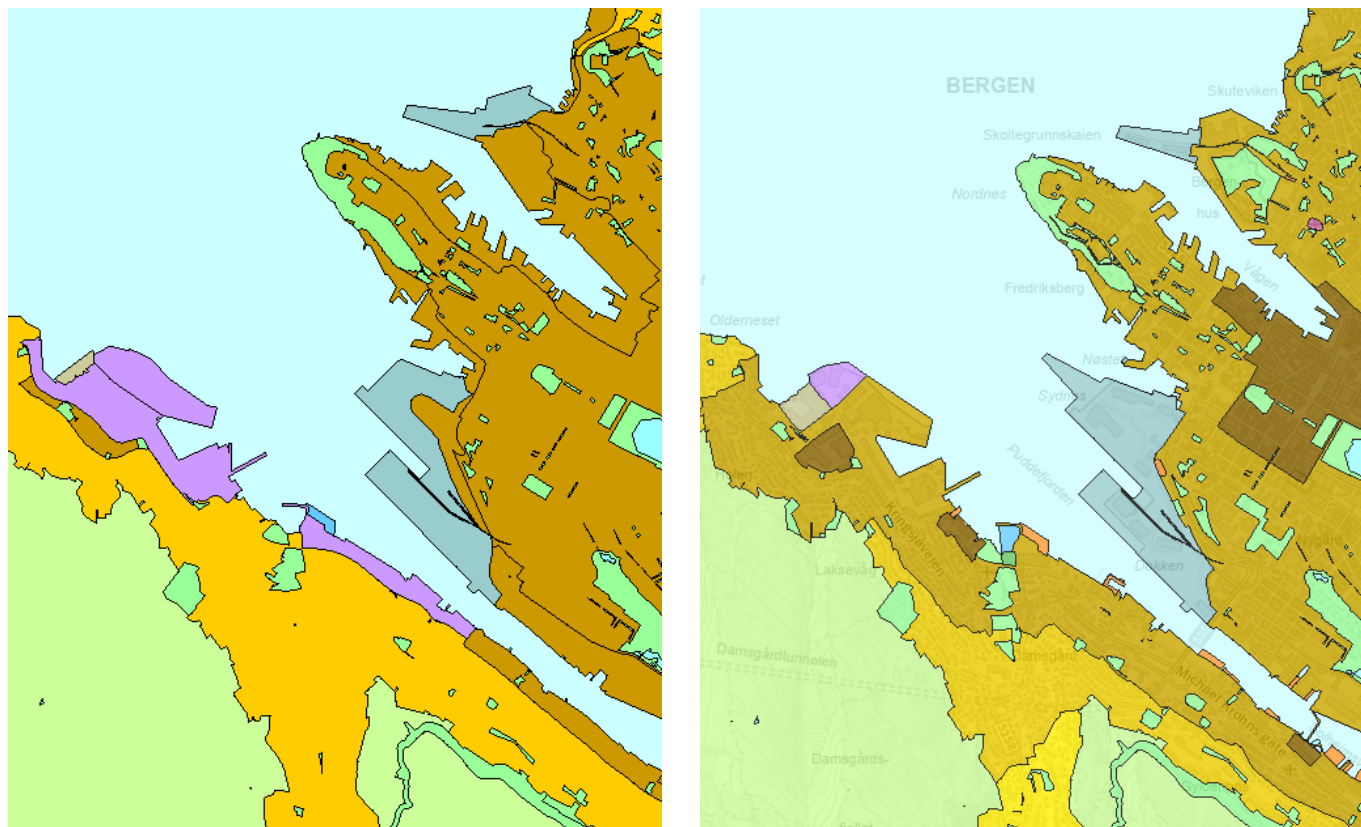
Figur 3: Dypvannskaier på Laksevågneset og piren ved verftet

Når dybden er 10 meter eller mer, defineres kaien som dypvannskai. Ved dypvannskaier kan store skip legge til kai. Slike kaier er en knapp ressurs både i Bergen kommune og i nabokommunene, men er likevel gjenstand for transformasjon til bolig og kontorvirksomheter.

Havneutredningen («Alternativ for frigjøring av kaier på Dokken Sør for byutvikling i perioden 2027-2035»), nevner disse kaiene på Laksevåg som eksisterende dypvannskaier: Laksevåg verft piren ved tørrdokken og yttersiden av Laksevågneset.

1.3. Transformasjon og byutvikling

Kommuneplanens arealdel 2018 (KPA 2018) gir overordnede rammer for arealbruken i kommunen. Kartene under viser endringer fra KPA 2010 til KPA 2018.



Figur 4. KPA 2010 til venstre, KPA 2018 til høyre. Stor del av sjøfronten på Laksevågneset gikk fra næring (lilla) til byfortettingssone (brun) og sentrumskjerne (mørk brun).

Byfortettingssone (eller sone 2) innebærer bolig- og næringsområder med innslag av tjenesteyting, handel og kultur. Næringsvirksomheter som kan medføre støy, forurensning eller andre vesentlige ulemper for omgivelsene tillates ikke. De mørkeste brune feltene i plankartet er sentrumskjerner. Sentrumskjernen er hjertet i stedet – der service og handel er lokalisert og innbyggere møtes. Her skal det være åpne fasader og publikumsrettet aktivitet i første etasje og en offentlig plass.

Disse sonene dekker store deler av Laksevåg, med unntak av tomten til ubåtbunkeren Bruno og et næringsområde lengst nord på Laksevågneset. En transformasjon fra næring til byfortettingssone og sentrumskjerne innebærer at industri med lite intensiv arealutnyttning og støyende virksomhet flytter vekk.

Samtidig er Bergen «havbyen», og har en sterk maritim kompetanse og tradisjon. Havnæringene er pekt ut som en satsing for fremtiden. Her har både kunnskaps- og produksjonsmiljø i Bergensområdet komparative fortrinn. Arbeidet har som mål å kartlegge konsekvensene for eksisterende næring som bruker kai. Det ligger også muligheter for næring, om ikke industri, i transformasjonen.

2. Metode

2.1 Kartleggingsarbeidet

Eiendomskart er brukt for å identifisere grunneierne. I noen tilfeller har PBE snakket med grunneier, i andre tilfeller med leietaker og for noen aktører brukes deres innspill til kommunale planer eller åpne kilder på internett som kilde. Mange av møtene er avviklet i bygg nær aktuell kai.

På møtene er det stilt spørsmål om selve bedriften, om status i dag for bruk av kaien og om vyer for fremtiden. Noen få dialoger har vært på epost eller telefon.

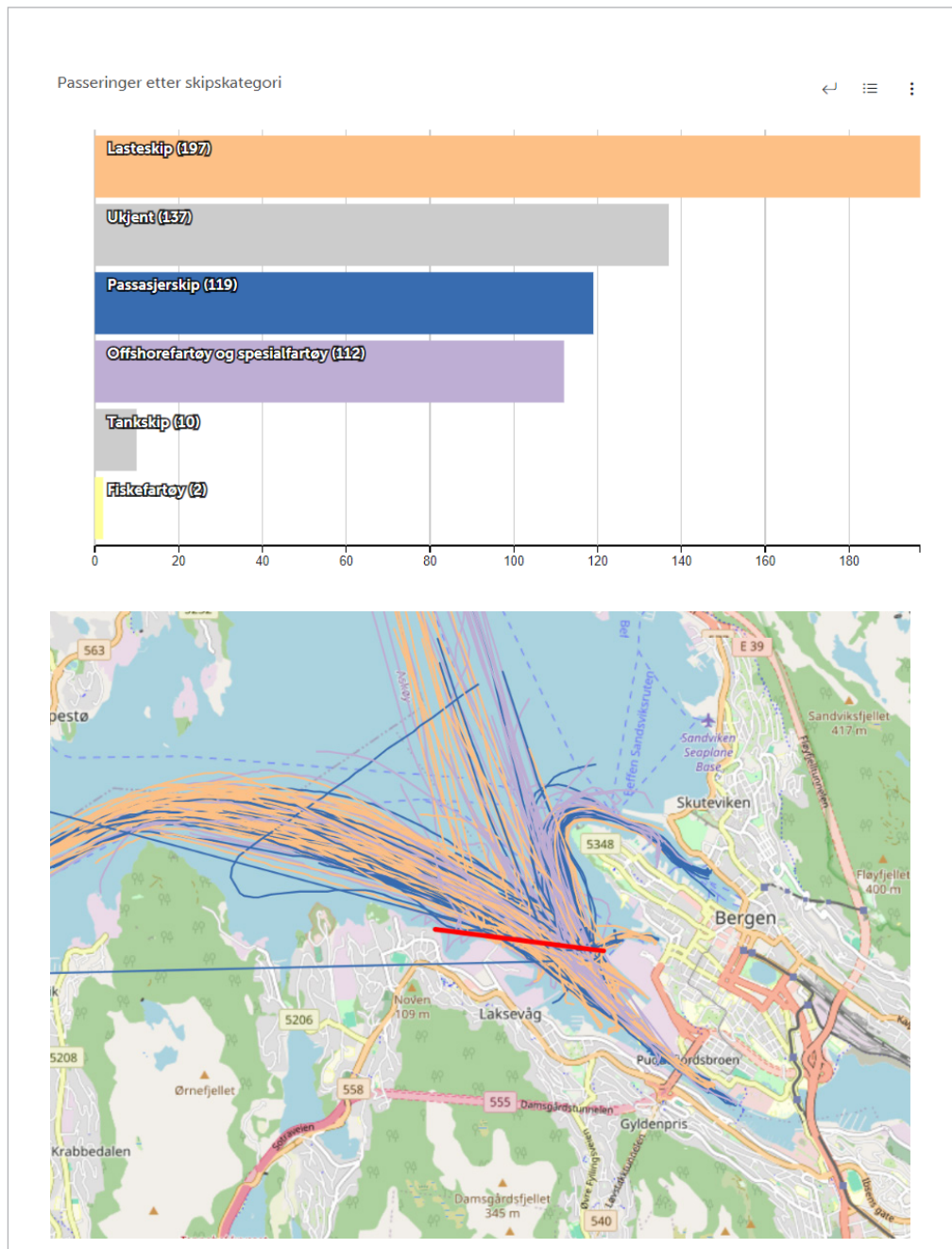
2.2. Oversikt over avholdte samtaler/korrespondanse

Bergen brannvesen	Epostkontakt	Bjarte Helland, seksjonsleder drift
GC Rieber Eiendom	Digitalt møte	Adm. dir.Tor Instanes, Prosjektdirektør Arild Bruvik
Damsgårdsveien 109 A AS	Møte i Autogården	Styreleder Hans Jacob Alsaker
DNV	Møte hos DNV	Station manager maritime Olav Golten, Head of Section Technology centre Mads Bolstad
NEMO Classic diving	Møte hos NEMO	Driftsleder Åge Lavik og Eivind Kjellevold
Endur Maritime AS	Møte hos Endur	Økonomileder Brage Hoff-Engelbreten og daglig leder Jonny Arefjord
Frydenbø Forward	Møte hos Frydenbø Forward	Serviceleder Bjørn Harald Gjesdahl
Heidelberg Materials Betong	Epost og høringsuttalelse	Carl Fredrik Hestbek, advokat
Marin Eiendomsutvikling AS	Møte i Autogården	CEO Andreas Hovden og Driftssjef Gudmund Hosøy
Fe Lager Laksevåg AS	Møte hos Fe lager Laksevåg	Styreleder og daglig leder Svein Gjerland Anderssen
Maritim Construction Solutions	Telefonsamtale	Daglig leder Chris Midttveit
NCC property	Digitalt møte	Utviklingssjef Christian Hvass
Unicon	Telefonsamtale	Administrerende direktør Eric Staurset
Af Decam	Telefonsamtale	Prosjektleder Marius Sande
LVN12 AS	Møte hos LVN 12 AS	Styreleder og daglig leder Torstein Selvik, Styremedlemmer Katrine Selvik og Karoline Nag
DC Bergen Resources	Digitalt møte	CCO Remi Søfteland
Rolf Olsen, Laksevåg AS	Telefonsamtale	Daglig leder Andreas Grimelund
Forsvarsbygg	Møte i Autogården	Seniorrådgiver Arealplan Cato Dørmænen
Laksevåg industrihus AS	epostkontakt	John Erik Nilsen, daglig leder
Bono bolig AS	epostkontakt	Jannike Sem-Onarheim

2.3. Skipstrafikken til Puddefjorden

Hovedaktiviteten i dette prosjektet har vært kontakt med kaieiere/ kaibrukere. For å supplere bildet, er det hentet trafikkdata fra båttrafikken med større skip til Puddefjorden i en måned fra kystdatahuset.

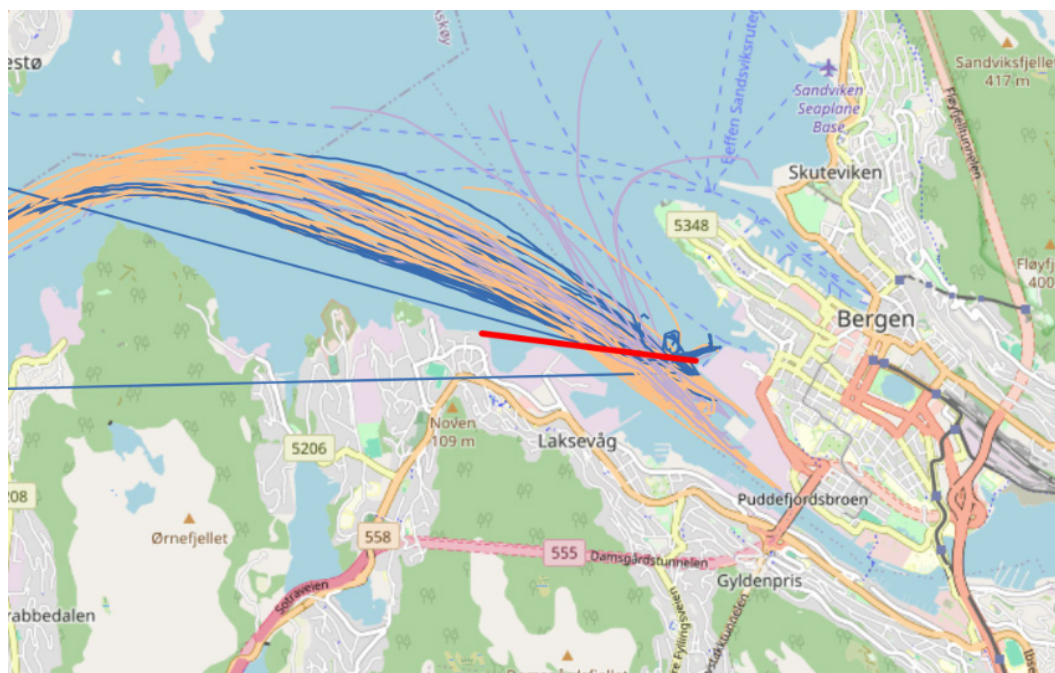
Grafen i figur 5 viser hvordan trafikken fordeler seg på ulike fartøystyper. Det er i hovedsak lasteskip som anløper Laksevåg, i tillegg til noen offshorefartøy/spesialfartøy til Nordrevågen, Søreivågen og Endur Maritime. Passasjerskip anløper i hovedsak Endur Maritime og Møhlenpriskaien. Her ligger en båt som brukes i forbindelse med sosiale arrangement.



