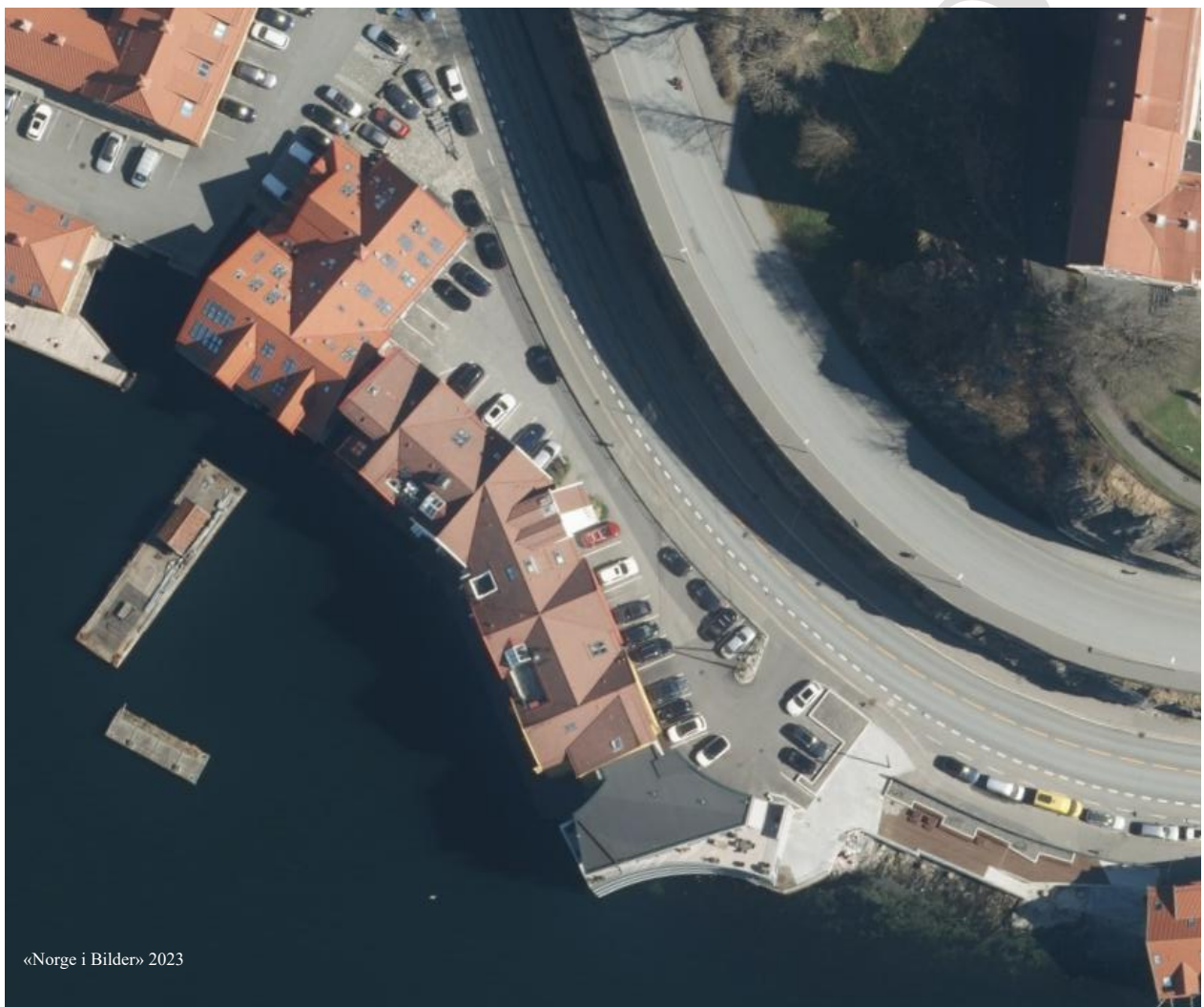


Forslagsstiller:
Norges Miljøvernforbund AS



PLANBESKRIVELSE

Datert: 21.11.19
Revidert: 20.01.25



Bergen kommune
Bergenhús, gnr. 167, bnr. 891,
Skuteviksbodene
Arealplan-ID 66260000



INNHold

1. SAMMENDRAG OG NØKKELOPPLYSNINGER	5
1.1 SAMMENDRAG	5
1.2 NØKKELOPPLYSNINGER	5
2. BAKGRUNN	6
2.1 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	6
2.2 HENSIKTEN MED PLANFORSLAGET	6
3. PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON	7
3.1 BELIGGENHET OG AVGRENSNING	7
3.2 STEDETS KARAKTER OG LANDSKAP	10
3.3 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	13
3.4 LANDBRUK	15
3.5 NATURVERDIER	15
3.6 REKREASJONSVERDI- OG BRUK	17
3.7 SKOLE OG BARNEHAGE	19
3.8 BARN OG UNGES INTERESSER	19
3.9 VEI OG TRAFIKKFORHOLD	19
3.10 UNIVERSELL UTFORMING	22
3.11 VANNFORSYNING OG AVLØP	23

3.12	ENERGI	24
3.13	STØYFORHOLD	24
3.14	RISIKO OG SÅRBARHET – EKSISTERENDE SITUASJON	25
4.	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	26
4.1	OVERORDNEDE PLANER	26
4.2	REGULERINGSPLANER	30
4.3	STATLIGE PLANRETNINGSLINJER, RAMMER OG FØRINGER	36
5.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	37
5.1	PLANLAGT AREALBRUK	37
5.2	GJENNOMGANG AV REGULERINGSFORMÅL	39
5.3	BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING	43
5.4	BOLIGMILJØ OG BOKVALITET	47
5.5	UTEOPPHOLDSAREAL	47
5.6	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	48
5.7	MILJØTILTAK	48
5.8	SAMFERDSEL PARKERING/GARASJE(R)	48
5.9	UNIVERSELL UTFORMING	53
5.10	VANNFORSYNING OG AVLØP	53
5.11	RENOVASJON	54
5.12	ENERGILØSNINGER	54
5.13	RISIKO OG SÅRBARHET – AVBØTENDE TILTAK	54
5.14	REKKEFØLGEBESTEMMELSER	57
6.	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	57
6.1	PLANPROSESSEN	57

6.2	KONSEKVENsutredning	57
7.	KONSEKVENsutredning	58
8.	VIRKNINGER OG KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	58
8.1	OVERORDNEDE PLANER	58
8.2	EKSISTERENDE REGULERINGSPLANER	59
8.3	PLANER UNDER ARBEID	60
8.4	TEMAPLANER	61
8.5	BYFORM OG ARKITEKTUR	62
8.6	LEVEKÅR OG FOLKEHELSE	64
8.7	UTEROM	64
8.8	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	65
8.9	BLÅGRØNNE VERDIER OG INFRASTRUKTUR	65
8.10	REKREASJON OG FRILUFTSLIV	66
8.11	SOSIAL INFRASTRUKTUR	66
8.12	BARN OG UNGES INTERESSER	66
8.13	SAMFERDSEL OG MOBILITET	67
8.14	VANNFORSYNING OG AVLØP	68
8.15	ENERGI OG KLIMA	68
8.16	UNIVERSELL UTFORMING	68
8.17	RISIKO OG SÅRBARHET – KONSEKVENSER	68
8.18	JURIDISKE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN	68
8.19	KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER	69
8.20	KONSEKVENSER FOR NABOER	69
8.21	INTERESSEMOTSETNINGER	70
8.22	AVVEINING AV VIRKNINGER	70

Forslag

1. SAMMENDRAG OG NØKKELOPPLYSNINGER

1.1 SAMMENDRAG

Med denne reguleringsplanen ønskes det å regulere flytebrygge Ludeboden som er Norges Miljøvernforbund sine lokaler i Skuteviken nord for Bergen sentrum. Bryggen er et eksisterende tiltak fra 2006 og benyttes som kaiplass for båter som brukes i forbindelse med forbundets virksomhet.

Saken har historikk tilbake til 1999, og formålet med reguleringsarbeidet er at flytebryggen kan få status som et godkjent tiltak. Et annet formål er å sikre Miljøvernforbundet et antall parkeringsplasser på området.

1.2 NØKKELOPPLYSNINGER

Bydel	Berghus	Gårds og bruksnr:	167/891 mfl.
Gårdsnavn (adresse i sentrum)	Skuteviksbodene 20-24, 5035 Bergen		
Forslagsstiller	Norges Miljøvernforbund	Plankonsulent	Stracon AS
Sentrale grunneiere	Norges Miljøvernforbund		
Planens hovedformål	Tiltak i sjø, flytebrygge med uthus, utliggere og tilhørende bølgebryter	Planområdets størrelse	10.1 daa
Grad av utnytting		Nytt bruksareal/antall nye boenheter	(1)
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Nei	Konsekvensutredningsplikt	Nei
Oppstartsmøte	18.09.18		
Kunngjort oppstart:	27.10.18	Offentlig ettersyn:	
Arbeidsmøte	04.06.19		
Innsending plan 1.gang	13.02.20		
Innsending justert plan	21.04.20		
Innsending justert plan	25.02.22	Vedtak UMBY	02.10.22
Innsending planforslag 2. gangs behandling	20.01.25		
Problemstillinger	Arealformål etter planforslaget må sees med et forbehold om endringer innenfor området som overlapper med reguleringsplan under arbeid for ny hovedsykkelrute (ID 65790000).		

2. BAKGRUNN

2.1 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

Norges Miljøvernforbund (NMF) ønsker å beholde en flytebrygge i tilknytning til sine lokaler i Skuteviken. Det har vært en omfattende prosess med å få etablert en bryggeløsning. Så tidlig som i 1999 søkte Norges Miljøvernforbund (NMF) om rammetillatelse for etablering av steinkai utenfor Ludeboden. Rammetillatelse ble innvilget i 2000. I 2004 ble det gitt igangsettingstillatelse. Deretter ble det i 2006 søkt om endring til flytebrygge. Denne søknaden ble tilsynelatende kun sendt til Bergen og omland havnevesen, som gir sin tillatelse. Bygging av flytebrygge med uthus, bølgebryter og utliggere igangsettes.

Skuten sameie, som holder til i nabobygget, påpeker senere samme år at de ikke er blitt gjort kjent med endringene, og at arbeidet er satt i gang for sent. I brev til Bergen kommune krever sameiet byggestopp. Kommunen ber om redegjørelse for hvorvidt arbeidet er satt i gang innen fristen, men gir videre tillatelse til flytebrygge med bølgebryter, bøye og utliggere i 2007. Skuten sameie ved advokat ber imidlertid om omgjøring av vedtak, og i 2008 opphever byrådet fagetatens vedtak.

I 2013 blir det vedtatt en reguleringsplan for Skuteviken i forbindelse med etablering av Skuten (planID 4601 6007000). Ludeboden, som tilhører NMF er også omfattet av planavgrensningen, men i planarbeidet har prosessen med flytebrygge ikke blitt hensyntatt. I svar på merknaden skriver plankonsulenten at de har forholdt seg til beskjed fra fagetat/ byrådsavdeling.

I 2016 krever kommunen retting (fjerning) av tiltaket. Vedtaket påklages og blir opprettholdt av Fylkesmannen, men retting kan avstås dersom forslagsstiller reiser prinsipp sak innen 31. desember samme år. Prinsipp sak blir i 2018 behandlet i Komité for miljø- og byutvikling. Det blir gitt tillatelse til privat planinitiativ for endring av gjeldende reguleringsplan for Skuteviksbodene 20-24, arealplan id 60070000. I oppstartsmøtet blir det likevel stilt krav om utarbeiding av full reguleringsplan.

2.2 HENSIKTEN MED PLANFORSLAGET

Målsettingen med planforslaget er å legge til rette for flytebrygge med uthus, utliggere og tilhørende bølgebryter. I sitt formålsarbeid knyttet til miljøvern bruker NMF arbeidsbåter som gjør dem avhengig av tilgang til sjø. Forbundet ønsker derfor en direkte atkomst til sjø fra sine lokaler i Ludeboden i Skuteviken.

Det er tatt utgangspunkt i gjeldende reguleringsplan fra 2013. I store trekk er den vedtatte planens formål og bestemmelser videreført. Planavgrensningen er utvidet for å gi plass til hele tiltaket. I oppstartsmøtet ble det stilt krav om å legge til grunn sjøfrontstrategien og at planforslaget kommer i berøring med reguleringsplanarbeid for ny hovedsykkelrute. Dette er også omtalt og vurdert i planarbeidet.

UMBY uttaler i sitt vedtak 04.10.22, sak 369/22:

Utvalg for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 04.10.2022 sak 369/22 og fattet følgende vedtak:

Detaljreguleringen stanses ikke, og følgende føringer skal legges til grunn for planarbeidet

UMBY er positiv til et planforslag der det tillates et nedskalert planforslag som omfatter tilkomst til kai, utligger og bølgebryter.

Foran og på siden av Ludeboden er det vesentlig at det legges til rette for en god og attraktiv lenke mellom promenaden langs sjøen nord for planområdet og traséen langs Sjøgaten gjennom planområdet for å oppnå målene i sjøfrontstrategien.

Det tillates ikke parkering som vist i planforslaget. I stedet kan det etableres en plass for losse- og lastesone, samt sykkelparkering.

Det har i perioden fram til dagens utgave av planen, vært gjennomført en rekke møter og avklaringer med forslagstiller og planmyndighet om innhold og tolkning av vedtaket. Særlig har Miljøvernets behov for parkering vært påpekt og argumentert for i tillegg til aktuelle flytebrygge.

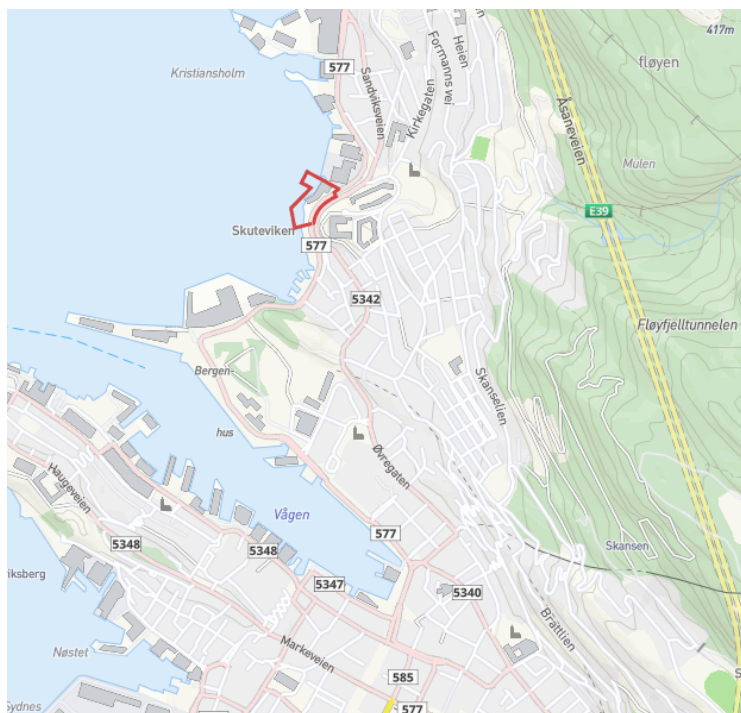
3. PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON

3.1 BELIGGENHET OG AVGRENSNING

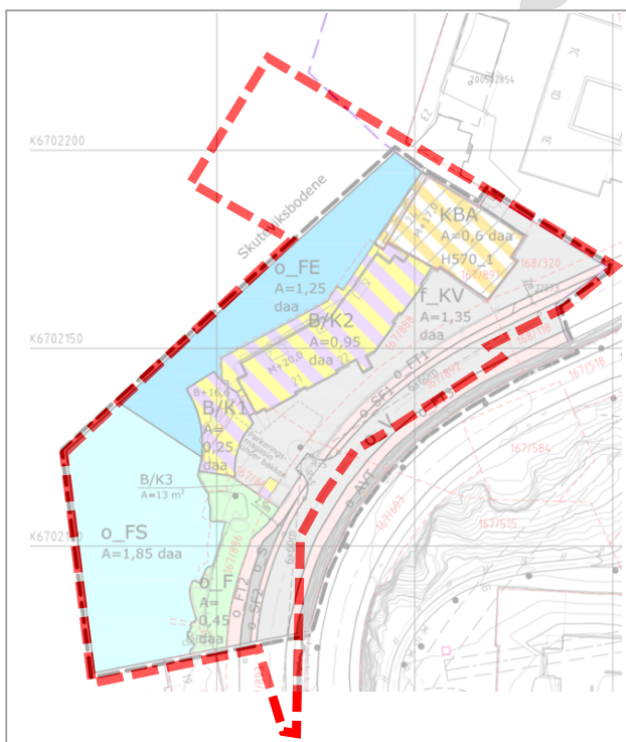
3.1.1 *Beliggenhet*

Planområdet ligger i Skuteviken, ca 1,5 km nord for Bergen sentrum (Figur 1). Gjennom planområdet går fylkesveg 577 med gode bussforbindelser i retning sentrum og Åsane samt forbindelser til andre bydeler. Innenfor en gangavstand på 500 meter finnes dagligvarebutikk, skole for ungdomstrinnet, barnehage og omsorgssenter. Det er planlagt stasjon for bybanen ved Sandvikskirken som ligger innenfor samme radius.

