

Innledende stedsanalyse

Detaljreguleringsplan for Storavatnet bussanlegg (planID: 71810000)

September, 2026

Befaringsfoto fra gangbro over Fv. 562 Askøyveien sørover mot Storavatnet og bussterminalen. Godvikssvingene til venstre. Rv. 555 Sotraveien i bro i bakgrunnen.
Kilde: Dark Design Group, oktober, 2025.



Innholdsfortegnelse

Innledning

Kartgrunnlag

1. Oversikt
2. Landskap
3. Historie
4. Byrom og målpunkt
5. Bebyggelse
6. Bo- og bymiljø
7. Sammenstilling



Befaringsfoto 29.10.2025. Situasjonen endres daglig da det pågår større utbygginger i området.

DARK Bergen AS
Veversmauet 8 | 5017 Bergen
www.darkarkitekter.no

D A R K | DARK
DESIGN
GROUP

Innledning

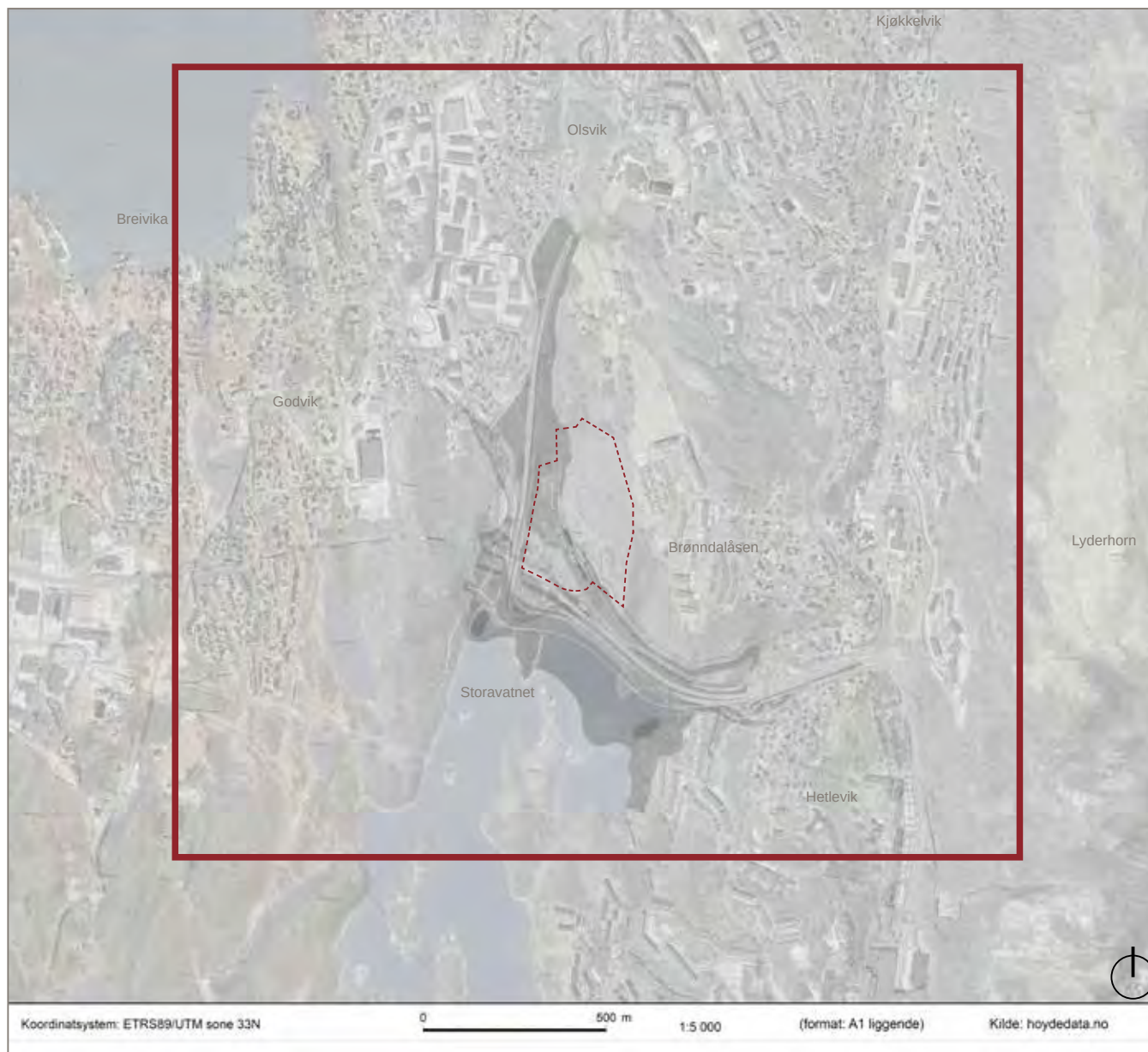
Stedsanalysen er utarbeidet etter Bergen kommunes veileder for innledende stedsanalyse, plan- og bygningsetaten, januar 2024.

Stedsanalysen skal være en overordnet og konsentrert avklaring av sammenhengen mellom et prosjekt og omgivelsene. Analysen skal synliggjøre stedets situasjon og muligheter, og bidra til at nye prosjekter tar hensyn til og utvikler stedets potensial. Denne skal inngå i en dialog mellom kommune og tiltakshaver tidlig i prosessen, og skal bidra til tidlige og tydelige signaler.

-utdrag fra veileder for innledende stedsanalyse

Kartene i stedsanalysen viser utsnitt for analyseområdet markert med rød firkant. Det er tatt utgangspunkt i gjeldende områderegulering, mens kartdata viser eksisterende forhold før arbeid ble påbegynt, hentet fra Bergenskart. Grunnet større terrengforandringer ved Storavatnet vil det være store avvik fra nyeste ortofoto av området fra år 2022 (se neste side).

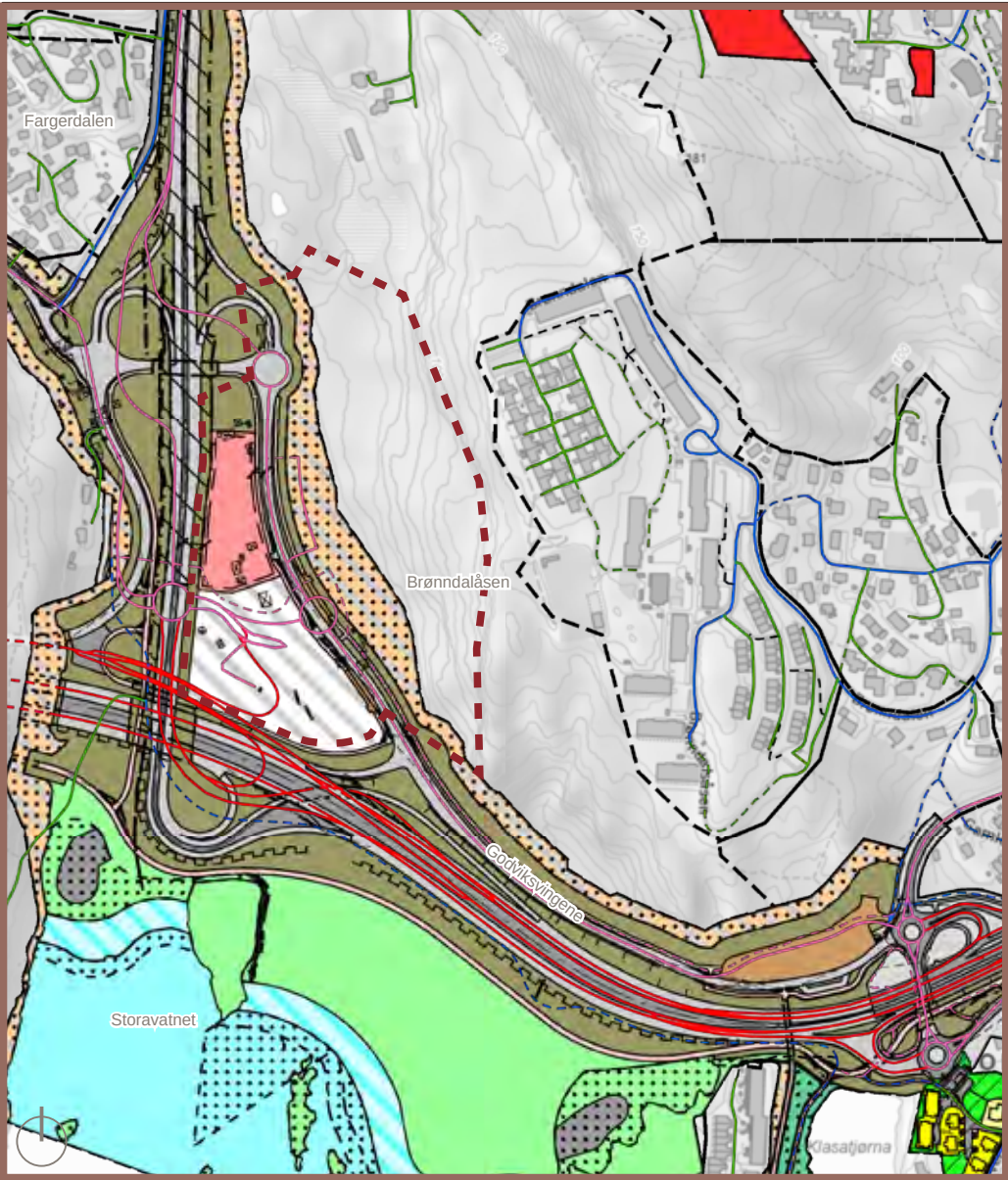
I kart 1-5 vises et utsnitt som strekker seg fra Storavatnet i sør til Olsvik i nord. I det siste kartet, sammenstillingskartet, er det kartlagt et mindre utsnitt som viser flere detaljer rundt de lokale forholdene innenfor vist varslingsgrense.