Figur 5 Kartet og grafen viser alle skipsbevegelser som krysser den røde linjen i løpet av oktober 2024, for båter med AIS. Fargene på linjene samsvarer med kategoriene i grafen. Ukjent kategori vises med grått i grafen, men er ikke med på kartet. Dette gjelder hovedsaklig småbåter. Kilde kystdatahuset.no



Foto: Sørervågen



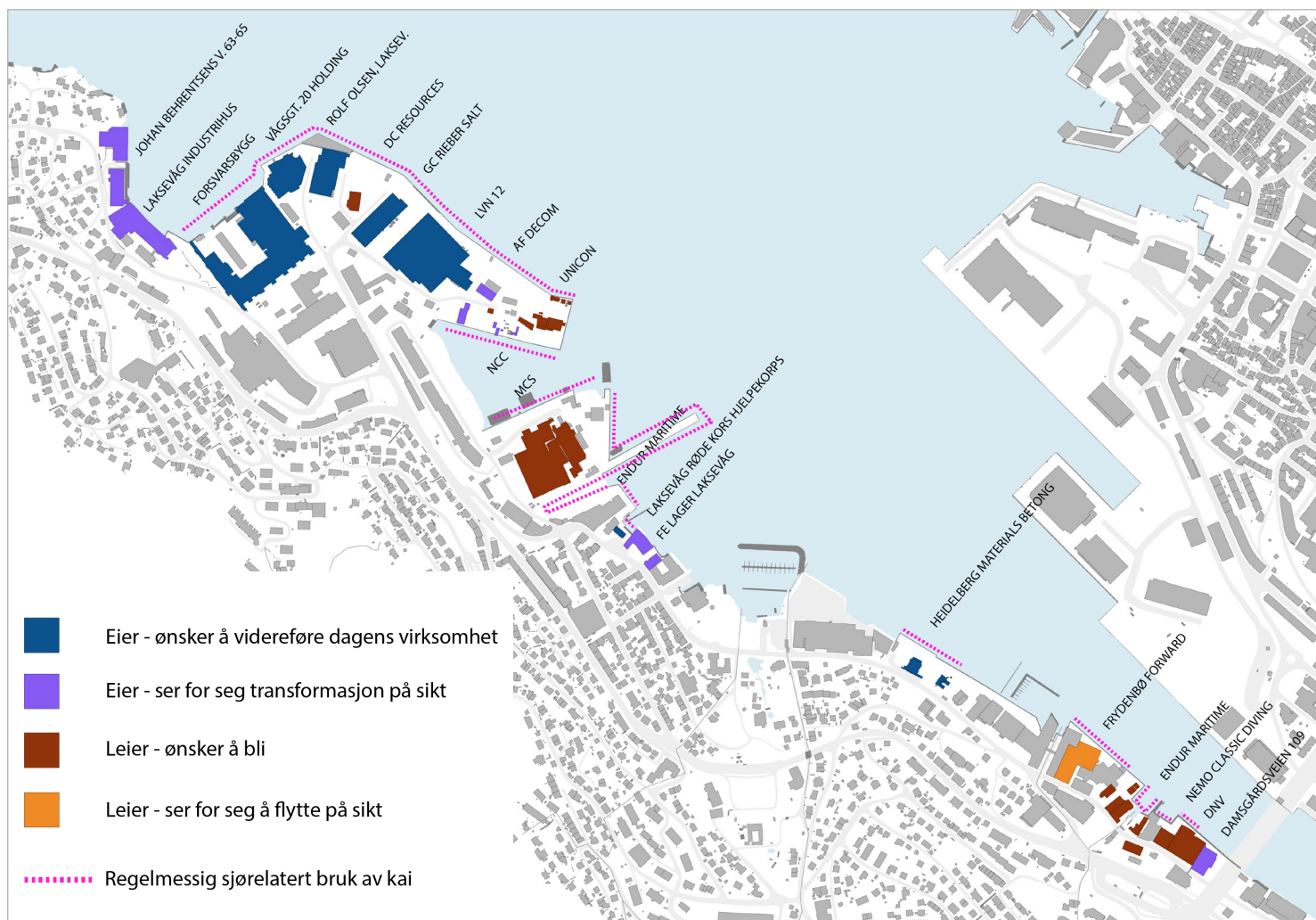
Figur 6 Kartet viser anløp i oktober 2024 som er 6 meter eller dypere under vannlinjen.

Grafen og kartet i figur 5 og 6 viser at Laksevåg ikke mottar skip med drift (avstand mellom vannlinjen og kjølen) dypere enn 6 meter. De fleste anløp til Laksevåg har draftdybde på 4 meter.



Foto: Kirkebukten, Sørevgågen og Laksevågneset

3. Hovedfunn og vurderinger



Figur 7 Kart over aktuelle kaier- aktørenes planer for fremtiden

Dette kapitlet sammenfatter hovedfunnene av arbeidet. Kapittel 4 inneholder en omtale av bruken av hver enkelt kai i studieområdet.

Kartet over viser hvor det er regelmessig bruk av kai og eie/ leieforhold, samt hvem som har uttrykt at de vil bli og hvem som ser for seg å flytte vekk fra Laksevåg i fremtiden. De stiplede linjene viser kaier som er i regelmessig bruk i dag. De mørkebrune byggene brukes av aktører som leier og som ønsker å bli.

Båttrafikken innenfor Puddefjordsbroen er i hovedsak fritidsbåter. Det er en del trafikk til Endur Maritime og Frydenbø Forward på Indre Laksevåg. Dette er kunder som trenger skipsvedlikehold. Det innerste punktet for bruk av kaier for forflytning av store mengder gods er imidlertid Heidelberg Materials Betong. Laksevågneset har flere virksomheter som driver med mottak/ utskipping av store mengder sand, stein, salt og lett forurensede masser.

3.1. Konflikter med nye broer for seilbåter og Heidelberg Materials betong

3.1.1. Seilbåter innerst i Puddefjorden

Innerst i Puddefjorden er det marinaer for korttids- og langtidsleie. Særlig seilbåter vil få problemer med å komme under alternativ A og alternativ B broer samt gang- og sykkelbro med en seilingshøyde på 4,5 meter. Derfor bør det vurderes en broløsning som kan åpnes. Bro som vist i alternativ C på høyde med Puddefjordsbroen, vil ikke være i konflikt med tilkomst til indre deler av Puddefjorden.

3.1.2. Bybanalternativ A2 - påvirkninger

Bybanebro i alternativ A2 er til hinder for Heidelberg Materials Betong i Damsgårdsveien 155 som mottar sement fra store skip og for MCS og Endur Maritimes virksomhet i Verftsområdet.

Den vil også være hemmende for NCC, Unicon Af Decom som bruker kai mot Søreivågen. Det er imidlertid grunn til å tro at transformasjonen til bolig på Laksevågneset 18 kommer før en eventuell bybanebro. Dersom A2 realiseres med lav bro (under 4,5 m seilingshøyde) eller fylling kan den komme i konflikt med Laksevåg røde kors hjelpekorps sin redningsbåt. Den kan også komme i konflikt med Havforskningsinstituttet sin virksomhet på Laksevågneset 12.

3.1.3. Flere virksomheter påvirkes ikke av aktuelle lave broer for bane

Kursdeltakere hos Nemo Classic Diving dykker fra kaien utenfor kurslokalene. Dette er ikke i konflikt med noen av de skisserte bybane broene. Det Norske Veritas bruker i liten grad kaien fremfor Buehallene. Bruken er knyttet til store gjenstander for testing. Forrige bruk av kaien var i 2022. Dersom en bro skulle hindre adkomst fra sjø, er alternativet å bestille en spesialtransport.

Frydenbø Forward jobber med elektro på skip og har kunder med skip som har seilingshøyde større enn 4,5 m. Virksomheten ser for seg å flytte – trolig til Askøy - når området transformerer, selv om virksomheten deres er forenlig med sjøpromenade/ urban situasjon. Det er grunn til å tro at en transformasjon av området vil skje før en eventuell bybanebro skal oppføres.

Endur Maritime vil bli påvirket av lave broer. Det er ikke grunn til å tro at det bygges bybanebro over Puddefjorden før leiekontraktene til Endur løper ut.

Det kan være aktuelt å etablere en gang- og sykkelbro før virksomhetene flytter, det videre planarbeidet må drøfte konsekvenser, koordinere tiltakene og etappevis utbygging.

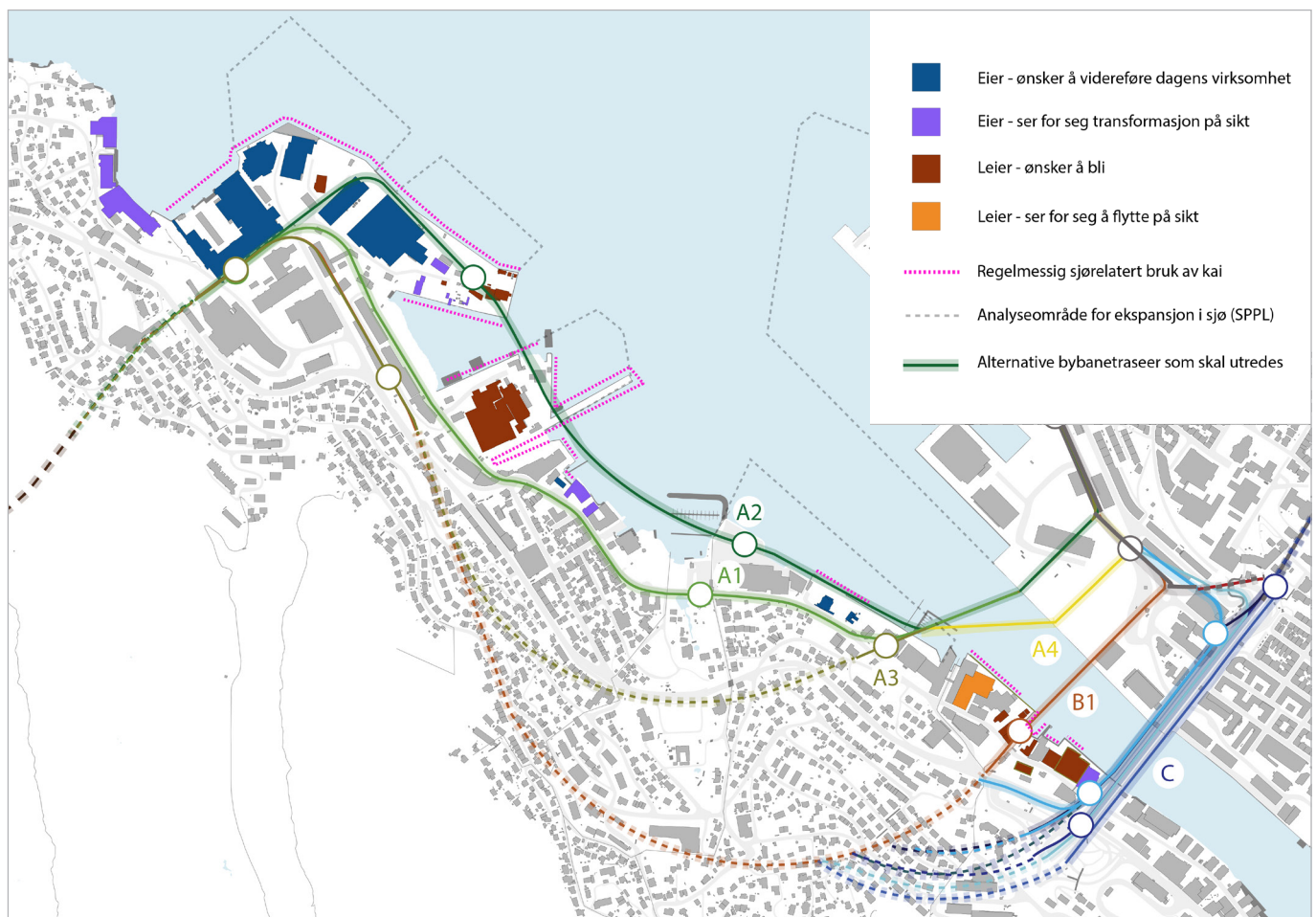
Virksomhetene på utsiden av de skisserte broene blir ikke påvirket av broenes høydebegrensninger.

3.2. Konflikter i forhold til mulig utfylling

- Laksevågneset – sand, salt, stein, Havforskningens skip
- Utenfor Kirkebukten – Heidelberg Materials Betong

Her tas det utgangspunkt i undersøkelsesområdene for utfylling fra Strategisk planprogram for Laksevåg (vedtatt av Bergen bystyre 23.10.2019) vist som grå stiplet linje i figur 8. Dersom det fylles ut ved undersøkelsesområdene på Laksevågneset (se illustrasjonen under innenfor grå stiplet linje), vil det blokkere for bruk av kai fra og med Vågsgaten 20 til og med Laksevågneset 18. Her er det flere bedrifter som er avhengig av kaitilkomst og ønsker å fortsette sin virksomhet. En eventuell utfylling fremfor Laksevåg verft, er i konflikt med Endur Maritimes virksomhet i dag, men siden Marin Eiendom som eier og leier ut kaien også står for detaljplanen med utfylling, er sannsynligheten stor for at Endur Maritime AS uansett må flytte før det er aktuelt å fylle ut. Undersøkelsesområdet fra Kirkebukten og innover, vil være til hinder for Heidelberg materials betong sin virksomhet dersom det fylles ut.