Området utgjør en del av et eldre kulturmiljø i Bergen. Ludeboden er verneverdig og det finnes flere kulturminner og institusjoner i nærheten. Like sør for Skuteviken ligger Bergenhus festning og i nord ligger Norsk Fiskerimuseum og Sjøflyhavnen.



Figur 1. Planområdets plassering med rød markering.



Figur 2. Rød stiplet linje viser planavgrensningen.

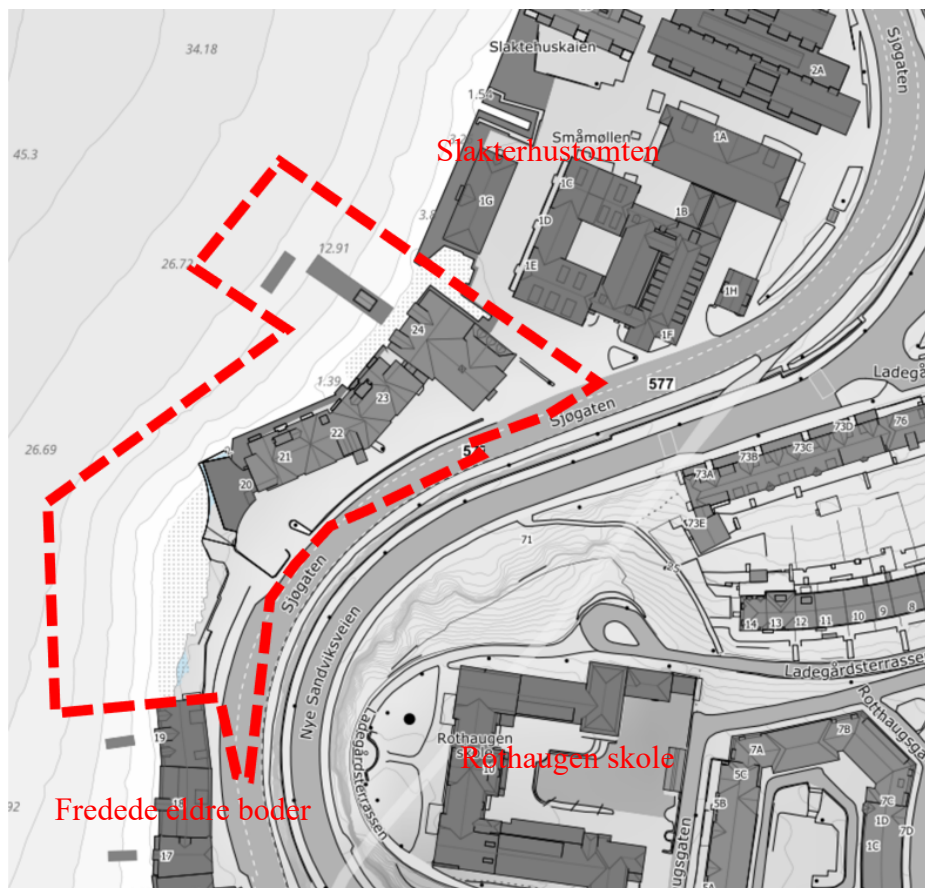
3.1.2 Planområdets avgrensning

Da reguleringsplanen i utgangspunktet skulle utarbeides som en mindre endring i eksisterende plan, følger plangrense i hovedsak gjeldende reguleringsplan for området Bergenhus. Gnr 167 bnr 887 m.fl. Skuteviksbodene 20-24. Endringen som fremmes i reguleringsplanen omfatter i hovedsak areal i sjø i tillegg til en passasje på nordsiden av Ludeboden som i dag er uregulert. I nord følger plangrensen til gbnr 168/321 (Slaktehustomten), i øst langs Sjøgaten, i sør mot husrekke og i vest i sjø. Endringen fra opprinnelig plan er at i sjø

er grensen utvidet for inkludering av plass for tiltaket med flytebrygge, utleggere og bølgebryter (Figur 2).

3.1.3 Dagens arealbruk

Næringsvirksomhet er dominerende for bebyggelsen i og rundt planområdet, med innslag av



Figur 3. Planområdet med benevnelse på omgivelsene. Tallene er husnummer med adresse Skuteviksbodene (underlag Bergenskart)

og i fjerde etasje ligger én stor leilighet. Sør for bebyggelsen ligger et friområde som ble opparbeidet i forbindelse med byggingen av Skuten II. Utenfor planområdet i sør ligger den fredede sjøbodrekken i Skuteviken som huser ulike næringsvirksomheter og boliger. På Slakterhustomten nord for planområdet er det eldre bebyggelse som er ombygget til ny næringsvirksomhet (Figur 3). På høyden vest for planområdet ligger Rothaugen skole.

3.1.4 Privatrettslige bindinger

Plankonsulent er ikke kjent med privatrettslige bindinger som gjør tiltakene vanskelig å gjennomføre.

bolig. Bebyggelsen innenfor planområdet utgjør en del av Skuteviksbodene. Skuteviksbodene 24 (Ludeboden) lengst nord er fra 1700-tallet. Skuteviksbodene 21-23 (kalt Skuten) er fra 1990-årene. Skuteviksbodene 20 (Skuten II) ble ferdigstilt høsten 2021. I Ludeboden er det boliger (18 hybler) i tillegg til NMFs arbeid. NMFs hovedvirksomhet er ideelt miljøvernarbeid. I tillegg står de for driften av Luden Selskapslokaler som befinner seg i samme bygg. I Skuten er det kontorer og til sammen 14 leiligheter. Skuten II har kontorer i tre etasjer

3.2 STEDETS KARAKTER OG LANDSKAP

3.2.1 Stedets karakter

Bebyggelsen i området er oppført i ulike tidsepoker. Høydeforskjellen i terrenget mot øst og Rothaugen skole har bidratt til å gi hele sjøsiden fra Sverresborg og videre mot Sandviken et eget preg som kjennetegnes av sjøbodenes bygningstypologi. Tidlig på 1900-tallet ble flere av sjøbodene revet. Ludeboden er bevart og restaurert i opprinnelig stil, mens nyere bebyggelse til dels har gjenskapt sjøbodenes ytre særpreg (Figur 4). Innenfor planområdet ligger byggene på en rekke inntil hverandre, mens friområdet i sør skaper et skille mot bodene i sør utenfor planområdet.

Rett overfor planområdet ligger Rothaugen skole (ferdig oppført 1912), et monumentalbygg i mur, og nord for Ludeboden ligger Slaktehustomten (Slaktehuset er fra 1919). Her er bebyggelsen også utført i mur.



Figur 4 (t.v.): Ludeboden midt i bildet og Skuten til høyre. Skuten er av nyere dato men etterligner formuttrykket til den historiske bebyggelsen i området. Bak Skuten skimtes Rothaugen skole.

Figur 5 (t.h.): Skuteviksboder 19,18,17 og 16 som ligger sør for planområdet. Rothaugen skole i Bakgrunnen. (Begge fotoene er lånt fra planbeskrivelse fra planID 6007000).

3.2.2 Landskap

Planområdet ligger i ytre del av Skuteviken mellom sjø og skjæringen for Nye Sandviksveien. Området er eksponert mot sjøen og som bakvegg i øst ligger en fjellskjæring. Det er en landskapsmessig sammenheng mellom Skuteviken, Rothaugen skole og Sandvikskirken. Det samme er bebyggelsen som ligger mellom de sistnevnte langs Nye Sandviksveien. Ved Rothaugen skole dannes det et landskapsmessig knekkpunkt mellom indre og ytre del av Skuteviken. Hele strekket fra skolen og i retning Sandviken kirke og Slaktehustomten utgjør et mindre rom i landskapet. (Figur 6). Med ståsted i selve området, er opplevelsen mindre tydelig, men sett fra sjøen er det en klarere sammenheng. Rothaugen skole er tydelig eksponert. Eldre kart

viser at Rothaugen gikk tidligere som et nes ut i sjøen, og var en tydeligere markør før deler av neset ble bearbeidet som skjæringer nedenfor Rothaugen skole og Nye Sandviksveien (Figur 6 og Figur 7).

De delene av planområdet som ligger på land er fast grunn med delvis utfylling, på kote 2,5. Fra sjøsiden er Skuteviksbodene dominerende med sin høye fasade. Plasseringen i landskapet gjør at dette i det vesentlige kun har virkning for opphold i umiddelbar nærhet og fra sjøen. På andre siden av Byfjorden vil virkningen gli inn i et større sammenhengende område som omfatter både mer og indre og ytre strøk.

3.2.3 Solforhold

Med orientering mot vest og delvis mot nord og beliggenhet i sjøkanten er solinnstrålingen svakest i morgentimene og sterkest tidlig på ettermiddagen. Ved vårjevndøgn er soloppgang rundt kl 09 mens solnedgang er rundt kl 19.

Bildene under viser området fra forskjellige retninger.

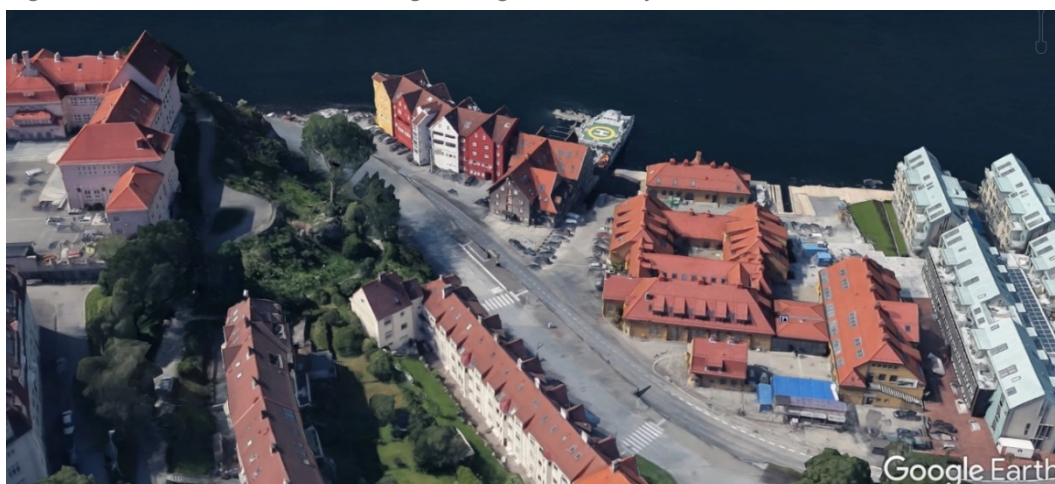
Bemerk her at MS Miljødronningen er solgt, og ikke lenger en del av Miljøvernforbundet.



Figur 6. Fra vest. Planområdet ligger omtrent midt i bildet. Bak til venstre ligger Sandvikskirken. Til høyre ligger Rothaugen skole med en noe ruvende plassering over Nye Sandviksveien.



Figur 7. Fra sør. Planområdet til venstre og Rothaugen skole til høyre.



Figur 8. Fra sør. Planområdet til venstre og Rothaugen skole til høyre.



Figur 9. Planområdet sett fra nordøst. Høydeforskjellene gjør at ved opphold i Skuteviken er sikten til omgivelsene begrenset og sammenhengene mindre tydelig.

3.3 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

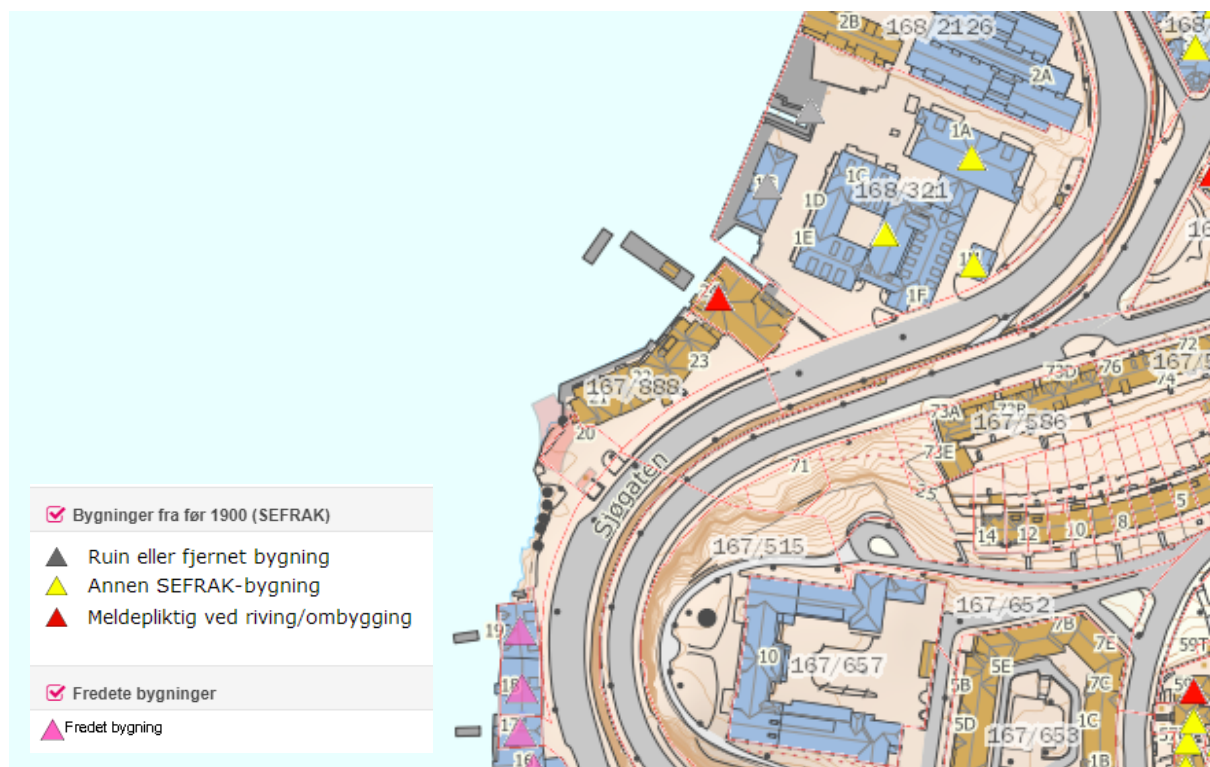


Figur 10. Skuteviken og Slaktekaien. Fotoet er tatt i 1955. Ludeboden med rød ring.
Foto: Widerøe/UiB.

Flere bygninger i området har status som fredede eller bevaringsverdige kulturminner. I Skuteviken finnes det dokumentasjon på at området var bebygd på 1600-tallet. De nåværende sjøbodene sør for planområdet ble reist på 1700-tallet (Figur 5). Sjøbodene ble oppført tett langs sjøen (Figur 5). Skuteviken har lange tradisjoner med sjøfart og maritim virksomhet slik Figur 10 viser. Den opprinnelige bebyggelsen som til dels er bevart ble reist for virksomhet tilknyttet sjøvirksomhet, og tjente spesielt som tørrfisklager og fiskeforedling. Det har ikke vært kaier tilknyttet sjøbodene, men indre deler av Skuteviken ble brukt til kjølhaling. Ellers lå båtene fortøyd i viken uten landfeste. Sjøen var også eneste farbare mulighet frem til det ble etablert veiforbindelse med Bontelabo i 1900.

