



Til
BKMB - Seksjon areal og miljø (Arbeidssted)

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/20571-2
Saksbehandler: Karoline Follestad
Dato: 20.05.2022

Fra
Plan- og bygningsetaten

Forslag til detaljregulering anbefales avvist Bergenhuss, Gnr. 167, Bnr. 891, Skuteviksbodene, Arealplan-ID 66260000

Sammendrag

Stracon AS foreslår på vegne av Norges Miljøvernforbund (NMF) detaljregulering for et område i Sandviken i Bergenhuss bydel.

Planforslagets hovedformål er å regulere eksisterende kaianlegg til et lovlig tiltak. Saken har en forhistorie tilbake til 1999. Eksisterende kai med uthus, utliggere og bølgebryter ved Skuteviksbodene ble etablert i 2006 og benyttes av Norges Miljøvernforbund som kaiplass til katamaranen «MS Miljødronningen» samt NMFs andre båter og fartøyer.

I 2016 ble NMF gitt pålegg om tilbakeføring av tiltaket i tråd med Fylkesmannens vedtak av 16.10.2015, sak 2014/4657-423.1. NMF sendte PBE en anmodning om å fremme et ønske om å utarbeide et privat planforslag for komiteen som prinsippsak. I 2018 kom et vedtak om at det kunne startes opp et planarbeid, og at saksbehandlingen knyttet til tilbakeføring og ev. tvangsmulkt ble satt på pause inntil planforslaget er ferdigbehandlet.

Viktige tema i planprosessen har vært hensynet til eksisterende bomiljø og kulturminner, tilpasning til Sjøfrontstrategien og Bybanens reguleringsplan for hovedsykkelrute, parkering samt omfang av tiltaket.

Plan- og bygningsetaten (PBE) kan ikke anbefale at planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Vi vurderer at foreslått kaianlegg ikke er forenelig med kommunens føringer for ønsket utvikling i Sandviken. Etter etatens vurderinger må disse vektlegges høyere enn NMF sitt ønske om nærliggende kaiplass. Planforslaget er videre i strid med KPA, KDP Bergen havn, Sjøfrontstrategien, samt ivaretagelse av eksisterende bomiljø, kulturminner og kulturmiljø.

Anbefalt vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, avvises følgende forslag til detaljregulering:
 - a. Bergenhus, Gnr. 167, Bnr. 891, Skuteviksbodene, arealplan-ID 66260000 vist på plankart, sist datert 25.02.2022
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 25.02.2022

Med hilsen
Plan- og bygningsetaten

Aslaug Aalen

Avdelingsleder

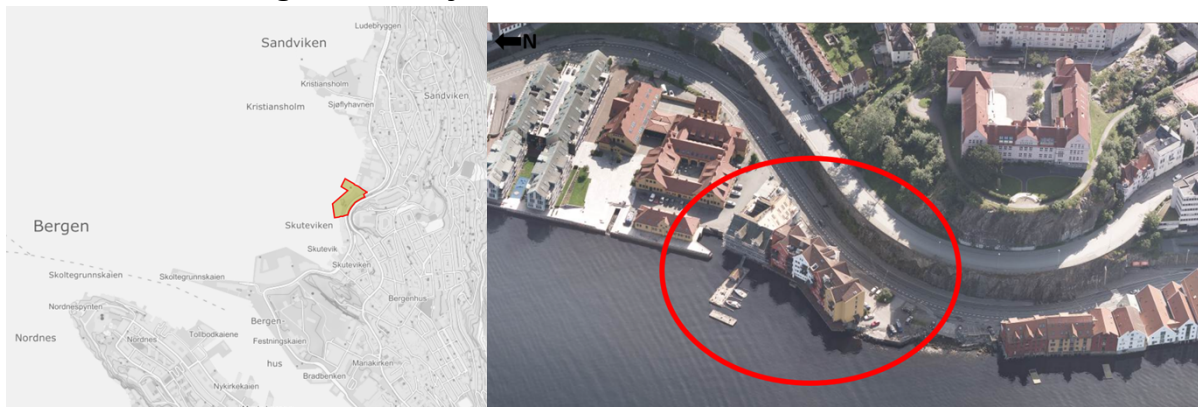
Tarje Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Saksutredning

Planområdet – dagens situasjon



Figur 1: T.V: Oversiktskart over planområdet, T.H: Flyfoto med planområdet markert i rød sirkel.

Planområdet er ca. 10 daa og omfatter Skuteviksbodene 20-24. Skuteviksbodene 20-23 er eksisterende bygg med bolig og kontorformål, mens Skuteviksbodene 24 (Ludeboden) har kombinert bebyggelse og anleggsformål. Ludeboden består i dag av kontorlokaler, selskapslokaler og 18 hybler. Landarealet mot Sjøgaten benyttes i dag til parkering. Planområdet er en del av kulturmiljøet i Sandviksbukten, og sjøboden er fra 1700-tallet. Bygningen er markert som SEFRAK bygning. Eksisterende kaianlegg ble etablert i 2006, se Figur 2.



