

Notat – plan og arkitektur

VLFK-26-222 – Storavatnet bussanlegg

Notatet angir retning og ønsker for arkitektonisk utforming og en oversikt over hvordan vi ønsker å bruke plangrunnlaget for tiltaket.

Notatet har dokumentnummer 1.60 i konkurransegrunnlaget sin dokumentliste i Bok 0.

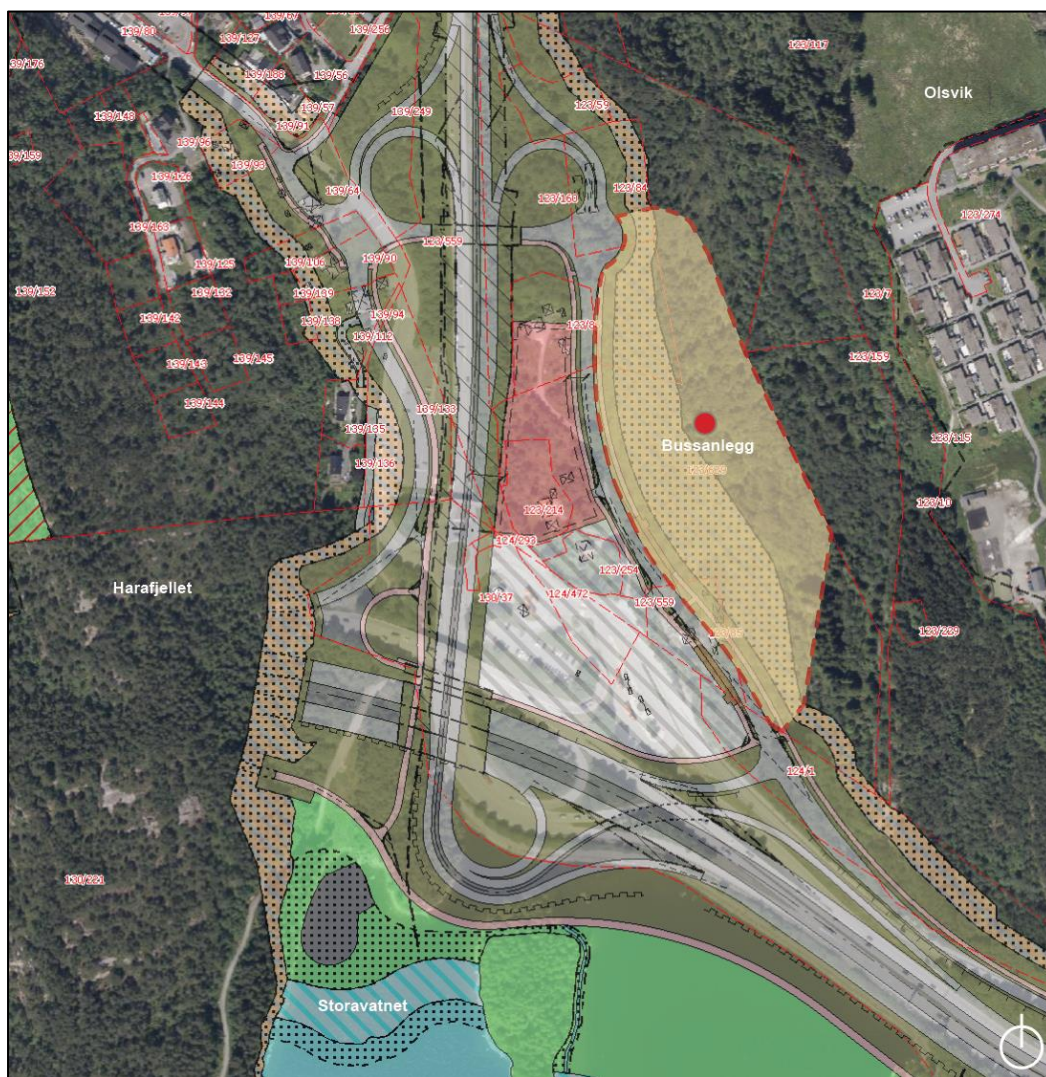
1. Området og prosjektet

Nytt bussanlegg for Bergen Vest er planlagt etablert i bydelen Laksevåg ved Storavatnet ved avkjøringen til Askøy, og blir tett knyttet på det nye Sotrasambandet. Vårt nye bussanlegg vil erstatte dagens bussanlegg på Straume og sikre kapasitet for fremtidig økt behov for kollektivtrafikk i Bergen Vest. Etablering av anlegget vil være viktig for en ytterligere elektrifisering av kollektivtrafikken i Bergensregionen.

Bussanlegget er planlagt ferdigstilt i tråd med framdriftsplan angitt i Bok 0.

Se også Bok 0 om anskaffelsens formål og omfang.

Konkurransen omfatter nytt bussanlegg med funksjoner og omtale som er gitt i Romliste/romskjema.



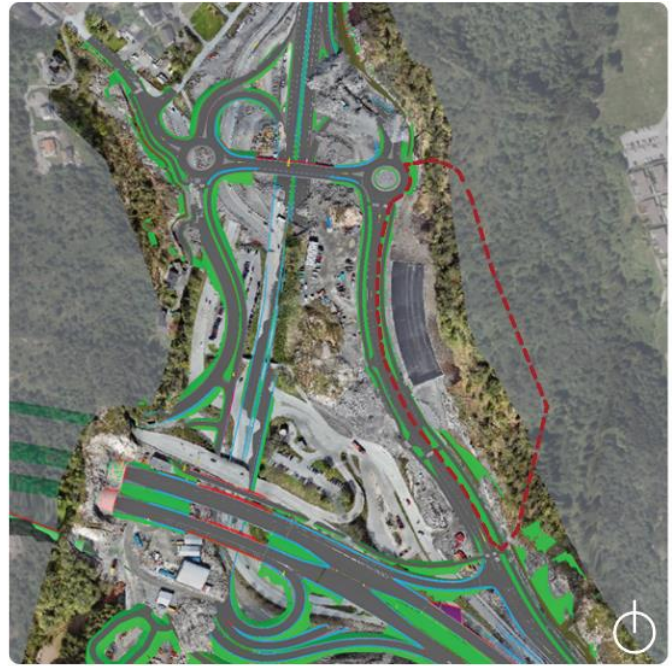
Figur 1 Ortofoto (2022) med gjeldende områderegulering for Rv. 555 Storavatnet m.m. og aktuelt planområde for nytt bussanlegg er påført og markert inn med rød stiplet linje og gul farge. Kilde: Norge i bilder/Bergenskart

Lokaliseringen ble utredet for Skyss/Kringom av Asplan Viak i 2020 i rapporten *Forprosjekt – Framtidig behov for bussanlegg i Bergensområdet, v.01*, datert 16.12.2020.

Lokaliseringen er god med tanke på at anlegget vil bli et hovedanlegg for Rutepakke Vest, sammen med øvrige satellittanlegg på Askøy og Øygarden. Det innebærer at verksted- og administrasjonsfunksjoner som blir etablert på Storavatnet også vil betjene de samme funksjonene for bussanleggene på Tjeldstø, Ågotnes, Skogsvåg og Haugland. Anlegget vil også inneha en fleksibilitet som skal fungere sammen med bussanlegget på Mannsverk.

Vi gjør oppmerksom på at området er under stadig utvikling med utføring basert på gjeldende områdereguleringsplan for [RV 555, Storavatnet, Ny kollektivterminal og grønnstruktur](#).

Vi viser derfor til Sotra-Link sin egen BIM-modell for oppdaterte flyfoto: [Sotrasambandet i 3D - Sotra Link](#)



Figur 2 Til venstre: Ortofoto hentet fra Norge i bilder, i fra 2022. Til høyre: Ortofoto hentet fra Sotra Link sin offentlige BIM-modell, 26.06.2026. Aktuell planområde er påført og vist med rød stipledd linje. Kilder: Norge i bilder og Sotra Link

Bussanlegget er delvis planlagt bygget på et midlertidig riggområde i områderegeringsplan til Statens vegvesen. Dette området blir i dag benyttet som midlertidig innfartsparkering. Deler av bussanlegget vil kunne ha behov for å legge seg inn mot, eller inn i tilstøtende LNF-område. Vi har avklart med Bergen kommune at det er behov for ny detaljreguleringsplan for å kunne etablere det nye bussanlegget, og det ble varslet oppstart våren 2025 ved hjelp av ABO Plan & Arkitektur. Da vår nye rammeavtale for planarbeid trådte i kraft tok Dark Arkitekter over som plankonsulent.