Ortofoto fra sommeren 2022, legges som kartgrunnlag nr. 1 (dagens situasjon er en annen), gjeldende områderegulering som kartgrunnlag nr. 2. Varslingsgrense for detaljregulering for nytt bussanlegg vises med stiplet rød linje. Kilde: Norgebilder og arealplaner Bergen kommune.

Kartgrunnlag

Ortofoto er hentet fra Norgebilder.no (sommer, 2022). Oppdaterte ortofoto kan sees via Sotra Links offentlige BIM (link S.19). Befaringsfoto er tatt av Statens vegvesen, Januar, 2025. Kart hentet fra Bergenskart.no viser gjeldende områderegulering, med eksisterende veinett. Varslingsgrense med detaljregulering for nytt bussanlegg vises med stiplet rød linje.



1. Oversikt

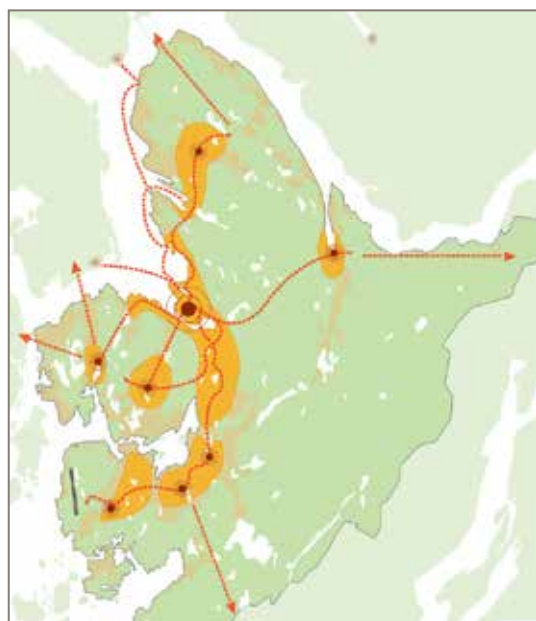
Varslingsgrensen er regulert til øvrig byggesone og LNF i kommuneplanens arealdel (KPA). Området omfatter gnr. 123, bnr. 214, 629 mfl., og ligger i Leirvik grunnkrets (mellom Godvik og Olsvik). Varslingsgrensen ligger mellom to koller, langs RV555 Sotraveien og FV562 Askøyveien ved Storavatnet i Laksevåg bydel, i Bergen kommune.

og grønnstruktur (planID: 64550000). Bergen kommune ønsker å få til en mer samordnet areal- og transportutvikling som skal gi grunnlag for viktige samferdselsprioriteringer, hvor transportsystemet skal knytte byen sammen på en effektiv og miljøvennlig måte.

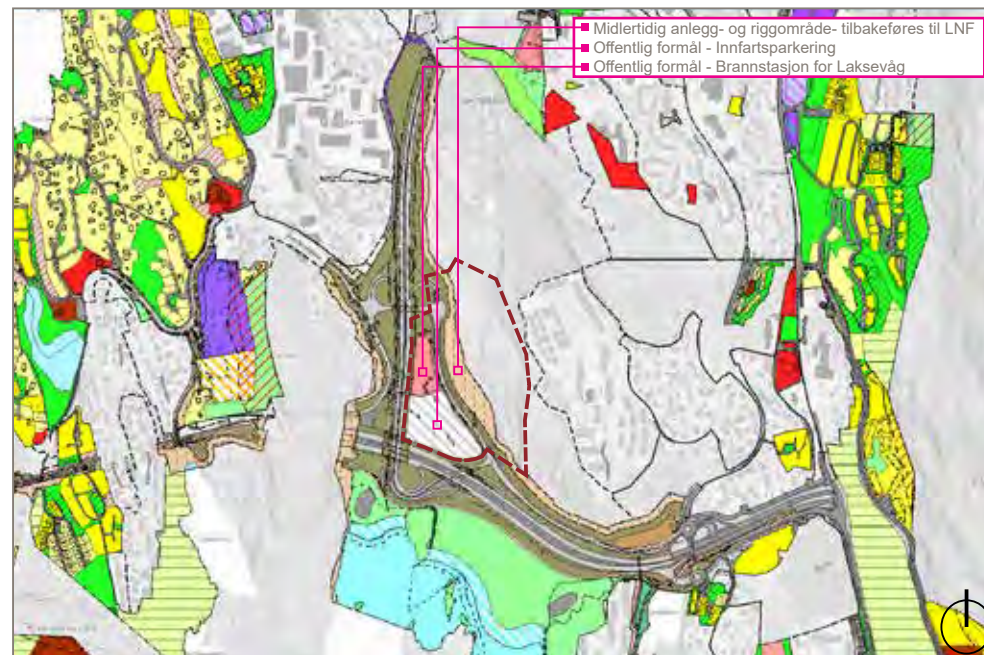
Varslingsgrensen som ligger sentralt i analyseområdet omfatter LNF-områder både i vest og øst, med friområder i sør (Storavatnet), samt et større område, regulert til byfortettingssone, i nord. Området er et knutepunkt for samferdselsinfrastruktur både til Sotra i vest og Askøy i nord, tilknyttet Bergen sentrum i øst.

"Området er i kommuneplanens arealdel (KPA) for Bergen kommune 2018-2030 avsatt til offentlig formål og LNF. Ved motstrid gjelder KPA foran eldre kommunedelplaner".

Av større vedtatte planer i området nevnes plan for RV555 Storavatnet, ny kollektivsentral