Figur 2: Kaianlegg utenfor Skuteviksbodene 24 (Ludeboden).

Overordnede planer og retningslinjer

I kommuneplanens arealdel (KPA) er sjøarealet registrert som bruk og vern av sjø og vassdrag. Sjøfronten er registrert som byfortettingssone (BY) med hensynssone gul støysone (veg), historisk sentrum, og bestemmelsesområde #4.

I kommunedelplan Bergen Havn (Arealplan-ID 18740000, vedtatt 14.04.2012) og i gjeldende reguleringsplan (Arealplan-ID 60070000, vedtatt 23.01.2013) er sjøområdene utenfor bodene

regulert til ferdsel. I KDP Sandviken, Fjellsiden nord (Arealplan-ID 15750000, vedtatt 19.02.2001) er sjøfronten regulert til erverv med krav om reguleringsplan. Planområdet overlapper med pågående reguleringsplan for Bybanen fra sentrum til Åsane, hovedsykkelrute Bradbenken-Munkebotstunnelen (Arealplan-ID 65790000).

Hovedinnholdet i planforslaget

Formålet med planforslaget er å regulere eksisterende kaianlegg til et lovlig tiltak. Kaien er allerede etablert og har en størrelse på 26x6 meter, jf. vedlagte skisser. Kaianlegget består av utliggere, redskapsbod og bølgebryter. Foreslåtte endringer fra gjeldende plan (Arealplan-ID 60070000) foruten kaianlegget omfatter vegsnittet i Sjøgaten, dette som følge av arbeidet til bybanen med hovedsykkelrute, vegareal mot Sjøgaten foran Ludeboden (felt f_KV) og endring av parkeringsdekning.

Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

Planprosess og medvirkning

Det ble varslet oppstart 27.10.2018. Siden oppstart i 2018 er det gjennomført tre arbeidsmøter og korrespondanse via epost. Som følge av manglende fremdrift i saken og oppfølging av PBE sine tilbakemeldinger ble det sendt varsel om stenging av sak 19.03.2021. Forslagsstiller var tydelig på at det er ønskelig å fortsette arbeidet med å få eksisterende kaianlegg godkjent som lovlig tiltak. Det er gjennomført befarings i oktober 2021 og to arbeidsmøter i etterkant, før planforslag ble mottatt 01.03.2022 til behandling.

Planforslaget omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredninger.

Merknader til kunngjøring og varsling av oppstart

Til varsel om oppstart ble det mottatt 7 høringsuttalelser og 2 private merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i merknadsskjema datert 25.02.2021.

Materialet er gjennomgått og vurderes som dekkende.

I uttalelsene og merknadene blir det i hovedtrekk pekt på følgende:

- Planarbeidet må påse at det tas nødvendige hensyn til naboeiendom.
- Reguleringen bør ikke åpne for mer enn det behovet som er skissert, brygge for å betjene Miljødronningen.
- Det forutsettes at planarbeidet er i tråd med overordnet plan og ikke strid med nasjonale føringer for arealpolitikken.
- Det må avklares konsekvenser for FV 585 Sjøgaten og planlagt hovedsykkelrute. Tiltaket må ikke komme i konflikt eller hindre det pågående arbeidet med regulering av hovedsykkelrute.
- Det må avsettes tilstrekkelig areal til alminnelig ferdsel til sjøs.
- Hensynet til allmenn tilgjengelighet til sjøfronten må sikres.
- Eventuelle problemer i forhold til avkjørsel og varelevering, renovasjon og parkering må avklares i forhold til plan for hovedsykkelruten.
- Fortøyningsbolter i planområdet må tas hensyn til.