I dag brukes byggene til kontorbasert næringsvirksomhet samt bolig. Innenfor planområdet er Ludeboden registrert i SEFRAK-registret som bygg fra før 1850. Etter kulturminneloven er bygget meldepliktig ved eventuell rivning eller ombygging.

Alle sjøbodene som ligger sør for planområdet er fredet. To av bodene i denne rekken brant ned i 2008, men har blitt gjenoppbygget i til dels opprinnelig stil. Den bakenforliggende grendebebyggelsen er regulert til spesialområde bevaring i egen reguleringsplan for området. Byggene på Slakterhustomten er også registrert i SEFRAK-registeret (Figur 11).



Figur 11. Sefrak-registrerte bygninger og fredede bygninger i nærheten av planområdet.

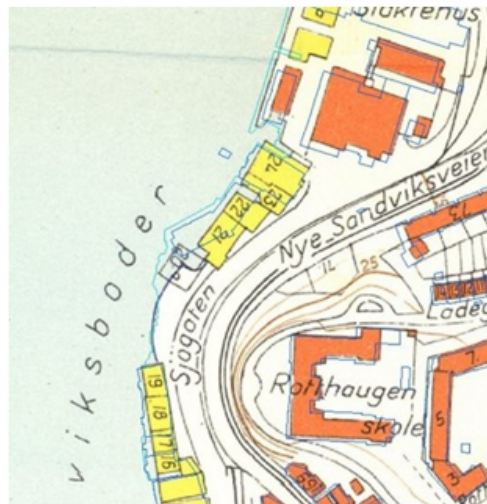
Området har også vært brukt til dumping av ballast, og som opplagshavn. I sjø er det funnet rester etter fortøyningsgods og løse gjenstander som er datert tilbake så langt som midten av 1500-tallet). Planområdet ligger derfor i et antikvarisk følsomt område. Det ble i 2001 foretatt en dykkerundersøkelse på havbunnen hvor det ble gjort en del løsfunn.

Kildemateriale for dette delkapitlet er Bergen Byarkivs nettsider, *Senk skuten! Byutvikling i lys av makt rasjonalitet og demokrati*, masteroppgave av Cato Johansen publisert i 2003, Eirik Søyland Laskemoen Herdlevær, marinarkeolog ved Bergen sjøfartsmuseum og *Kulturminnegrunnlag, Kommunedelplan Bergen Havn*, av Byantikvaren i Bergen 2006.

Historiske kart nedenfor viser utvikling i området i perioden 1871-1957. Blå opptegninger er dagens bebyggelse.



Figur 12 (t.v.): 1871. Figur 13 (t.h.) 1883. (Hentet fra bergenskart.no).



Figur 14 (t.v.): 1913. Figur 15: t.h) 1957. (Hentet fra bergenskart.no).

3.4 LANDBRUK

Planområdet benyttes ikke, og har ikke blitt benyttet til landbruk.

3.5 NATURVERDIER

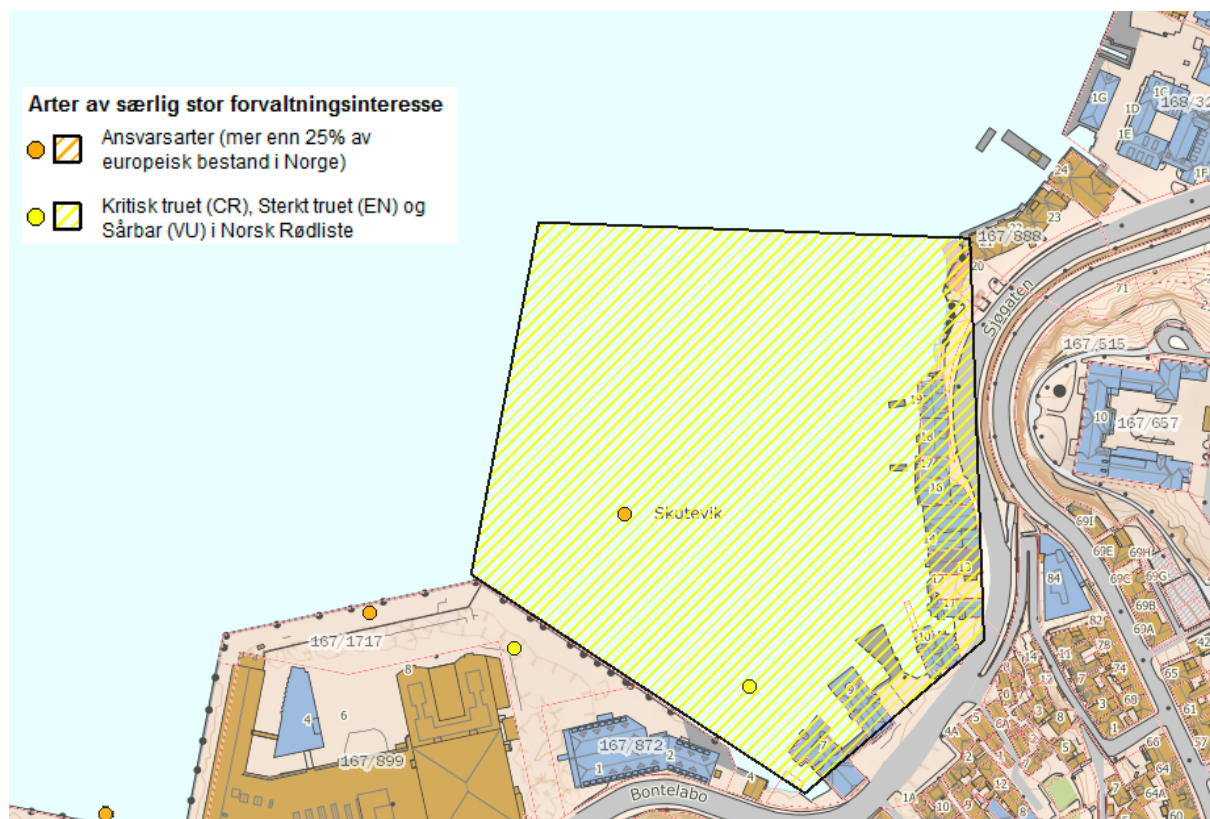
Området ligger mot sjø i et bymessig bebygd område (Figur 16). Det er ikke registrert viktige naturtyper, men sør i planområdet er det registrert arter av særlig stor forvaltningsinteresse (miljøstatus.no).

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 (Figur 17). Det er ikke registrert fremmedarter i eller nær planområdet.

Byfjorden inngår i et større utbredelsesområde langs Norskekysten for fisk som brosme, kolmule, kysttorsk, lange, makrell, nordsjøhyse, nordsjøtorsk, tobis, vanlig uer og øyepål. Det er utbredelsesområde for voksen nordsjøsild, og oppvekstområde for nordsjøsei mellom 1 og 3 år. Området er også beiteområde for norsk vårgytende sild. Av sjøpattedyr inngår Byfjorden i utbredelsesområde for steinkobbe.



Figur 16. Planområdet på ortofoto viser at det ikke er nevneverdig vegetasjon innenfor planområdet. Gul stiplet line: planomriss ved plan datert 25.02.22. Rød stiplet linje: Justert planomriss etter vedtak UMBY 04.10.22



Figur 17. Felt med arter av særlig stor forvaltningsinteresse (miljostatus.no).

3.6 REKREASJONSVERDI- OG BRUK

Planområdet ligger i et bymessig bebygd område. Innenfor plangrensen er det høsten 2021 ferdigstilt et friområde i sør (**Error! Reference source not found.**). I dette friområdet inngår en av de få opprinnelige strandlinjer tilbake i det historiske byområdet. Det går gang- og sykkelvei langs Sjøgaten forbi planområdet, samt at det er opparbeidet et offentlig torgareal på Slaktehustomten rett nord for planområdet. De større sammenhengende blågrønne strukturene ligger utenfor og øst for planområdet. I Sandviken er det flere parker og turtraséer som til sammen inngår i en grønnstruktur og er i forbindelse med Byfjellene (**Error! Reference source not found.**).



Figur 18. Friområdet sør i planområdet, ferdig opparbeidet høsten 2021. (Foto: Tom R. Hjertholm,BA)



Figur 19. Utsnitt fra temakart sammenhengende blågrønne strukturer. Grønne stiplede linjer er økologiske korridorer, brune linjer er turtraseer mens blå linjer er elv i kulvert.

3.7 SKOLE OG BARNEHAGE

Nærmeste skole er Rothaugen for ungdomstrinnet som ligger på høyden øst for planområdet. I nærområdet i Sandviken ligger Krohnengen skole (barnetrinnet), NLA Høgskulen og Bergen Arkitekthøgskole. Det er også totalt fem barnehager og barneparker.

3.8 BARN OG UNGES INTERESSER

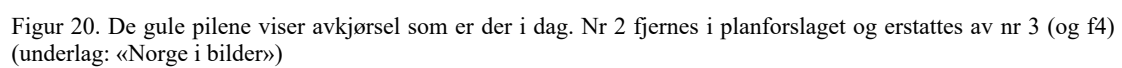
Utover det som er omtalt i kapittel 3.6 er det ingen særskilt tilrettelegging for barn og unge i planområdet.

3.9 VEI OG TRAFIKKFORHOLD

3.9.1 Kjøreadkomst

Skuteviksbodene 20-24 har regulert innkjøring rett sør for byggene fra Sjøgaten, mens Ludeboden både bruker avkjøring med nedsenket kantstein framfor bygget og avkjøring til Slakterhustomten. Inne på området foran bodrekken er det en smal gjennomkjøring mellom hjørnet av Ludeboden og fortau. Denne er mindre 3 meter bred og er stengt med bom. **(Error! Reference source not found.** og Figur 22). Det er satt opp en steinrekke i forlengelse av Ludeboden som det parkeres mot på begge sider.

Langs veien fremfor Ludeboden forekommer det at biler står parkert, noe som kan være til hinder for sikt nordover for utkjøring i Sjøgaten. Fartsgrensen i Sjøgaten er 50 km/t.





Figur 21. Ludebodens parkeringer med steinrekken som separerer (rød pil), samt bilene som parkerer langs veien. Underlag Goole Street View)



Figur 22. Vei og parkering foran Ludeboden. På hjørnet mellom brosteinsdekket til Ludeboden og parkeringsarealet til Skuten skimtes bommen som blokkerer gjennomkjøring (markert med rød pil). Passasjen er under 3 meter bred og tett innpå husvegg til Ludeboden. (Foto: Stracon, 26.09.2019). Gul pil 1 er eksisterende avkjørsel. Gul pil 3 viser ny avkjørsel. (Foto Stracon AS)

3.9.2 Trafikkmengde

Sjøgaten gjennom planområdet er del av fylkesvei 577. Veien er forbindelse gjennom bykjernen og møter E16/E39 ved Munkebotn nord for planområdet. Antall daglige bilpasseringer (ÅDT) var 9000 i 2018 og 7600 i pandemiåret 2020. Det meste av gjennomgangstrafikken mellom sentrum og Åsane går i Fløyfjellstunnelen, som i 2020 hadde ca 40 000 daglige biler.

3.9.3 Trafikksikkerhet

Sjøgaten er relativt oversiktlig. Det er gode siktlinjer fra avkjøringene på området. Som nevnt i kapittel 3.9.1 er det noe problemer med biler som parkerer ulovlig på fortau. På begge sider er det fotgjengerfelt og i sørgående retning sykkelfelt. Nordgående Sykkelfelt går i tunnelen til det tidligere jernbanesporet til Slakterhuset.

3.9.4 Kollektivtilbud

Det er gode bussforbindelser i begge retninger med avganger fra Skutevikstorget ca hvert femte minutt. Det er 600-700 meter til busstoppet ved Sandvikstorget i nord og 200 meter til stoppet ved Skutevikstorget i sør.

Arbeidet med reguleringsplan for Bybanen fra sentrum til Åsane gir en fortsatt uklar situasjon for hvordan den totale kollektivdekningen i Sandviken vil bli.

3.9.5 Myke trafikanter

Fra Ludeboden forbi planområdet og inn mot sentrum er det asfaltert fortau på begge sider av Sjøgaten. Sykkelvegen nordover går i tunnel på østsiden av planområdet, mens mot sør er det opparbeidet sykkelveg langs Sjøgaten.

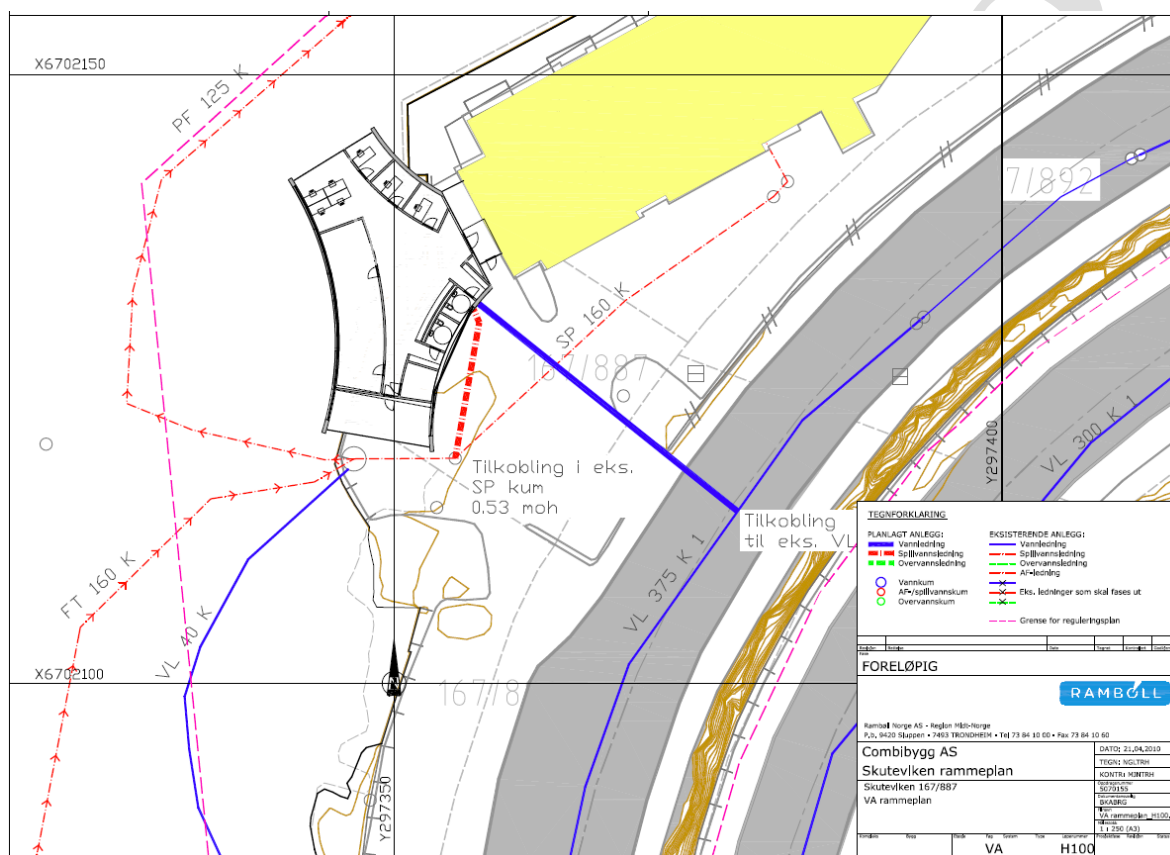
Opparbeidelse av sykkelstamveien gjennom Sandviken er startet opp og planlagt ferdigstilt 2026. Vedtatt plan overlapper dette planforslaget (se Figur 32 under kapittel 4.2.2).

3.10 UNIVERSELL UTFORMING

Utearealene er planerte arealer. Fortau på begge sider er opphøyd fra kjørevei og har kantstein med markering inn mot den asfalterte delen av fortauet. Fortauskanten har en noe lysere nyanse, på fortauskant, så de svaksynte skal kunne holde seg på fortauet uten hjelp. Inngangspartiene i bygningene er på bakkenivå, men kan skape utfordring for noen grupper dersom de skal inn i bygningene.