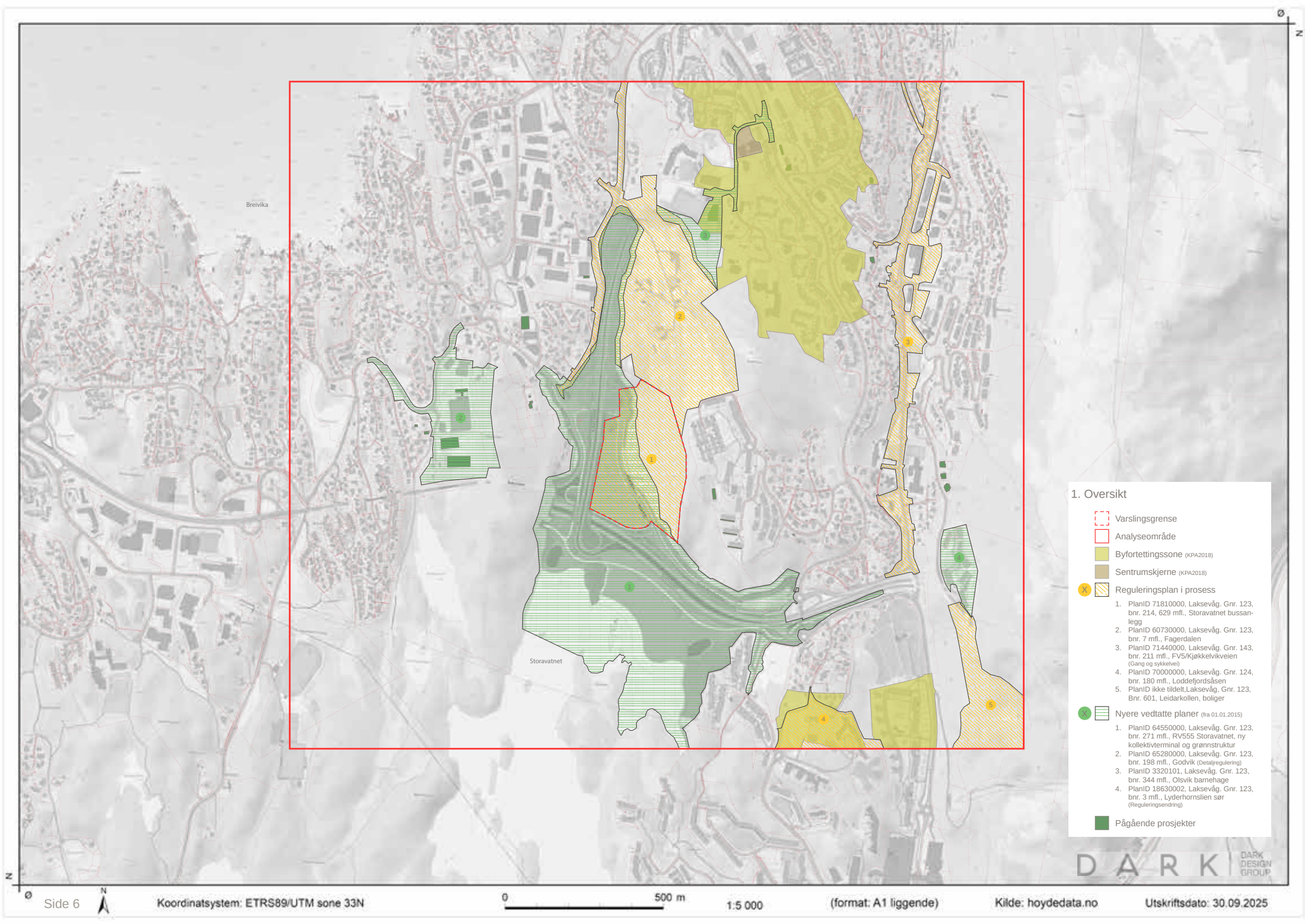
Illustrasjon hentet fra KPA2018 over kollektiv- transportsstrategi i Bergen kommune.



Bergenskart viser reguleringsforhold ved Storavatnet. Varslingsgrense markert med i rød stiple linje.



Bergenskart viser arealformalområder og reguleringsplan i prosess, vist i oransjegel linje. Varslingsgrensen markert med rød stiple linje består av øvrig byggesone (gul) og LNF-område (lys-grønn).



1. Oversikt

- Varslingsgrense
- Analyseområde
- Byfortettingszone (KPA2018)
- Sentrumskerne (KPA2018)
- Reguleringsplan i prosess
 - PlanID 71810000, Laksevåg, Gnr. 123, bnr. 214, 629 mfl., Storavatnet bussanlegg
 - PlanID 60730000, Laksevåg, Gnr. 123, bnr. 7 mfl., Fagerdalen
 - PlanID 71440000, Laksevåg, Gnr. 143, bnr. 211 mfl., FV5/Kjøkkelvikveien (Gang og sykkelvei)
 - PlanID 70000000, Laksevåg, Gnr. 124, bnr. 180 mfl., Loddefjordsåsen
 - PlanID ikke tildelt, Laksevåg, Gnr. 123, bnr. 601, Leidarkollen, boliger
- Nyere vedtatte planer (fra 01.01.2015)
 - PlanID 64550000, Laksevåg, Gnr. 123, bnr. 271 mfl., RV555 Storavatnet, ny kollektivterminal og grønstruktur
 - PlanID 65280000, Laksevåg, Gnr. 123, bnr. 198 mfl., Godvik (Detailregulering)
 - PlanID 3320101, Laksevåg, Gnr. 123, bnr. 344 mfl., Olsvik barnehage
 - PlanID 18630002, Laksevåg, Gnr. 123, bnr. 3 mfl., Lyderhornsløien sør (Reguleringsendring)
- Pågående prosjekter

2. Landskap

Topografien i analyseområdet er kupert med diverse voller og koller, ferskvann og sjø. Terrenget har en høydeforskjell på ca 9,5m meter fra Storavatnet i sør, til varslingsområdet. Varslingsområdet ligger i en dal mellom to mindre fjelltopper, retning Askøy. Hovedferdselsårer er lagt igjennom og ved varslingsområdet (RV555 Sotraveien i sør, FV562 Askøyveien mot nord og Godviksvingene fra øst til vest).

Det er registrert blågrønne forbindelser og et større vassdrag, Alvøyvassdraget. Viktige lokale høydedrag rammer inn varslingsgrensen, Harafjell og Grøntua. Dette er viktige friluftsområder for nærmiljøet. Av viktige landskapsrom er Loddefjord gravplass registrert.

Videre er det registrert forekomst av aktsomhetområder, jord- og flomskred, samt drenert myr innenfor varslingsområdets østlige side. Det er også

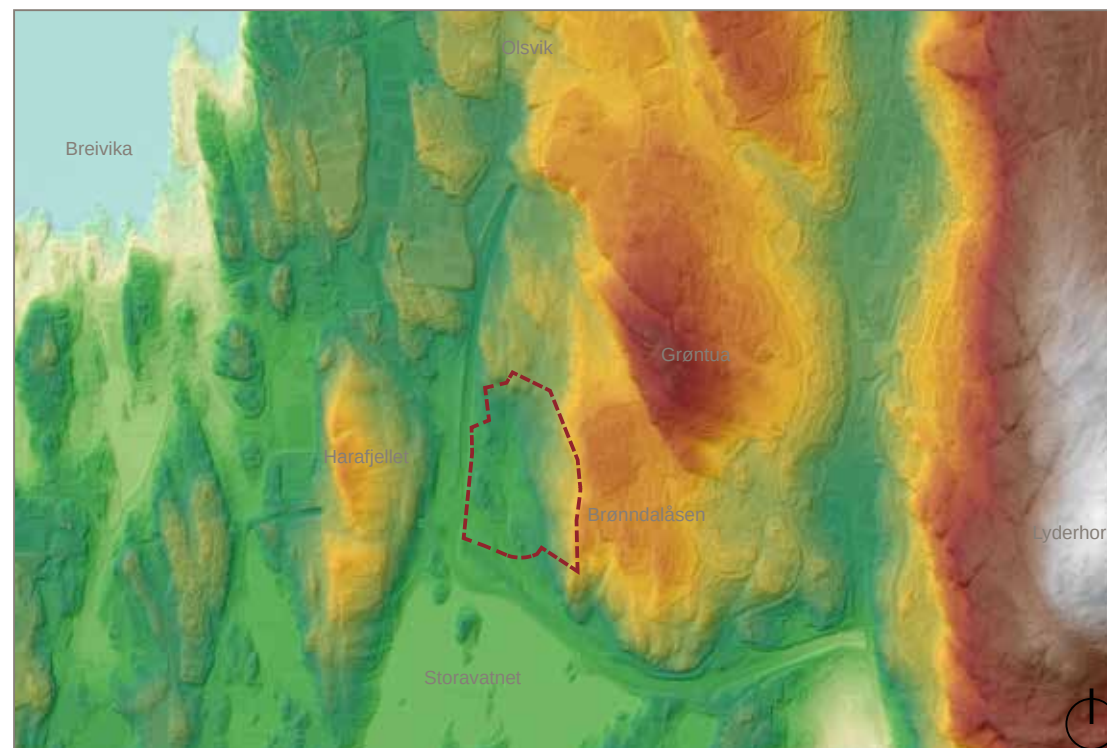
registrert sterkt fallende terreng grunnet en skjæringskant som følge av midlertidig rigg,- og annleggsområde for utbygging av området. Avrenning fra Godviksvingene graderes til 4, hvor man må ta høyde for overvann inn mot varslingsområdets vestlige side.