Sakshistorikk

Tabell 1: kort sammendrag av sakshistorikken

1998	NMF kjøper Ludeboden
1999	Skuteviksbodene 21-23 tatt i bruk (Skuten sameie)
2000	Rammetillatelse; frittstående kai, kaihus og gangbro (04.04.2000)
2005	Rammetillatelse; bruksendring til leiligheter i Skuteviksbodene 24 (Ludeboden)
2006	Flytebrygge etablert
2007	Rammetillatelse i ett trinn; flytebrygge med bølgebryter og utliggere (05.03.2007 – etat for byggesak og private planer)
2008	Omsøkte tiltak avslås, klagen fra Skuten sameie tas til følge (KMBY 08.05.2008, sak 164-08) «MS Miljødronningen» overlevert, overvåknings- og utrykningsskip
2009	Avslaget stadfestes av Fylkesmannen, klagen fra NMF avslås (26.02.2009, sak 08/6387)
2010	Pålegg om fjerning av flytebrygge, bølgebryter, utliggere og landgang - Gjennomført innen 15.08.2010 (Etat for byggesak og private planer 18.06.2010, saksnr. 200700317/61)
2011	Vedtak om pålegg om fjerning av flytebrygge opprettholdes, Klage fra NMF tas ikke til følge (KMBY 27.10.2011, sak 318-11)
2012	Fylkesmannen stadfester vedtak om pålegg om fjerning av kaianlegg/flytebrygge (25.04.2012, sak 2012/2770) Klage på vedtak av tvangsmulkt (NMF) Omgjøringsvedtak 15.08.2012 (saksnr. 200700317/90) Klage på omgjøringsvedtak (Skuten sameie) 11.09.2012
2013	Planvedtak; Skuteviksbodene 20-24, arealplan-ID 60070000 (tiltak i sjø inngår ikke) Avslag på klage om omgjøring av vedtak om ileggelse av tvangsmulkt (skute sameie). KMBY, sak 131-13
2014	Avslag på rammetillatelse; eksisterende flytebrygge, bølgebryter, utliggere og landgang Rammetillatelse; eksisterende flytebrygge, bølgebryter, utliggere og landgang Rammetillatelsen opprettholdes, klage fra Skuten sameie tas ikke til følge (KMBY, sak 277-14)
2015	Fylkesmannen i Sogn og Fjordane (settefylkesmann), tar klagen fra Skuten sameie til følge, ikke dispensasjon til tiltaket
2016	Ny frist for retting og ileggelse av tvangsmulkt settes til 31.12.16 Anmodning fra NMF om at saken fremmes for Komite for miljø og byutvikling som prinsippsak
2018	Vedtak KMBY. Gis det tillatelse til privat planinitiativ for endring (ny detaljregulering) av gjeldende reguleringsplan for Skuteviksbodene 20-24 Oppstartsmøte for pågående planarbeid

Som vist i tabell 1 har saken en lang og komplisert forhistorie. Komite for miljø- og byutvikling avsto i 2008 søknad om oppføring av kaianlegget. Det ble ikke gitt dispensasjon fra plankrav. Det ble etter dette gitt pålegg om fjerning av kaianlegget. Vedtakene ble stadfestet av Fylkesmannen etter klage i 2009 og i 2012. I etatens fagnotat til 2. gangs behandlingen av gjeldende plan ble det også vist til at havneområdene i Bergen

nylig var vurdert i kommunedelplan for Bergen indre havn (vedtatt 2012). I KDPen var det ikke åpnet opp for privat kaianlegg i dette området. Etaten vurderte Komiteens avvisningsvedtak i 2008 slik at det ikke var ønskelig med denne type anlegg i denne del av havneområdet. Anlegget er forholdsvis omfattende, og det ville være en uheldig utvikling dersom det ble lagt til rette for denne type anlegg utenfor sjøbodene i området. Av saksutredningen til komitevedtaket (sak 164-08) fremgikk det videre at det var ansett som sannsynlig at tiltaket ville krenke de private eiendomsgrensene utover i sjøen, og at de faktiske eiendomsgrensene burde være tilstrekkelig avklart før bygningsmyndighetene kunne behandle saken etter plan- og bygningsloven. I forbindelse med behandlingen av gjeldende plan var det ikke fremkommet nye opplysninger om eiendomsgrensene, og det ble dermed ansett som uheldig å åpne opp for kaianlegget i plansaken før dette var avklart.

Fylkesmannens vedtak i 2015 viste til at vilkårene for dispensasjon ikke var til stede, og tok klagen til nabo Skuten sameie til følge. I 2016 mottok PBE en anmodning fra NMF om prinsippsak. I 2018 vedtok komiteen å gi tillatelse til oppstart av et privat planinitiativ for endring (ny detaljregulering) av gjeldende reguleringsplan for Skuteviksbodene 20-24, Arealplan-ID 6007000. Saksbehandlingen knyttet til tilbakeføring og ev. tvangsmulkt (vedtak 2016) ble satt på pause inntil planforslaget er ferdigbehandlet. Det ble avholdt oppstartsmøte for foreliggende planforslag 18.09.2018 og varslet oppstart 27.10.2018.

Planforslaget anbefales ikke

Etter en helhetsvurdering har Plan- og bygningsetaten konkludert med at planforslaget ikke kan legges ut til offentlig ettersyn.

Plan- og bygningsetaten har delegert myndighet til å beslutte om privat forslag til detaljregulering skal legges ut til offentlig ettersyn eller ikke, men etaten velger i dette tilfellet å sende saken til politisk behandling grunnet sakens lange historikk og det prinsipielle i saken. Forslagsstiller har i likhet med PBE ønske om at saken forelegges bystyret for endelig avgjørelse.