Dersom det skal fylles ut, kan det vurderes å etablere ny kai ved den nye sjøfronten.



Figur 8: Konflikter mellom kaibruk, bybaneløsninger og undersøkelsesområdene for utfylling fra Strategisk planprogram for Laksevåg

3.3. Maritim næring

Noen aktører blant de maritime næringene i analyseområdet, ønsker å videreføre driften av industri/ næring tilknyttet kai, mens andre ser for seg innen få år å transformere eiendommen til bolig/ kontor og å flytte virksomheten ut av byen. Leietakere som ønsker å bli, kan likevel bli nødt til å flytte om grunneier har planer om transformasjon når aktuelle kontrakter utløper.

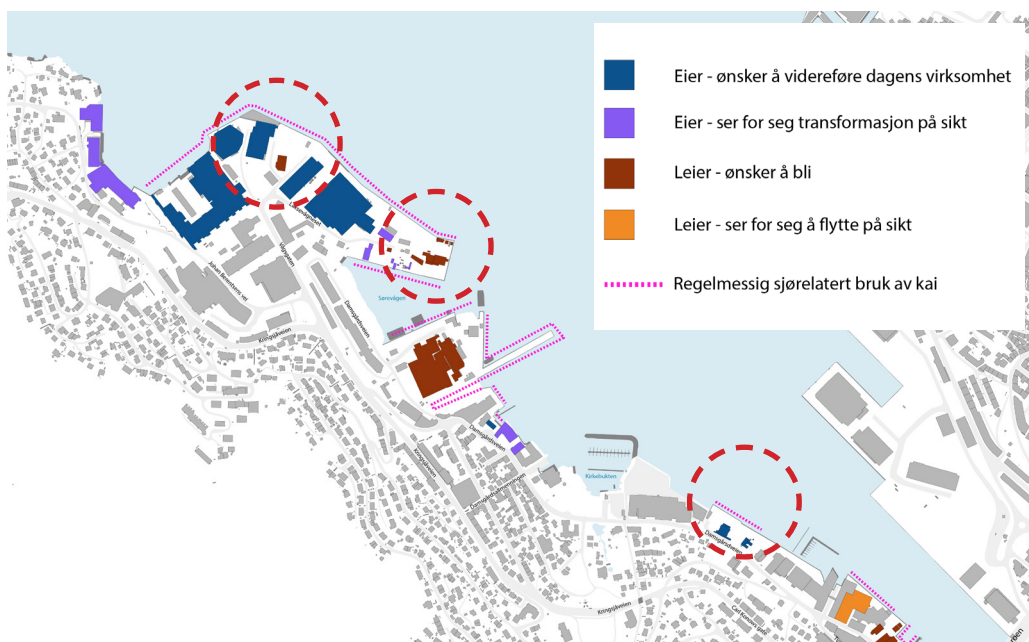
Næringsaktiviteten, som tidligere preget Puddefjorden, er allerede erstattet med boliger og kontorarbeidsplasser innenfor Puddefjordsbroen. Overordnede planer legger til rette for at transformasjonen kan fortsette på Laksevåg. De maritime, tekniske bedriftene understreker verdien av å være en del av et miljø med industriaktivitet/ maritim klynge. Den fysiske nærheten gjør det enkelt å samarbeide. De ulike virksomhetene har ulike fortrinn og utfyller hverandre derfor godt. Når godshavnen flyttes fra Dokken, flyttes også et viktig marked for de maritime aktørene på Laksevåg. Disse aktørene har tilhold på arealer som er definert til byutviklingsområder i KPA, og dagens maritime næring med industri er i konflikt med det.

3.4. Sysselsetting / verdiskaping for de maritime aktørene som flytter

Endur Maritime AS, Maritime Construction Solutions (MCS) og Frydenbø Forward er alle maritime virksomheter. Frydenbø Forward ønsker å flytte på sikt, mens Endur og MCS trolig vil måtte flytte fordi utleierne deres vil transformere industriområdet til bolig, kontor, handel og opplevelser. Endur har 80 ansatte, Frydenbø Forward har 180 ansatte (inkluderer også folk med arbeidssted Hanøytangen) og MCS har 60 fast ansatte og 120-240 i rotasjonsturnus. Alle disse selskapene har en omsetning i 300 millionersklassen hver.

3.5. Sement, stein og salt

De store aktørene som driver med sement, stein og salt i området har i hovedsak vist interesse for å fortsette sin virksomhet i området på sikt. Flesteparten av disse holder til på Laksevågneset. Flere av arealene er satt av til næring i KPA 2018, og er dermed i tråd med gjeldende formål.



Figur 9 De røde sirklene viser hvor stein, sement og saltaktører holder til i dag

På Laksevågneset er det flere virksomheter som jobber med bulk – steinprodukter og salt. På NCC Property sin tomt Laksevågneset 18, er både NCC Industry og NCC sin sjøentreprenør som ser for seg å flytte og Unicon og Af Decom som gjerne kunne tenke seg å bli. Både GC Rieber Salt og Rolf Olsen Laksevåg importerer salt. De eier sine eiendommer og ønsker å bli.

- Økte kostnader for entreprenører og kjøpere av eiendom/nybygg
- Økte kostnader for storkonsumenter av salt
- Betydelig økning i antall kjørte km med lastebil med tunge varer og dermed økt energibruk og økte utslipp, og redusert leveringssikkerhet.

15

3.7. Fordelingen mellom bolig og næring i sjøfronten

I 2004 ble det utarbeidet et kart som viser status for bruk, vist med formål, på arealene i sjøfronten. I 2024 ble øvelsen gjentatt.

I 2004 var 77 % av sjøfronten i bruk til næring eller lager / terminal. Som det fremgår av kartet fra 2024 har innslaget av bolig økt. Dette vises tydeligere i diagrammet under

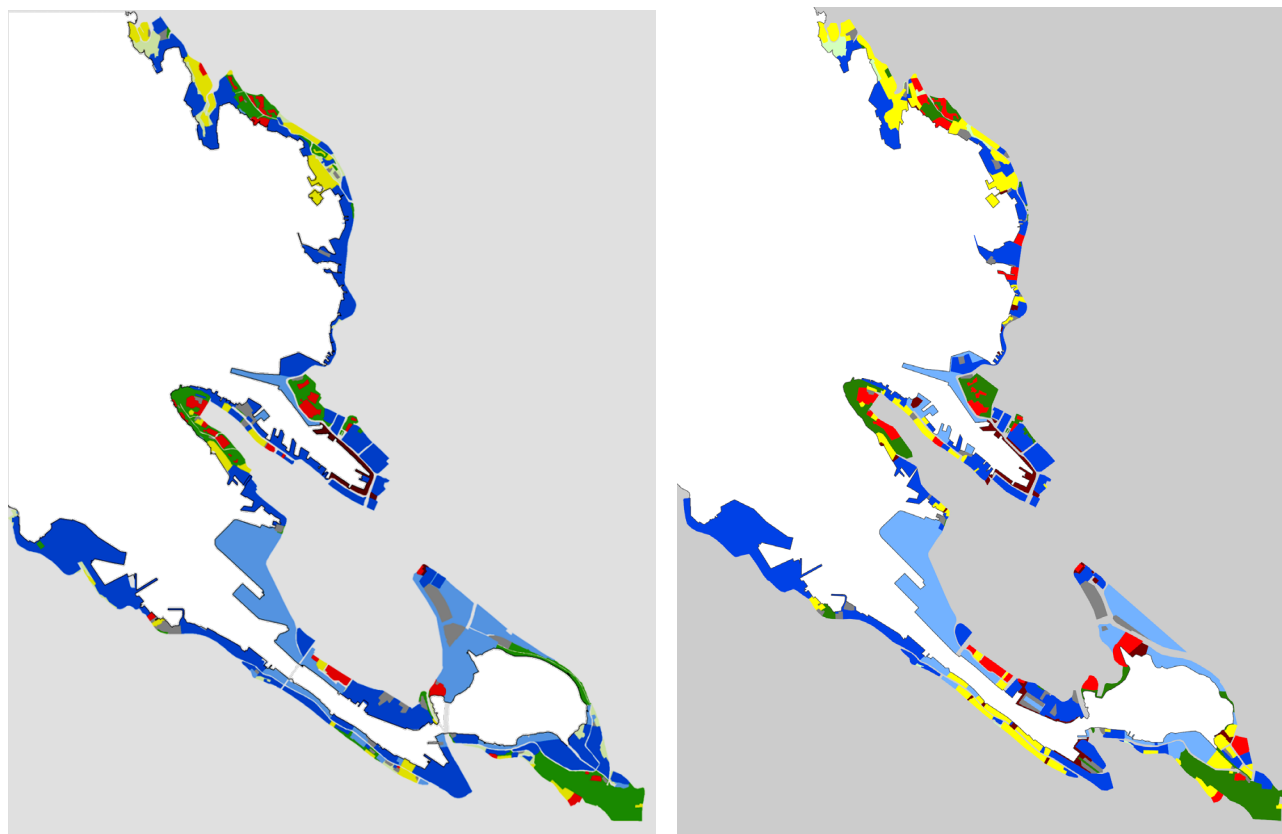
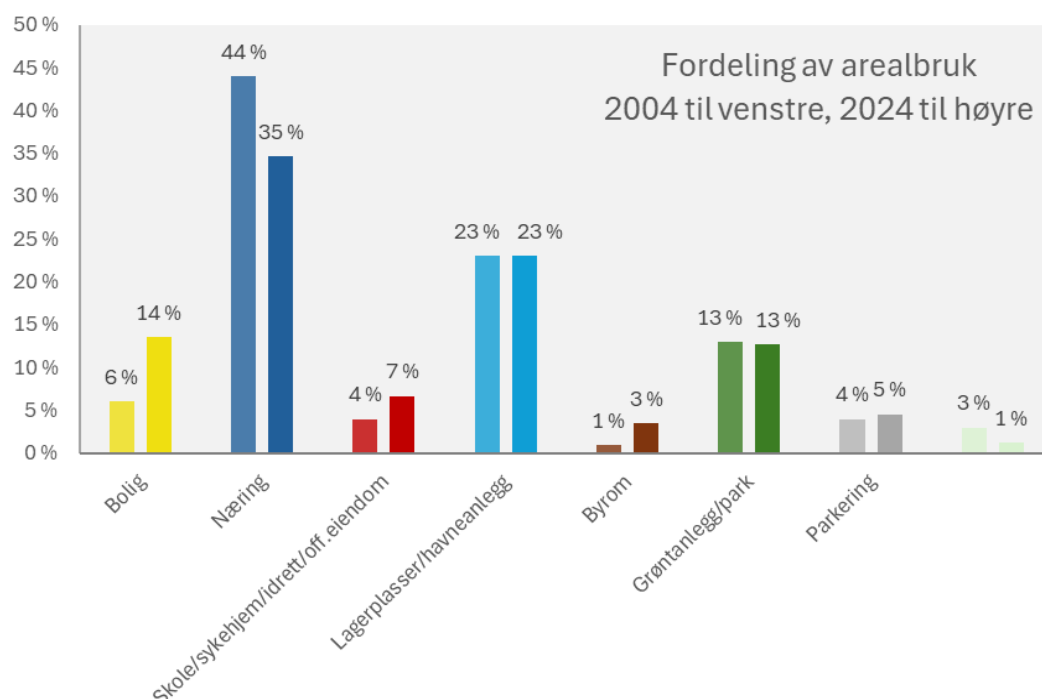


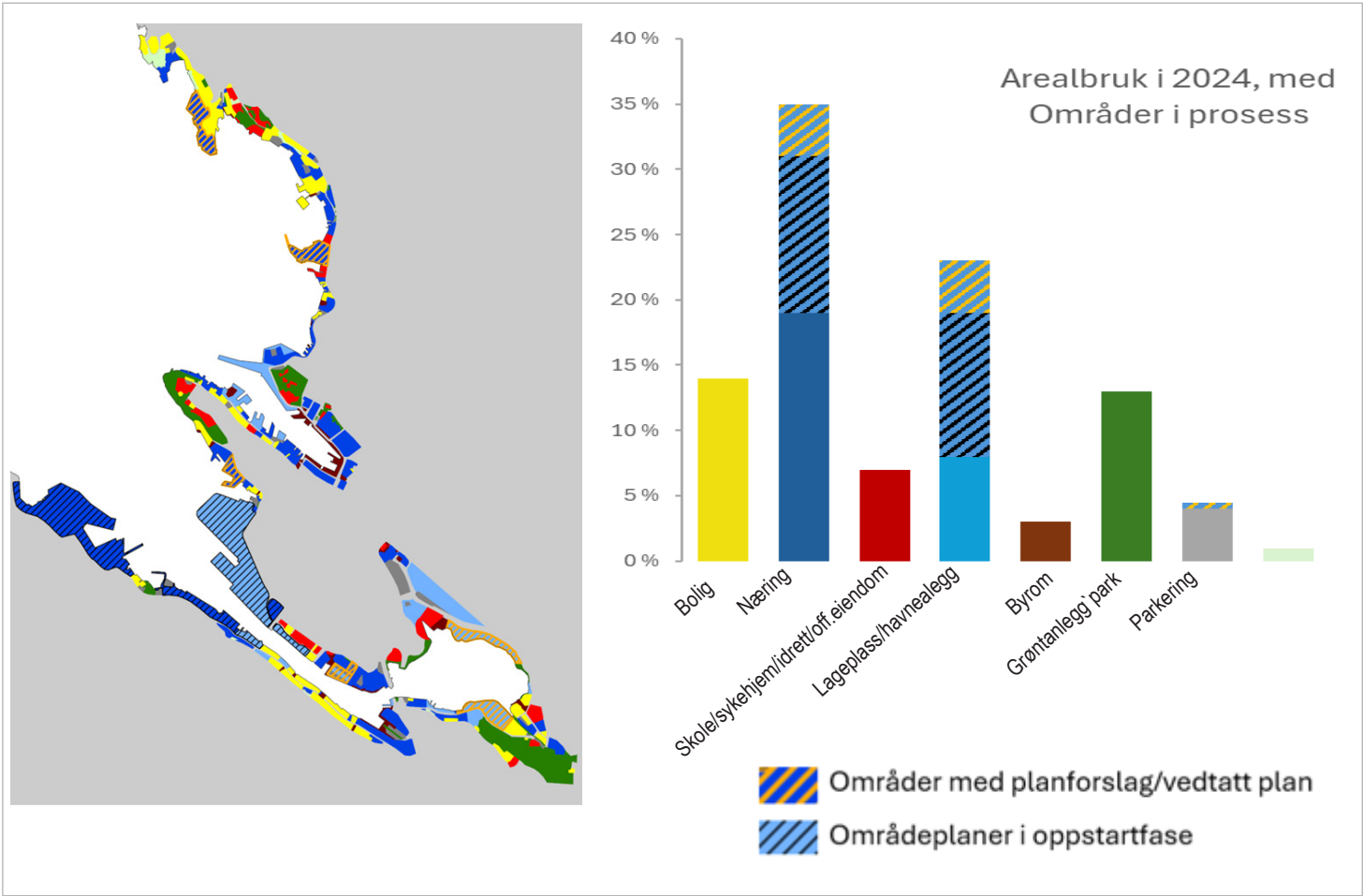
Figure 11: Fordeling av formål i sjøfronten – 2004 til høyre og 2024 til venstre



Figur 12: Fordeling arealbruk langs sjøfronten 2004-2024



Foto: Puddefjorden sett fra Småpudden



Figur 13: Nye planer vil endre fordelingen mellom bolig og næring

De skraverte områdene på illustrasjonen over viser hvor det planlegges for nye formål. Fordelingen mellom bolig og næring er en viktig diskusjon i videre arbeid.