3.11 VANNFORSYNING OG AVLØP

Det foreligger godkjent VA-rammeplan for bygningene i planområdet gjennom gjeldende reguleringsplan for Skuteviksbodene 20-24 (**Error! Reference source not found.**). I planområdet ligger det en Ø375mm vannledning i grått støpejern, som ligger i Sjøgaten. Vannkilde er Svartediket. I området er statisk trykkehøyde på den offentlige vannledningen normalt maks 70 moh. Det er etablert hydrant i Sjøgaten som dekker brannvernsbehovet. Det går og en Ø160 mm spillvannsledning over planområdet. Spillvann ledes til fjorden. Avløp føres til Ytre Sandviken renseanlegg, via en kommunal pumpestasjon som er i planområdet.



Figur 23. Utsnitt fra godkjent VA-rammeplan for reguleringsplan for Skuteviksbodene.

3.12 ENERGI

Området ligger så vidt utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme (Figur 23). Det er ikke kraftlinjer i planområdet. Planområdet ligger mellom to trafostasjoner som eies av BKKNETT AS. Den ene ligger plassert oppe ved Bergenhus festning, mens den andre ligger over Fjellveien, like nord for der Stoltzekleiven-ruten starter. 



Figur 23. Utsnitt av BKK sitt konsesjonskart for fjernvarme i Bergen. Lilla sirkel viser planområdets beliggenhet, mens de gule stjernene viser de nærmeste trafostasjonene.

3.13 STØYFORHOLD

Den største støykilden i området kommer fra Sjøgaten. I støykartet utarbeidet av Statens vegvesen ligger planområdet i rød støysone med et støynivå på over 65 Lden [dBA] på landsiden, mens arealet i sjøen ligger i gul støysone (55-65 Lden [dBA]). Området på sjøsiden av bygningene ligger utenfor støysonen (Figur 24). Beregningen er basert på trafikkprognoser fra 2025 med beregningshøyde på 4 meter.



Figur 24. Utsnitt av Statens vegvesens støykart.

3.14 RISIKO OG SÅRBARHET – EKSISTERENDE SITUASJON

Det er liten risiko knyttet til planområdet og planforslaget. Under følger en oppsummering av funnene i risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS-analysen). Det henvises til ROS-analysen for mer informasjon.

Det er avtalt med kommunens saksbehandler at utarbeidet ROS-analyse kan benyttes som den er.

3.14.1 Rød sone

I rød sone, som medfører uakseptabel risiko der risikoreduserende tiltak skal gjennomføres, ligger trafikkulykker på veg og dens konsekvens for liv og helse, samt materielle verdier. Man kan anta at det vil forekomme minst en ulykke per år på dette strekket. Det har derimot kun vært én hendelse der en person er blitt alvorlig skadd i løpet av de fire årene registreringen foregikk. Det har heller ikke vært noen ulykker innenfor planområdet. Trafikken er på 7600 biler i døgnet (ÅDT), men fartsgrensen er 50 km/t, noe som i seg selv reduserer sannsynligheten for alvorlige ulykker. For å gi en kvalifisert vurdering av et lengre veistykke av samme standard, tas hele ulykkesstrekningen på 1 km med i vurderingen. Dette gir da en plassering med betydelig konsekvens. Vurderingen er forholdsvis høy, men sammen med at avkjøringene blir lengre og at

myke trafikanter får mer areal gjør at tiltak for trafikksikkerhet havner innenfor et akseptabelt nivå.

3.14.2 Gul sone

I gul sone, som er middels risiko der tiltak skal gjennomføres for å redusere risikoen så mye som mulig, ligger Utslipp/kjemikalier med risiko for ytre miljø. Båter som benytter flytebryggen, vil alltid slippe ut små mengder med kjemikalier og andre utslipp. Temaet har derfor fått S5 som svært sannsynlig, men da det er snakk om så små mengder, og så få båter, vil båtene i tilknytning flytebryggen gi mindre (K2) eller liten (K1) skade på miljøet. Tiltaket ligger i et mellomstadium mellom gul og grønn sone. Tiltak kan være et havnereglement som legger føringer for tomgangskjøring og unødvendig utslipp.

3.14.3 Grønn sone

I grønn sone, som i utgangspunktet har en akseptabel risiko, men opplagte risikoreduserende tiltak med lite tilrettelegging kan settes inn. I denne sonen ligger temaene vind, nedbør, brannfare, eksplosjonsfare, støy samt friluftsliv.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 OVERORDNEDE PLANER

4.1.1 Regionale planer

Klimaplan for Hordaland, 2014-2030.

Klimaplanen har som hovedmål å redusere utslipp av klimagasser med 40 % innen 2030. Energibehovet skal effektiviseres og fornybare energikilder skal brukes i størst mulig grad uten at det fører til tap av naturmangfold. I forbindelse med reguleringsplanen kan klimaplanen også være relevant ved opparbeiding av havn. «Landstraum og energisparande fortøyningsrutinar må innførast på alle offentlege og større private hamner og ferjestader.»3.6

Regional næringsplan 2013-2017.

Regional næringsplan påpeker at det ikke finnes tilstrekkelig med næringsareal generelt, men også at det er et behov for næringsareal tilknyttet sjø. «Utover behova for eigna landareal kjem og dei sjø-arealbehova som maritime og marine næringar vil få framover. Plandokumentet skal særleg føre til at næringslivet når resultat i form av meir innovasjon, fleire arbeidsplassar og

meir verdiskaping.»

Dette vil fortsatt være gjeldende

Regional plan for innovasjon og næringsutvikling 2021-2033
Vestland fylkeskommune.

Planen har mellom annet som mål: «*Rett areal til rett føremål til rett tid*»

Miljøvernforbundet har gjennom utøvelsen av sin virksomhet som en aktiv aktør i å ta vare på natur og marint liv, synliggjort nåværende og fremtidig behov for en sjønær beliggenhet.

4.1.2 Kommuneplanens arealdel og kommunedelplaner

Kommuneplanens arealdel 2018

Området er i kommuneplanens arealdel (KPA) (Figur 25) avsatt til sentrumsformål, og ligger innenfor senterområde S1 Bergen Sentrum, Videre ligger det innenfor byfortettingssone 2.

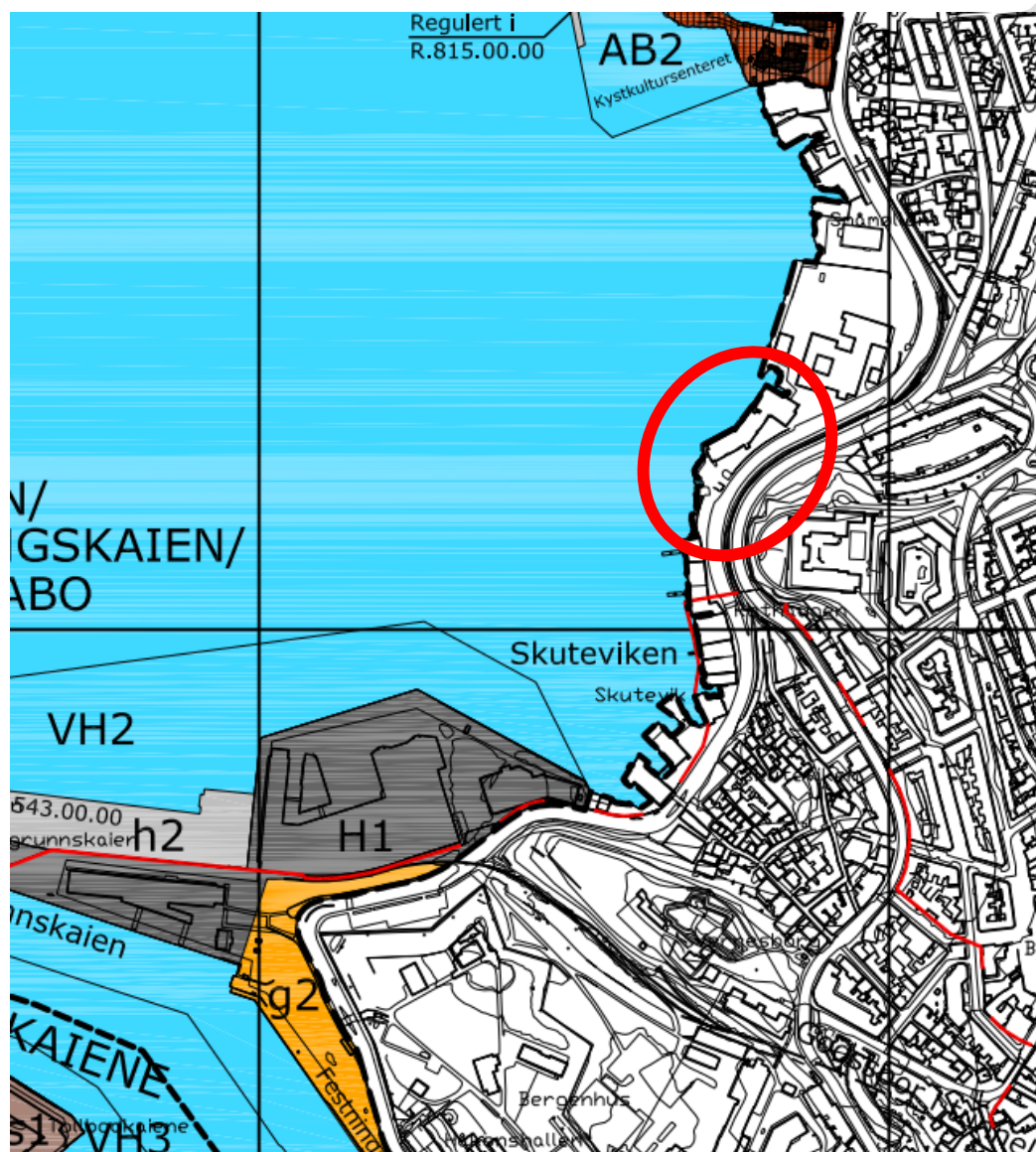
Plansaken kommenteres her i liten grad opp mot bestemmelser i ny KPA. Utgangspunktet er godkjent reguleringsplan fra 2013 med de endringer som denne plansaken omfatter, dvs to forhold - utvidelse av havneområde i sjø for flytebrygge og hensynet til Strategiplan for sjøfronten.



Figur 25. Kommuneplanens arealdel 2018. Rød sirkel markerer planområdet.

Bergenhus - Kommunedelplan - Bergen Indre Havn

Formålet med kommunedelplanen er blant annet for å sikre areal til næringsformål og næringsutvikling med særlig fokus på næringsvirksomhet med behov for kaiareal. Samtidig legges det vekt på å sikre allmennhetens tilgang til sjø og kaiarealer, samt viktige kulturminner og kulturminnemiljøer. Nye tiltak i sjø, som f. eks. utbygging, småbåtanlegg, flytebrygger og utvidelser av kai, utover de som er vist på plankartet tillates ikke (Figur 26). Det er ikke vist anlegg inntil planområdet.

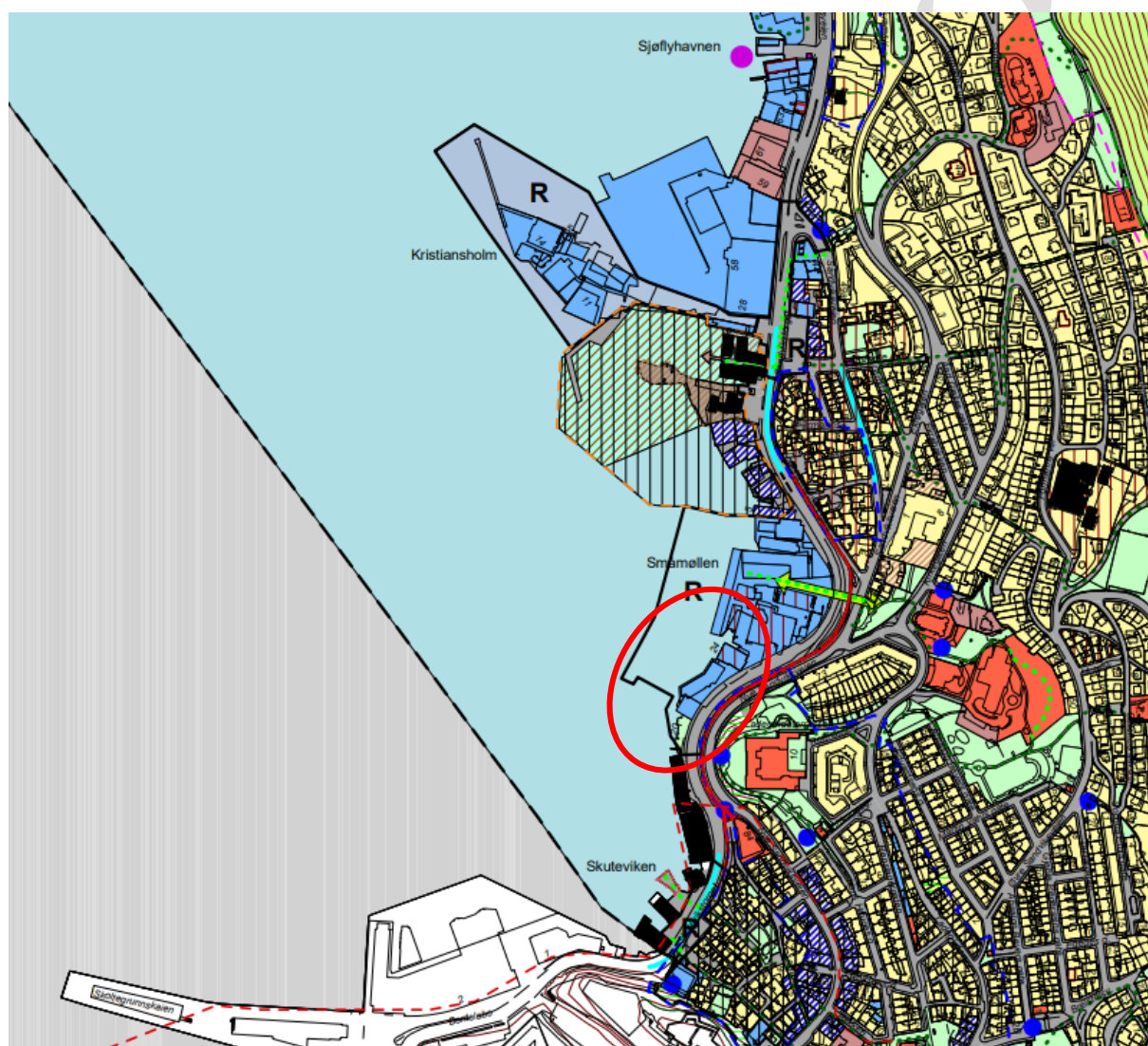


Figur 26. Utsnitt av Bergenhus KDP Bergen havn.

4.1.3 Kommunedelplan for Sandviken – Fjellsiden Nord

Kommunedelplanen for Sandviken har blant annet som mål «å sikre en balanse mellom boliger og næring langs strandlinjen slik at næringsarealene kan benyttes uten for store restriksjoner på driften samtidig som sikkerheten omkring boligene er ivarettatt, samt å sikre at de historiefortellende elementer i området blir tatt vare på ved utbygginger.»

Planområdet ligger i avsatt område for næring (blått), samt at Ludeboden er markert som område med verneverdig bebyggelse. Planområdet ligger også innenfor område med krav om reguleringsplan (Figur 27).



Figur 27. Utsnitt av plankart for Kommunedelplan for Sandviken – Fjellsiden Nord.

4.2 REGULERINGSPLANER

4.2.1 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet overlapper med gjeldende reguleringsplan for gnr 168 bnr 887 m fl Skuteviksbodene 20-24 (60070000). I tillegg grenser planområdet reguleringsplan for Stølen/ladegården/Rothaugen i øst (planID 5380000), og i nord reguleringsplan for gnr 168 bnr 321 m. fl, Slakterhustomten (planID 16580000) i nord (Figur 28).