Vurdering av planforslagets virkninger

Plan- og bygningsetaten kommenterer sakens sentrale problemstillinger i tillegg til de tema som alltid skal belyses i plansaker.

Forhold til overordnede føringer

Etter vår vurdering er planforslaget i strid med Kommuneplanens arealdel (KPA) på flere punkter.

Foreslått kaianlegg strider mot KPAs formålsparagraf § 1 på følgende punkter:

- ***Ivareta byens natur- og kulturlandskap, sammenhengende blågrønn struktur, naturmangfold og områder med ulike byplangrep, arkitektur og kulturminner***

Foreslått kaianlegg strider mot hensynet til kulturmiljøet. Sandviken er en del av kulturmiljø av nasjonal interesse. Den opprinnelige strukturen i Sandviken og Skuteviken med sjøen helt inn, og til dels rundt, bodene har svært høy antikvarisk verneverdi og må bevares. En nedbygging av sjøområdene i Sandviken med kaianlegg vurderes å svekke kulturminneverdiene.

- **Oppgradere sosial, teknisk og blågrønn infrastruktur for å muliggjøre en tettbygd by.**

Det legges i foreliggende planforslag ikke tilstrekkelig til rette for offentlig infrastruktur. Sjøbodene og parkeringsarealene er i dag barrierer mot sjøen. En opprydning av dagens situasjon mot Sjøgaten vil føre til økt trafiksikkerhet for myke trafikanter og en mer tilgjengelig sjøfront for offentligheten.

- **Bidra til effektive og forsvarlige plan- og byggesaksprosesser.**

Forutsetningene har ikke lagt til rette for en effektiv og forsvarlig planprosess. Kommunen og forslagsstiller har motstridende interesser som har ført til en utfordrende prosess.

Videre vurderer vi at foreliggende planforslag er i strid med § 32 Sjø og vassdrag. Sjøarearealet ved Ludeboden er regulert til bruk og vern i KPA. I § 32.2 heter det at «*Inngrep og faste installasjoner tillates ikke*».

I KPAs retningslinjer til bestemmelsen står det at «*Tiltak som er til betydelig ulempe for andre reelle interesser, permanent eller for et lengre tidsrom, er ikke i samsvar med arealformålet*». Utover det faktum at det ikke tillates inngrep eller faste installasjoner innenfor planområdet, fører tiltaket også til ulemper for naboer i området, både i form av støy fra båter, forringelse av uteområder og hindring av utsikt.

I kommunedelplan (KDP) Bergen indre havn (Arealplan-ID 18740000, vedtatt 14.05.2012) vises det til at «*Sjøen har stor attraksjonsverdi og sjøarealene i Bergen indre havn skal sikres for allmenn ferdsel og som farled. I hele Sandviken er arealene og bebyggelsen på land sterkt knyttet til sjøen, og områdets verdi som kulturminne omfatter også sjøarealene*». Videre står det «*Sjøarealene skal ikke privatiseres eller reduseres. Nye tiltak i sjø, som feks. utbygging, småbåtanlegg, flytebygger og utvidelser av kai, utover de som er vist på plankartet tillates ikke*».

Av KDP Sandviken, Fjellsiden nord (Arealplan-ID 15750000, vedtatt 19.02.2001) framgår det at «*Boligområdet og kaiarealet skal vernes i den hovedstruktur og form det har i dag. Reguleringsplan for boligområdet R 5810000 skal gjelde. Det skal utarbeides ny plan for hovedvegen som knytter Skuteviken bedre til sjøen. Kaiområdet skal vernes gjennom bruk av sjøbodene til kontor og handel, jfr. delutredning for næringsområdet i Sandviken*».

I kommunedelplanene pekes det på viktigheten av å opprettholde direkte kontakt mellom byfjorden og sjøhusene, og at områdets verdi som kulturminne også omfatter sjøarealene. Foreliggende planforslag vurderes dermed å være i strid både med Kommuneplanens arealdel (KPA), KDP for Bergen indre havn og KDP Sandviken, Fjellsiden nord. Ingen av de overordnede føringene for området åpner opp for nye tiltak i sjø, som foreslått i foreliggende planforslag.