3.8. anbefalinger om videre arbeid

3.8.1 Oppgaver som kan gjøres som en del av kommuneplanleggingen

- Arealbehovene til maritim industri bør vurderes i en regional kontekst.
- Virkning av flytting av viktige logistikkvirksomheter fra Laksevåg bør vurderes nærmere i et overordnet kommunalt og regionalt perspektiv.
- Vurdere fremtidig behov for dypvannskanskai i Bergen og betydningen av å redusere antall meter dypvannskai.

3.8.2 Oppgaver som kan håndteres i Puddefjorden united

- Samtale med viktige klynger, interessegrupper og ekspertgrupper i næringsrådet om arealbehov og lokaliseringspreferanser for ønskede næringer. Dette ligger til deloppgave Næring og kaier.
- Balansen mellom bolig og næring på Laksevåg må vurderes i de aktuelle planarbeidene
- En gang- og sykkelbro over Puddefjorden kan være aktuelt å etablere i første fase av planlagt byutvikling. Det videre arbeidet må drøfte konsekvenser for næring og bruk av kaier i dette tidsperspektivet, koordinere tiltakene og etappevis utbygging. Dette må gjøres i deloppgave 2 broer.
- Aktuelle konflikter med bybanebro /utfyllinger må håndteres i Kommunedelplanen for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest.

4. Status for bruk av den enkelte kai langs Puddefjorden

4.1. Innenfor Puddefjordsbroen

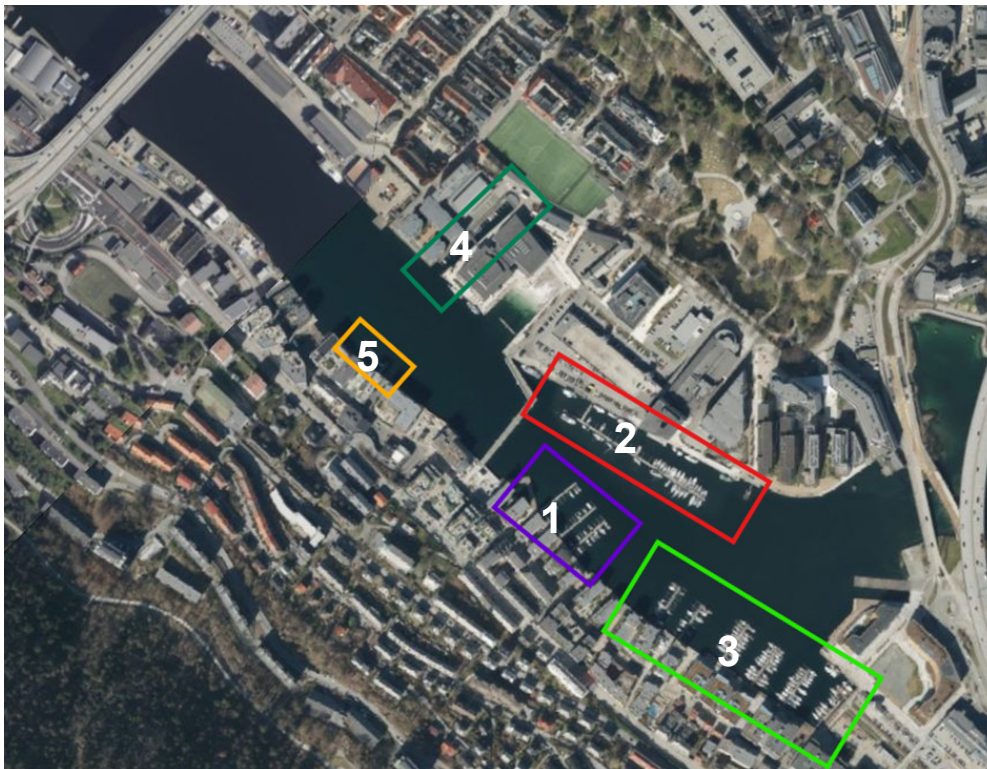
Situasjonen her er at industrien er opphørt eller flyttet ut og at området er transformert til kontor og boligområde med sjøpromenader. UIB har sluttet å legge til forskningsskip på Marineholmen. Det er fem marinaer til fritidsbåter i området;

1. Favn båthavn og Damsgård båthavn
2. Marineholmen gjestebrygge
3. Solheimsviken gjestebrygge og Solheimsviken båthavn
4. Blindtarmen Marina
5. Damsgårdsveien 85-97

Båter med høyde over 4,5 m må bestille åpning av Småpudden for å komme forbi broen.

Favn båthavn og Damsgård båthavn er eid av den enkelte båtplasseier, mens Marineholmen og Solheimsviken gjestebrygge og båthavn er eid av GC Rieber og leies ut med en oppsigelsestid på 3 mnd. En av marinaene er tilrettelagt for å bo i båt.

Seilbåtene vil hemmes av en seilingshøyde under 4,5 dersom det ikke velges vippebro.



Figur 14: Marinaer på innsiden av Puddefjordsbroen



Foto: Damsgård båthavn

I reguleringsplan for Marineholmen (2) er eksisterende småbåthavn innskrenket betydelig og gjort til gjestehavn. Småbåthavn i tørrdokken er opprettholdt (4)

Solheimsviken småbåthavn (3) er regulert i reguleringsplan for Solheimsviken Næringspark (PlanID 4601_15690003)

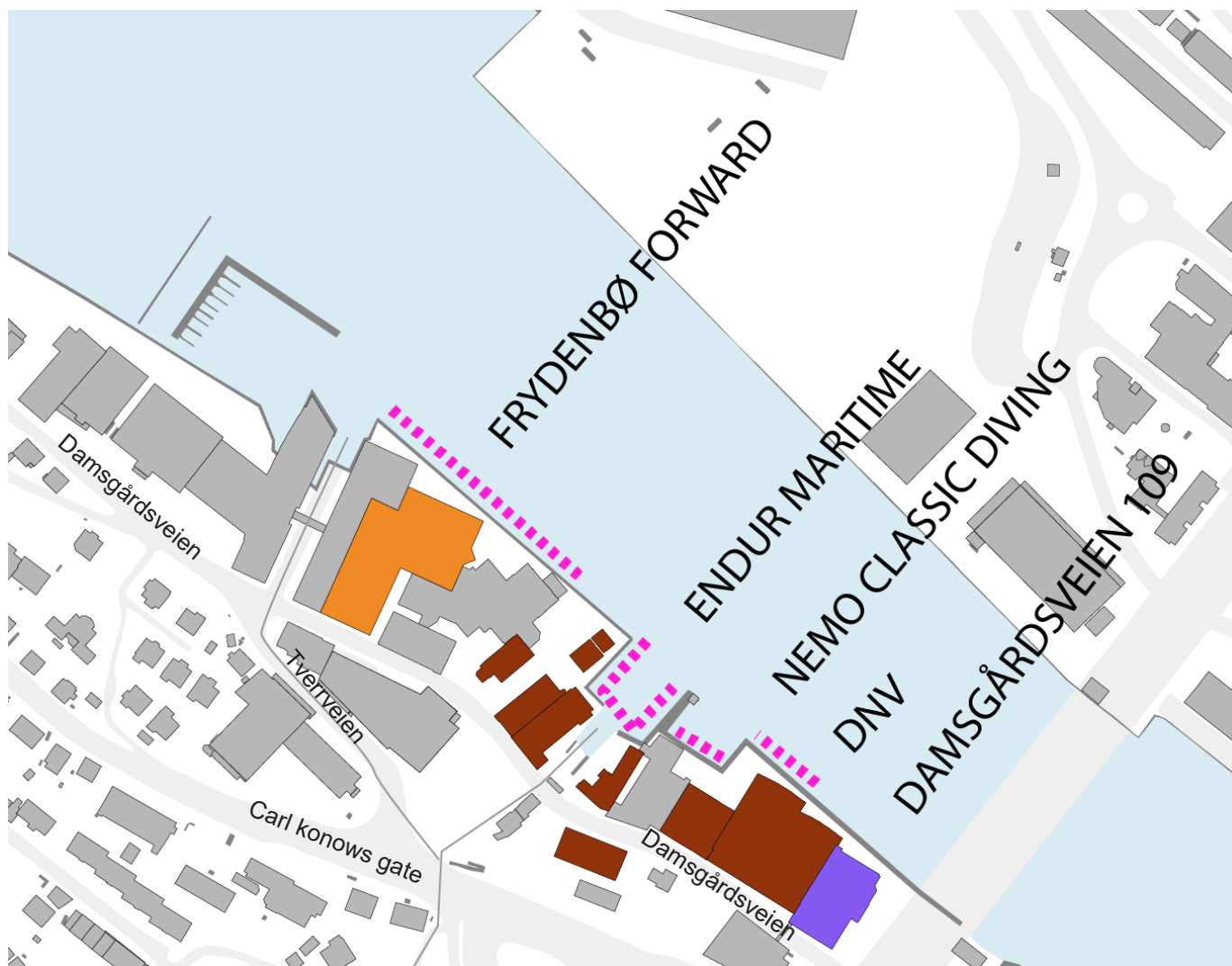
Damsgård og Favn båthavn (1) er regulert til privat småbåthavn i reguleringsplan Damsgårdssundet sør (PlanID 4601_60920000)

I reguleringsplan Damsgårdsveien 85-97 (5) er regulert til felles småbåthavn (2 lokasjoner) i reguleringsplan Damsgårdsveien 85-97 (PlanID 4601_17150000). Disse småbåthavnene skal fortsatt drives.

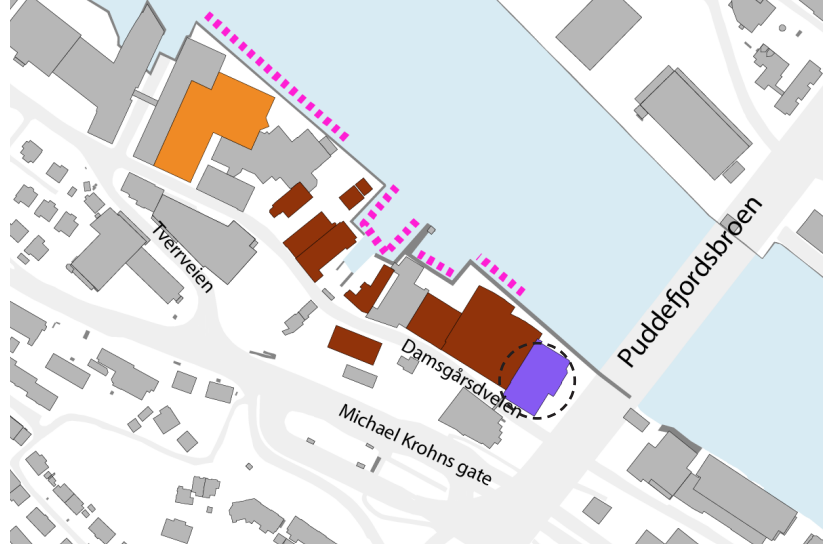
Bergen brannvesen har en såkalt MOB båt stasjonert ved hovedbrannstasjonen i Store Lungegårdsvannet og Sjøbrand som er stasjonert i Sandviken. MOB båten har en seilingshøyde på 3 meter, men brannvesenet ønsker å ha muligheten til å ha båt med høyere seilingshøyde i fremtiden. Brannvesenet ønsker at evt. fremtidige broer blir mulige å åpne slik som Småpudden. Seilingshøyden under gamle Nygårdsbro på 3,33 vil fortsatt være en begrensning.

Informasjonen her er basert på dialog med Universitetet i Bergen, G.C. Rieber eiendom og Bergen brannvesen.

4.2. Indre Laksevåg



-  Eier - ønsker å videreføre dagens virksomhet
-  Eier - ser for seg transformasjon på sikt
-  Leier - ønsker å bli
-  Leier - ser for seg å flytte på sikt
-  Regelmessig sjørelatert bruk av kai



Figur 15 Statkraft leier av Damsgårdsveien 109 A og bruker ikke kaien foran huset som eies av Bergen kommune.

4.2.1 Damsgårdsveien 109 A AS, Damsgårdsveien 109 A

Virksomheten

Damsgårdsveien 109 A er et eiendomsselskap som p.t. leier ut til Statkraft. Kaien fremfor bygningen eies av Bergen kommune og brukes ikke til sjørelatert aktivitet av leietaker. Kaien brukes for biltilkomst for nabobygget «Buehallene». Damsgårdsveien 109A AS leier og drifter arealet under broen for Bergen kommune, dette brukes bl.a til parkering tilknyttet næringsvirksomheten i bygget.