Tilbyder som vinner denne pris- og designkonkurransen vil få ansvar for å bruke sitt løsningsforslag som grunnlag for innlevering av detaljreguleringsplan til 1. gangs behandling. Tilbyder får også ansvar for å ferdigstille detaljreguleringsplanen. Se Bok 0 for organisering av planarbeidet.

Gjeldende reguleringsplaner gir premiss for konkurransen uten å være bindende. Vi ønsker at løsningsforslaget blir utformet slik at det lar seg innpasse i reguleringsplanarbeidet med den hensikt å kunne bidra til en mest mulig smidig og rask planprosess.

Det er viktig at tilbyder tar hensyn til at de ferdige veianleggene til Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune med tilhørende gang- og sykkelveiløsninger og bussholdeplasser i Godviksvingene må være operative i vår byggeperiode.

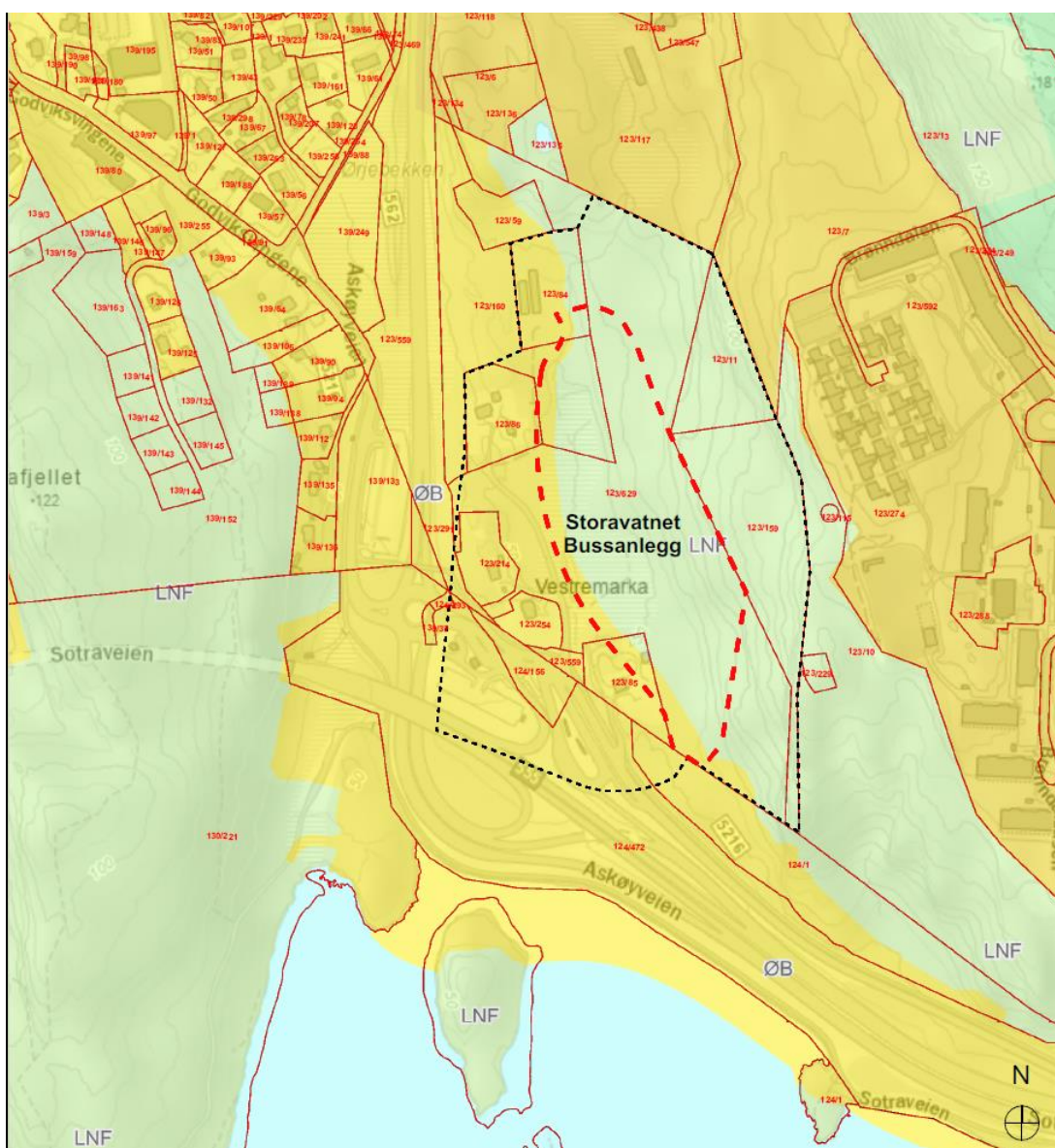
Løsningsforslaget bør i nødvendig grad ta hensyn til at det er regulert areal for en fremtidig brannstasjon på motsatt side av Godviksvingene. Brannstasjonen er planlagt med døgnbemanning og overnatting.

Permanent innfartsparkering for ca. 300 biler er planlagt levert som del av Sotra Link sitt prosjekt. Innfartsparkeringen er plassert på nabotomten til brannstasjonen og delvis vis á vis området vi ønsker å

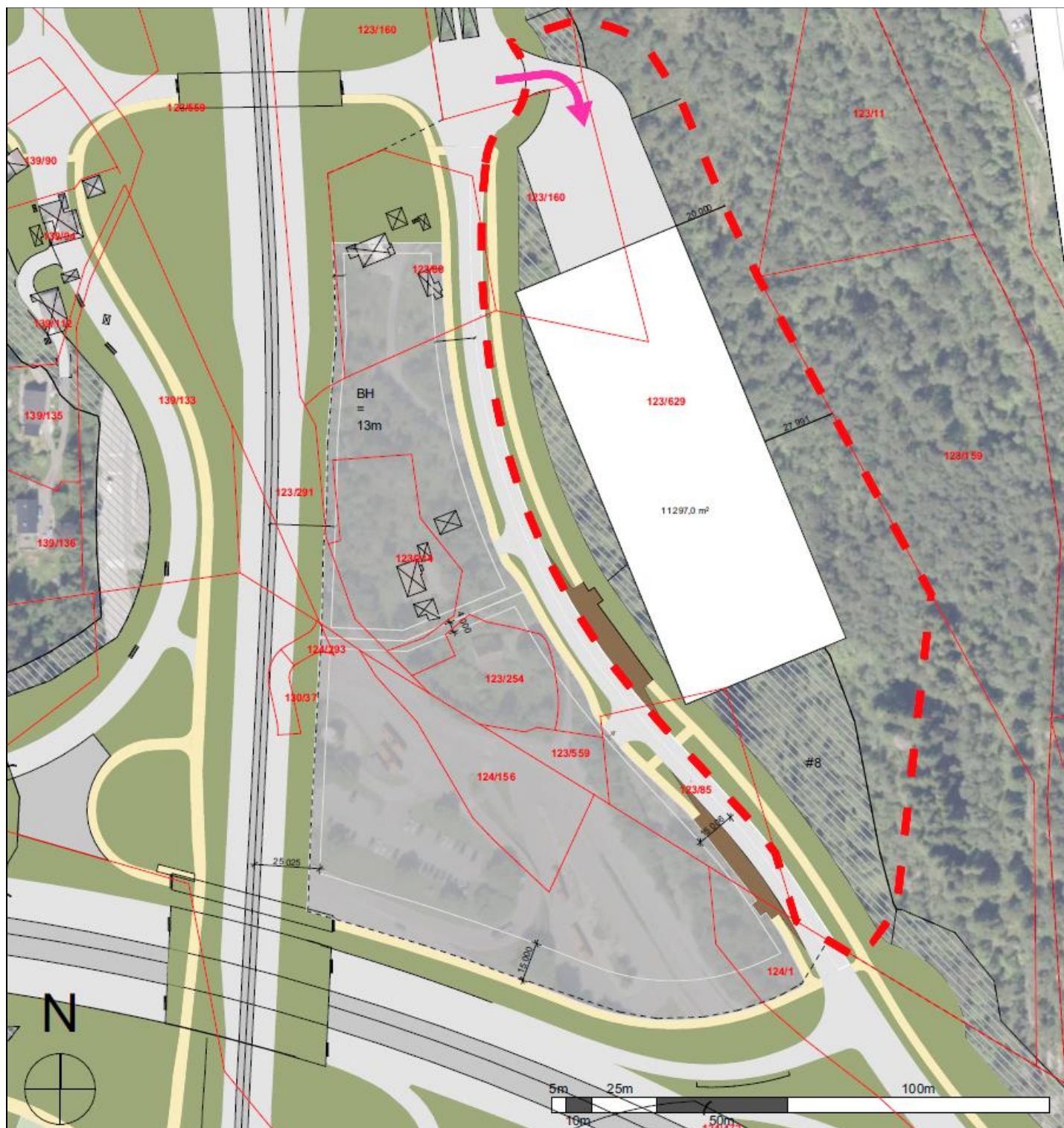
benytte til bussanlegg. Utformingen av bussanlegget bør bidra til et godt naboskap og tilføre gode visuelle kvaliteter for brukere av innfartsparkeringen og de to nærliggende busstoppene.