Reguleringsplan for bybane og hovedsykkelrute, Bergen sentrum-Åsane

I løpet av prosessen er det videreformidlet til forslagsstiller at foreliggende planforslag må tilpasses og ikke være til hinder for pågående reguleringsarbeid for hovedsykkelrute fra Bradbenken til Munkebotstunnelen (Arealplan-ID 65790000). Reguleringsplanen har overlappende plangrense med reguleringsplan for Skuteviksbodene, jf. Figur 3. Reguleringsarbeidet skal sikre en overordnet god løsning for syklende og fotgjengere i en

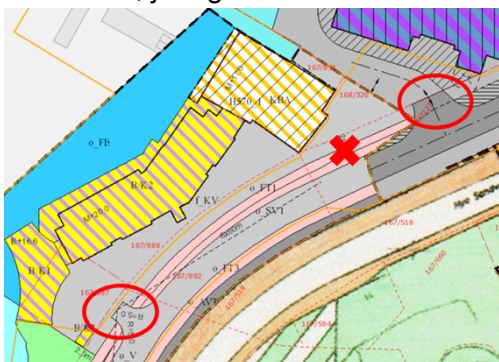
framtidig situasjon med redusert trafikk i Sjøgaten. Kulturminnemiljø langs Sjøgaten og Sandviksveien skal også ivaretas. Forslaget til reguleringsplan planlegges lagt ut på høring høsten 2022.



Figur 3: Planforslagets planområde markert i blått. Bybanens reguleringsplan markert i grønt.

Forliggende planforslag har fulgt utkastet til reguleringsplan for bybane og hovedsykkelrute når det gjelder fortau, veg og linjeføringer, men ikke for avkjørsler og areal mot sjøbodene (felt f_KV).

Det foreslås i utkastet til reguleringsplan for bybane og hovedsykkelrute at avkjørsel på tomten foran Ludeboden (gnr./bnr. 189/320) stenges. Bakgrunnen for dette er ønske om å bedre trafikksikkerheten i Sjøgaten, ved blant annet å redusere antall avkjørsler. Ved å stenge avkjørselen vil felt f_KV inngå som en fortsettelse av sjøfronten langs kaiene til Slakthustomten. Varelevering til planområdet vil ivaretas gjennom avkjørsel til BK1-2 i sør, eller avkjørsel mellom Ludeboden og Slakthustomten i nord som er regulert i Arealplan-ID 16580000, jf. Figur 4.



Figur 4: Dagens avkjørsler markert i rødt. Rødt kryss markerer avkjørsel som foreslås stengt.

I reguleringsplan for bybane og hovedsykkelrute vil ikke arealet foran Ludeboden bli detaljregulert, men det vil trolig bli avsatt et sideareal langs fortauet i Sjøgaten på opptil 3 meter. Arealet er nødvendig for tilpasning til sideterreng, mur og/eller rekkverk, og som rabatter og refuger internt i veganlegget. Etter vår vurdering er det i foreliggende planforslag ikke gjort tilstrekkelige tilpasninger av trafikkarealet foran sjøbodene. Vi slutter oss til det pågående planarbeidet for bybane og hovedsykkelrute sitt forslag om å stenge 1 av 3 avkjørsler på dette strekket for å øke trafikksikkerheten og skape en forbedret kobling mot Sjøfronten.

Sjøfrontstrategien

Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler ble vedtatt i bystyret 28.04.2021 (sak 115/21). I vedtaket fremkommer det at det skal startes opp arbeid av en handlingsplan for gjennomføring av tiltak. Dette arbeidet er ikke startet opp, men pågående plansaker i området må tilpasses strategien og ikke være til hinder for overordnede ønsket utvikling av sjøfronten i Bergen.

I komiteens begrunnelse for vedtak om oppstart av foreliggende planforslag ble det blant annet vist til at planforslaget kunne tilpasses Sjøfrontstrategien «...Komiteen er av den oppfatning at foreliggende plan kan tilpasses ovennevnte strategi/plan og mener at planinitiativet derfor kan gjennomføres».

I Sjøfrontstrategiens vedlegg «Forslag til tiltak i delområder langs den sentrale sjøfronten» er det vist til konkrete anbefalinger for videre planarbeid i ulike områder. Her vises det blant annet til at barrierevirkningen fra Sjøgaten må reduseres for ytterligere å styrke sammenhengen mellom sjøen og baklandet.

Videre vises det til at «Ved «Skuten» foreslås etableringen av en ny gangforbindelse i forkant av bebyggelsen. Frem til denne lenken er etablert inngår eksisterende fortau langs Sjøgaten som del av promenaden. Dette fortauet er smalt. Gjerde og nivåforskjell mot «Skutens» parkeringsareal forsterker dette. Forbindelsen vurderes som viktig for sammenhengen langs sjøfronten uavhengig av om ny lenke i forkant av bebyggelsen etableres. Tiltak for økt standard bør derfor prioriteres her».