Ellers er det registrert et mindre område utsatt for flom sør for tomten, men det antas å ikke påvirke varslingsområdet. Grunnet at det planlegges utfylling av Storavatnet til fordel for utbygging av grønnstruktur langs strandlinjen (PlanId: 64550000).

Landskapet består av bebygd areal, skog, og mindre områder med åpen fastmark. Det er ikke registrert noen naturtyper eller funksjonsområder for arter av forvaltingsinteresse innenfor varslingsområdet. Likevell viser nærliggende naturområder noe verdi som leve og funksjonsområde for vanlige arter.



3D fra kommunekart viser topografi til gjeldende område. Område for nytt bussanlegg er markert med stiplet rød sirkel. Estimerte høyder på terrenget hentet fra høydekart.no.



Kart viser høydedata i analyseområdet. (Lysegrønt/gult for lave høyder til mørkegrønt/brunt/lilla for høye høyder). Varslingsgrensen markert med stiplet rød linje.

2.1. Blågrønne strukturer

Blågrønne strukturer utgjør nettverket av blågrønne områder som parker, elver, hundremeterskoger, store skoger og fjell. De blågrønne områdene finner vi mellom og utenfor bebyggelsen. Naturen kan dempe flom, absorbere overvann, regulere temperatur og forhindre skred. Ved etablering av regulerte forhold vil temakartene være noen av premissene man må ta høyde for, gjennom å sikre naturmangfold og håndtering av overvann.

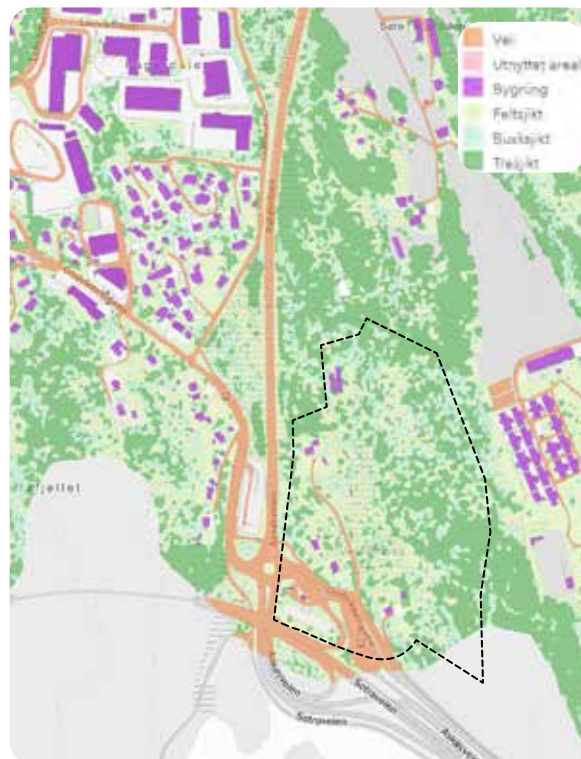
Temakart 1 viser grønnstruktur for området (før regulering). Grønnstruktur har mange ulike funksjoner; de tar opp og fordøyer nedbør, binder karbon, er viktige for biologisk mangfold og regulering av temperatur, samt bidrar til rekreasjon og økt positiv folkehelse.

Temakart 2 viser effekten av vegetasjon for å redusere temperatur på varme sommerdager. Varmeøyeffekten handler om at bykjerner blir varmere enn landlige områder som ligger rundt. Dette skyldes mer asfalt, flere bygninger og mindre natur.

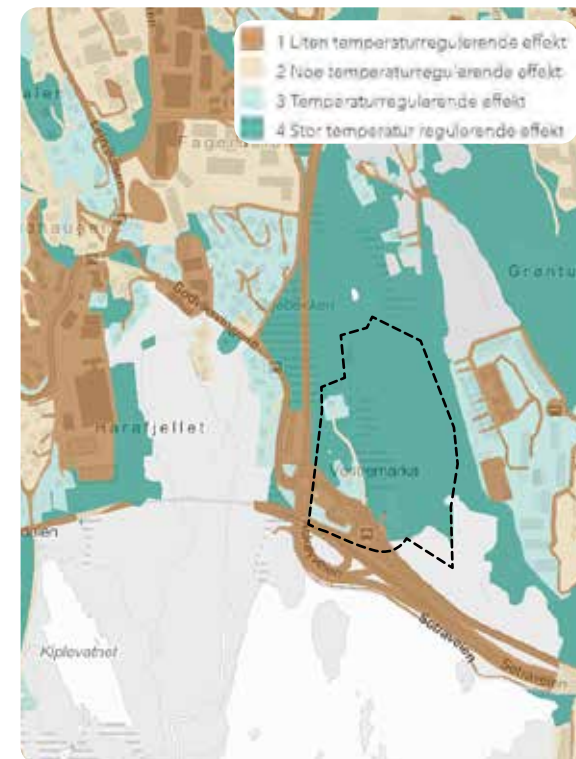
Temakart 3 viser og rangerer områdes evne til å absorbere eller fordøye overvann. Kartet klassifiserer areal etter dekkets permeabilitet, som er et mål på hvor raskt vannet strømmer gjennom jorda. Tak, asfalterte veier og plasser, betongdekker, fjell i dagen omtales ofte som impermeabelt. Hardtråkket grusdekke, leire/silt omtales ofte som semipermeabel. Gressplener og blomsterbed omtales gjerne som helt permeable.

Utfordringer med blant annet overvann øker i urbane områder med mange tette flater som veier, torg og parkeringsplasser. En mangfoldig natur er mindre sårbar for klimaendringer og kan samtidig bidra til å tilpasse et klima i endring. Sikre god blågrønn infrastruktur kan gjøres ved å integrere vann og vegetasjon systematisk i bybildet gjennom regnbed, grønne tak, urbane hager og gjenåpnede vannveier kan være eksempler på gode tiltak.

Temakart 4 viser hvilke karbonrike areal kartlagt i 2020 som er planlagt nedbygd i KPA 2018.



1. Temakart "Grønnstruktur" hentet fra Bergenskart.no



2. Temakart "Temperatur" hentet fra Bergenskart.no



3. Temakart "Overvann" hentet fra Bergenskart.no



4. Temakart "Planlagt nedbygd areal" hentet fra Bergenskart.no

3. Historie

Landskapet i det som i dag er Godvik og Olsvik, var i utgangspunktet et landbruksområde, som store deler av Bergen utenfor den opprinnelige bykjernen. Området har utviklet seg fra å være deler av et større landbruksområde til å bli veletablerte nabolag i en voksende by. Utbyggingen har vært fulgt av utvikling av infrastruktur, med veier som Sotraveien (Sotrasambandet) som sentrale forbindelser.

Det er registrert et historisk veifar som forbinder Kjøkkelvik og Hetlevik gjennom analyseområdet (rød stiplet sirkel) østlige side fra nord til sør.

Historiske forsvars- og krigsminnelokaliteter, områder hentet fra Askeladden er registrert som et viktig kulturminne og er kommunalt listeført. Ellers ingen registrerte kulturmiljø innenfor analyseområdet.

Andre viktige kulturminner er Loddefjord kirke og Olsvik kirke, som også registreres som et landemerke i området.

Sør i analyseområdet finnes arkeologisk minne ved skipsfunn i Storavatnet ved to lokaliteter.



Flyfoto fra Norge i bilder, år 1948.



Flyfoto fra Norge i bilder, år 1970.



Flyfoto fra Norge i bilder, år 1980.