Det er laget en kapasitetsstudie som viser at det er plass til bussanlegget og en ny trafiksikker avkjørsel med god kapasitet i en fjerde arm i en allerede etablerte rundkjøring i Godviksvingene. Godviksvingene er fylkesvei.

Det er avklart at det er behov for ny detaljreguleringsplan for å kunne etablere det nye bussanlegget, og det ble varslet planoppstart våren 2025 med en raus varslingsgrense. Plangrensen ønskes justert til å kun omfatte det areal på østsiden av Godviksvingene som er nødvendig for å gjennomføre tiltaket og er foreløpig satt med avgrensing som vist nedenfor.



Figur 3 Gjeldende kommuneplan med arealformålene «Øvrig byggesone – sone 4» (gul) og LNF (grønn). Planområdet for nytt bussanlegg er påført og vises med rød stiplede linje og varslingsområdet for nytt bussanlegg er vist med sort stiplede linje. Kilde: Bergenskart/varslingsdokumentasjon



Figur 4 Utlipp fra kapasitetsstudiet viser foreslått ny avkjørsel til planområdet inn via den nye rundkjøring nord i nye Godviksvingene, via en ny fjerde arm (vist med rosa pil). Kilde: Dark Arkitekters Kapasitetsstudie

For å få best mulig sammenlikningsgrunnlag for tilbudene ber vi om at løsningsforslagene blir strukturert og presentert etter følgende innholdsfortegnelse:

- 1- Hovedgrep, visjon og verdier
- 2- Blågrønne strukturer og overgang til LNF- område
- 3- Terrengutforming og overvann
- 4- Volum- og fasadeoppbygging inkludert materialitet, utvendig belysning og møblering
- 5- Utforming av tak (takflaten, solcellepanel og grønne tak, teknisk installasjoner oa.)
- 6- Første etasje, etasjer mot terreng, kantsone og uterom/inngangspartier
- 7- Bruksmessige kvaliteter
- 8- Sonedeling og sikkerhet
- 9- Drifts- og vedlikeholdsløsninger
- 10- Logistikk og flyt, planløsninger for anlegget og bygget

Inndelingen vil kunne samsvare med Byarkitekten sin tilbakemelding knyttet til strukturering av framtidig Formingsveileder.

2. Evaluering av arkitektoniske og bruksmessige kvaliteter

Arkitektoniske og bruksmessige kvaliteter vil bli evaluert på bakgrunn av en helhetlig vurdering basert på de tre overordnede punktene:

- Helhetlig utforming.
- Volumoppbygging og fasadeuttrykk og bruksmessige og visuelle kvaliteter samt kvaliteter som blir tilført uteområder og omgivelser.
- Bruksmessige kvaliteter, logistikk og flyt og endringsdyktighet.

Retning og ønsker for løsningsforslaget

Listen er ikke uttømmende.

- **Helhetlig utforming**

Vi ønsker et helhetlig anlegg som støtter opp om fylkeskommunen sin visjon om et nyskapende og bærekraftig Vestland, bygd på og for verdiene kompetent, åpen og modig.

Vi ønsker arkitektur og funksjonalitet som utløser stedets potensiale, synliggjør teknologi og bærekraftige løsninger og viser fram aktivitetene i bygget. Vi søker menneskevennlige og attraktive løsninger som innbyr til arbeidsglede, samarbeid, fellesskap, trygghet og effektivitet.

- **Volumoppbygging og fasadeuttrykk og bruksmessige og visuelle kvaliteter samt kvaliteter som blir tilført uteområder og omgivelser.**

Hovedform og sammenstilling av volum bør uttrykke mer enn en innbygging av funksjoner. Oppdeling og artikulasjon og det å benytte enhver anledning til å skape et menneskevennlig, tiltalende og bærekraftig anlegg vil bli vektlagt.

Fjern- og nærvirkning bør bli ivaretatt ved at fasadene har variasjon som sikrer tilhørighet til landskapsrommene og oppdeling som gir opplevelseskvaliteter for både myke trafikanter i lav fart og veitrafikkens fart.

Virkningen i landskapsrommet bør minimum bli visualisert gjennom 3D-illustrasjoner fra innfartsparkeringsstomta og fra fjerde arm i rundkjøringen. Samspill mellom bygg og omgivelser bør gjenspeile at bygget har verdi som et overgangselement mellom den grønne åssiden mot nord/øst/sør og de travle trafikkanleggene mot vest.

Bygget bør være uten bakside og vise fram alle aktiviteter som er egnet for eksponering. Transparente fasader bør bli benyttet der det gir verdi og økt kvalitet til området. Det bør vies spesiell omtanke til fasader på bakkeplan mot gang- og sykkelveiene slik at de bidrar til gode opplevelser og vakre omgivelser. Vi ønsker at overgang til grønne områder og natur blir utformet med tanke på å ivareta og berike både anlegget og gjenværende LNF- område.

En viss variasjon i høyde vil bli vurdert som positivt, og taket som byggets femte fasade bør om mulig bli brukt som formingsselement. Det er ønskelig med solceller på deler av fasader og tak. Tekniske installasjoner og solceller på tak, i fasader eller på bakken bør bli en integrert del av designet i bygget eller anlegget. Den delen av taket som ikke blir benyttet til solceller, bør benyttes til blågrønne løsninger for overvann.

Grønne vekster og permeable overflater som gir biologisk mangfold og nedbøren tid og rom til å bli en ressurs bør være med å sikre forsvarlig handtering av overvann ved lokale løsninger for fordøyning og infiltrasjon. Sammenheng i grøntstrukturer og åpne vannveier bør tas vare på for å sikre naturmangfold, opplevelser og god livskvalitet.

De myke trafikantene på bussholdeplasser, gang- og sykkelveiene samt innfartsparkering og brannstasjonen som "framtidige naboer over veien" bør ivaretas på en slik måte at de opplever det trygt og opplevelsesmessig godt å være i området.

- **Bruksmessige kvaliteter, logistikk og flyt og endringsdyktighet**

Bruksmessige kvaliteter for de enkelte funksjonene/ rommene og god logistikk og flyt mellom disse vil bli lagt vekt på.

Vi ønsker trafiksikker løsning for busstrafikk, "kyss og kjør", tilkomst og betjening for varemottak, avfallshåndtering, redningsbiler og ansattbiler og syklende og gående. Løsningen bør prioritere god flyt for busstrafikken og bli utformet slik at adkomst for de øvrige brukerne av anlegget ikke forstyrrer eller forsinker busstrafikken.

Hovedinngang bør være godt synlig fra adkomstsoner, og bør bli koblet sammen med utvendig plassdannelse med mulighet for en "kyss og kjør"- funksjon for brukere og besøkende til bygget. Hovedinngang bør bli utformet slik at både ansatte og besøkende kjenner seg velkommen.

Tilkomst fra ansattparkering bør ha tilknytning til hovedinngang. Det samme gjelder garderobes og øvrige fellesfunksjoner.

Spiserom bør ha tilgang til et uteoppholdsareal med benker og bord i solveggen som er best mulig beskyttet mot regn og vind

Sonedeling av bygget med hensyn til sikkerhet for både personer og materiell bør vies stor oppmerksomhet, og ønskes sett i sammenheng med brannkonsept og funksjonsdeling.

Sikkerhet og funksjonalitet knyttet til kjøremønster og parkeringsløsning er av stor betydning, og må ivareta de ansatte sine behov for trygg framkommelighet internt i anlegget. Se notat om kjøremønster.

Anlegget skal ha et rent og ryddig uttrykk som gjør det enkelt å orientere seg og gir trygghet for hver enkelt i området.

Fokus på design bør innebære gode drift- og vedlikeholdsløsninger. Hele anlegget bør speile bevisst materialbruk og detaljering for å oppnå lang levetid og bærekraftig drift. Vi søker utforming og løsninger som gir lett og kostnadseffektivt vedlikehold og reinhold både ute og inne.