Kaien

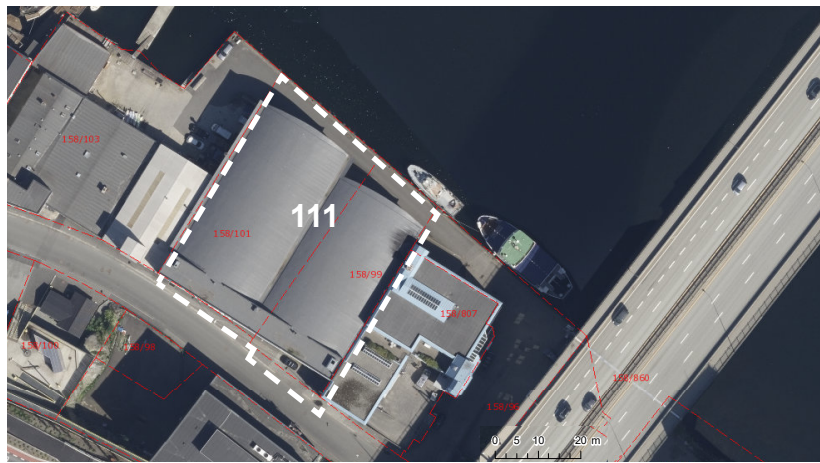
Kaien fremfor bygningen eies av Bergen kommune og brukes ikke til sjørelatert aktivitet av leietaker. Kaien brukes for biltilkomst for nabobygget «Buehallene».

Fremtiden

Det er usikkert om dagens leietaker blir værende på sikt. Grunneier ser for seg både å kunne finne en ny leietaker, eller muligheten for et byggeprosjekt. For fremtiden ønsker eiendomsselskapet utvikling av tomten, såfremt det tillates en høy nok utnyttning til at prosjektet kan forsvares økonomisk. De ser for seg en kombinasjon av næring i de nederste etasjene og boliger over.



Figur 16, DNV leier Buehallene av Frydenbø eiendom og ønsker å bli. Begrenset bruk av kai.



4.2.2. Det Norske Veritas (DNV), Damsgårdsveien 111

Virksomheten

Det Norske Veritas (DNV) leier Buehallene i Damsgårdsveien 111 av Frydenbø Eiendom. Deres hovedvirksomhetsområder er maritim, energisystemer, digitale løsninger og forretningsforsikring. Hovedkontoret i Bergen ligger på Marineholmen (Thormøhlens gate 49).

DNV bruker Buehallene for testing av kabler og store gjenstander. Selskapet har i praksis monopol på denne typen testing i Europa. Virksomheten er viktig både for fornybar og ikkefornybar energi.

Bruken av kai idag

DNV bruker kai en sjelden gang for å frakte store gjenstander. Sist kaien var i bruk til skipsanløp til DNV var i 2022. Endur Maritime som holder til litt lenger nord bruker kaien foran den nordligste av buehallene regelmessig til parkering av skip som venter på vedlikehold i Skjøndal slipp.

Fremtiden

Det Norske Veritas ønsker å fortsette med testing og lab i Buehallene. Hydrogenlaboratorium er også aktuelt. Sjøpromenade og boliger tett på er tenkelig, men kan kreve tiltak.

Dersom det kommer broer med lav seilingshøyde lenger ut i fjorden, vil DNV måtte bestille en spesialtransport i de sjeldne tilfellene de har behov for mottak av de største objektene.



Figur 17: NEMO Classic Diving leier av Frydenbø eiendom og bruker kai for dykking. Ønsker å bli.

4.2.3 NEMO CLASSIC DIVING, Damsgårdsveien 113

Virksomheten

NEMO Classic Diving sin kjernevirksomhet er service, salg og undervisning i dykking. De leier av Frydenbø eiendom og disponerer lokaler som inneholder kontor, møterom, verksted, kjøkken, butikk og lager.

Bruken av kai

Firmaet trenger kaifront for å dykke og setter pris på sin sentrale lokalisering. NEMO har få båtanløp og har ikke behov for stor seilingshøyde.

Fremtiden

NEMO har vurdert andre lokaliteter, men vil gjerne videreutvikle seg her. Verken bybanebro, gang -og sykkelbro eller utfylling vil begrense firmaets muligheter for videre drift her. Sjøpromenade og boliger tett på skaper heller ingen konflikt for firmaets bruk av området.



Figur 18: Endur maritime leier en rekke bygg og kaier av Frydenbø eiendom/ LAB eiendom

4.2.4. Endur Maritime AS, Damsgårdsveien 114, 115, 117, 119 og 121

Virksomheten

Endur Maritime driver med skipsvedlikehold. Selskapet jobber også for petroleumssektoren og forsvaret. De leier av Frydenbø eiendom/ LAB Eiendom. Kontrakten her gjelder ut 2030. Endur Maritime leier også hos Marin eiendom på det gamle verftsområdet på Laksevågneset.

Bruken av kai i dag

Kundenes skip ligger til kai eller i slippen når de er til reparasjon, Seilingshøyde på 10 meter er nødvendig for mange av kundene. Endur Maritime er helt avhengig minst den kailengden man disponerer i dag. Dagens drift krever at området er avsperrert for uvedkommende. Det er ikke forenlig med sjøpromenade, denne vil måtte gå utenom arealene og kaifrontene som er i bruk av Endur Maritime AS. Boliger tett på er heller ikke ideelt på grunn av støyende aktiviteter.

Fremtiden

Firmaet ønsker å bli værende på Laksevåg så lenge som mulig, men regner det som urealistisk å bli etter en transformasjon på grunn av høye kvadratmeterpriser på kjøp eller leie av kai, areal og bygg. Endur Maritime regner derfor med å flytte til Askøy eller Øygarden når grunneierne skal utvikle området.



Figur 19: Frydenbø forward leier av Frydenbø eiendom og bruker kai, men vil trolig flytte til Askøy om noen år

4.2.5. Frydenbø Forward, Damsgårdsveien 131

Virksomheten

Frydenbø Forward leier av Frydenbø eiendom. Firmaet driver serviceaktiviteter for maritim og landbasert industri og maritime fremdriftssystemer. Deres kjernekompetanse er skipselektronikk.

Bruken av kai i dag

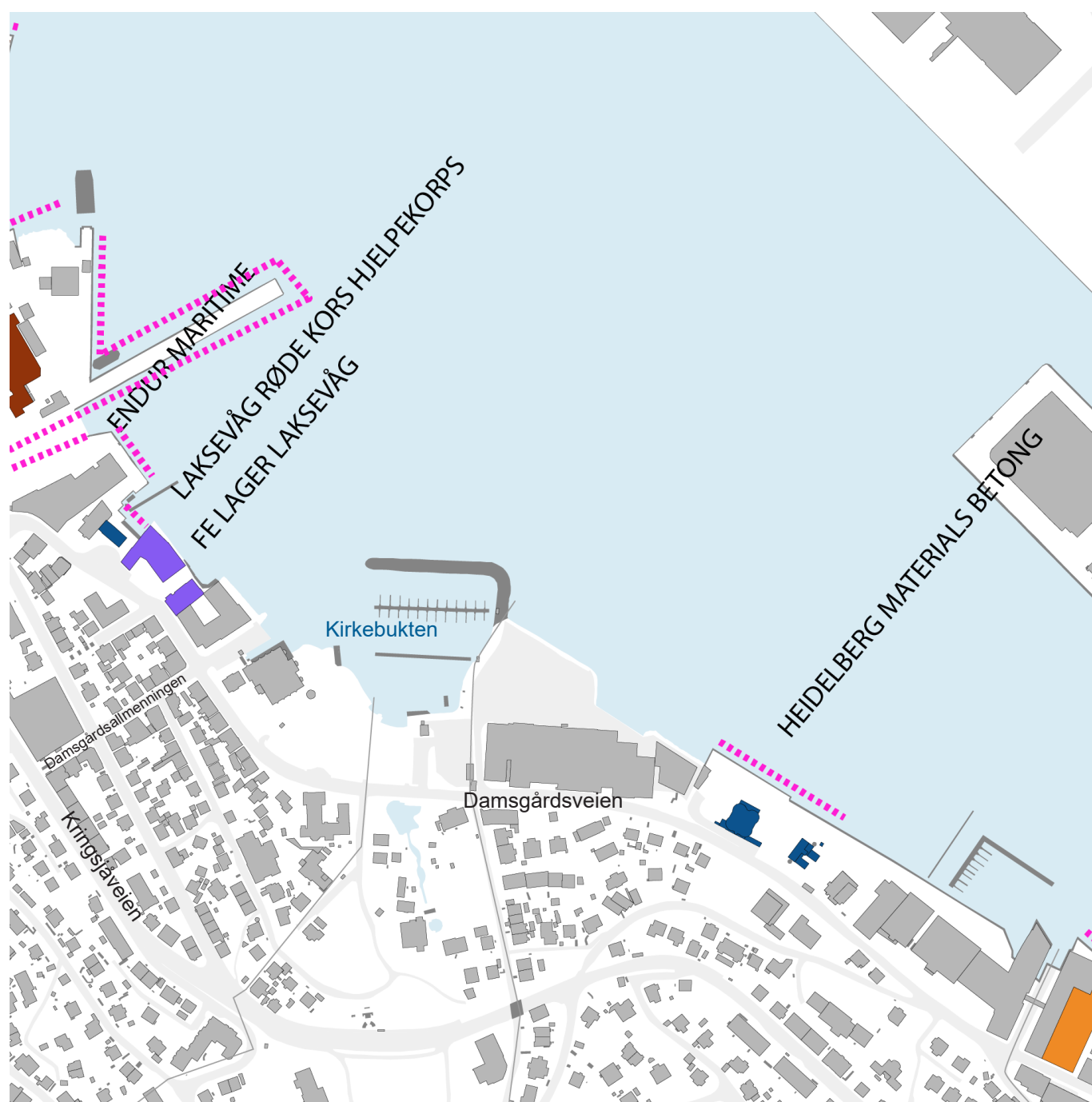
De tar imot skip på kaien for vedlikehold og har mange kunder i godshavnen på Dokken. Varigheten på oppholdet er fra et par timer til tre uker. Det er mye samarbeid med nabobedriften Endur Maritime.

Større skip får vedlikeholdet sitt på andre lokasjoner. Virksomheten er ikke støyende, støvete eller til hinder for allmenn ferdsel på kaien mens båter ligger inne til reparasjon.

Fremtiden

Frydenbø Forward planlegger likevel å flytte til Hanøytangen, om 5-6 år når Frydenbø eiendom ser for seg at området transformeres til bolig / kontor. Frydenbø Forward har allerede virksomhet der. Dermed vil ikke eventuelle broer eller utfyllinger kunne skape problemer for Frydenbø Forward.

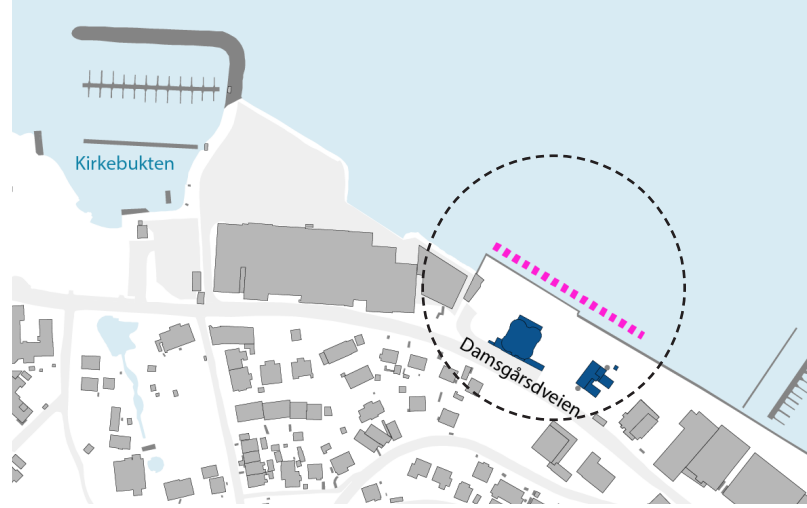
4.3. Fra Damsgårdsveien 135 til Laksevåg verft



-  Eier - ønsker å videreføre dagens virksomhet
-  Eier - ser for seg transformasjon på sikt
-  Leier - ønsker å bli
-  Leier - ser for seg å flytte på sikt
-  Regelmessig sjørelatert bruk av kai



Figur 20: Heidelberg materials betong mottar sement fra skip.



4.3.1 Heidelberg materials betong, Damsgårdsveien 155

Virksomheten og dens bruk av kai

Heidelberg materials betong (tidligere Norcem AS) mottar sement fra skip og lossrer til siloene på egen eiendom. Selskapet bruker også Stoltz eiendom sin tomt. Det er om lag 60 anløp årlig med skip på opptil 130 meter.