Sjøfrontstrategien illustrerer at sjøpromenaden i utgangspunktet skal gå på utsiden av bebyggelsen, jf. Figur 5. Hverken forslagsstiller eller Byantikvaren har vært positiv til en promenade på utsiden mot sjøen. Vi har formidlet at dersom alternativ sjøpromenade langs Sjøgaten legges til grunn i planforslaget, må det vises som et godt og attraktivt alternativ. Jf. arbeidsmøtereferat (04.06.2019): «Alternativ løsning langs Sjøgaten betinger en trafiksikker og inviterende trasé, opprydning i dagens parkeringssituasjon samt vurdering av grønne innslag».



Figur 5: Illustrasjon fra Sjøfrontstrategien, eksisterende og fremtidige koblinger vist.

I vedlegget til Sjøfrontstrategien står det videre at «I Sjøgaten ved Skuteviken er forholdene for gående ikke tilfredsstillende. Fortauene er smale og ofte blokkert av parkerte biler. De store kulturminneverdiene i området må ivaretas samtidig som et tilstrekkelig tilbud for gående sikres. Det anbefales at det igangsettes straktiltak og videre utredninger for å gjøre forbindelsen mer attraktiv for gående».

Etter vår vurdering er det ikke det gjort tilstrekkelige endringer fra dagens situasjon. Antall parkeringsplasser er ikke redusert, og eksisterende avkjørsel er ikke foreslått stengt i

samsvar med signalene fra pågående reguleringsarbeid for Hovedsykkelrute fra Bradbenken til Munkebotstunnelen. Vi vurderer at ønsket om egne, private parkeringsplasser må vike for offentlighetens krav til trafiksikkerhet og føringer for opprydning gitt i Sjøfrontstrategien. Samlet sett vurderer vi at tilpasning til Sjøfrontstrategien som angitt i komiteens begrunnelse til vedtak om oppstart ikke er tilfredsstillende løst.

Hensynet til kulturminner og kulturmiljø

Skuteviksbodene 24 (Ludeboden) er markert som SEFRAK bygning. Sjøboden er fra 1700 tallet. Opprinnelig var det over 200 sjøboder i dette området. I dag er det ca. 35 boder igjen i Sandviken og Skuteviken, resten er revet eller ødelagt av brann.

Sjøbodene i området representerer svært høye kulturhistoriske verneverdier, både som uttrykk for en bebyggelsesstruktur som var svært vanlig, men som nå er borte, og som kulturminner med høy antikvarisk egenverdi. Det unike sjøbodmiljøet i denne delen av planområdet er i ferd med å forsvinne. Mange av sjøbodene har gjennomgått en bruksendring, flere har likevel bevart mye av sitt autentiske preg.

For store endringer kan likevel medføre at bodenes autentisitet svekkes, og det er derfor av stor betydning at den fremtidige bruken av bodene tydelig hensyntar autentisitetsverdien (Hentet fra Kulturminnegrunnlag til KDP Bergen Havn, 2006).

Historisk har det ikke vært kaianlegg knyttet til disse sjøbodene, men at sjøen går helt inn og til dels rundt sjøbodene. Etablering av et kaianlegg her er et brudd på den historiske logikken i bebyggelsen, og et fremmedelement. Byantikvaren har også vært tydelig på at en sjøpromenade i dette området må følge den alternative lenken i Sjøfrontstrategien, hvor det ikke skal være en ferdselsåre på utsiden mot sjøen som bryter med det historiske særpreget.

Etter vår vurdering vil foreslått kaianlegg skape konflikt med eksisterende boliger og kulturmiljø. Sandviksbukten er et viktig kulturminneområde, av nasjonal interesse, og dette omfatter også sjøarealene. Vi vurderer at foreslått nedbygging av sjøområdene vil svekke kulturminneverdiene.

Parkering

I gjeldende plan (Arealplan-ID 60070000) er det regulert 30 parkeringsplasser til felt BK1 og BK2. Det er ikke lagt til rette for egne parkeringsplasser for KBA (Ludeboden). Det er imidlertid åpnet opp for at felles kjøreveg (felt f_KV) foran sjøbodene *«er felles for felt BK 1-3 og KBA. Området kan nyttes til kjøring, parkering og gangareal. Det må ikke settes av parkeringsplasser som hindrer gang- og kjøreankomst til de respektive feltene»*.

Bestemmelsen er videreført, jf. § 3.2.2.1.

I foreliggende planforslag reduseres antall parkeringsplasser for feltene BK1 og BK2 til 21 plasser, jf. § 3.1.1.1. Det er ikke sikret parkeringsplasser for (KBA) Ludeboden utover denne bestemmelsen. I planbeskrivelsen og illustrasjonsplanen vises det imidlertid til at feltene BK1 og BK2 kun skal beholde 14 parkeringsplasser, og Ludeboden skal få benytte 16 parkeringsplasser. Det vises til at totalt 30 parkeringsplasser er innenfor kravene i KPA, jf. utregning i planbeskrivelsen. NMF har lagt til grunn at arealet mellom Ludeboden og Sjøgaten (gnr. 168/bnr. 320) kan benyttes til formålet, men vi gjør oppmerksom på at deler av dette arealet i henhold til våre kart og matrikelopplysninger er kommunal grunn. Dette innebærer at våre kommentarer i forbindelse med 2. gangs behandlingen av gjeldende plan i

2012 om usikkerhet knyttet til eiendomsgrenser ikke kun gjelder arealer i sjø, men også på land.