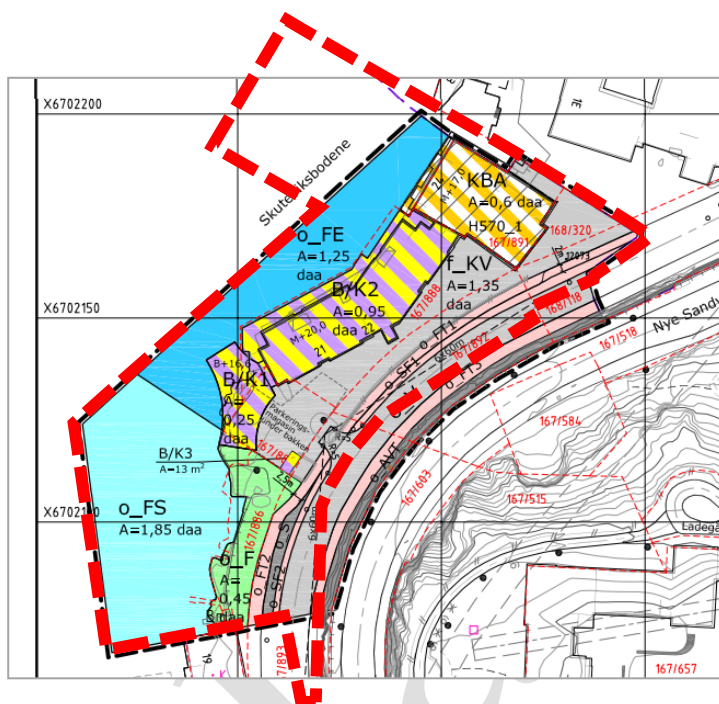


Figur 28. Gjeldende planer i området. Gult; Reguleringsplan Bergenhus, gnr 167 bnr 887 m.fl. Skuteviksbodene 20-24. (Rød stiplet linje viser justert plangrense ved nåværende planforslag) Grønt: Bergenhus, Stølen/Ladegården/Rothaugen, Rødt; Bergenhus, Gnr 168 bnr 321 m.fl., slakterhustomten bolig og næringsområde.

Bergenhus. Gnr 167 bnr 887 m. fl., Skuteviksbodene 20-24 (planID 66070000)

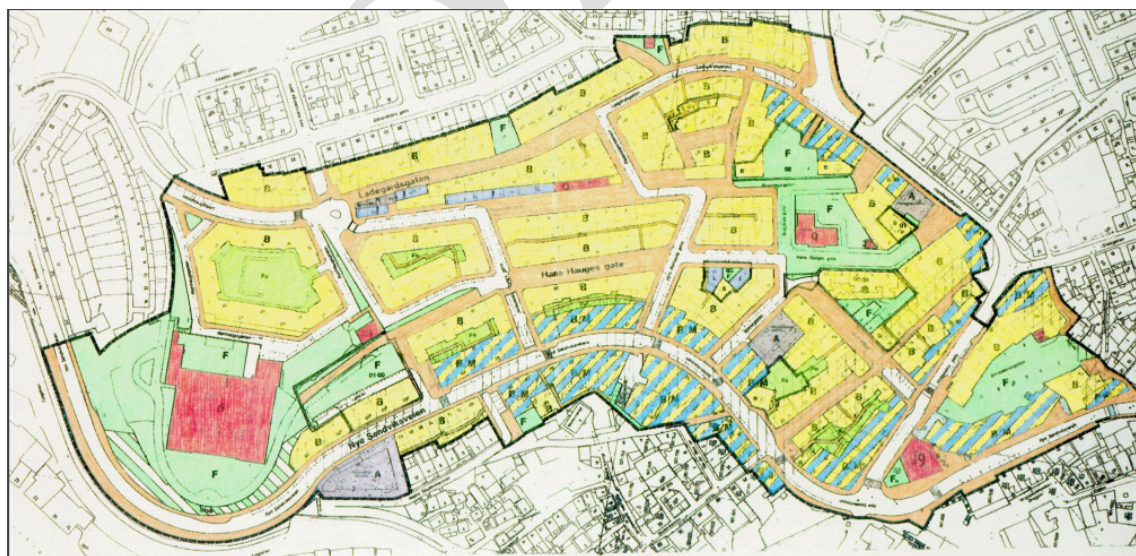
Reguleringsarbeidet var i utgangspunktet ment som en mindre endring til denne planen, men ettersom plangrensen må utvides for tiltak som skal utføres, måtte det utarbeides som en ny reguleringsplan (Figur 29). Planforslaget vil derfor i sin helhet gjelde foran den eksisterende planen.

Bergenhus.
Stølen/Ladegården/Rothaugen



Figur 29. Plankart over gjeldende Reguleringsplan Bergenhus. gnr 167 bnr 887 m.fl. Skuteviksbodene 20-24. (Ny plangrense vist med rødt)

Øst for planområdet ligger eldre reguleringsplan for Stølen/Ladegården/Rothaugen. Formålet med denne planen er å legge forholdene til rette for barnefamilier i boligområdet ved utbedring av bebyggelse, bedre trafikkforhold samt å bevare de positive trekkene i området. Planene grenser til hverandre på kartet, men skilles av en relativt stor høydeforskjell, da det ligger en høy skjæring mellom planområdene. Ettersom det ikke gjøres tiltak i skjæringen, får ikke planforslaget konsekvenser for denne planen.



Figur 30. Plankart for Bergenhus. Stølen/Ladegården/Rothaugen

Bergenhus gnr 168 bnr 321 m.fl.,
Slaktehustomten bolig og
næringsområde.

Nord for planområdet ligger reguleringsplan for Slaktehustomten (Figur 31. Denne planen legger til rette attraktivt næringsområde samt boliger god kvalitet, samtidig som det bevarer og verner det tekniske kulturminnet slakterhusanlegget gjennom bruk. Planen avkjørsler langs Sjøgaten, samt allmenn tilgjengelighet til sjøen. Ludeboden benytter seg av avkjøring regulert i denne planen, noe som vil fortsettes praktisert. trasé for vei, fortau og sykkel felt vil gi uoverensstemmelse med denne planen, dette skal koordineres med plan under for hovedsykkelrute.



for et
med

sikrer

Ny

men
ny

Figur 31. Plankart over gjeldende Reguleringsplan Bergenhus, gnr 167 bnr 321 m. fl. Slaktehustomten bolig og næringsområde.

4.2.2 Planer under arbeid

Bergenhus. Bybanen fra sentrum til Åsane, hovedsykkelrute Bradbenken – Munkebotstunnelen
(plan ID ID 65790000)

Gjennom Sandviken har det pågått arbeid med fellesprosjekt for Bybanen og ny hovedsykkelrute fra Bergen sentrum til Åsane. Selve bybanetraséen er planlagt i tunnel gjennom Sandviken og utenfor planområdet i Skuteviken. Men for hovedsykkelruten har det vært arbeidet med egen trasé som går innenfor planområdet. Det er derfor overlapp mellom to reguleringsplaner under arbeid Planforslaget vil for en periode bli erstattet av reguleringsplan for ny hovedsykkelrute etter at denne er vedtatt. I arbeidet med planforslaget har det vært dialog med prosjektgruppen i Miljøløftet vedrørende det overlappende planarbeidet.

Reguleringsplan, detaljregulering for:	
jf. plan- og bygningslovens (pbl) kap.12	
 BERGEN KOMMUNE	Berghus.
	Bybanen fra sentrum til Åsane
	Hovedsykkelerute Festningskaia - Sandviksveien
	Nasjonal arealplan-ID 4601_65790000
Saksnummer	PLAN-2022/20560
Siste revisjonsdato bestemmelser	21.04.2023
Vedtatt av bystyret	31.05.2023

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

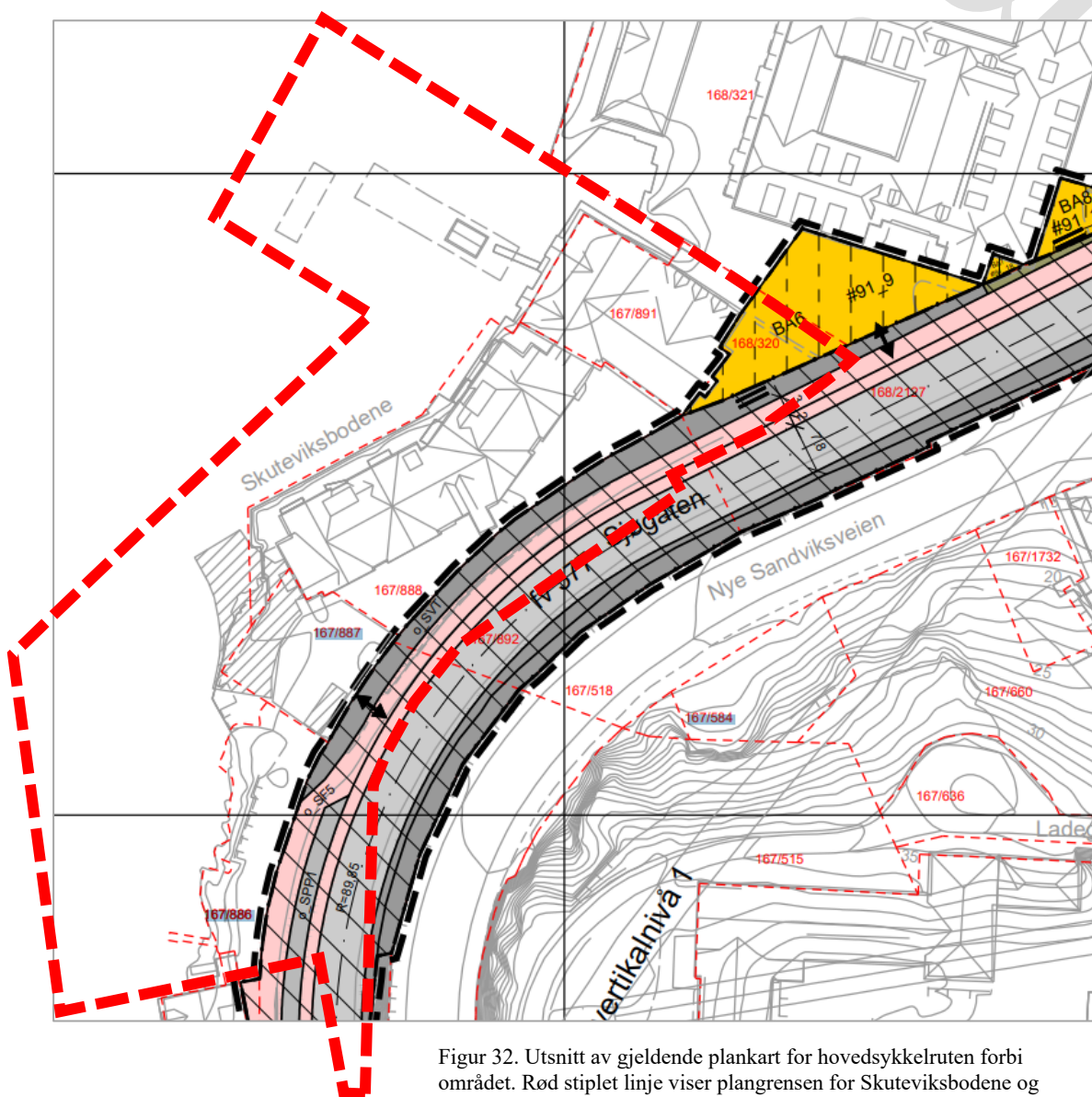
BA Bebyggelse og anlegg (1001)

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

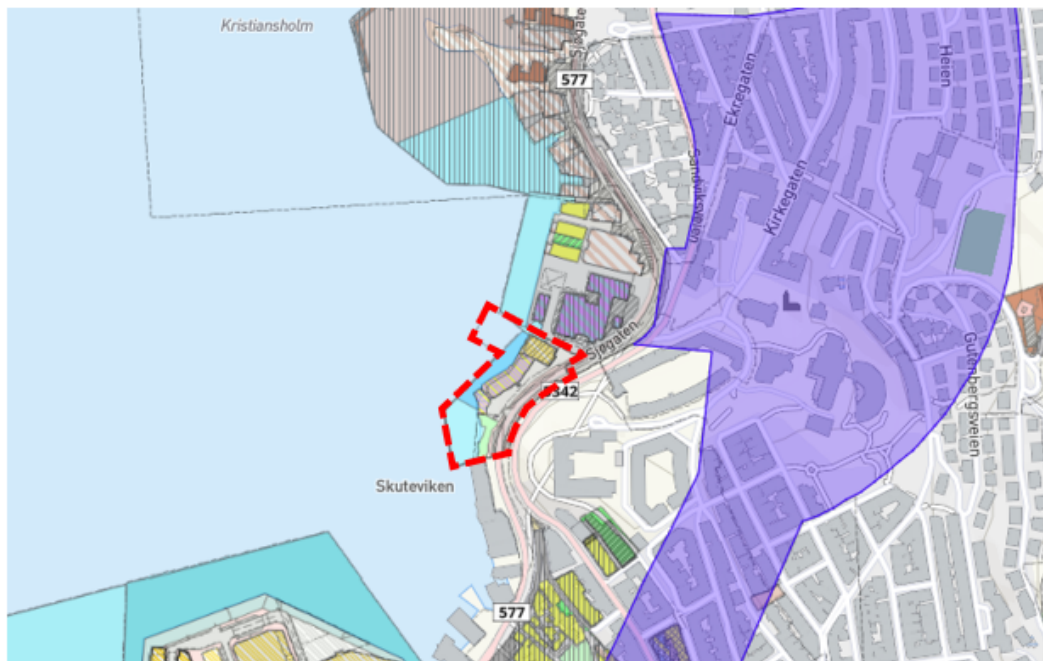
SKV Kjøreveg (2011)
SF Fortau (2012)
ST Torg (2013)
SGT Gatetun (2014)
SGG Gangveg/gangareal/gågate (2016)
SS Sykkelanlegg (2017)
SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg (2018)

§12-7 - Bestemmelseområder

#@ Bestemmelsesområder
#91 Midlertidig bygge- og anleggsområde

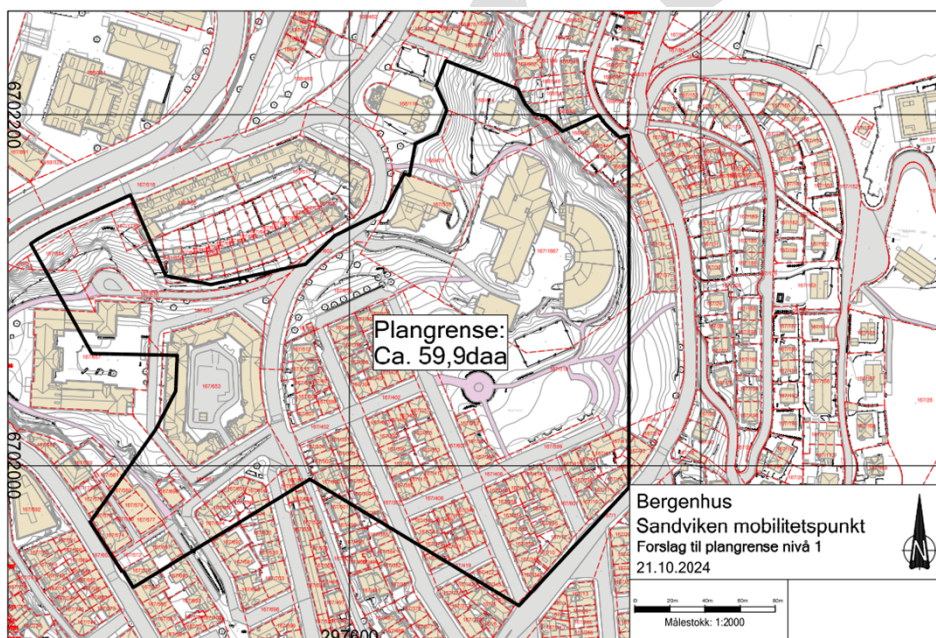


Figur 32. Utsnitt av gjeldende plankart for hovedsykkeleruten forbi området. Rød stipt linje viser plangrensen for Skuteviksbodene og hvordan den overlapper planforslaget for hovedsykkeleruten.



Figur 33. Planområdets plassering (rød stiple linje, omtrentlig) i forhold til planområdet for bybanen.