Det nye anlegget bør fungere som en fullverdig teknisk enhet, og være endringsdyktig over tid.

3. Plangrunnlag

Kommuneplanens arealdel for Bergen kommune 2018 (KPA2018), planID: 65270000

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

Ny rullering av kommuneplanens arealdel for Bergen kommune 2027 (KPA2027), planID: 71740000

<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/kommuneplanens-arealdel-kpa/kommende-plan-kpa-2027>

Kommunedelplan for overvann

<https://www.bergen.kommune.no/innbyggerhjelpen/planer-bygg-og-eiendom/planer/temaplan/hovedplaner-for-vann-og-avlop-slik-vil-vi-sikre-rent-vann-til-folk-og-fjord#>

Områderegulering for Laksvåg, nr.: 123 bnr.: 271 m.fl, Rv. 555 Storavatnet, ny kollektivterminal og grønnstruktur, planID: 64550000

<https://arealplaner.no/bergen4601/arealplaner/815>

Oppstart detaljreguleringsplanen for bussanlegget. Se 71810000 Laksevåg. Gnr. 123, bnr. 214, 629 mfl., Storavatnet bussanlegg

[Bergen kommune - Innsyn plan og byggesak](#)

Planene sin stilling i konkurransefasen

Planene er del av konkurransegrunnlaget. De gir føringer uten å være bindende i selve pris- og designkonkurransen. Ved fravik ønsker vi at tilbyder redegjøre for og begrunner hvorfor fraviket er nødvendig. Dette gjelder ikke for forhold der vi har gitt egne premisser.

Bergen kommune har tilrådd oppstart av ny detaljreguleringsplanen for bussanlegget. Se 71810000 Laksevåg. Gnr. 123, bnr. 214, 629 mfl., Storavatnet bussanlegg

[Bergen kommune - Innsyn plan og byggesak](#)

Dark Arkitekter er engasjert som plankonsulent fram til oppstart av samspillsfasen. De har laget en liste som viser hvilke plandokument som er utarbeidet. Listen over hva som gjenstår er ikke uttømmende, og vil om nødvendig måtte avklares nærmere med tilbyder og planmyndighetene. Gjenstående dokument som er angitt utarbeidet av Dark Arkitekter vil bli ettersendt fortløpende fram til frist for spørsmål og svar i konkurransen. De skal være del av grunnlaget for konkurransen og tilbudet.

Ved oppstart samspillsentreprisen skal tilbyder ta over som plankonsulent og nytte eget løsningsforslag i arbeidet med å få planen ferdigstilt og godkjent.

Eventuelle endringer av løsningsforslaget som følge av reguleringsplanprosesser ønskes i størst mulig grad avklart i samspillet.

Planavgrensningen vil bli snevret inn i forhold til varsel om oppstart til området på østsiden av Godviksvingene. Endelig planavgrensning bør vurderes i lys av løsningsforslaget.

Kommuneplan 2018

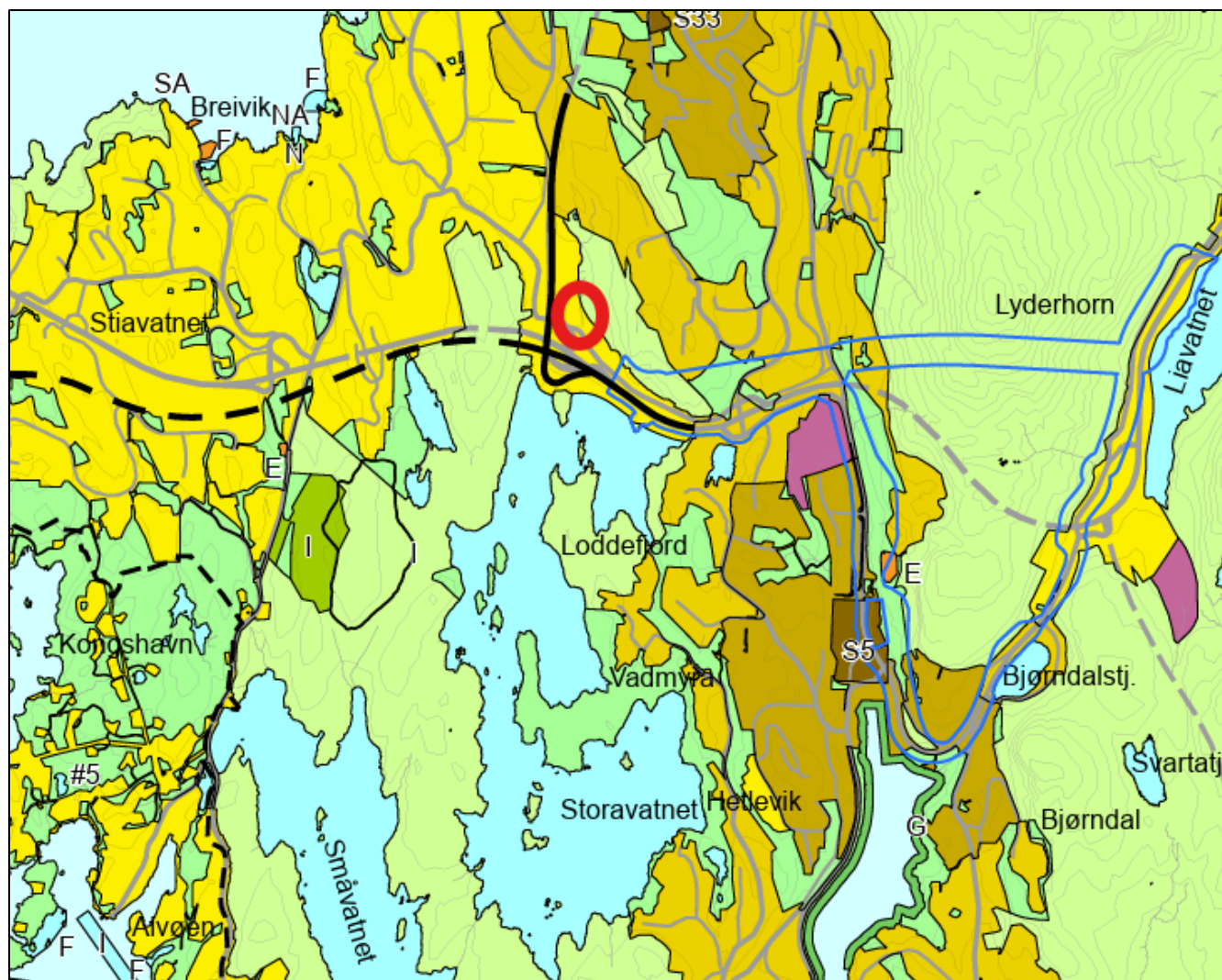
KPA 2018-2030 ble vedtatt i Bergen bystyre juni 2019. For revisjon av KPA se Revisjon KPA 2027.

Hovedformålet - § 1:

KPA skal bidra til å oppnå målene som er stilt i KPS. Det pekes spesielt på at vi må:

- sørge for en grønn, bærekraftig og klimanøytral byutvikling
- fremme inkludering, likeverd og utjevne levekårsforskjeller
- fremme folkehelse og forebygge sykdom
- sikre gode oppvekstmiljø for barn og unge
- ivareta byens natur- og kulturlandskap, sammenhengende blågrønn struktur, naturmangfold og områder med ulike byplangrep, arkitektur og kulturminner
- oppgradere sosial, teknisk og blågrønn infrastruktur for å muliggjøre en tettbygd by
- fremme effektiv ressursutnyttelse, gjenbruk og deling
- bidra til effektive og forsvarlige plan- og byggesaksprosesser
- for å minimere folks transportbehov i hverdagen

Premiss: Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort rede for hvordan løsningsforslaget vil ivareta hovedformålet.