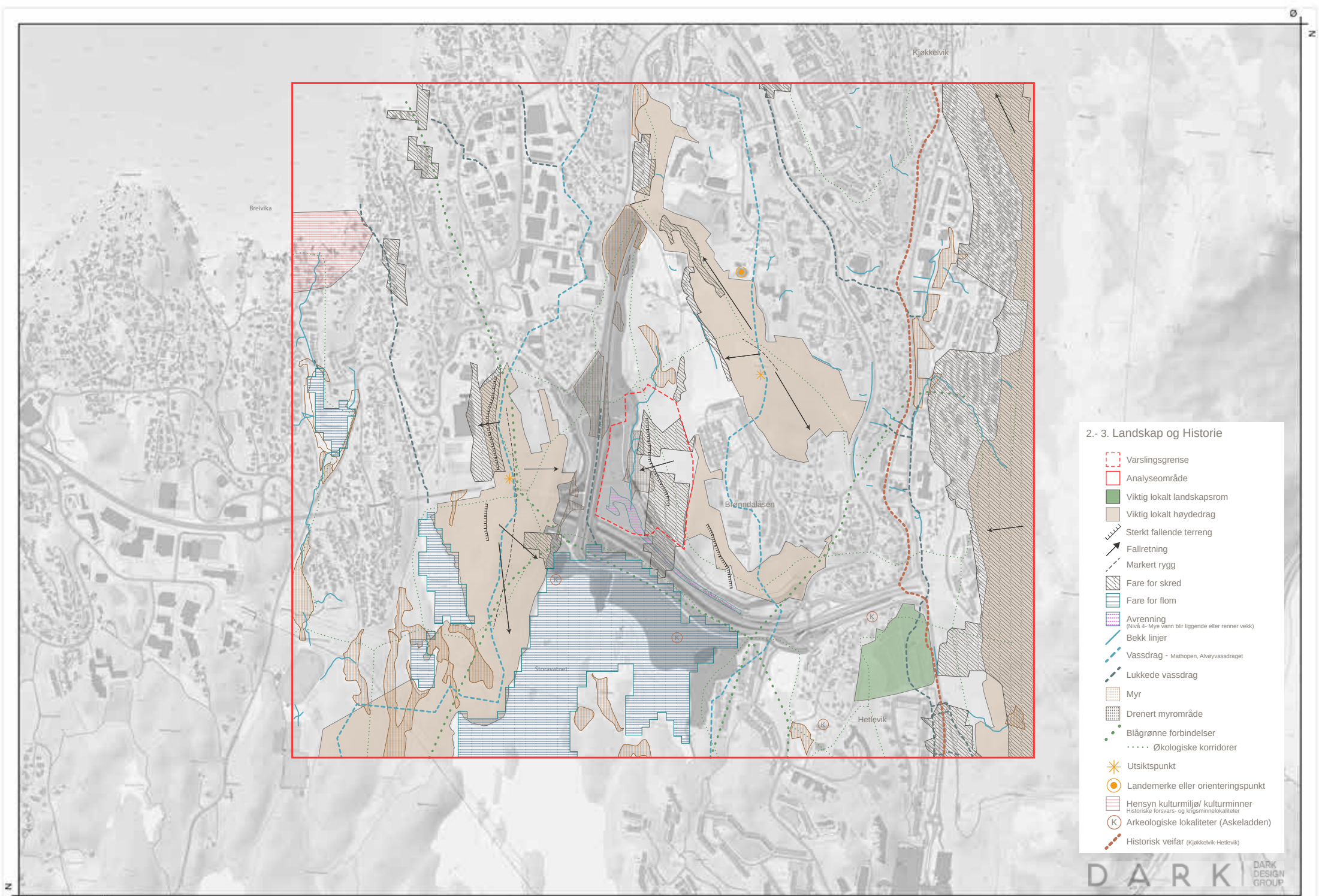
Flyfoto fra Norge i bilder, år 2005.



Flyfoto fra Norge i bilder, år 2016.



Flyfoto fra Norge i bilder, år 2022.



- ### 2.- 3. Landskap og Historie
- Varslingsgrense
 - Analyseområde
 - Viktig lokalt landskapsrom
 - Viktig lokalt høydedrag
 - Sterkt fallende terreng
 - Fallretning
 - Markert rygg
 - Fare for skred
 - Fare for flom
 - Avrenning
(Nivå 4- Mye vann blir liggende eller renner vekk)
 - Bekk linjer
 - Vassdrag - Mathopen, Alvøyvassdraget
 - Lukkede vassdrag
 - Myr
 - Drenert myrområde
 - Blågrønne forbindelser
 - Økologiske korridorer
 - Utsiktspunkt
 - Landemerke eller orienteringspunkt
 - Hensyn kulturmiljø/ kulturminner
Historiske forsvars- og krigsminnelokaliteter
 - Arkeologiske lokaliteter (Askeladden)
 - Historisk veifar (Kjøkkelvik-Hetlevik)

4. Byrom og målpunkt

Planlagt veginfrastruktur FV562 Askøyveien og RV555 Sotraveien (ÅDT 21000-46000 (2024)) er fysiske barrierer som strekker seg både langs og på tvers av analyseområdet. Langs varslingsgrensens vest,-og sørside, dannes avlange rom i terrenget, i ulike høyder.

Det planlagte friområdet og Storavatnet, sammen med det attraktive turområdet Harafjellet danner viktige blågrønne byrom mellom infrastrukturen.

Det vil forventes økt ÅDT for Godviksvingene (ÅDT4000, år 2024) ved etablering av brannstasjon og innfartsparkering. For å få en bedre trafikkavvikling ved gjeldende områderegulering, er rundkjøringer ved Askøyveien etablert. Godviksvingene blir forlenget, og blir en egen tilkomstvei til gjeldende områderegulering (PlanID: 64550000).

Kollektivtilbudet er godt i analyseområdet. Sammen med to planlagte busslommer som skal frakte pendlere fra innfartsparkering

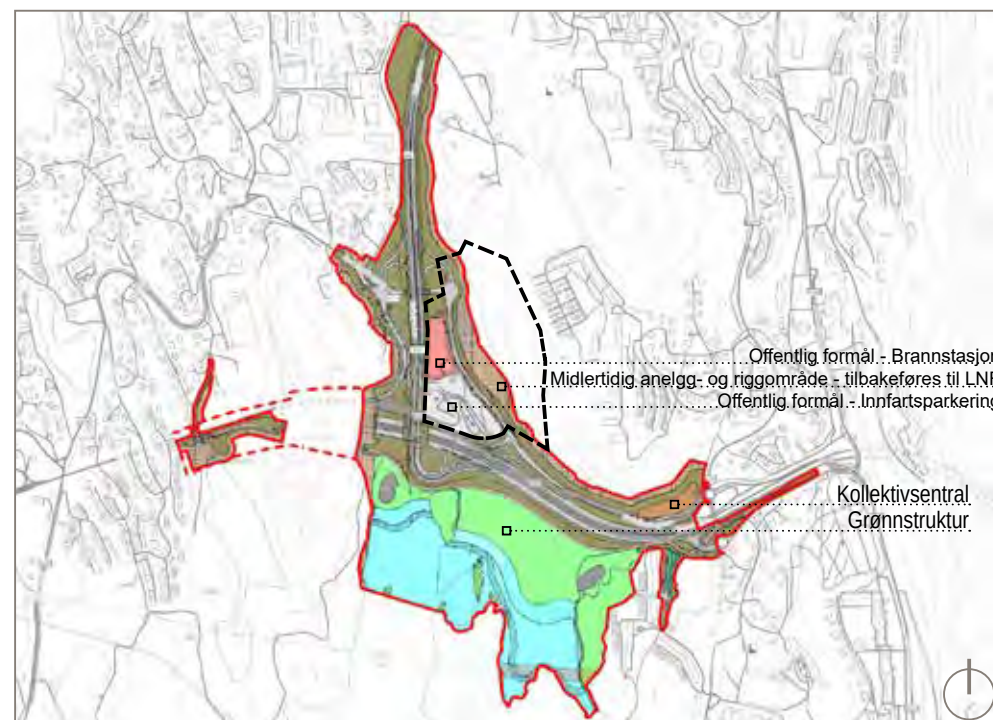
til kollektivterminal i sør-østlig retning. I henhold til KPA for Bergen kommune er det mål om klimavennlig transportsystem gjennom samordnet areal- og transportplanlegging som skal fremme valg om å benytte kollektivtransport, sykkel eller gange.

I analyseområdet er det videre registrert en rekke målpunkt som skoler, barnehager og idrettsparker. Innenfor gangavstand på ca 5-10 minutter fra planområdet (se kart neste side) har man tilgang til fri,- og turområder, sør-vest for varslingsområdet.