I beregningsgrunnlaget i planbeskrivelsen vises det til at deler av de totalt 16 parkeringsplassene skal tilrettelegges for boligparkering for hyblene i Ludeboden. I rammetillatelse for 18 hybler tilbake i 2005 (saksnr. 200400538) var det ikke tilknyttet parkering for hyblene *«Beboerne må bruke parker i område som uteoppholdsareal og benytte seg av soneparkeringen som er etablert i sentrum eller parkeringshus»*. Vi vurderer at det heller ikke nå kan åpnes opp for parkering for de etablerte hyblene. Foreliggende planforslag er en videreføring av gjeldende plan. Dersom det gjøres endringer på kravene til hyblene når det gjelder parkering, er det rimelig at disse endringene også omfatter andre krav i KPA, som f.eks. uteoppholdsareal.



Figur 6: Google Street view fra Sjøgaten.

I henhold til KPA er minimumskravet for felt KBA 3 plasser for kontor og 1 plass for restaurant/bar, totalt 4 parkeringsplasser. Arealet foran Skuteviksbodene er begrenset, fortauene langs Sjøgaten er smale, og ofte blokkert av parkerte biler, jf. Figur 6. Foreslått parkeringsdekning for KBA strider mot § 17 i KPA og KPS om gåbyen Bergen. Tilstrekkelig tilbud for gående er ikke ivarettatt i foreliggende planforslag, og foreslått parkeringsdekning beslaglegger areal for gående og syklende. I tillegg ligger altså deler av arealet avsatt til parkering på kommunal grunn, grunn vi ikke kan anbefale benyttet til parkeringsformål. Vi vurderer at parkeringssituasjonen ikke er løst, og at foreliggende forslag med 16 plasser for felt KBA ikke kan anbefales.

Omfang av kaianlegget

Av vedlagt notat fremgår bruken av kaianlegget. Opprinnelig skulle kaianlegget betjene katamaranen MS Miljødronningen, men bruken har endret seg de siste 20 årene. Det oppgis at det per i dag er 2 båter utenom MS Miljødronningen tilknyttet driften av NMFs aktiviteter til sjøs. Kaien fungerer også som et tillegg til Luden Selskapslokale hvor gjester kan ankomme med båt ved forespørsel. Videre vises det til at hyblene i bygget også har en avtale om bruk av kaien som rekreasjonsområde, og har dette som deres eneste uteareal. I sommer-sesongen 2021 har også Beffen hatt flere faste anløp hver dag sesongen igjennom. Forslagsstiller har intensjoner om at dette blir et fast tilbud til de lokale i Sandviken området.

I oppstartsmøtet og arbeidsmøter ble omfanget av tiltaket diskutert, og PBE formidlet viktigheten av at det ikke legges opp til en småbåthavn. Forslagsstiller har tidligere informert

PBE om at det er aktuelt å redusere antall båtplasser fra dagens kapasitet på totalt 8 plasser inkludert MS Miljødronningen.

PBE har gjennom prosessen vist til at det er klare tilbakemeldinger om omfang fra Statsforvalteren til varsel om oppstart «*En eventuell regulering bør ikke åpne for mer enn det behovet som er skissert, dvs. flytebrygge for å betjene MS Miljødronningen. Båtplasser utover det stiller vi oss særlig kritisk til. Vi forutsetter at det reguleres til et formål som ikke åpner for annen bruk av bryggen og fasilitetene*».

I arbeidsmøte (12.05.2021) viste forslagsstiller til at antall utliggere og båtplasser skulle reduseres i tråd med våre tilbakemeldinger om å minimere privatiseringen av sjøfronten. Av innsendt materiale kan vi ikke se at dette er fulgt opp.

Basert på notat fra forslagsstiller er det tydelig at behovet for kaianlegget har endret seg siden det ble etablert i 2006. MS Miljødronningen er lagt ut til salg, og det er 2 mindre fartøy som brukes av NMF til deres drift. Vi vurderer at kaianlegget er en privatisering av sjøfronten. Overordnede planer og føringer åpner ikke opp for tiltak i sjø i dette området. Slik dagens bruk beskrives er det på vei til å bli en småbåthavn. Videre vurderer vi at kaianlegget er et uegnet sted for tilløp for Beffen. Det er ikke redegjort for sikkerheten på landgangen fra kaien til Ludeboden/Sjøgaten, og dette må tilstrekkelig redegjøres for når det åpnes opp til et slikt offentlig tilbud.