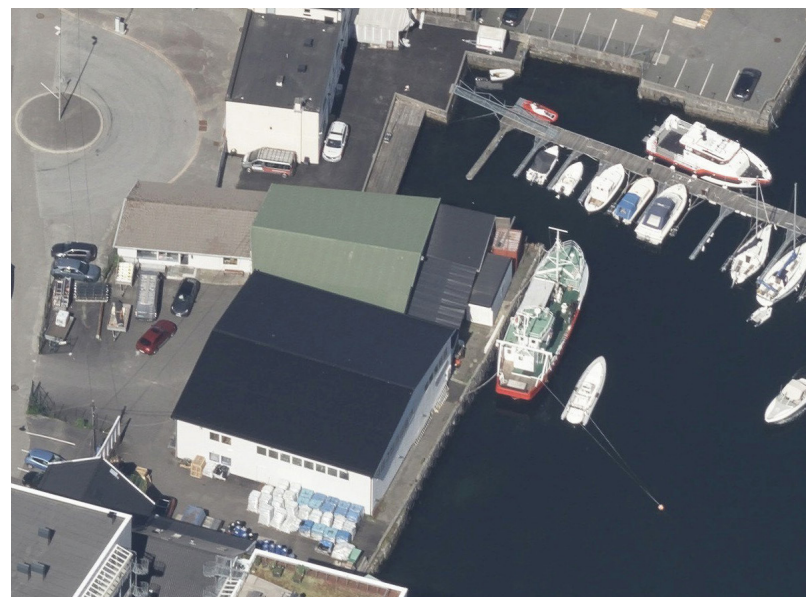
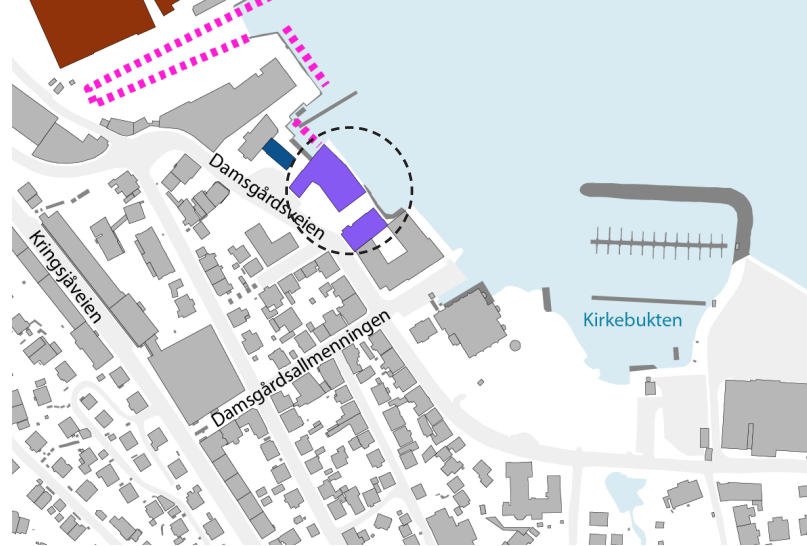
Sementen lastes om til store biler som er opp til 25 meter lange, og som veier ca 50 t inkludert last.

Fremtiden

Heidelberg mener at alternativ A2 fra Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest for bybanebro over Puddefjorden vil være til hinder for deres virksomhet i fremtiden og at A1 med Bybanen i Damsgårdsveien vil være i konflikt med sementbilene deres. En eventuell utfylling her, vil også være til hinder for fortsatt drift.

Heidelberg ønsker ikke å flytte, men er sammen med Stoltz og Linstow om et planinitiativ som innebærer transformasjon.

Omtalen er basert på Heidelberg sin uttale til Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest og epost til Plan og bygningsetaten 29.10.2024.



Figur 21: Fe lager Laksevåg AS leier ut kaien til fiskebåt i dag, men ønsker å fylle ut og utvikle bolig i fremtiden

4.3.2. Fe lager, Laksevåg AS, Damsgårdsveien 213 og 217

Virksomheten

Fe lager Laksevåg AS er et eiendomsselskap som pt leier ut i hovedsak næringslokaler.

Bruk av kai

Opprinnelig var det en byggevarehandel i Damsgårdsveien som mottok varer til kai. Etter hvert som skipenes størrelse økte, ble kaien ubrukbar for gods fordi det er relativt grunt utenfor kaien. Byggevarehandelen forsøkte da å flytte kaien ut til dypere grunn. Det fikk virksomheten ikke lov til fordi verftet i sin tid trengte plassen for sin virksomhet. På et annet tidspunkt, fikk en søknad negativt svar pga kulturminne i sjøen. Dette kulturminnet skal nå være fjernet.

Byggevarehandelen har opphørt.

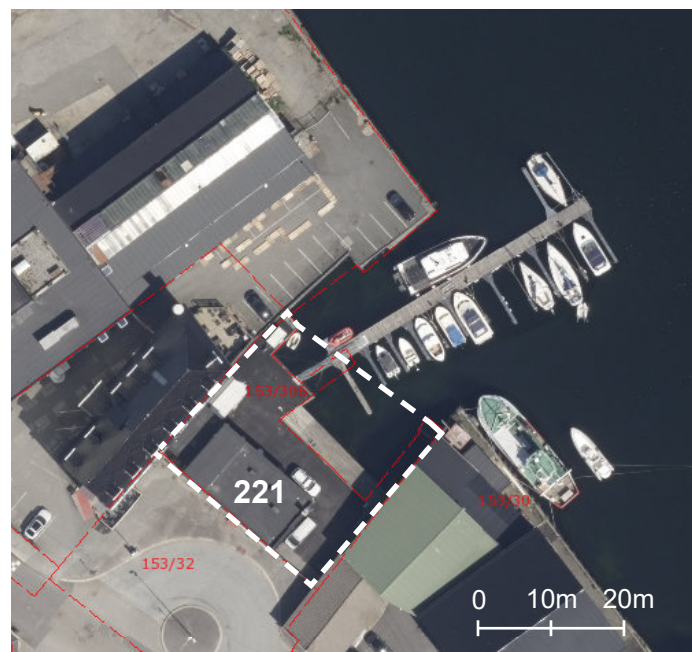
Nå leies kaien ut til en fiskebåt.

Fremtiden

Tiltakshaver har en vedtatt en reguleringsplan for et boligprosjekt på stedet. Prosjektet vurderes av utvikler å ikke være gjennomførbart. Kostnadene overstiger inntekspotensialet. På denne bakgrunn ønsker firmaet å starte et nytt planarbeid med bolig og noe innslag av næring. Det legges opp til en utfylling i Puddefjorden. Aktuelle broer og fyllinger, vil ikke være til hinder for boligutvikling her.



Figur 22 RC Bjørgvin trenger 4,5 m seilingshøyde



4.3.3. Laksevåg Røde kors Hjelpekorps, Damsgårdsveien 221

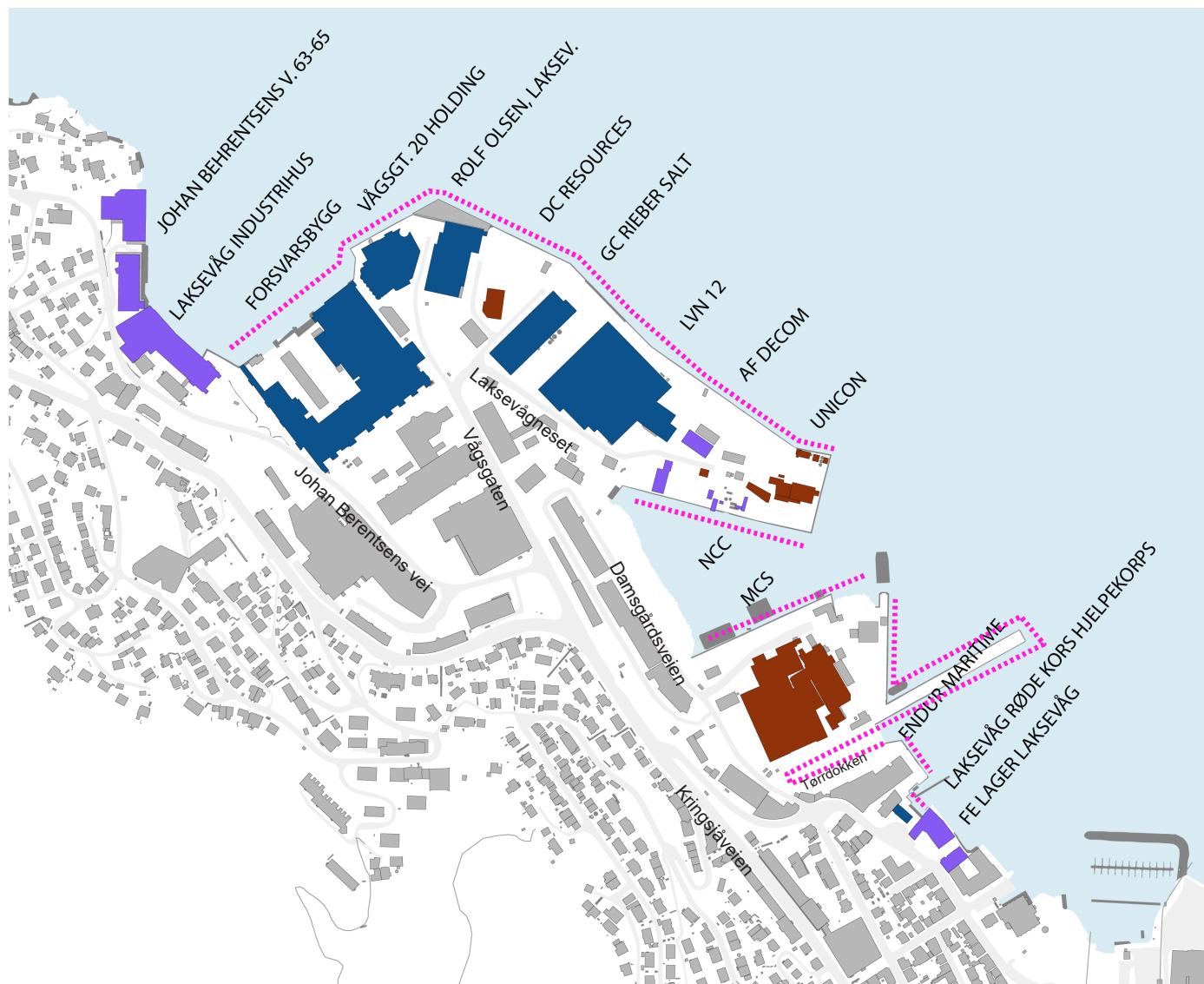
Virksomheten og bruk av kai

Laksevåg Røde Kors Hjelpekorps har base i fergehallen på Laksevåg for RC Bjørgvin som trenger 4,5 meter seilingshøyde. Hjelpekorpsset har 300 redningsoppdrag årlig og trenger rask tilgang til utstyr og ressurser.

Fremtiden

Enhver bro med minimum 4,5 meters seilingshøyde vil muliggjøre fortsatt drift for RC Bjørgvin fra fergehallen. Omtalen er basert på Laksevåg Røde Kors Hjelpekorps sin høringsuttalelse til Kommunedelplan for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest. Alternativ A2 for kollektivtrase vil kunne være til hinder for aktiviteten med Bjørgvin.

4.4. Laksevåg verft og Laksevågneset



- Eier - ønsker å videreføre dagens virksomhet
- Eier - ser for seg transformasjon på sikt
- Leier - ønsker å bli
- Leier - ser for seg å flytte på sikt
- Regelmessig sjørelatert bruk av kai



Figur 23: Marin eiendom sine arealer i verftsområdet og på Laksevågneset. Tomtene er her vist innenfor den grønne stiplingen.

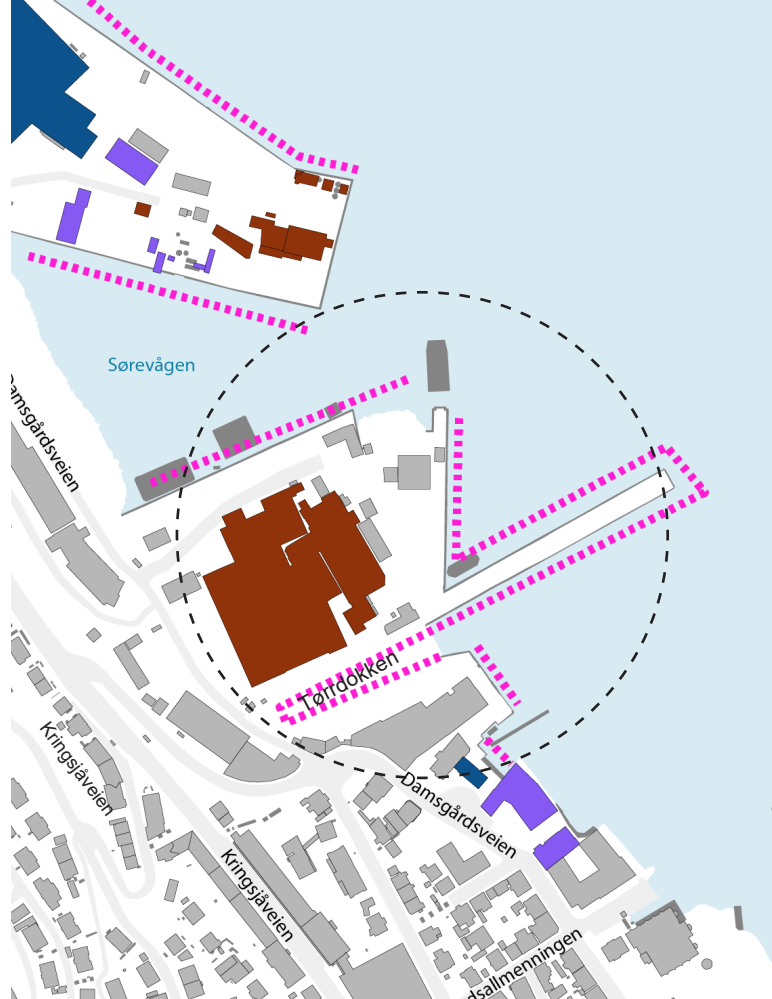
4.4.1. Marin eiendomsutvikling AS

Virksomheten og bruken av kai i dag

Marin eiendomsutvikling eier det gamle verftsområdet på Laksevåg og driver med både drift / utleie av eiendom og eiendomsutvikling. Bedriften bruker ikke kai selv i dag, men leier ut til flere andre virksomheter som gjør det.

Fremtiden

For fremtiden ønsker Marin eiendomsutvikling å etablere en urban bydel med boliger, kontor, butikker, restauranter og muligens hotell. Mens plan- og utviklingsprosessene pågår, ønsker selskapet fortsatt å leie ut kaier, arealer og bygg.



Figur 24 Endur Maritime leier kaier, tørrdokk og verkstedhall av Marin Eiendom som vil transformere området

4.4.2 Endur Maritime AS, Damsgårdsveien 227

Virksomheten og kaibruken i dag

Viser til omtale av virksomheten lenger inn i Damsgårdsveien i 4.2.4. Endur Maritime AS jobber med skipsvedlikehold og leier verkstedhall, kaier og tørrdokk av Marin eiendomsutvikling AS.

Sjøtilkomst er helt nødvendig for Endurs kunder.

Fremtiden

Endur Maritime ønsker å bli så lenge som mulig, men anser det som urealistisk å bli etter en transformasjon og regner med å flytte til Askøy eller Øygarden. Kontrakten mellom Marin Eiendomsutvikling og Endur gjelder ut 2026.