Figur 5 Utsnitt fra kommuneplankartet der lokalisering av nytt bussanlegg er markert med rød sirkel. Lokalisering er hovedsakelig LNF-området. Kilde: Bergenskart

Tiltaksområdet for nytt bussanlegg berører arealformålene:

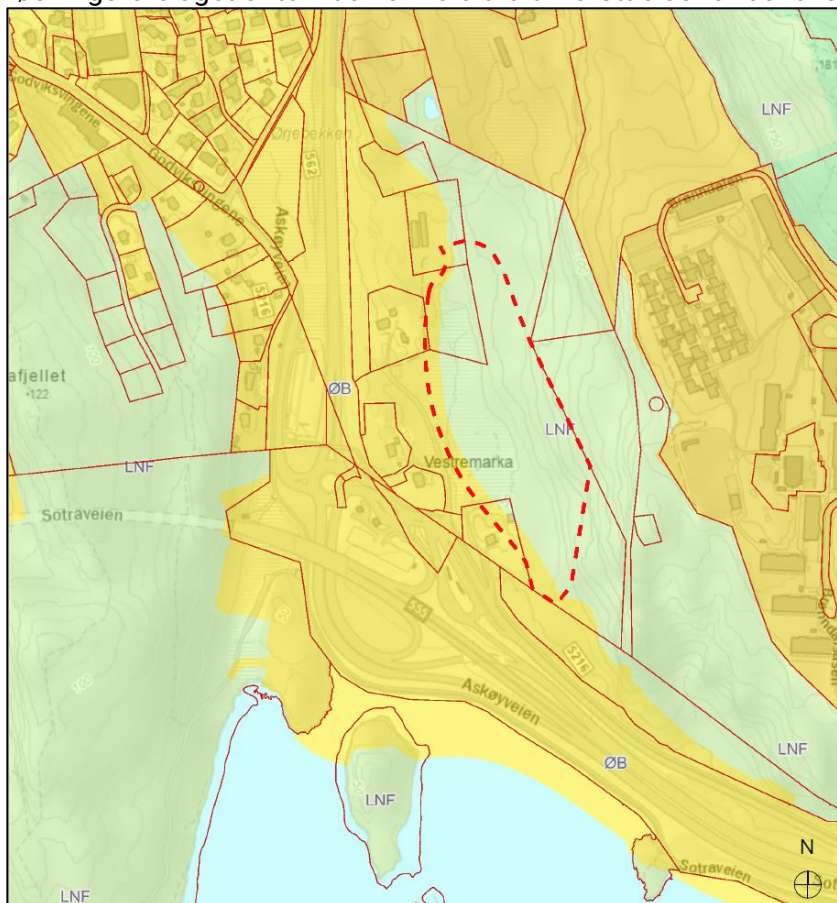
- Sone 4 Øvrig byggesone, se § 26.5, hvor det ikke tillates vesentlig nybygging.
- LNF-områder, se § 31, der plassering av nye tiltak skal ta hensyn til landbruk, natur- og kulturmiljø, friluftsliv og landskap:

Det er varslet oppstart av detaljreguleringsplanen, og Bergen kommune har anbefalt oppstart. Vi har vært i kontakt med Statsforvalteren, og de signaliserer at dette tiltaket er av så stor samfunnsmessig betydning at det vil kunne være mulig å få bygget det ved å utarbeide en ny detaljreguleringsplan. Det er imidlertid viktig at tilbyder sitt løsningsforslag støtter best mulig opp om ivaretaking av tilstøtende LNF-områder, sikrer god overvannshåndtering, og danner et godt naboskap til innfartsparkering, framtidig brannstasjon og bidrar til at gang- og sykkelveier og busstopp kan oppleves som trivelige og trygge.

Premiss: Vi ønsker å få utarbeidet et løsningsforslag som kan brukes inn i en ny detaljreguleringsplan som kan gi oss anledning til å etablere et arealformål som støtter opp om og gir oss mulighet til å etablere et nytt hovedanlegg for kollektivtrafikk for buss i Bergen Vest, Askøy og Øygarden.

Premiss: Forhold knyttet til "Sone 4 Øvrig byggesone" kan ses bort i fra, da disse er knyttet til tidligere boliger som nå er revet som følge av Statens vegvesen sin reguleringsplan.

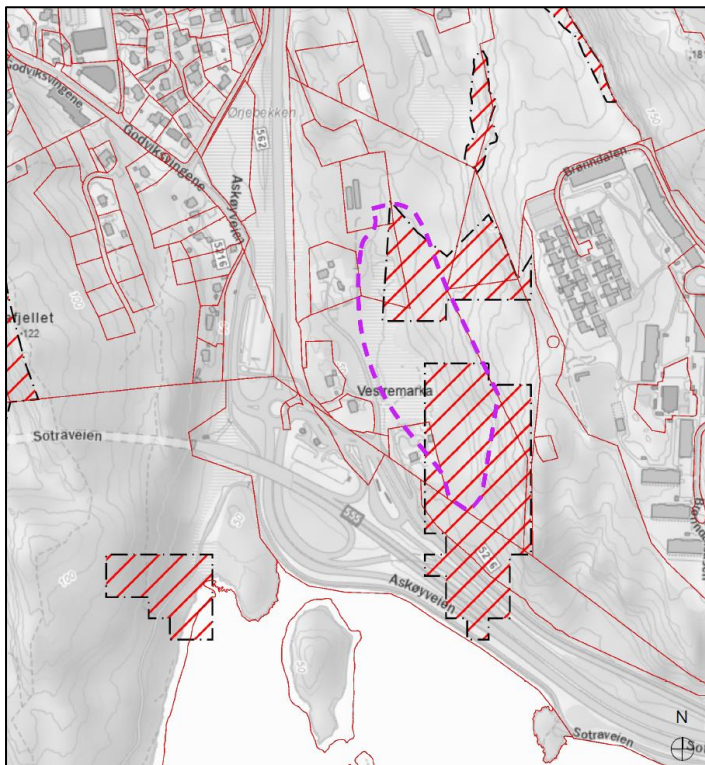
Vi ønsker at tilbydere som del av sin leveranse, gjør kort rede for hvordan hovedgrepet i løsningsforslaget er tenkt å kunne bidra til forståelse for behovet for endret arealformål.



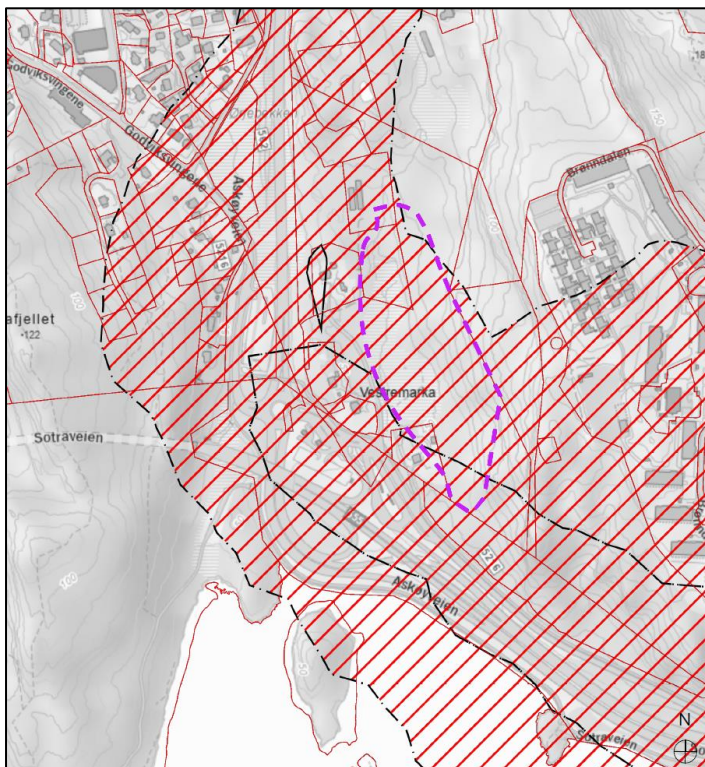
Figur 6 Nærmere utsnitt fra kommuneplankartet med planområdet for nytt bussanlegg markert i rød stiplet linje. Planområdet ligger hovedsakelig i et LNF-området. Kilde: Bergenskart

Tiltaksområdet blir berørt av følgende hensynssoner:

- Faresoner. Se §§ 33.7 og 33.10:



Figur 7 Faresonen H310 Ras- og skredfare, med planområdet for nytt bussanlegg påført og markert med lilla stiplet linje. Kilde: Bergenskart