Barnehagedekning og skolekapasitet

Den ubebygde delen av planområdet på landsiden er et område uten grønt- eller vegetasjonsarealer. Arealet benyttes til parkering, og området er verken egnet eller brukes til lek og opphold av barn og unge. Planområdet ligger i Krohnengen skolekrets.

Elevstallprognosene for skolebruksplan for 2021-2030 viser noe begrenset kapasitet.

Elevtallet forventes å gå noe ned de neste årene.

Planområdet ligger i barnehageområde 5 (Christi Krybbe, Eventyrskogen, Hellen, Krohnengen og Haukeland). I utgangen av 2015 var dekningsgraden i dette barnehageområdet 113 %. Etter vår vurdering vil ikke etablering av kaianlegg påvirke barnehage- og skolekapasiteten.

Naturmangfold

I planbeskrivelsen vises det til at det er ikke registrert viktige naturtyper, men helt sør i planområdet finnes et område med arter av særlig stor forvaltningsinteresse, der det er observert lomvi, som er kritisk truet, makrellterne og krykkje som er sterkt truet, samt ærfugl og fiskemåke som er nær truet. Det er også registrert vassild, sei, lange og lyr i dette området. Det er ikke registrert fremmedarter i eller nær planområdet. Forslagsstiller viser til at kaianlegget ikke vil påvirke disse i vesentlig grad.

Sjøområdet har også vært brukt til dumping av ballast og som opplagshavn. I planbeskrivelsen vises det til at det funnet rester etter fortøyningsgods og løse gjenstander som er datert tilbake så langt som midten av 1500-tallet. Planområdet ligger derfor i et antikvarisk følsomt område. Stiftelsen Bergen Sjøfartsmuseum (uttalelse vedlagt) viser til at det også er gjennomført flere omganger av marinarkeologiske undersøkelser i området på tidlig 2000-tallet.

Universell utforming

I planbeskrivelsen vises det til at planområdet ikke har begrenset tilgjengelighet på utearealer og gangveier. Det er sikret i bestemmelsene § 2.1.1 at prinsippene om universell tilgjengelighet skal legges til grunn for prosjektering og utbygging av bygg og utearealer i planområdet.

Samtidig er det mange hinder innenfor planområdet; fortauskanter, feilparkerte biler i sykkelfeltet og større steiner som hindrer gjennomgang fra Slakthustomten til Skuteviks-bodene. Dagens landgang syntes ikke å være i samsvar med kravene til universell utforming. Vi har tidligere stilt spørsmål med sikkerheten knyttet til landgangen. Totalt sett legges det ikke godt nok til rette for myke trafikanters atkomst til og rundt bygget i planforslaget.

Planfremstilling

Innsendt planmateriale har vesentlige mangler. Bestemmelsene har svakheter og mangler, og det er manglende sammenheng mellom øvrig innsendt planmateriale og bestemmelsene. Vi har besluttet å ikke be forslagsstiller oppdatere materialet med bakgrunn i at vi ikke anbefaler planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn.

Konklusjon

På bakgrunn av forannevnte kan planforslaget ikke anbefales slik det foreligger. Vi vurderer at forslagsstiller ønsker ikke er forenelig med kommunens føringer for ønsket utvikling i Sandviken. Disse må vektlegges høyere enn NMF sitt ønske om nærliggende kaiplass. Saksbehandlingen knyttet til tilbakeføring og eventuell tvangsmulkt anbefales gjenopptatt. Som følge av sakens lange historikk er det viktig å få en endelig avgjørelse i saken for alle involverte parter. Planforslaget sendes til politisk behandling for vedtak.

Vedlegg:

Plankart datert 25.02.2022

Reguleringsbestemmelser datert 25.02.2022

Planbeskrivelse, datert 25.02.2022

Merknadsskjema, datert 25.02.2021

Illustrasjonsplan, datert 25.02.2022

Snitt og oppriss, datert 20.04.2020

Snitt og oppriss Kai, datert 07.05.1999 og 13.02.2006

ROS-analyse datert 25.02.2022

Avklaring vedr. behov for VA-rammeplan, datert 23.09.2019

Fotomontasje, datert 22.02.2022

Notat bruk av kaianlegg, datert 01.03.2022

Uttale vurdering av Byantikvarens presisering, datert 02.03.2012

Uttale Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum, datert 18.06.2018

Kjøpsavtale gnr.167/320, datert 26.01.2000

Oppankringsrapport, datert 02.01.2007

Arealtabell, datert 01.03.2022

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> snr PLAN-2022/20571