Alternativ A2 for Bybanebro og eventuell utfylling utenfor verftsområdet, ville ha vært til hinder for virksomheten dersom den kom mens Endur Maritime fremdeles er her. Det synes lite realistisk.



Figur 25 Maritime Construction Solutions bruker kai for å flytte store konstruksjoner som ikke lar seg flytte med bil. De ønsker å bli så lenge som mulig. Den hvite stiplingen viser grovt fordelingen av kaiområdene Endur og MCS bruker.

4.4.3. Maritime Construction Solutions (MCS), Damsgårdsveien 229

Virksomheten og bruk av kai

MCS leier hall og kai av Marin Eiendom og jobber med stål og rørkonstruksjoner, overflatebehandling og brannforebygging. MCS produserer utstyr for og gjør service på oljerigger. Byggingen foregår på Laksevåg. Fasilitetene på Laksevåg fungerer godt for MCS. Rigger som skal repareres fraktes til Ågotnes eller Hanøytangen. Deler bygges på Laksevåg og monteres da på Ågotnes eller Hanøytangen.

MCS har 60 fast ansatte og 120-240 i rotasjonsturnus. Omsetningen er 300 mill kr / år.

Produktene er såpass store og tunge at virksomheten er helt avhengig av sjøtilgang / kai.

Fremtiden

Marin Eiendom ønsker å transformere området med boliger, kontor, forretning og opplevelse. MCS har kontrakt til 2029. MCS har vurdert andre lokaliteter i Bergensområdet, men har ikke funnet ny lokasjon som svarer på virksomhetens behov her. De lokalitetene som nå vurderes, er lengre vekk. Det er utfordrende å finne lokalisering som svarer på alle behov.



Figur 26: NCC property eier Laksevågneset 18 og leier ut til kairelatert håndtering av sand, stein og masser. NCC ønsker transformasjon til bolig på sikt.

4.4.4. NCC , Unicon og Af Decam, Laksevågneset 18

Virksomhetene og deres bruk av kai i dag

NCC property er eier og eiendomsutvikler her. Status i dag er at eiendommen leies ut til 4 ulike aktører (Af Decom, Unicon og NCC industry samt NCC sjøentreprenør) brukes til asfalt/ stein/ sement og forurensede masser. Her jobber en håndfull personer. Aktørene bruker «innsiden» av kaien mot Sørevågen, men ville foretrukket å bruke «utsiden» siden det er mulig å ha større skip der. NCC leier kaien av Marin Eiendom, men fremleier den til LVN 12 AS.

Unicon leier av NCC property. Kontraktperioden er ut 2028. Unicon får stein og sement på båt og selger betong. Det er store mengder og derfor sterkt ønskelig å ha kai. Betong er «ferskvare», og må produseres i en viss nærhet til der den skal brukes. Dagens lokalisering fungerer svært godt for Unicon.

Af Decom leier et areal fra NCC på Laksevågneset 18. Af Decom jobber med riving og bruker arealet til lagring av lett forurensset avfall. Avfallet sendes til Trondheim med båt. Skip på 1200 t er brukt siden det er grunt ved kaien. Det er ikke regningssvarende med dagens priser. Derfor er Af Decom i dialog med DC resources om tilgang til deres kai. Da vil det være mulig å bruke større skip. Ulempen er da at massene må fraktes i bil fra Laksevågneset 18 til Laksevågneset 3.

Fremtiden

NCC ønsker å transformere til bolig på sikt. Af Decom og Unicon ønsker å bli så lenge som mulig og søker en tilsvarende sentral lokasjon når virksomheten må flyttes.

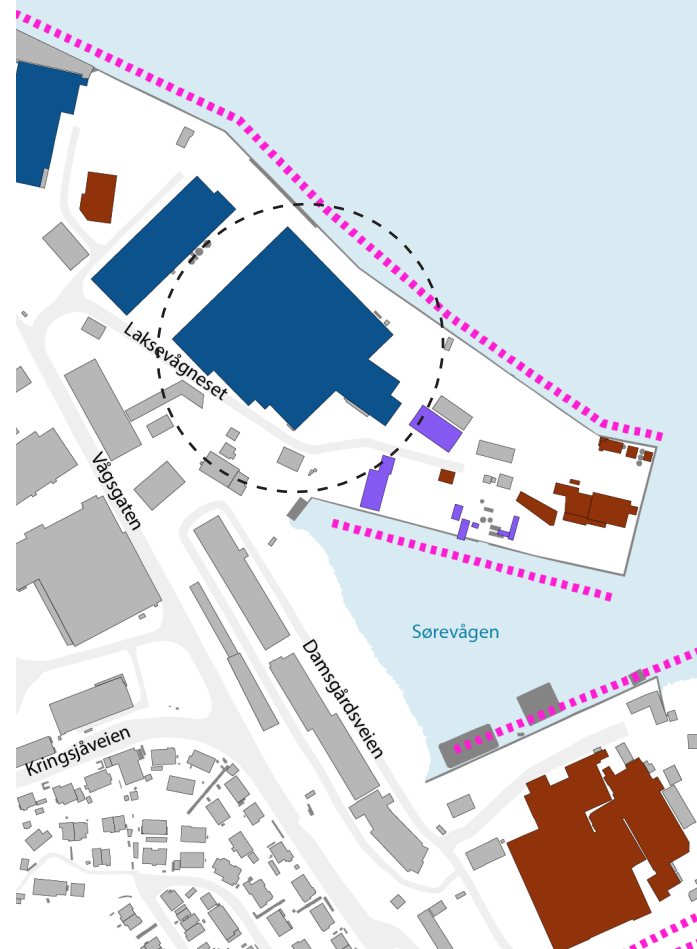
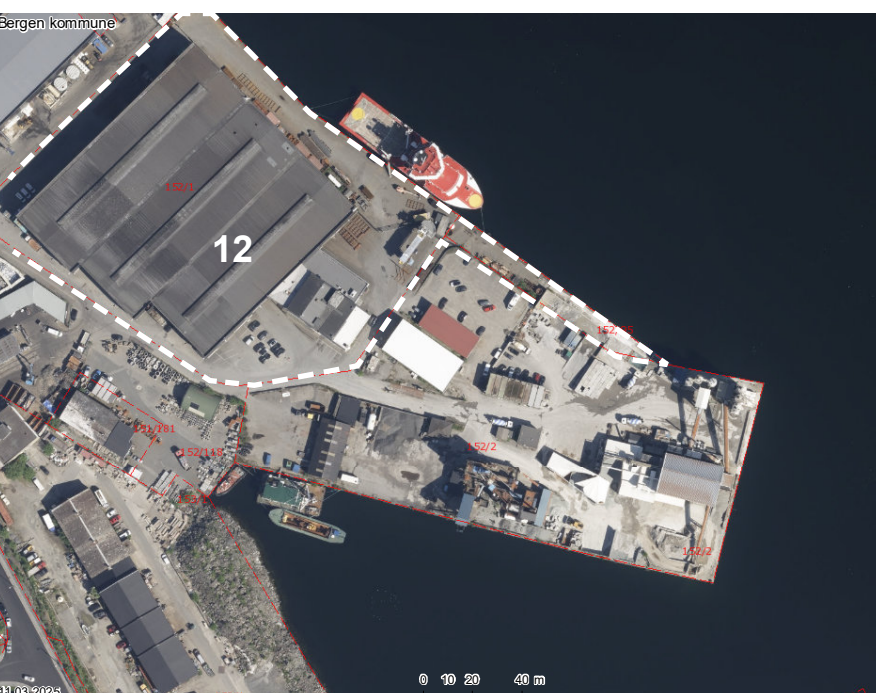
Når NCC skal utvikle boliger, må Unicon og Af Decom ha funnet og opparbeidet nye lokaliseringer. Både kai og sentral lokalisering er ønskelig for å minimere transport, utslipp, kostnader og tidsbruk.

NCC ønsker å raskest mulig komme i gang med boligbygging her. NCC ser for seg at 2030 er et realistisk tidspunkt.

Bybanebroer og aktuelle utfyllinger vil ikke være til hinder for boligutvikling her.



Foto: Jostein Alfred Sundbotten



Figur 27: Laksevågneset 12 AS leier ut kai og husrom til Havforskningsinstituttet rederivirksomhet, LVN 12 AS leier også nabokaien fra NCC som igjen leier den fra Marin Eiendom

4.4.5. LVN 12 AS, Laksevågneset 12

Virksomheten og deres bruk av kai i dag

LVN 12 AS var opprinnelig en industriell stålvirksomhet som disponerer en stor industrihall og et kontorbygg. Nå er det et eiendomsselskap som leier ut til Havforskningsinstituttets (HI) rederivirksomhet. HI flyttet inn i 2024 og har kontrakt for en periode på 20 + 10 år. Skipene deres skal utrustes her før forskningstokt. Det forventes 50-70 anløp årlig. HI trenger bakareal på kaien, lager, laboratorier og kontor.

Fremtiden

LVN 12 AS ønsker å beholde dagens sjølinje og beholde tilknytningen til det marine/ maritime gjennom det langsiktige samarbeidet med HI.

Aktuell utfylling vil kunne representere en barriere for sjøkontakten. Med mindre det bygges en ny kai på utsiden av en eventuell fremtidig utfylling.

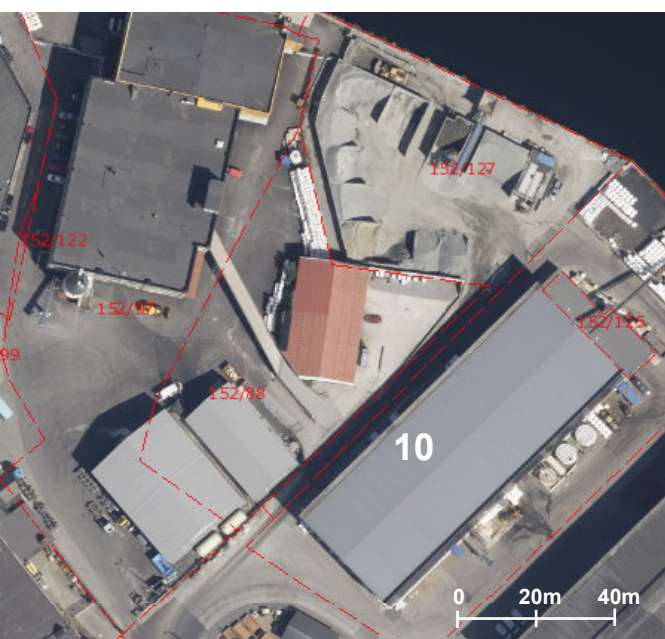


Figure 29: GC Rieber importerer salt



4.4.6 G.C. Rieber Salt, Laksevågneset 10

Virksomheten og bruk av kai i dag

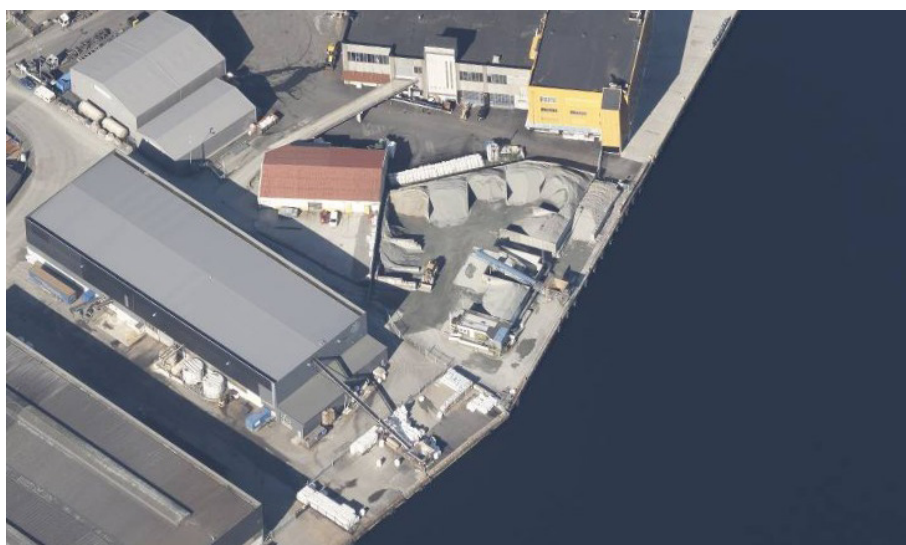
G. C. Rieber Salt importerer salt til sin terminal på Laksevågneset 10.

Fremtiden

Firmaet ønsker å fortsette med denne virksomheten. En eventuell utfylling her, kan komme i konflikt med virksomheten dersom det ikke bygges kai på enden av utfyllingen.



Figur 30 DC Resources leier av Marin Eiendom og mottar stein over kai. DC Resources ønsker å bli så lenge som mulig



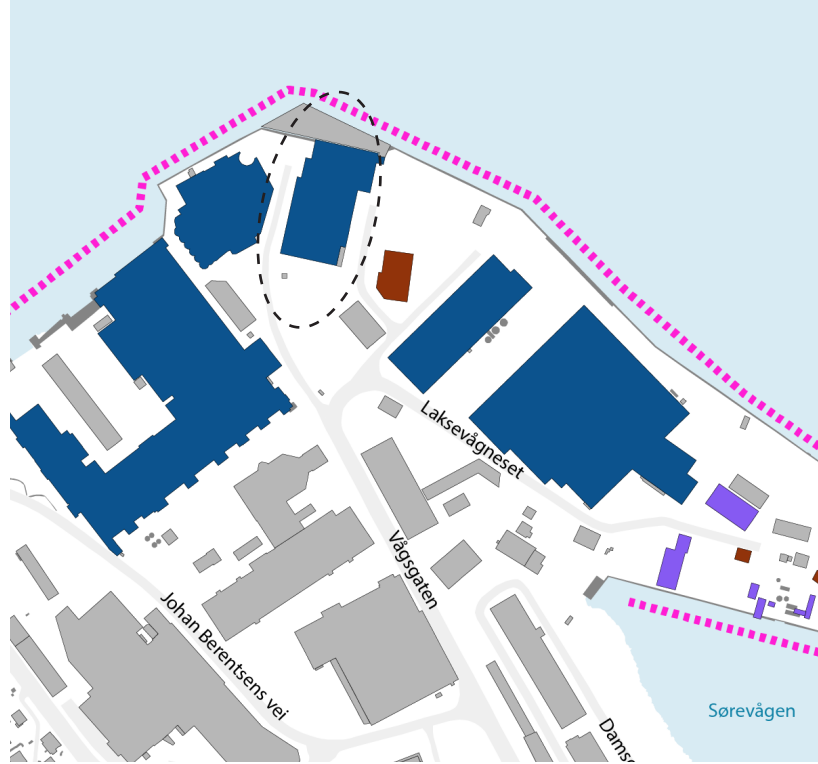
4.4.7 DC Resources, Laksevågneset 3

Virksomheten og bruken av kai i dag

DC Resources leier av Marin eiendom og jobber med produksjon/ uttak og salg av steinprodukter som sand, knust stein og pukk. Det jobber 3 og noen ganger 4 personer på Laksevågneset for DC Resources. Steinen kommer fra Eikefet eller Halsvik. Daglig kommer 2-3 skipsanløp med båter i størrelsesorden 600-1700 tonn. Båtene ligger til kai i ca 3 timer. Produktene losses på bånd over i «bingene» på kaien eller direkte på bil som går ut til byggeplass. Det kommer 5—30 biler per dag. Årlig mengde varierer fra 110 000-300 000 tonn i takt med byggeaktiviteten i Bergensområdet. Kapasiteten er 450 000 tonn/ år. Kaien er avstengt, men har ikke ISPS siden det er innenlandsk trafikk.