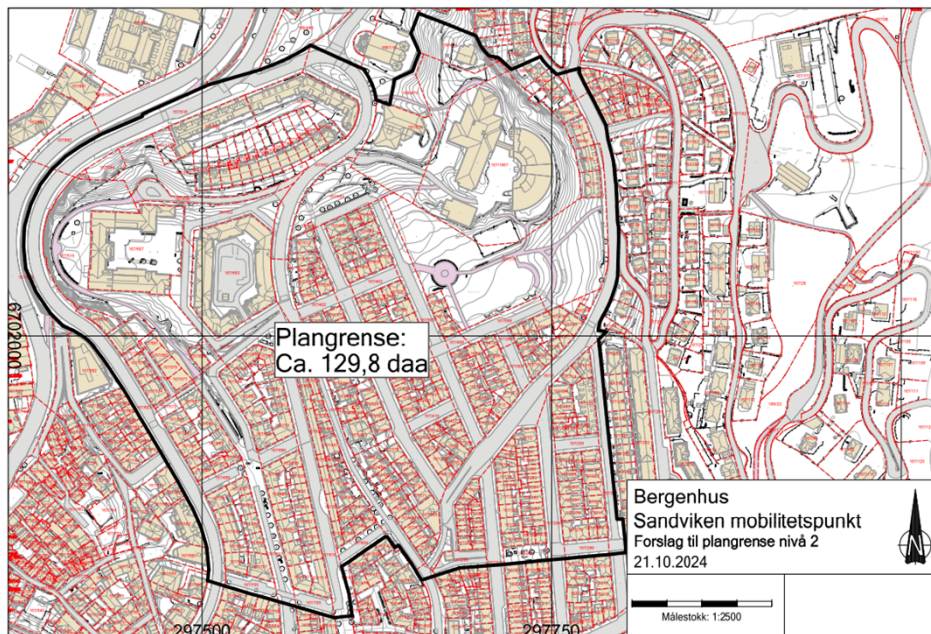
Rothauggarasjen



I september 2019 ble det fremmet planinitiativ for regulering av parkeringsanlegg i fjell under Rothaugen skole. Dette ble stanset med vedtak i Utvalg for miljø og byutvikling sommeren 2020. I fagnotatet var dette begrunnet med hensyn til Bybanens trasé og mulig fremtidig etablering av Bymiljøtunnelen.

Figur 34. Plangrense under grunnen (Opus Bergen AS)

Senere har arbeidet med Bymiljøtunnelen blitt stanset og bygging av nytt parkeringsanlegg tatt opp til ny vurdering (ifølge Estate Vest april 2021).



Plan og bygningsetaten besluttet å stoppe planinitiativet 29.01.24
I møtet 04.07.24 (sak 1204/24) fattet byrådet vedtak om at planinitiativ ikke skulle stanses.
Oppstartsmøte ble avholdt 09.09.24. Det vises til oppdatert planinitiativ fra Opus Bergen AS, datert 24.10.24.

Figur 36. Plangrense på bakken (Opus Bergen AS)

Strategisk næringsplan for Bergensregionen 2015-2025

«Bergensregionen skal innen 2025 være ledende i Norge på innovasjon, entreprenørskap og bærekraftig næringsutvikling.» Dette er målformuleringen til den strategiske næringsplanen for Bergensregionen 2015-2025. Planen tar for seg visjoner, mål og strategier for å skape en samlet og dynamisk region som i fellesskap skaper vekst og utvikling. Strategisk næringsplan er en plan for hva det offentlige kan gjøre for å tilrettelegge for god næringsutvikling i regionen. Det vil si at planen er kommunenes strategiske verktøy, ikke næringslivets. Den skal sikre at alle kommunene har et felles mål og strategier for næringsutviklingsarbeidet, slik at regionen i størst mulig grad fremstår samordnet.

4.2.3 Strategiplan for sjøfronten i Bergen, sentrale deler

Sjøfrontstrategien (vedtatt 28.04.21) skal sikre at verdiene i sjøfronten videreføres og utvikles. Områdene skal komme hele byen til gode. Det er definert fire delmål:

1. Byens kontakt med sjøen skal styrkes
2. Bergens maritime identitet skal videreføres
3. Det skal skapes rammer for god og variert byutvikling

4. Bylandskap og sjøflate som er viktig for byens identitet og karakter skal sikres

Høringsutkast omtaler sjøpromenade langs Ludeboden, alternativ langs Sjøgaten. I henhold til vedtak i komite for miljø og byutvikling, sak 85/18 skal planforslaget ikke komme i strid med målene for helheten i området, og skal tilpasses strategien. Det må redegjøres for begge alternativene og argumenteres for mest mulig hensiktsmessig løsning. Dette er omtalt i kapittel 8.4.1.

4.3 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER, RAMMER OG FØRINGER

4.3.1 Styrking av barn og unges interesser i planlegging

Har som formål å sikre barn medvirkning og en mulighet til å delta i planarbeid.

4.3.2 Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

«Formålet med disse retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jfr. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 (plan- og bygningsloven). Det skal gjennomføres en sterkere geografisk differensiering, der vernet gjøres strengest i sentrale områder der presset på arealene er stort.»

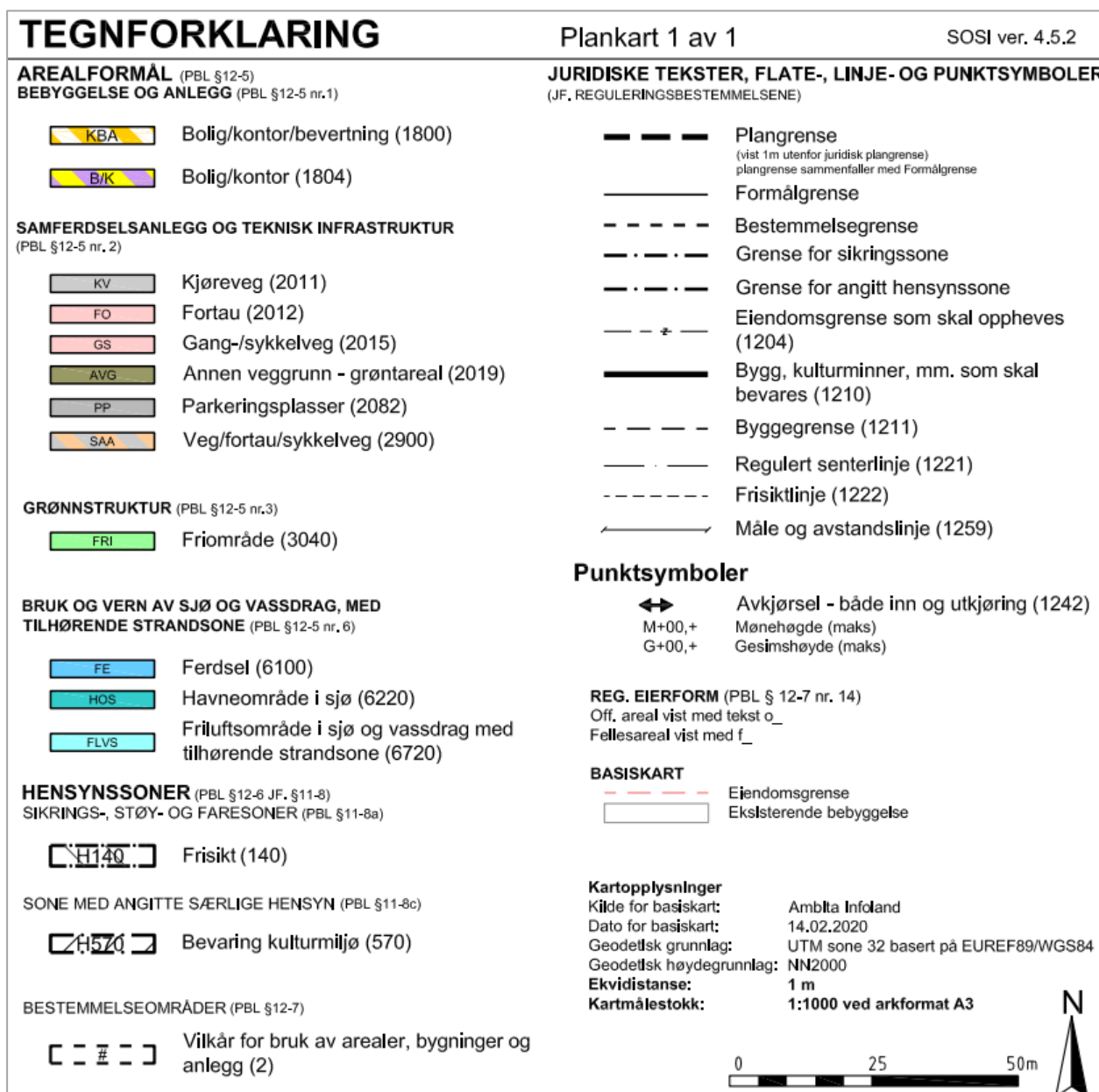
4.3.3 Statlige planretningslinje for klima- og energiplanlegging

Har som formål å redusere klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene.

4.3.4 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2016).

Formålet med retningslinjene er å forebygge støyplager ved arealplanlegging.

Figur 36. Plankart.



Figur 37. Tegnforklaring.

5.2 GJENNOMGANG AV REGULERINGSFORMÅL

5.2.1 KBA – Kombinert bebyggelse og anleggsformål (1800)

Formålet omfatter eksisterende bygg med kontor, verksted og bevertning i to etasjer og 18 boenheter fordelt på tre (hvorav de to øverste ligger over gesimshøyde oppunder skråtak). Det tillates ikke påbygg eller tilbygg, foruten landgang langs boden til flytebrygge.

5.2.2 B/K – Bolig kontor (1804)

Felt B/K1-2 omfatter eksisterende bebyggelse. Det gjøres endring fra gjeldende bestemmelser slik at det for bygningene vil være fritt hvilke etasjer som benyttes til bolig og hvilke som benyttes til næring. Endringen er gjort jf. merknad fra Tippetue Arkitekter i forbindelse med varslet planoppstart.

Formålet B/K1 omfatter bygg med kontorer i tre etasjer og bolig i fjerde. Maks byggehøyde er 16,6 meter. Bygget er ferdig oppført høsten 2021 i tråd med gjeldende reguleringsplan.

Formålet B/K2 omfatter eksisterende bygg med kontor og boliger. Maks mønehøyde er 20 meter og feltet er ferdig utbygget uten tillatelse til påbygg eller tilbygg.

5.2.3 o_KV – Kjøreveg (2011)

Formålet er arealet til Sjøgaten.

5.2.4 o_FO1-2 – Fortau (2012)

Arealene er avsatt til fortau (o_FO1-2) og er tråd med tilrettelegging etter sjøfrontstrategien.

5.2.5 o_GS1-2 – Gang-/sykkelveg (2015)

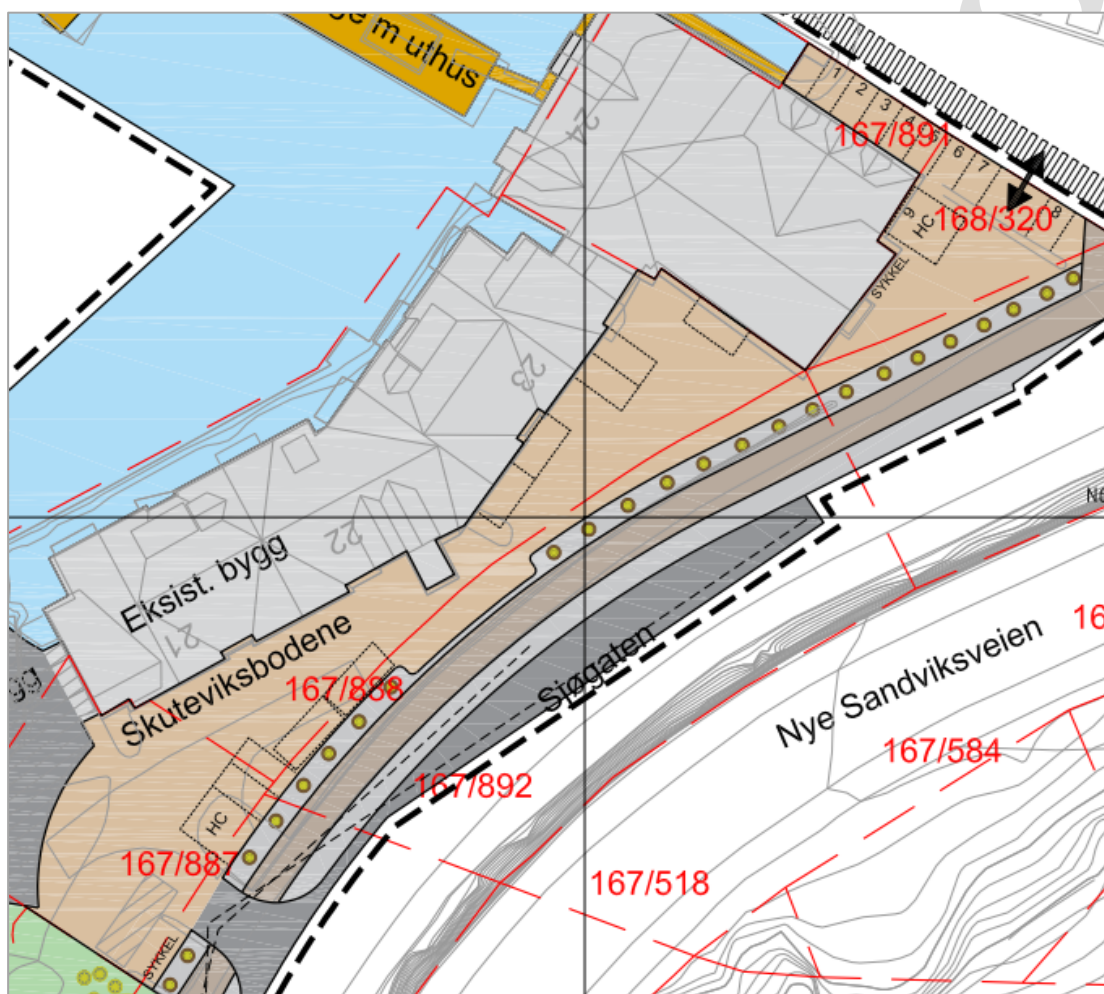
Arealene er sykkelveg o_GS1-2 og som en del av hovedsykkelruten fra Bergen til Åsane (i tråd med tilrettelegging etter sjøfrontstrategien)

5.2.6 o_AVG-I-2 – Annen veggrunn -grøntareal (2019)

Arealene er avsatt som skille mellom fortau og gang/sykkelveg
På grøntarealet skal det etableres plantekasser, urner eller tilsvarende miljøskapende tiltak.

5.2.7 f_PP2-3 Parkeringsplasser (2082)

Området er felles for felt B/K1-2 og KBA, og er areal som kan benyttes til kjøring, parkering og gangareal. Tidligere formål parkeringsanlegg under bakken er tatt bort. Det er ifølge byggesaken for Skuten II (Skuteviksbodene 20) gitt dispensasjon for dette, samt til erstatning disponering av 5 plasser på nabotomt. Planforslaget legger opp til at eksisterende parkering innenfor arealet beholdes i noen grad. Det vil si at det blir 9 parkeringsplasser, inkl 1 stk HC-parkering tilknyttet Ludeboden på gbnr 168/320 og 167/891, mens Skuten I og II beholder 10 p-plasser, inkl 1 stk HC-parkering innenfor samme arealformålet. Dette er vist i illustrasjonsplan datert 24.11.2024 (Figur 38). Det også avsatt areal for sykkelparkering til respektive KBA og B/K 1-2.



Figur 38. Oversikt over parkering på gateplan tilknyttet bebyggelsen. (Utsnitt fra illustrasjonsplan.)

5.2.8 o_SAA – Veg/fortau/sykkelveg (2900)

o_SAA er avsatt til kombinert formål hvor fortau og gang/sykkelveg krysser avkjørsel.

5.2.9 o_FRI – Friområde (3040)

o_F er avsatt til friområde og kan opparbeides og tilrettelegges for badeaktivitet, rekreasjon og opphold ved sjøen.

5.2.10 o_FEI-2 – Ferdsel (6100)

Området er satt av til offentlig ferdsel på sjøareal.