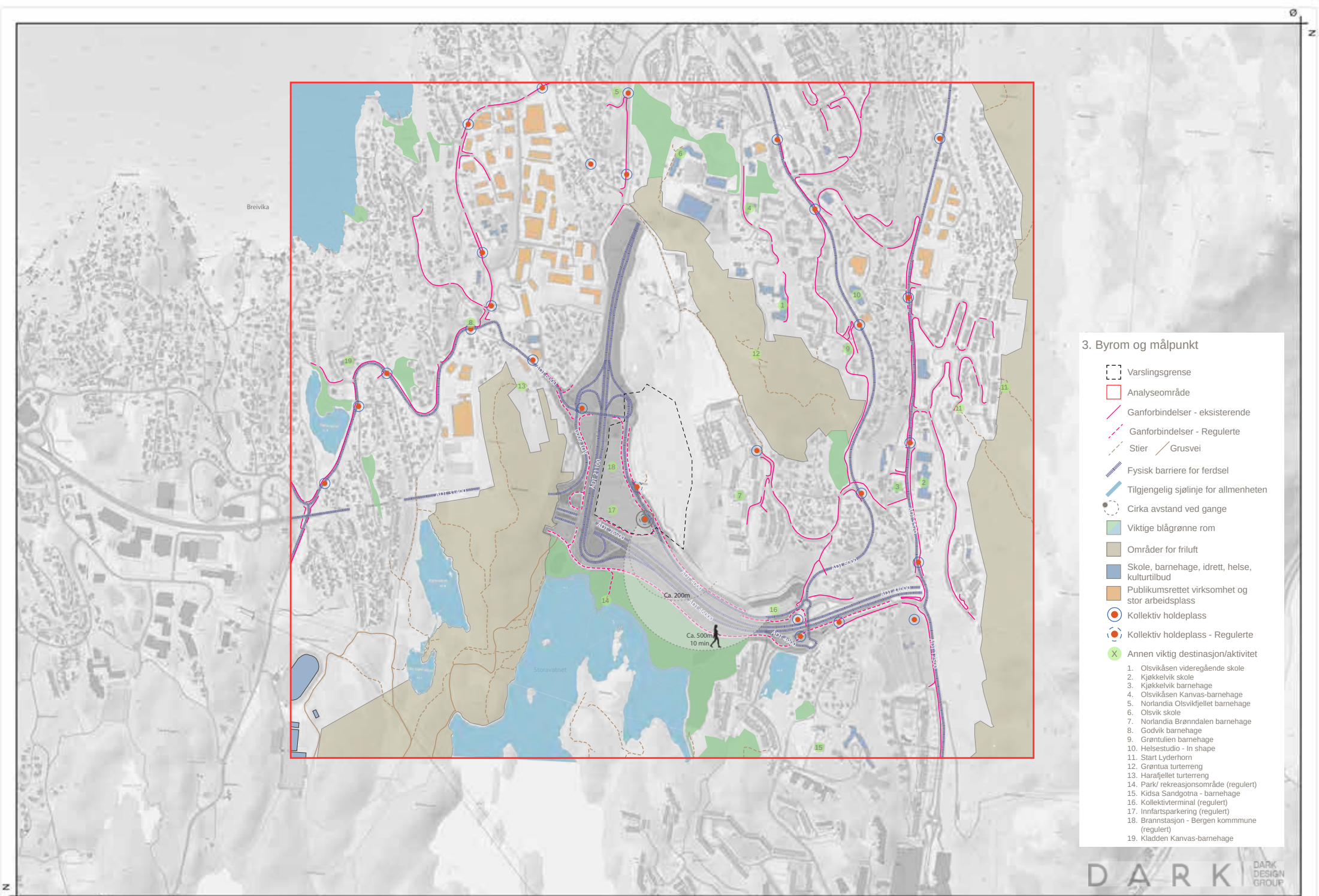
Av større arbeidsplasser og publikumsrettet virksomhet er et større området med næringsbygg nord-vest i analyseområdet kartlagt.



Render gjort av Statens vegvesen Region vest viser den planlagte strandlinjen langs Storavatnet ved RV555 Sotraveien og område for nytt bussanlegg i bakkant.



Områderegulering (Planid: 64550000) for Storavatnet med ny kollektivterminal og grønnstruktur, danner sterke målpunkt i kommunen. Varslingsgrense markert med stiplet sort linje. Kilde: Arealplan.no



3. Byrom og målpunkt

Varslingsgrense

Analyseområde

Ganforbindelser - eksisterende

Ganforbindelser - Regulerede

Stier / Grusvei

Fysisk barriere for ferdsel

Tilgjengelig søljinje for allmenheten

Cirka avstand ved gange

Viktige blågrønne rom

Områder for friluft

Skole, barnehage, idrett, helse, kulturtilbud

Publikumsrettet virksomhet og stor arbeidsplass

Kollektiv holdeplass

Kollektiv holdeplass - Reguleret

Annen viktig destinasjon/aktivitet

1. Olsvikåsen videregående skole

2. Kjøkkelv skole

3. Kjøkkelv barnehage

4. Olsvikåsen Kanvas-barnehage

5. Norlandia Olsvikfjellet barnehage

6. Olsvik skole

7. Norlandia Brønddalen barnehage

8. Godvik barnehage

9. Grøntulien barnehage

10. Helsestudio - In shape

11. Start Lyderhorn

12. Grøntua turterreng

13. Harafjellet turterreng

14. Park/ rekreasjonsområde (regulert)

15. Kidsa Sandgotna - barnehage

16. Kollektivterminal (regulert)

17. Innfartsparkering (regulert)

18. Brannstasjon - Bergen kommune (regulert)

19. Kladden Kanvas-barnehage

5. Bebyggelse

Bebyggelsen i analyseområdet er i hovedsak preget av variert småhusbebyggelse (eneboliger) i byggefelt og blokk,-lamellbebyggelse som terraseres i sin plassering i landskapet. Mindre områder preges av konsentrert varehusbebyggelse som består av arealkrevende virksomheter.

Institusjonell bebyggelse som skoler/ barnehager og idrettsarealer er i hovedsak registrert øst for planområdet, uten direkte tilkomst.

Som eneste registrerte fredete bygning er Loddefjord kirke markert. Det er videre ingen SEFRAK-registrerte bygninger eller kulturmiljøer innenfor analyseområdet.



Typisk boligbebyggelse



Kjøkkelvik barnehage



Blokkbebyggelse (Brønnalsåsen)



Kjøkkelvik skole



Blokkbebyggelse (Fæsteråsen)