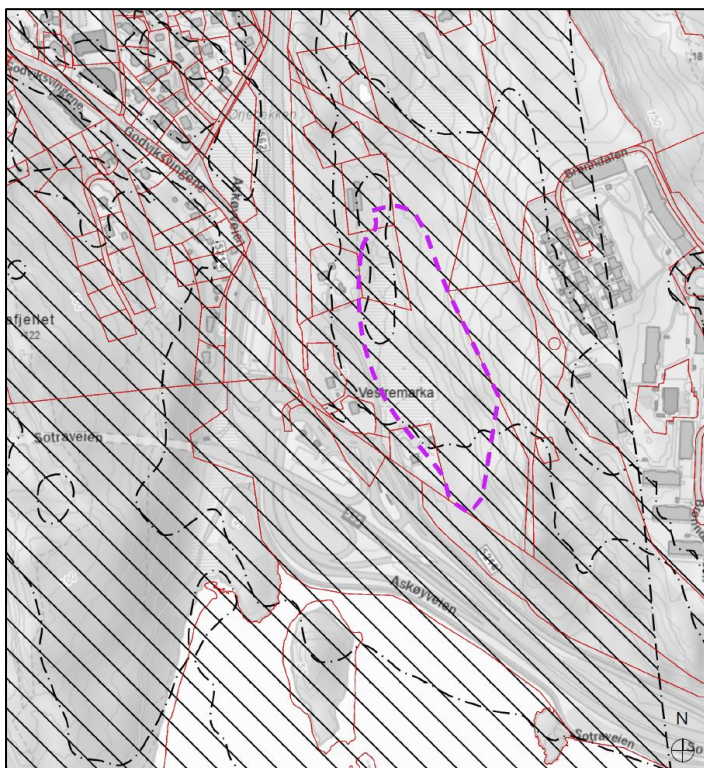


Figur 8 Faresone H390 - Annen fare (Luftforurensning), med planområdet for nytt bussanlegg påført og markert med lilla stiplet linje. Kilde: Bergenskart

- Støysoner. Se §§33.4 og 33.5
For håndtering av støysoner se § 22



Figur 9 Støysone rød, H210, med planområdet for nytt bussanlegg påført og markert med lilla stiplet linje. Kilde: Bergenskart



Figur 10 Støysone gul, H220, med planområdet for nytt bussanlegg påført og markert med lilla stiplet linje. Kilde: Bergenskart

Premiss: Vi legger til grunn at bussanlegget ikke anses som støyfølsomt tiltak. Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort rede for hvordan løsningsforslaget stiller seg til hensynssonene. Tiltak som er nødvendige som følge av hensynssoner medtas i tilbudet.

§ 6 Byggegrenser

Premiss: Vi ønsker at tiltaket gjennom utarbeiding av ny detaljreguleringsplan sikrer mulighet for å bygge tett opp mot de nye veianleggene, inkludert gang- og sykkelvei. Vi ønsker et løsningsforslag som tar gode begrunnede valg med hensyn til byggegrenser og formålsgrenser mot tilstøtende LNF-områder. Nødvendige avveininger for ivaretaking av blågrønne strukturer og overvann og eventuelt vassdrag må tas hensyn til.

Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort greie for hvordan løsningsforslaget følger opp paragrafene og premissene.

§8 Arkitektur og byform

Til informasjon har Dark Arkitekter utarbeidet en stedsanalyse med utgangspunkt i eksisterende situasjon i områdeplanen til Statens vegvesen. Se vedlegg.

Premiss: Vi ønsker en særlig god oppfølging av punktene 8.2.1 - 8.2.4 og 8.2.7 - 8.2.9

Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort greie for hvordan løsningsforslaget følger opp paragrafen og premisset.

§ 10 Blågrønne strukturer og §11 Rekreasjon og friluftsliv

Til informasjon vil Dark Arkitekter utføre et barnetråkksøk.
Vi er ikke kjent med at det finnes barnetråkk ved vårt tiltaksområde.

Premiss: Tiltaket er i hovedsak forutsatt etablert i LNF- området, og vi ønsker et løsningsforslag som på best mulig måte kan reparere og kompensere for inngrepet ved å sikre gode overganger og kanter mot grønne områder og natur.

Premiss: Vi ønsker at overgang til blågrønn struktur og overvannshåndtering blir utformet med tanke på å ivareta og berike både anlegget og gjenværende LNF-område og sikre et alminnelig dyreliv får best mulig livsvilkår.

Premiss: Det er ras- og skredfare både nord og sør og øst for eiendommen, og vi ønsker av den grunn at det ikke bli lagt opp til økt ferdsel i disse områdene.

Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort greie for hvordan løsningsforslaget følger opp paragrafene og premissene.

§13 Barn og unge

Premiss: Vi legger til grunn at selve tiltaket er av en slik karakter at det ikke bør legges opp til særskilt ferdsel eller snarveier for barn og unge innenfor området. Vi ønsker at gang- og sykkelveier og bussholdeplasser i Statens vegvesen sin plan blir oppretthold og at tiltaket vårt blir en god nabo som tilfører gode visuelle kvaliteter og trygge bruksmessige opplevelser.

Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort greie for hvordan løsningsforslaget følger opp paragrafen og premisset.

15 Universell utforming og §16 Mobilitet

Til informasjon er det utarbeidet både trafikkanalyse og mobilitetsplan som er del av konkurransegrunnlaget.

Premiss: Vi har forutsatt at kjørerampe i bussanlegget maksimum skal ha stigning 1:12, og legger til grunn at universell utforming mellom etasjene blir sikret via heis. Vi ønsker ellers at gang- og sykkelveisystemet i Statens vegvesen sin plan ikke skal endres med unntak av tilkoblingspunkter som følge av vårt tiltak, og at §16.3 i så henseende er ivarettatt.

Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort greie for hvordan løsningsforslaget følger opp paragrafene og premissene.

§24 Massehåndtering

Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort greie for forhold knyttet til massebalanse.

Revisjon av KPA 2027

Revisjon KPA 2027 er ute til høring og offentlig ettersyn frem til 6. oktober 2026, se Byrådets vedtak i sak 1131/26. Revisjonen er angitt å gjelde enkelte reguleringsbestemmelser og vil ikke omfatte endring av arealplankartet for vårt planområde. Arealdelen (KPA) utgjør sammen med samfunnsdelen (KPS) en samlet kommuneplan. KPS – Et nystemt Bergen gir retning og mål for utviklingen av Bergen både som samfunn og kommuneorganisasjon. KPS ble vedtatt av bystyret 24.09.2025 i sak 283/25. KPS har fire hovedmål som legger føringer for arbeidet med ny KPA:



Premiss: Om revisjon av KPA blir vedtatt i løpet av tiden pris- og designkonkurransen pågår, eller i samspillfasen eller før vår nye reguleringsplan er vedtatt, vil den normalt bli styrende for vårt tiltak og planarbeid umiddelbart. For å unngå vesentlige endringer av løsningsforslaget som følge av dette ønsker vi at tilbyder tar hensyn til de samme punktene som er omhandlet i gjeldende KPA og gir en kort vurdering av konsekvensene ved å skulle forholde seg til revisjon av KPA 2027.

Til informasjon gjør vi oppmerksom på at det ligger en utredning om bl.a. energi i kunnskapsgrunnlaget til KPA2027.

Der står blant annet at *"Bergen står i dag overfor et betydelig kraftunderskudd, ettersom kommunen forbruker mer strøm enn den produserer."*

"Frem mot 2040 må Bergen prioritere tiltak som reduserer energibruken, flytte forbruk fra høyverdige til lavverdige energiformer og til tider med lav belastning, samt tiltak som øker lokal energiproduksjon. Derfor må muligheten for å stille krav til en mer energieffektiv bygningsmasse eller andre energitiltak i disse områdene vurderes. Dette vil være viktig for å unngå at begrenset nettkapasitet også begrenser muligheten for utbygging uten kompenserende tiltak for å redusere forbruket av elektrisk energi- og effekt."

Planområdet til bussanlegg ligger i røde områdene hvor utredningen angir at det i dag ikke er tilgjengelig kapasitet i nettet.

Premiss: Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse gjør kort greie for hvordan tiltaket kan imøtekomme behovet for økt lokal energiproduksjon.