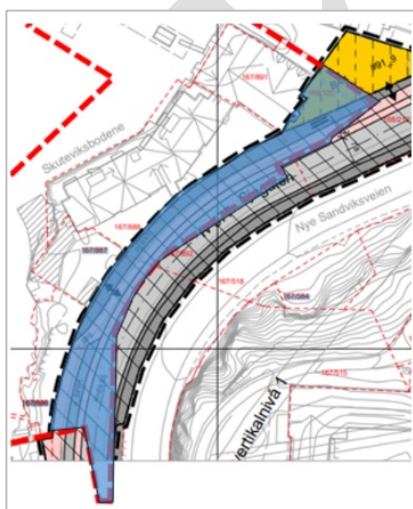
5.2.11 f_HOS – Havneområde i sjø (6220)

Formålet utgjør eneste endring i planområdet for den opprinnelige planen fra 2013. Innenfor formålet tillates etablering av flytebrygge innenfor nærmere angitt bestemmelsesområde. Bruk av båt er sentralt i NMFs miljøvernarbeid. Per i dag disponerer NMF to mindre arbeidsbåter på 20-30 fot som brukes til aksjonsrettet arbeid (f.eks. strandrydding). Disse har behov for oppbevaring av utstyr på flytebryggen. Passasjerbåten «Beffen» bruker bryggen i sommersesongen og i tillegg vil det være mulig for gjester å ankomme Luden Selskapslokale med båt når dette er forespurt. I bestemmelsene foreligger krav om at området skal tilbakeføres ved eventuell utflytting av NMFs virksomhet eller dersom formålet med bruken av anlegget opphører.

5.2.12 o_FLVS – Friluftsområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (6720)

Friluftsområdet i sjø er en forlengelse av friområdet på o_FRI på land.

5.2.13 Bestemmelsesområder



Bestemmelsesområde #1 angir grenser for tiltak på formålet f_HOS. Av nye byggeformål åpnes det for en flytebrygge med et uthus innenfor f_HOS. Uthuset skal i hovedsak benyttes som oppbevaring av utstyr for arbeidsbåtene. Uthuset skal ikke ha en BYA større enn 35m² BYA. Maksimal byggehøyde er satt til 5 meter, og maks én etasje.

Bestemmelsesområde #2 gjelder området hvor planforslaget overlapper (blå skravur Figur 39) godkjent plan for hovedsykkelruten. Plan for hovedsykkelruten gjelder for området inntil ny plan ID 1201_66260000 er vedtatt. Det forutsettes imidlertid at f_PP2 ikke kan benyttes som riggområde uten at dette er avtalt med eier av tomten, Miljøvernforbundet

Figur 39. Bestemmelsesområde #2

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål	0,6
1804 - Bolig/kontor (2)	1,2
Sum areal denne kategori:	1,8
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg	0,4
2012 - Fortau (2)	0,5
2015 - Gang-/sykkelveg (2)	0,2
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (2)	0,2
2082 - Parkeringsplasser (3)	1,2
2900 - Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål	0,0
Sum areal denne kategori:	2,5
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3040 - Frilområde	0,5
Sum areal denne kategori:	0,5
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (daa)
6100 - Ferdsel (2)	1,0
6220 - Havneområde i sjø	1,6
6720 - Friluftsområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	1,9
Sum areal denne kategori:	4,4
Totalt alle kategorier: 9,2	

Hensynssoner	
§12-6 - Hensynssoner	Areal (daa)
140 - Frisikt (2)	0,0
570 - Bevaring kulturmiljø	0,6
Sum areal denne kategori:	0,7
Totalt alle kategorier: 0,7	

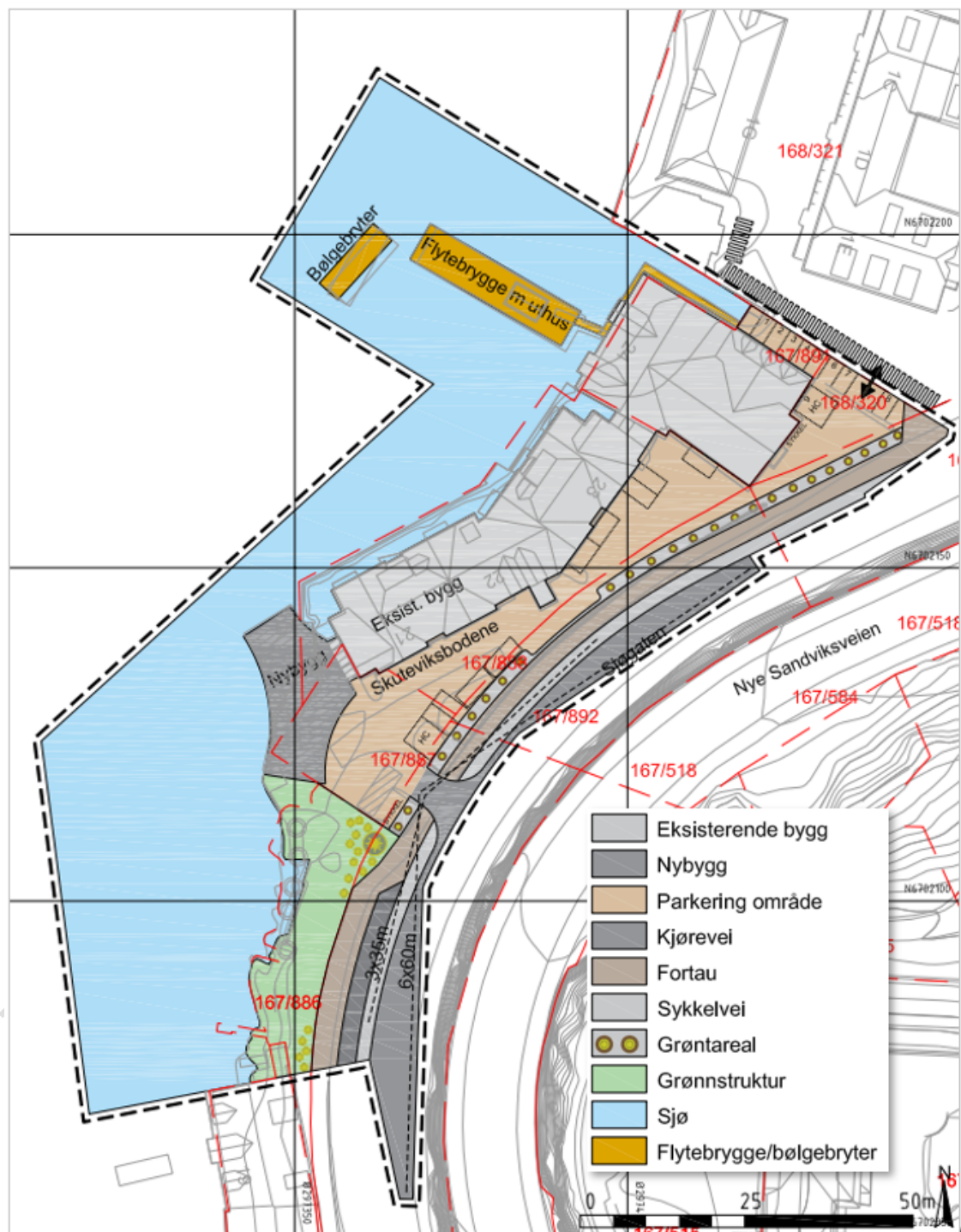
Bestemmelsesområder	
§12-7 - Bestemmelseområder	Areal (daa)
2 - Villkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (2)	2,3
Sum areal denne kategori:	2,3
Totalt alle kategorier: 2,3	

Figur 40. Arealtabell.

5.3 BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING

5.3.1 Illustrasjonsplan

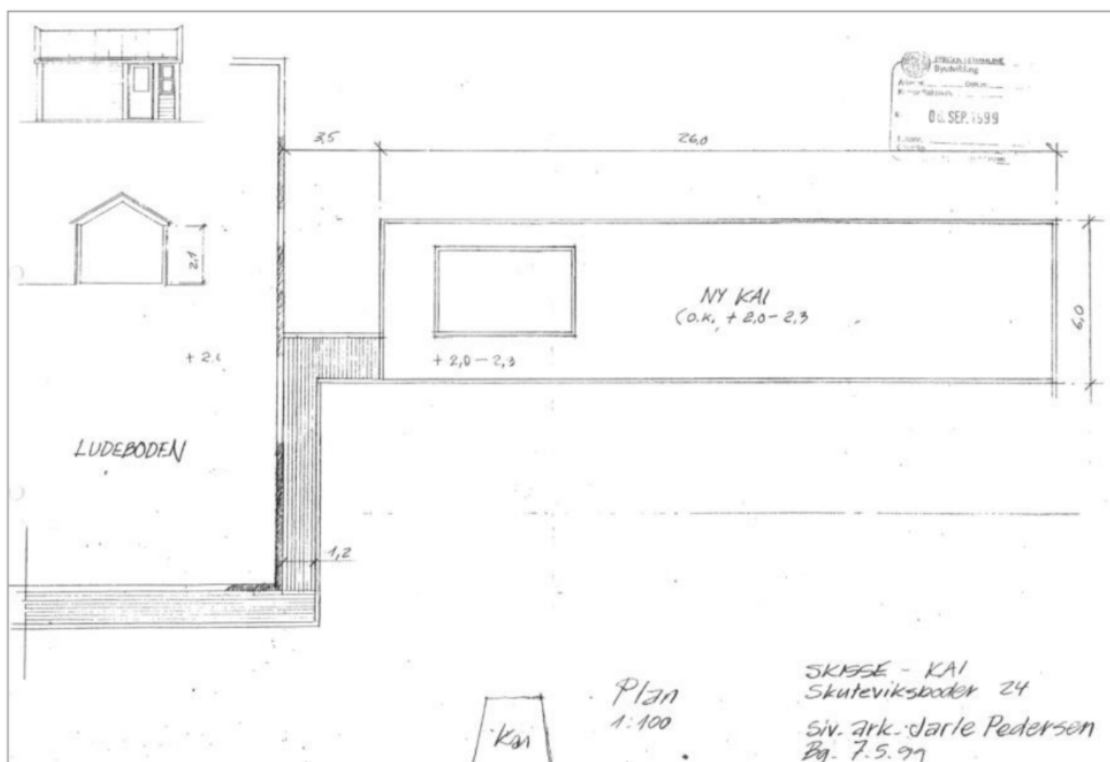
Alle eksisterende bygninger bevares. Byggegrensene vil fortsatt ligge i samsvar med formålsgrenser som i gjeldende reguleringsplan.



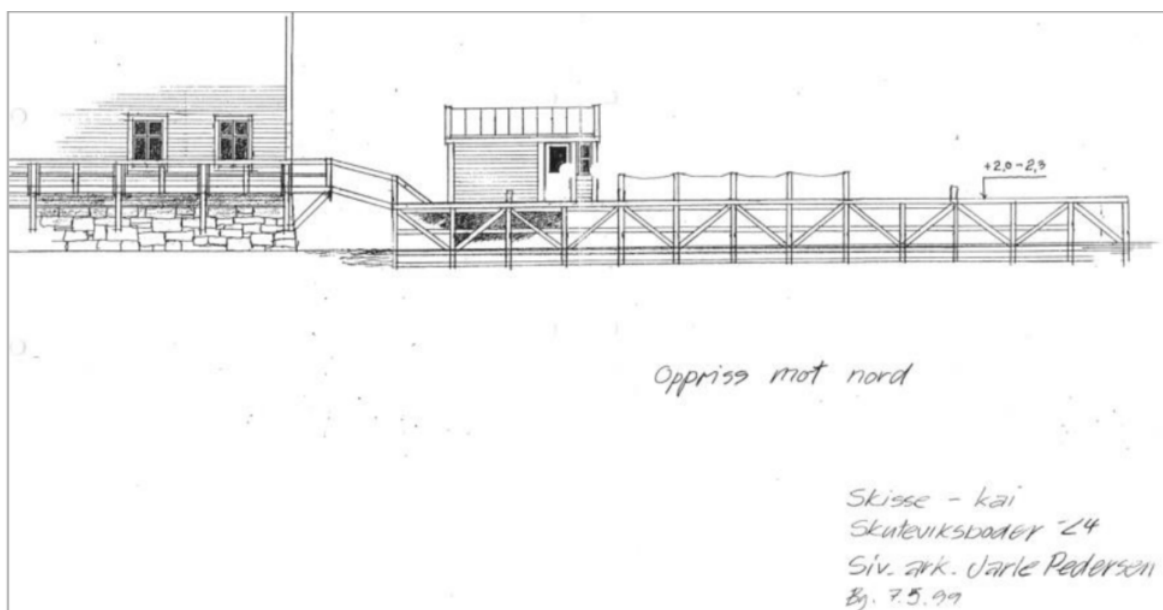
Figur 41. Illustrasjonsplan.

5.3.2 Flytebrygge

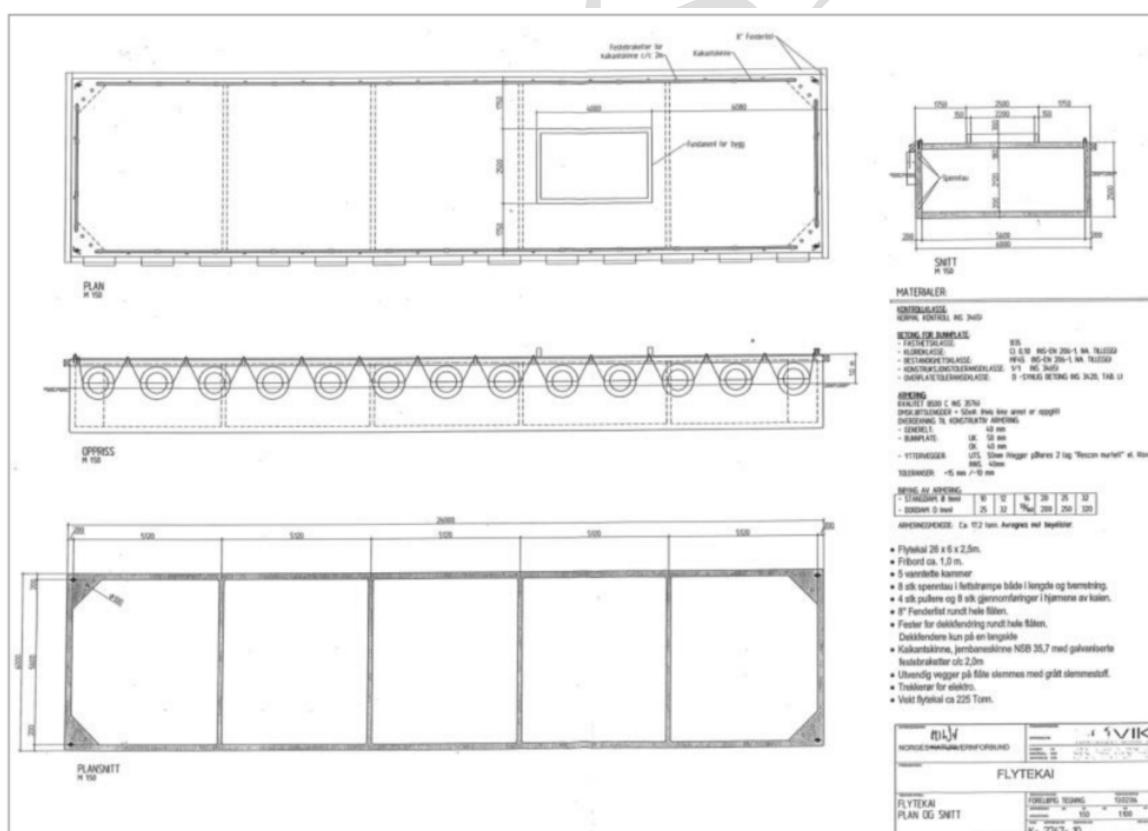
Siv.ark. Jarle Pedersen utarbeidet tegninger over flytebryggen med redskapsbod i 1999 (Figur 42 og Figur 43.) Det ble gitt rammetillatelse 04.04.01 og igangsettingstillatelse 15.06.04. Reguleringsplanen omfatter kai av samme størrelse og plassering. Til forskjell fra opprinnelige godkjent kai på peler (Figur 43), er det forutsatt utforming som flytekai (Figur 44).