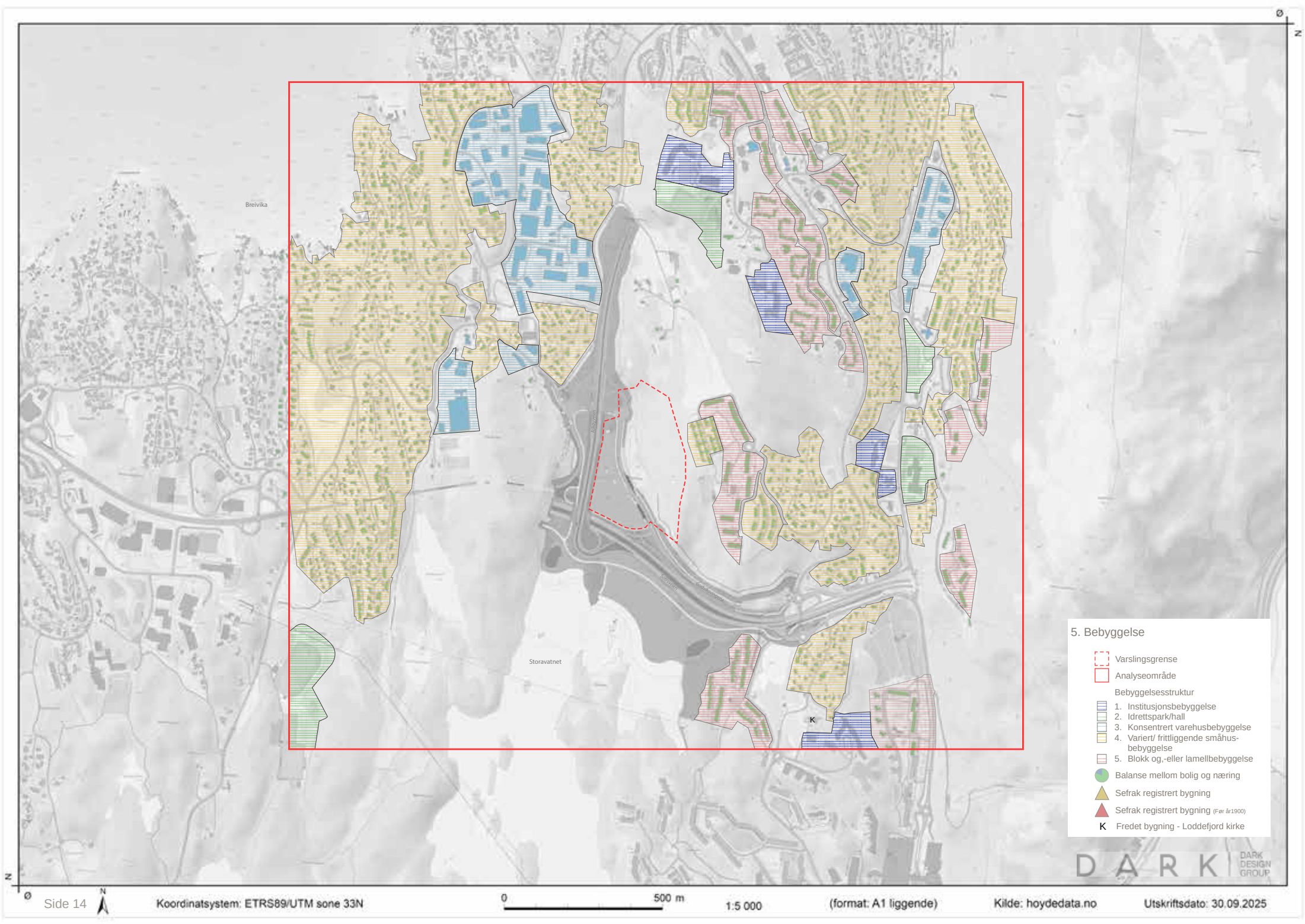
Olsvikåsen VGS



Loddefjord kirke



Nærliggende næringsbebyggelse



5. Bebyggelse

Varslingsgrense

Analyseområde

Bebyggelsesstruktur

- 1. Institusjonsbebyggelse
- 2. Idrettspark/hall
- 3. Konsentrert varehusbebyggelse
- 4. Variert/ frittliggende småhusbebyggelse
- 5. Blokk og,- eller lamellbebyggelse

Balanse mellom bolig og næring

Sefrak registrert bygning

Sefrak registrert bygning (Før år1900)

Fredet bygning - Loddefjord kirke

6. Bo- og bymiljø

Analyseområdet preges i hovedsak av frittliggnede boliger som ligger i nord-vest til øst, mens offentlig tjenesteyting ligger spredt. Næring er samlet med noen frittliggende bygg mot nord-vest. Varslet planområdet er omkranset av rekreasjon- og friluftsområder i sør-vestlig retning.

Det er kartlagt mindre attraktivt byrom ved den konsentrerte næringsbebyggelsen vest i analyseområdet, da dette er et område bestående av store asfalterte flater uten oppholdsmuligheter.

Analyseområdet er preget av trafikk med følgelig støy fra henholdsvis RV555 og FV562, samt FV197 Godviksvingene. Tilstøtende arealer langs veiene ligger innenfor rød og gul støysone. Varslet planområde omfattes hovedsakelig av rød sone. Det er registrert trafikale ulykker i

området. Spesielt i/ved kryss, av/på,- og i rundkjøringer. Det registreres høye ÅDT-tall (2024), særs ved av/på kjøring til RV555 til FV562. Godviksvingene vil bli adkomstveg til tilliggende arealer. Fartsgrensen er satt til 50 km/t.

Regulerte krysninger av vei, registrert som barriere i kart 3 (Byrom og målpunkt), skal bli underganger for myke trafikanter.

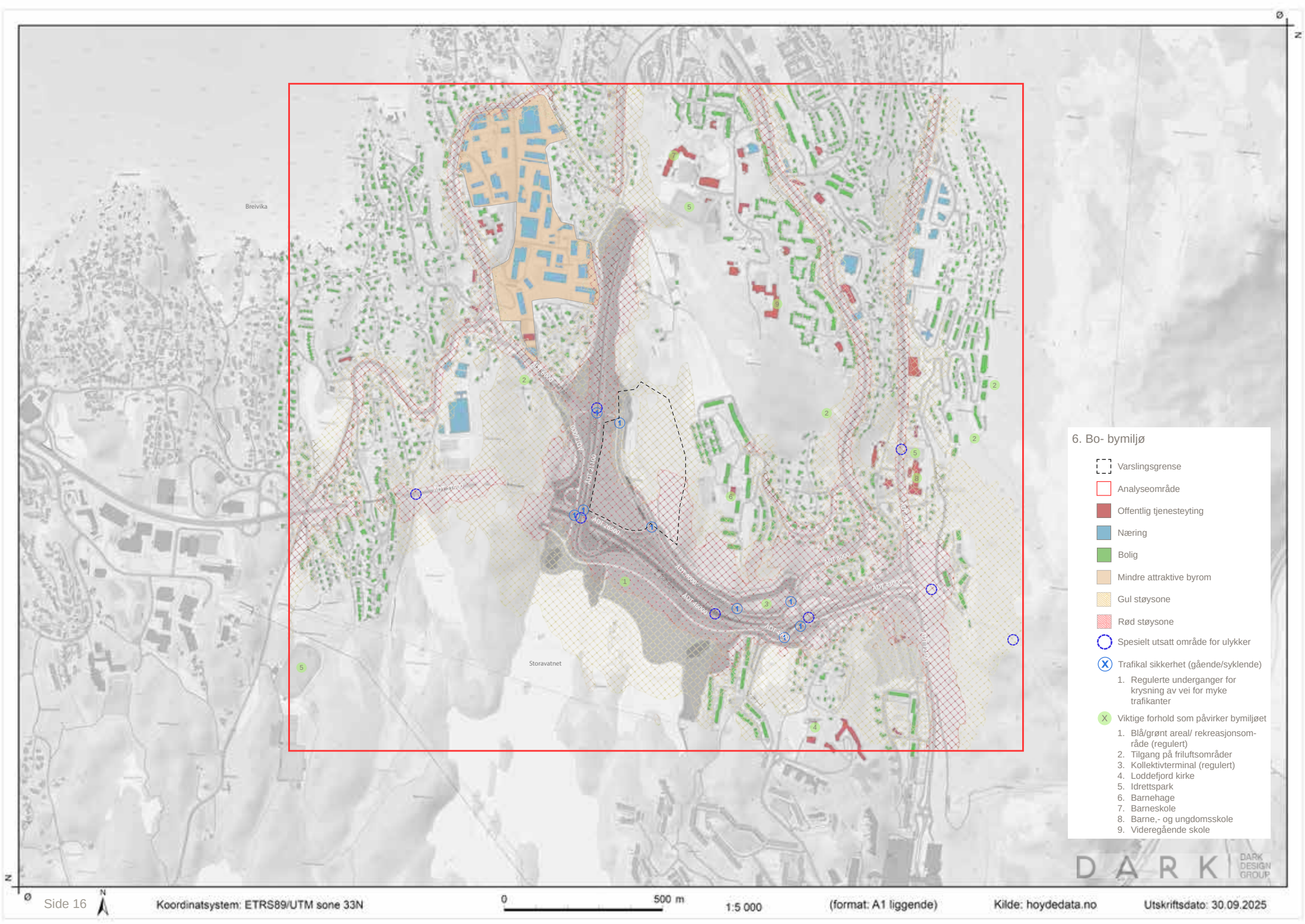
Andre viktige forhold som påvirker bymiljøet er de blågrønne rom som etableres langs Storavatnet med nye gang- og sykkelforbindelser som påkobles og gir tilgang til friluftsområder, (se kart nr. 1 og 4).



Foto viser pågående arbeid av avkjøring fra Sotraveien til Askøy/Godvik, samt utfylling av grøntområder mot Storavatnet. Foto tatt mot vest. Område for nytt bussanlegg vises med rød,- og grønt areal vist med grønn stiplet sirkel.



Bildet viser Statens vegvesen sin fremstilling av området når Sotrasambandet skal stå klart. Modellen fremstår som missvisende i fht nåværende naturlandskap, særs i østlig retning. Varslingsgrense vises med stiplet rød linje.



6. Bo- bymiljø

- Varslingsgrense
- Analyseområde
- Offentlig tjenesteyting
- Næring
- Bolig
- Mindre attraktive byrom
- Gul støysone
- Rød støysone
- Spesielt utsatt område for ulykker
- Trafikal sikkerhet (gående/syklende)
 - 1. Regulerte underganger for kryssning av vei for myke trafikanter
- Viktige forhold som påvirker bymiljøet
 - 1. Blå/grønt areal/ rekreasjonsområde (regulert)
 - 2. Tilgang på friluftsområder
 - 3. Kollektivterminal (regulert)
 - 4. Loddelfjord kirke
 - 5. Idrettspark
 - 6. Barnehage
 - 7. Barneskole
 - 8. Barne- og ungdomsskole
 - 9. Videregående skole

7. Sammenstilling

Analyseområde er under store terrengendringer grunnet store pågående samferdselstiltak. Plasseringen av et bussanlegg i analyseområdet og varslingsområdet påkobler seg et viktig og oppgradert samferdselsgrid som server et stort omland.