Kommunedelplan for overvann 2019-2029

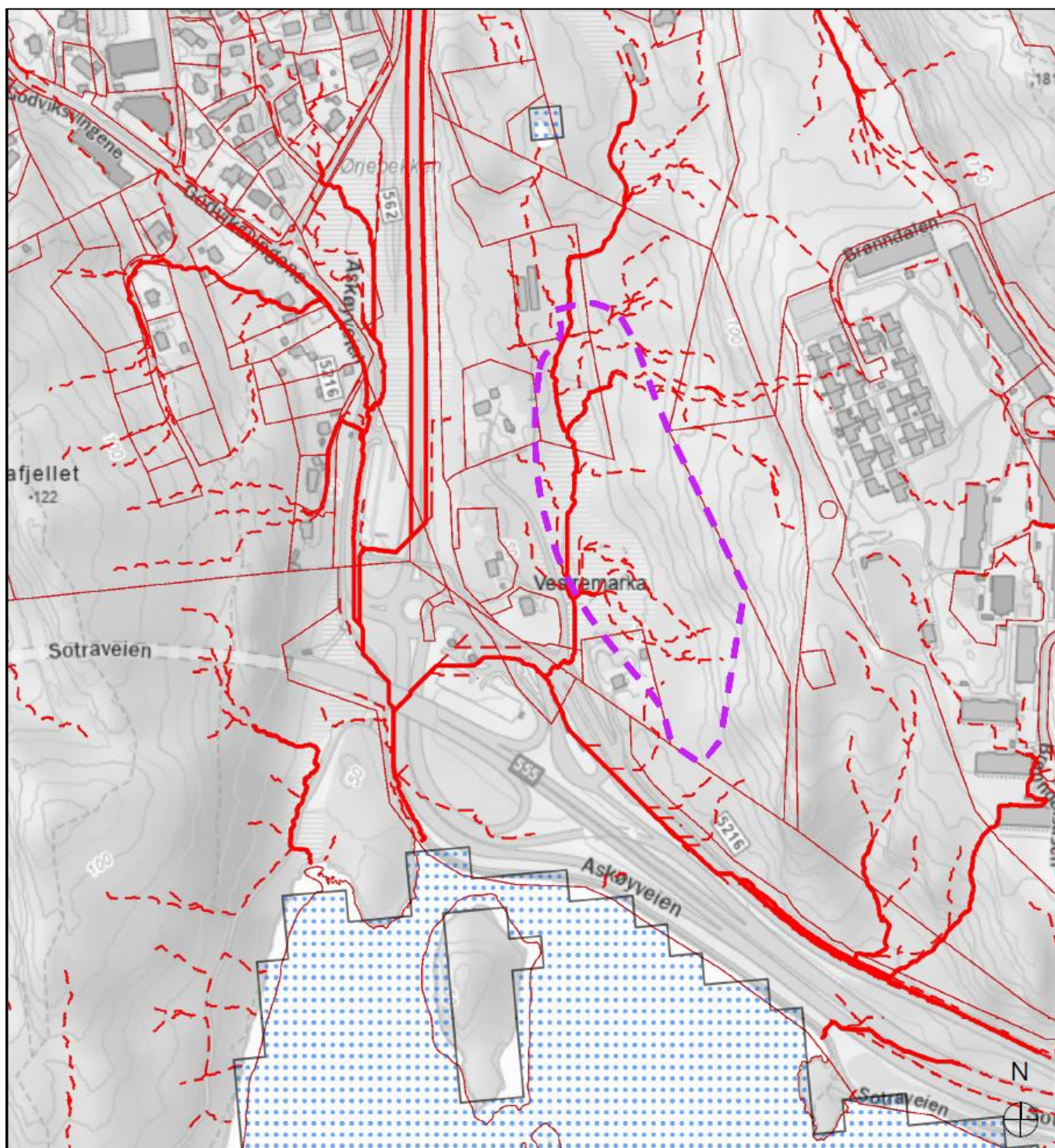
[Kommunedelplan for overvann, vedtatt 25.09.2019](#), saksnr 253/19 er retningsgivende for overvannshåndteringen i all arealplanlegging i Bergen kommune. Formålet er å ivareta overvannshåndteringen i arealplanleggingen. Målsettingen for arbeidet er at det blir lagt til rette for helhetlig forvaltning av vannets kretsløp med nødvendig infrastruktur. Visjonen er at overvann skal bidra til bedre levevilkår, bærekraftig og robust urbant samfunn og en frisk natur. "Tretrinnsstrategien", fra Norsk vann rapport 162/2008, har vært gjeldende i Bergen kommune siden 2005.

Premiss: Utarbeiding av VA-rammeplan vil bli del av detaljreguleringsplanarbeidet. Krav til at overvann er dokumentert løst vil enten bli en del av reguleringsplanprosessen eller del av krav i byggesaken.

Som temakartet «KDP Overvann» i Bergenskart viser ligger planområdet for nytt bussanlegg med en avrenningslinje inn fra nord til sørvest med avrenning til Storavatnet.

Vi ønsker en god utforming for åpen overvannshåndtering i løsningsforslag fram til vist tilkoblingspunkt som er etablert som del av Sotra Link sitt arbeid. Punktet er tenkt å ta imot overvann før det skal føres i rør under "nye Godviksvingene". Tilbyder bes gjøre en overordnet vurdering av hvordan eventuelt forurenset overvann fra selve bussanlegget bør håndteres.

Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort greie for hvordan løsningsforslaget følger opp kommunedelplanen og premissene.



Figur 11 Avrenningslinjer vist i røde linjer og blå skravur indikerer flom fra aktsomhetskart fra NVE. Planområdet for nytt bussanlegg er påført og markert med lilla stiplet linje. Kilde Bergenskart/temaplan KDP overvann.

Gjeldende områdereguleringsplan

Tiltaksområdet for bussanlegget ligger hovedsakelig innenfor gjeldende områdereguleringsplan [Laksevåg. Gnr 123 Bnr 271 mfl, RV 555 Storavatnet, Ny kollektivterminal og grønnstruktur](#), vedtatt 2019, planID: 4601_64550000.

Bussanlegget er planlagt bygget på et areal øst for nye Godviksvingene i det som i gjeldende områdereguleringsplan i hovedsak er avsatt til formålet midlertidig riggområde. Se felt SAA8/ bestemmelsesområde #8. Det er betegnet som «Angitte samferdsels anlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål» i tegnforklaringen til plankartet.

Per i dag er deler av felt SAA8 i bruk som midlertidig innfartsparkering.

Premiss: Vi ønsker et løsningsforslag som på beste måte ivaretar de infrastrukturtiltakene som blir utarbeidet som del av Statens vegvesen sin plan og som i liten grad vil føre til endringer som følge av vårt byggetiltak. Tilbyder vil selv måtte bekoste løsninger som medfører inngripen i disse anleggene.

Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, viser sitt løsningsforslag tegnet inn på Statens vegvesen sin områdeplan.



Figur 12 Utklipp fra områdereguleringsplanen viser i rødt – brannstasjon, grå/hvitskravur – innfartsparkering på vestsiden av nye fv. Godviksvingene med tosidig gang- og sykkelveitrasé og bussholdeplasser. Formålet øst for fv. Godviksvingene, i felt SAA8 og #8 er midlertidig rigg- og anleggsområde som skal tilbakeføres til LNF formålet, etter gjeldende KPA2018. Kilde: plankart for områdereguleringsplanen for Rv. 555 Storavatn mm.