Fremtiden

DC Resources ønsker å bli så lenge som mulig fordi dette er en effektiv terminal nær et tyngdepunkt i markedet. Her vil både eventuell utfylling og transformasjon i fremtiden kunne være i konflikt med virksomheten.



Figur 28 Rolf Olsen Laksevåg AS er både grunneier og bruker av terminalen sin. Firmaet importerer salt og leier ut også til andre aktører i bygningsmassen sin.

4.4.8. Rolf Olsen Laksevåg, Vågsgaten 22

Virksomheten og dagens bruk av kai

Rolf Olsen Laksevåg AS i Vågsgaten 22 driver terminal og lagervirksomhet med ny dypvannskai, ISPS-terminal, innendørs og utendørs lager og håndtering av både bulklast og stykk gods. Terminalen har også kontorer og produksjonslokaler.

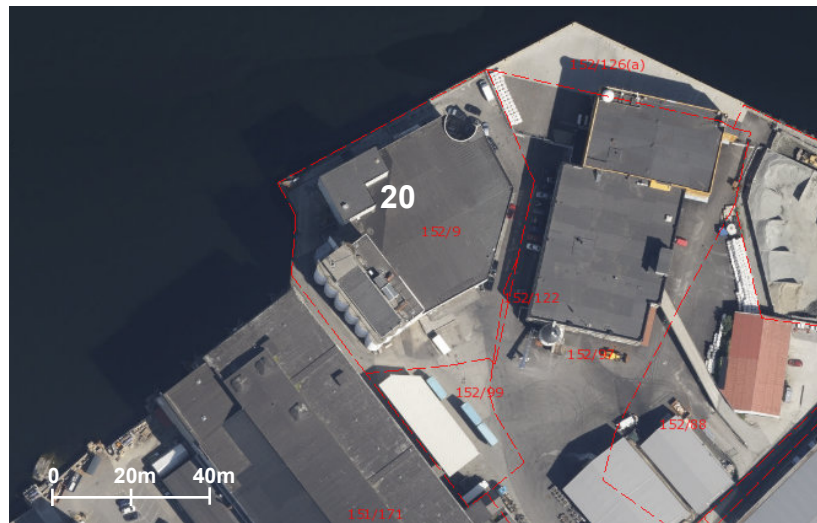
Fremtiden

Virksomheten har en langsiktig strategi for dagens aktivitet og ønsker å bli værende på stedet.

Ingen av Bybanealternativene er til hinder for videre drift. Dersom det fylles ut her, vil det være i konflikt med dagens bruk.



Figur 29 Vågsgaten 20 holding



Vågsgt 20 Holding AS, Vågsgaten 20

Virksomhetene

Vågsgaten 20 holding er et eiendomsselskap som er under salg.

På «Opplysningen 1880» finnes disse virksomhetene på denne adressen:

- Austevollexpressen AS
- Kultur- og sportsservice AS
- Sar AS
- Supplar AS
- Nils J Hansen & Sønn Mek Verksted AS
- Weber Leca, Bergen
- Laksevåg Logistics AS
- RB Logistikk
- K&P holding AS
- Bergen Mur og Puss AS
- Kawaresso AS og
- Nord-Stein AS

Bruken av kai i dag

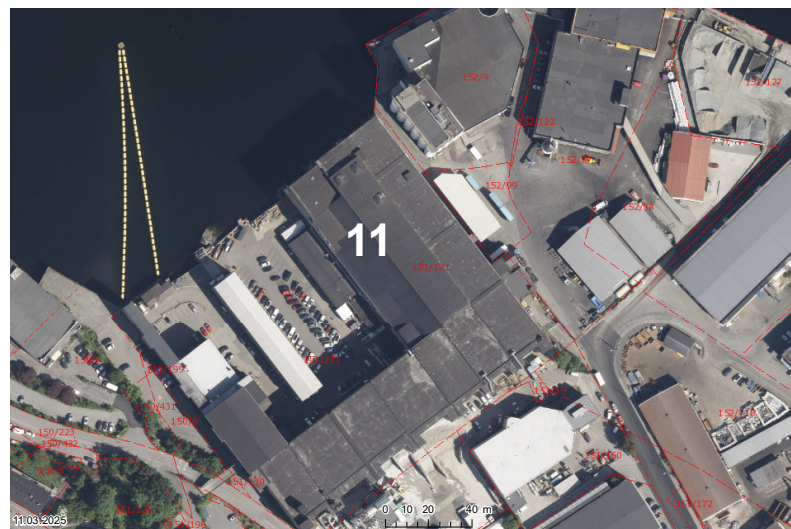
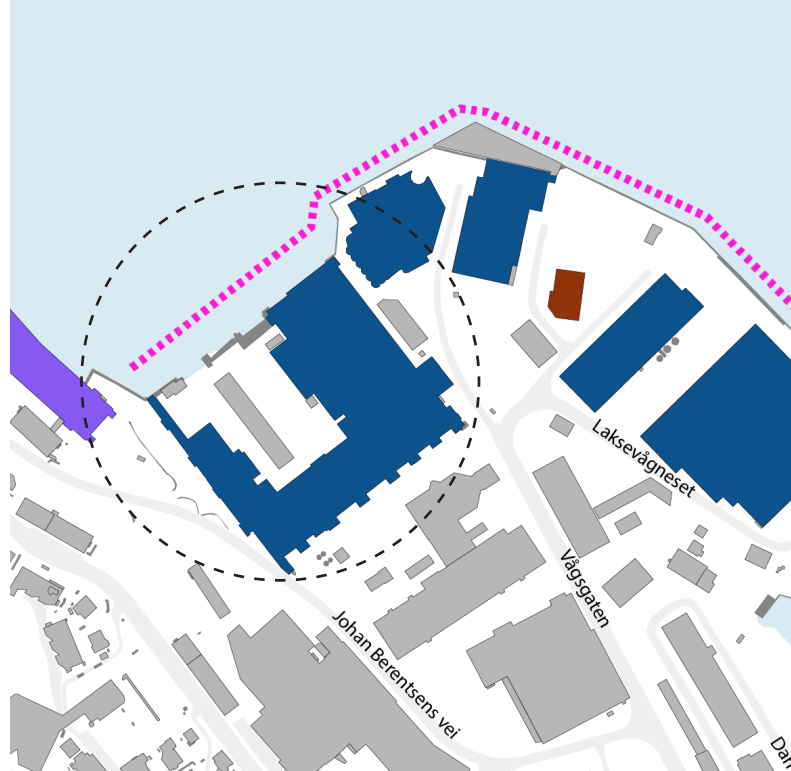
Flere av firmanavnene tyder på at det foregår terminalvirksomhet her.

Fremtiden

Ingen av de aktuelle bybanetraseene er i konflikt med fortsatt virksomhet her. Men dersom det fylles ut her, vil det være til hinder for bruk av kaien. Ny eier vil overta eiendommen 31.5.2025 og søke om å bygge ny kai på 100 meter med seilingsdybde på 10 meter. Den nye eieren som er Rolf Olsen Laksevåg AS som eier naboeiendommen. Selskapet har ønske om å drive terminal for tungt gods og ønsker ikke transformasjon.



Figur 30 Ubåtbunken, Bruno bruker kai i Nordrevågen.



4.4.10. Forsvarsbygg, Johan Berentsens vei 11

Bruk av kai i dag

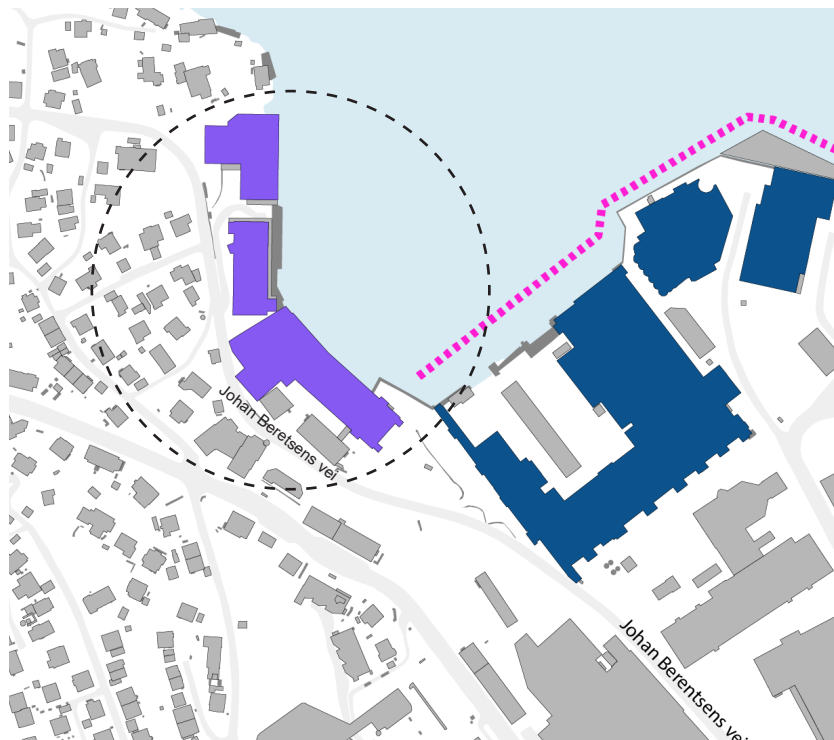
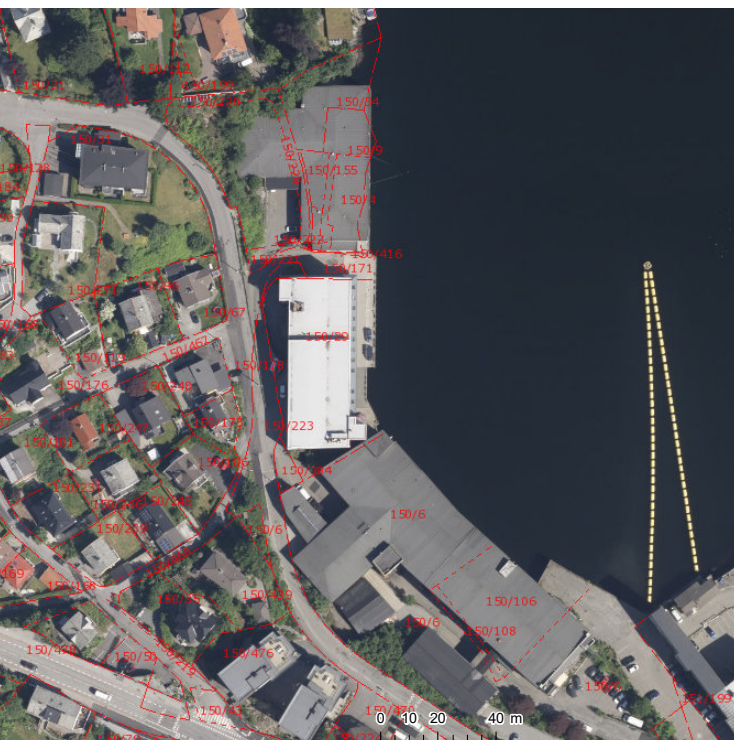
Forsvarsbygg bruker ubåtbunken Bruno i dag og trenger sjøkontakt.

Fremtiden

Selv om deler av dagens aktivitet skal relokaliseres, vil forsvaret fremdeles bruke Bruno og også i ny situasjon vil man ha behov for sjøkontakt.

Det ligger et forbudsområde i sjø foran kaien (markert med rutete skravur). Dette vil det også være behov for i fremtiden.

Her er det ingen potensiell konflikt med bro eller utfylling



4.4.11. Laksevåg Industrihus AS, Johan Berentsens vei 63 AS og Johan Berentsens vei 65 AS

Bruk av kaiene i dag

Kaien brukes til bading, biltrafikk og varelevering. Anløp med mindre båter til leietakere. Det er ikke godstransport og anløpene er sporadisk.

Fremtiden

Kaien skal kanskje brukes til varetransport i transformert situasjon.

Verken bybanebroer, gang- og sykkelbro eller utfylling vil være til hinder for denne aktiviteten.

Referanser

Alternativ for frigjøring av kaier på Dokken Sør for byutvikling i perioden 2027-2035

<https://innlogget.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak/intern/sak/PLAN-2024/12773>

Kommuneplanens arealdel, KPA 2018, vedtatt av Bergen bystyre 19.juni 2019

<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/kommuneplanens-arealdel-kpa/gjeldende-plan-kommuneplanens-arealdel-2018/kpa2018-ble-vedtatt-i-bystyret-juni-2019>

Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler, vedtatt av Bergen bystyre 28.april 2021

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/arealplaner/utredninger-og-strategier/strategi-for-sjofronten-i-bergen-sentrale-deler>

Strategisk planprogram for Laksevåg, vedtatt av Bergen bystyre 23. oktober 2019

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/arealplaner/utredninger-og-strategier/strategisk-planprogram-for-laksevag>



BERGEN
KOMMUNE



FOTO: Vegard A. Vatle