Stedsanalysen viser at analyseområdet i dag er en viktig trafikkmaskin. I fremtiden skal det fortsatt fungere som et viktig trafikkavviklingsområde, men i et større samspill med sitt nærområde med friluftslivsområder og målpunkt. Deler av varslingsområdet for nytt bussanlegg er avsatt til midlertidig riggområde i gjeldende områdereguleringsplan, men skal tilbakeføres til LNF ved anleggsnett.

Det må forventes at Godviksvingene også skal håndtere en brannutrykning fra tiliggende avsatt areal for ny brannstasjon. Foruten bedret trafikkavvikling i analyseområdets nære fremtid skal det også legges opp til et nytt destinasjonspunkt

i nordenden av Storavatn med ny badestrand, nye oppgraderte ferdelsveier, bedret inn/utfartsparkeringsforhold med ny kollektivterminal. Dette gir nærområdet og byen forøvrig bedret kollektivtilgjengelighet og bedret tilgang til eksisterende og nye friluftsområder. Dette må hensyntas i det videre planarbeidet for et nytt bussanlegg på en tydelig måte.

Mennesket skal få og ta plass i transportknutepunktet. Følgelig blir viktige utredningstema for planleggingen av et bussanlegg - dets plassering i landskapet - volum og skala. Videre, dets henvendelse ut i sitt landskapsrom, trafikkflyt og god mobilitet, ivaretagelse av myke trafikanter blant store transportbarrierer, samt områdets overvannshåndtering og avrenning til badevannet Storavatn.

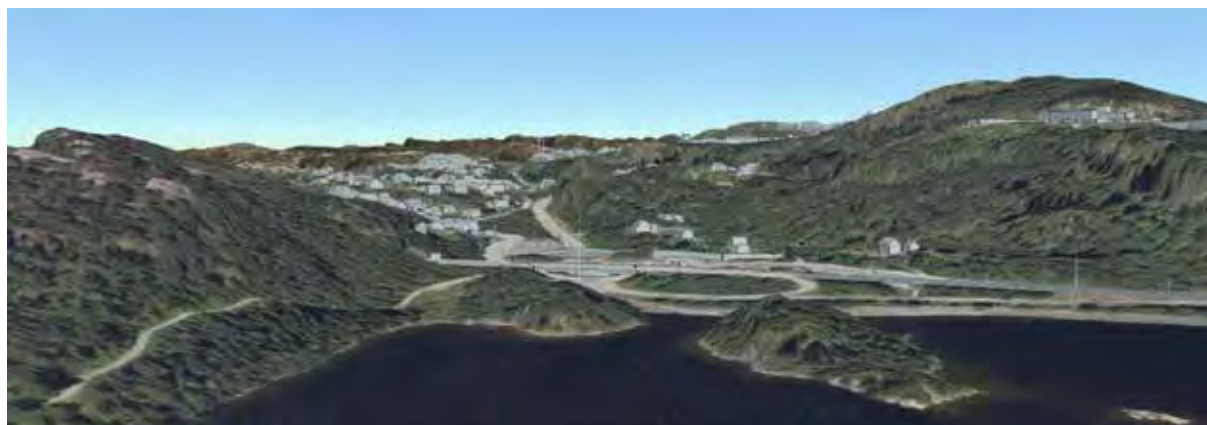


Foto fra kommune kart 3D som viser områdets typologi, hentet oktober 2025.



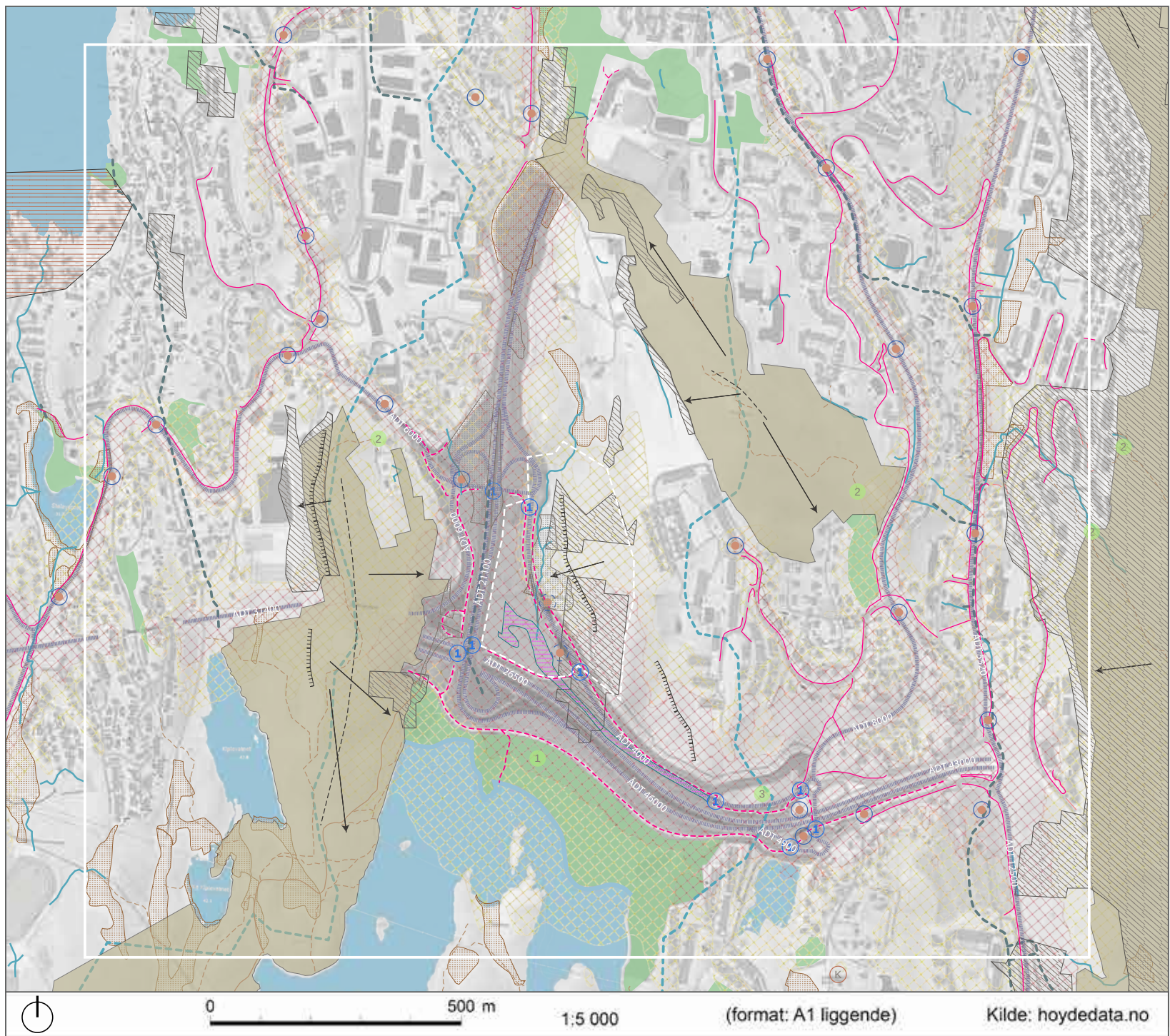
Render gjort av Statens vegvesen Region vest viser den planlagte strandlinjen langs Storavatnet ved RV555 Sotraveien og område for bussanlegg i bakkan.



Bergenskart viser reguleringsforhold ved Storavatnet, hentet oktober 2025.



Befaringsfoto (29.10.2025) nord-østlig retning. Utsprengningsarbeid pågår.



Kilder

<https://www.bergenskart.no/portal/apps/sites/#/bergenskart>

<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-38183,6732988,14>

<https://sotralink.no/aktuelt/>

<https://sotralink.no/sotrasambandet-i-3d/>

<https://arealplaner.no/bergen>

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/sotrabergen/>