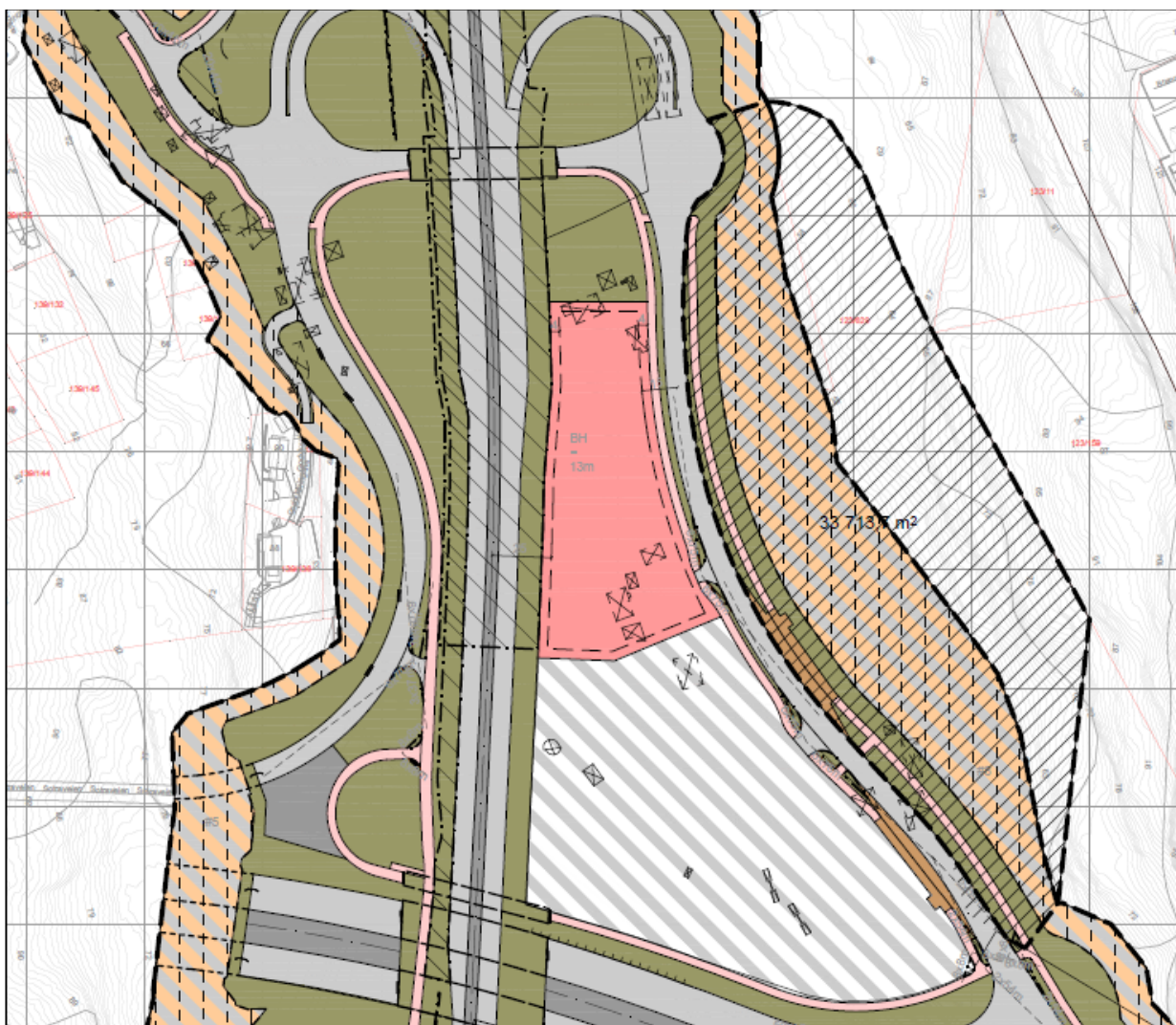
I reguleringsbestemmelse § 10 Anleggsgjennomføring, er det angitt at felt SAA8 skal tilbakeføres til sitt opprinnelige arealformål (angitt med tre ulike planer), og at området i størst mulig grad skal settes i stand slik de var før inngrepet.

Premiss: Vi ønsker å unngå tilbakeføring og i stedet utarbeide ny detaljreguleringsplan. Vi ønsker oss et løsningsforslag som kan tilføre området kvaliteter som oppveier tapet av nedbygging av det som skulle vært tilbakeført til LNF- areal.

Deler av bussanlegget vil kunne ha behov for å legge seg inn mot eller inn i tilstøtende LNF-område mot øst.

Premiss: Utbygging i urørt LNF-området bør vurderes nøye opp mot behovet for funksjonell utforming og daglig drift av bussanlegget. Ved behov for å benytte "urørt" LNF-området ønsker vi et løsningsforslag som kan tilføre området kvaliteter som bidrar til å oppveie tapet av nedbygging av det som er angitt å være en økologisk korridor i LNF- areal, se [KPA 2018 Blågrønne](#).

Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort greie for hvordan løsningsforslaget følger opp premissene.

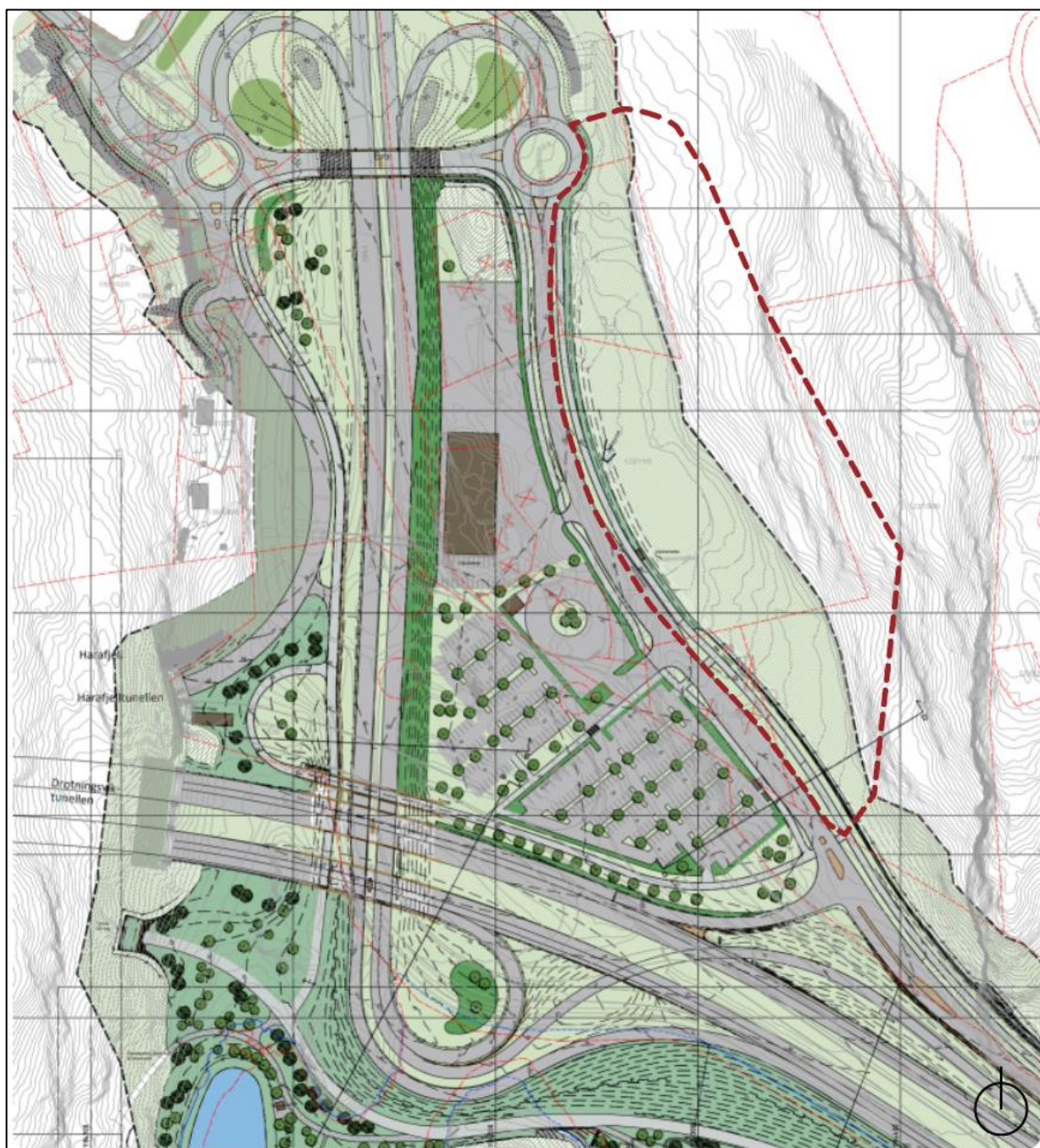


Figur 13 Utklipp fra områdereguleringsplanen med planområdet for nytt bussanlegg påført og markert inn med sort stiplet linje og skravur, i det som her er avsatt til felt SAA8, bestemmelsesområde #8 og tilliggende samferdselsformål som annen veggrunn – grøntareal, gang- og sykkelvei og bussholdeplass. Kilde: plankart for områdereguleringsplanen for Rv. 555 Storavatn mm.

I gjeldende områderegulering er det satt av arealer for brannstasjon og innfartsparkering på vestsiden av Godviksvingene. Godviksvingene er vist med gang- og sykkelveier og bussholdeplasser på hver side av veien. Innfartsparkeringen er for kollektivreisende som ønsker å ta buss direkte til sitt reisemål eller til den nye kollektivterminalen som ligger øst for området.

Asplan Viak AS har utarbeidet en landskapsplan for området, se figur under.

Premiss: Vi ønsker at tilbyder som del av sin leveranse, gjør kort rede for og viser med enkle skisser hvordan utforming av bussanlegget vil påvirke øvrige anlegg (innfartsparkering, brannstasjon, gang- og sykkelveiene og bussholdeplassene) i området, og hvordan anleggene kan få en god sammenheng.



Figur 14 Landskapsplan for området, vedlegg til områdereguleringsplanen, viser en skissert innfartsparkering og brannstasjonsbygg vest for Godviksvingene, et areal som ligger betydelig høyere i terrenget enn Askøyveien. Planområdet for nytt bussanlegg er påført og markert med rød stiplet linje. Kilde: Asplan Viaks Landskapsplan til områdereguleringsplanen for Rv. 555 Storavatn mm.