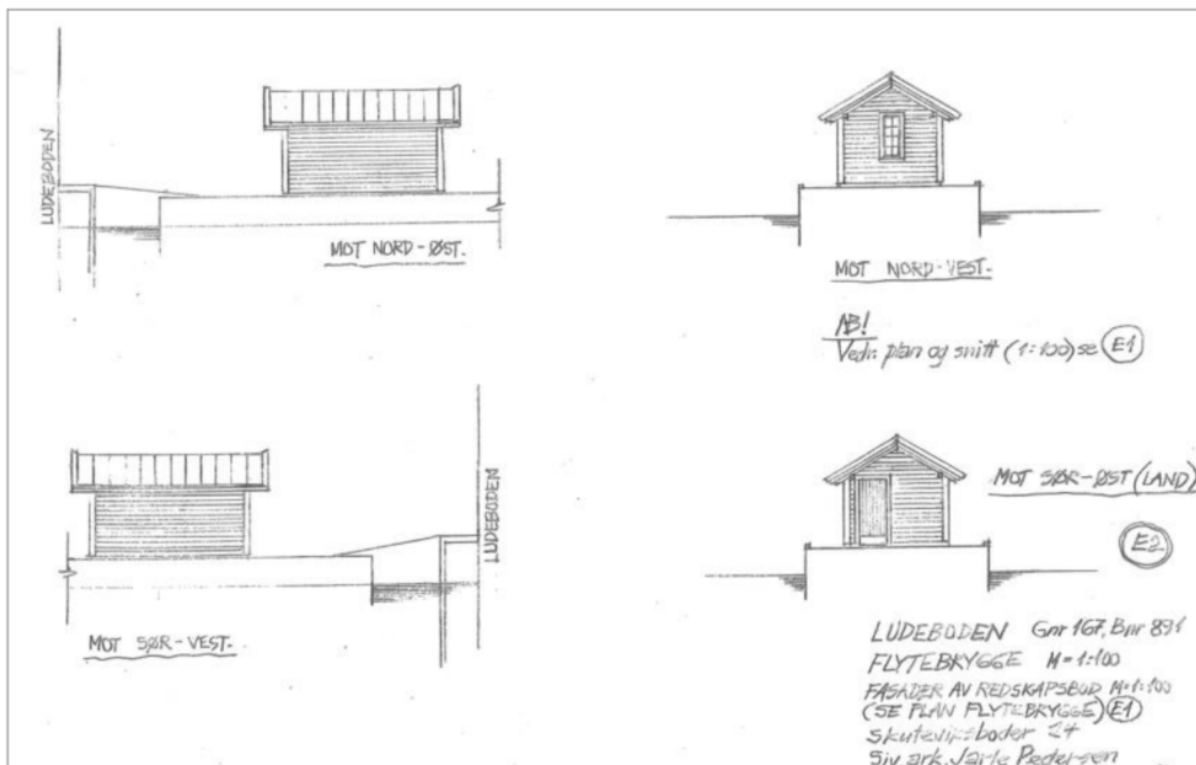
Figur 42. Opprinnelige tegninger over flytebrygge fra 1999.



Figur 43. Oppriss av opprinnelig kai.



Figur 44. Flytekai, tegninger fra 2006.



Figur 45. Fasader av redskapsbod.

5.4 BOLIGMILJØ OG BOKVALITET

Ikke relevant da det ikke legges opp til nye uregulerte boliger i planområdet.

5.5 UTEOPPHOLDSAREAL

5.5.1 Privat og felles uteoppholdsareal

Da det ikke reguleres inn nye boliger i denne reguleringsplanen, er det ikke lagt til rette for ytterligere leke- eller uteoppholdsareal i dette området. Bygg på feltet B/K1 har uteareal i form av takterrasse på ca 20m².

5.5.2 Andre uteoppholdsareal

Friområdet o_FRI videreføres i planen og ligger sør for B/K1. Det ligger også et offentlig torg/møteplass på Slaktehustomten nord for planområdet, som skal kunne nyttes til publikumsaktiviteter. I reguleringsplan for Slaktehustomten står det i bestemmelsene at deler av dette torget skal tilrettelegges spesielt med tanke på barn og unges lek og opphold.

5.6 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

De gamle tradisjonelle bygningene i planområdet røres ikke. Etablering av flytebryggen vil på sitt vis kunne tilbakeføre en del av den historiske bruken av området (se kapittel 3.3). Kulturmiljøet har også blitt ivaretatt under opparbeidingen av friområdet (o_F). De gamle forføyningsboltene har blitt bevart i tråd med anbefalingen i gjeldende plans bestemmelser.

5.7 MILJØTILTAK

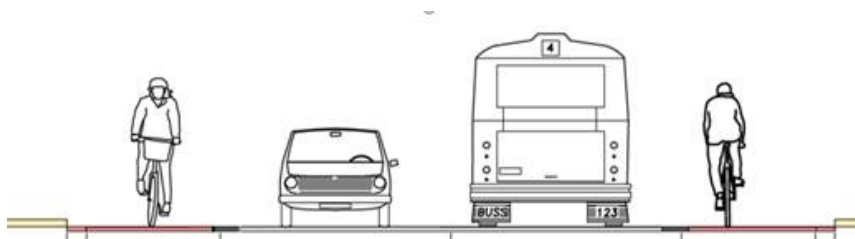
I området helt sør i planområdet og videre sør er det observert sjøfugl, på disse områdene er det ikke planlagt nye tiltak, og tiltak i forbindelse med flytebryggen ventes ikke å påvirke dette området i stor grad. Det er ikke registrert andre naturverdier i planområdet.

NMF jobber med et vidt register av miljøsaker både lokalt, regionalt, nasjonalt og også internasjonalt. De har jobbet for å skaffe seg moderne utstyr og skape et apparat som gjør organisasjonen mest mulig stabil, uavhengig og uangripelig. De ønsker å drive et aktivt, effektivt og pågående miljøvernarbeid opp mot tvilende politikere og etablerte forurensningskilder, og ikke minst være en faglig tungvekt innenfor miljøvern og miljøvernrådgivning. At NMF har enkel tilgang for båt som er tilknyttet deres lokaler i Skuteviken, er et miljøtiltak i seg selv, da dette reduserer behovet for transport av mannskap og utstyr. Løsningen i planforslaget legger til rette for en effektiv drift som gir NMF mer tid til forskning og miljøarbeid i felt.

5.8 SAMFERDSEL PARKERING/GARASJE(R)

5.8.1 Veg og atkomst

Sjøgaten inngår i planområdet og reguleres med to kjørefelt. Miljøløftet arbeider med ny hovedsykkeltrasé mellom Bergen sentrum og Åsane. I tråd med tilbakemelding fra Miljøløftet i Plan- og bygningsetaten skal sykkelfelt ha bredde 2 meter og fortau 3 meter på sjøsiden av Sjøgaten. På motsatt side skal begge deler gå i Rothaugtunnelen og utenfor planområdet.

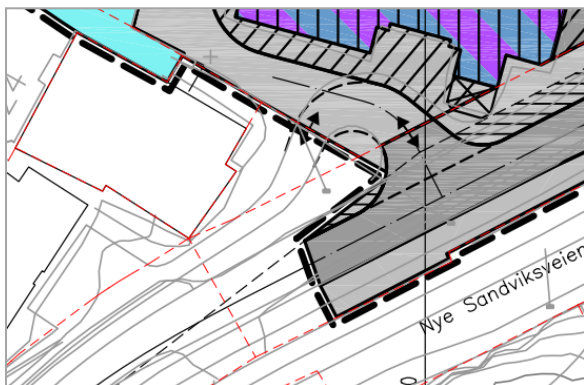


Figur 46. Prinsipp for tverrsnitt for utforming av gate med fortau og sykkelfelt. Illustrasjon: Miljøløftet, august 2019.

Planforslaget legger opp til at eksisterende avkjørsler reduseres. For Ludeboden vil dette innebære at de får redusert sine parkeringsplasser. Atkomsten i front er fjernet.

Atkomst blir via innkjørsel til Slaktehustomten. Eierne på begge sider av nabogrensen er innforstått med at Ludeboden skal kunne benytte vegareal på nabotomt for å komme frem til egne parkeringsplasser. Det ligger avkjøringspiler i plankartet for gjeldende reguleringsplan for Slaktehustomten (Figur 47).

Planforslaget legger opp til at avkjørsel i front utgår og i nord beholdes. En alternativ atkomst via parkeringsområdet for Skuten i sør ville redusert antallet tilgjengelige parkeringsplasser.



Figur 47. Utsnitt av gjeldende reguleringsplan for Slakterhustomten.

5.8.2 Varelevering og atkomst for store kjøretøy

Varelevering vil være mulig på området. For Skuten og Skuten II vil varelevering skje i front av disse byggene på eget parkeringsareal. Ludeboden har areal i front mot gaten (hoveddør) og på nordsiden (Luden Selskapslokale) som skal brukes til disse formålene.



Figur 48. Fotomontasje av sykkelfelt, fortau og grøntrabatt. Gule piler viser avkjøringer som skal benyttes for tilkomst til Ludeboden. (foto Stracon 2019)

5.8.3 Parkering

Parkeringsbestemmelsene i KP2018 er variert for forskjellige arealkategorier for bygge- og anleggsformål. Planområdet er i KPA2018 avsatt som sentrumsformål med formålsnavn Byfortettingssone (BY). Bestemmelsene er videre forskjellig for bolig og ulike typer virksomheter.

Planforslaget har flere underformål som igjen innehar kombinasjoner av boliger og virksomheter. Det vises til «Veileder om parkering til kommuneplanens arealdel KPA2018»

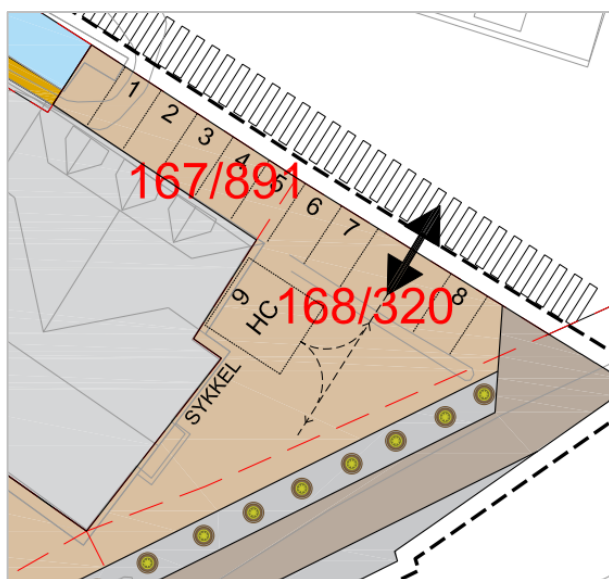
Med bakgrunn i vedtak i UMBY 04.10.22 og senere diskusjoner og avklaringer, samt føringer, fremmes planforslaget her med antall plasser i overflateparkering: (kfr illustrasjonsplan)

KBA: 9 plasser inkl 1 stk HC-plass

B/K1: 10 plasser inkl 1 stk HC-plass.

Det forutsettes også etablert et antall sykkelplasser i tråd med gjeldende krav.

Illustrasjonsplanen viser mulig plassering.



Det er videreført bestemmelser som sier det også skal tilrettelegges for sykkelparkering til beboere og ansatte, 2 plasser pr 100m² bolig og 7 pr. 1000 m² kontor innenfor alle B/K1-2 og KBA. Mht til sykkelparkering så er det åpnet for at sykler med tilknytning til Ludeboden kan parkere inne i inngangen til Ludeboden.

Figur 49. Parkeringssituasjonen for Ludeboden.

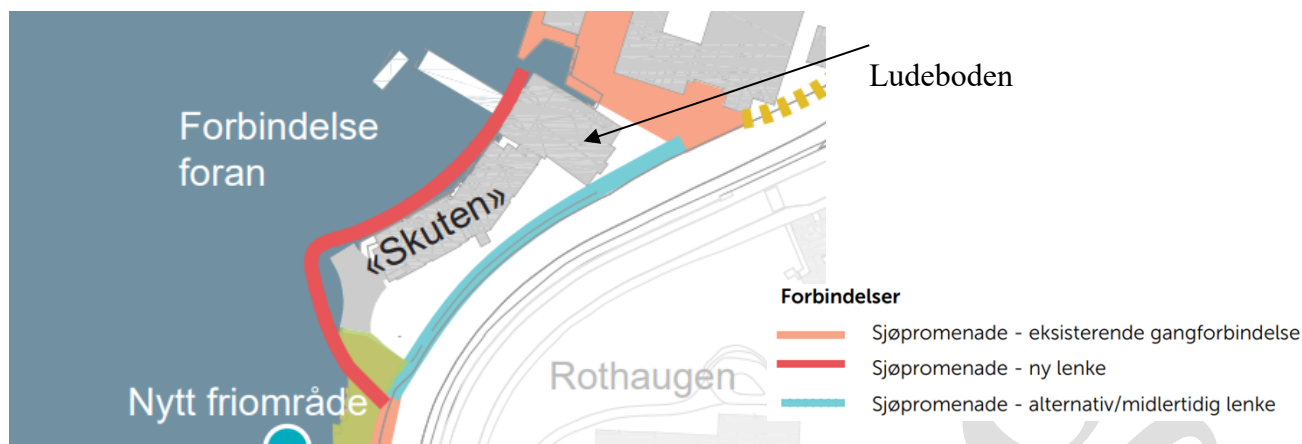
I gjeldende reguleringsplan ligger det bestemmelser for totalt 30 parkeringsplasser for Skuteviksbodene 20-23. Det benyttes i dag parkeringsplasser på arealet mellom byggene og Sjøgaten.

Planlagt automatisk p-anlegg under bakken er tatt ut av planen, iht gitt dispensasjon i byggesaken knyttet til Skuten II, Sansviksboder 20.

Forutsetter at det som ikke dekkes ved overflateparkering i planen i ht foreliggende parkeringsnorm i ht KPA, vil kunne ivaretas ved Rothauggarasjen som er under regulering.

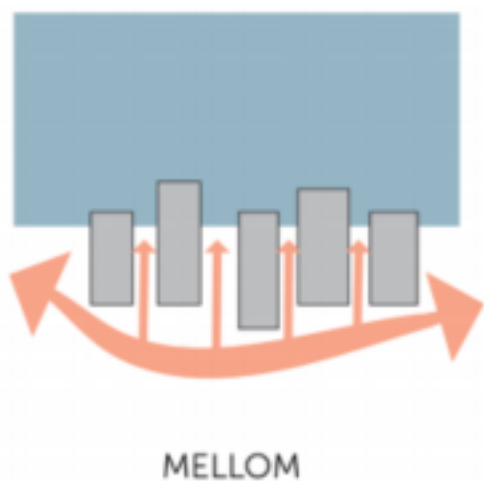
5.8.4 Gangtraseer og snarveger

Strategiplan for sjøfronten i Bergen, sentrale deler, påpeker to alternative traseer for en sjøpromenade – langs sjøsiden og langs Sjøgaten.



Figur 50. Skisse fra strategiplan for sjøfronten.

Planen legger opp til at promenaden går mellom sjøbodrekke og kjørevei på regulert fortau (o_FT1-2). Et alternativ på sjøsiden vil være teknisk krevende på grunn av dybden i sjø og antikvarisk konflikt. Det har historisk ikke vært mulig å ferdes på tvers foran bodene, men snarere med såkalte hoper mellom byggene. Det er også vurdert en økt risiko for innbrudd siden sjøsiden er mindre allment synlig enn siden mot gaten. Det foreslås derfor at gangtrasé legges mellom gate og boder og at tilkomst til sjø er kompensert med det opparbeidede friområdet sør for «Skuten» (se kapittel 5.2.9)



Figur 51. Prinsippskisse fra sjøfrontstrategien som viser historisk bevegelsesmønster i de såkalte hopene mellom byggene langs sjøen.

Løsningen med trasé langs Sjøgaten er langt enklere å etablere. Den kan etableres innenfor arealet som er tilgjengelig i dag og knyttes lett sammen med etablert bevegelsesmønster.

Fotomontasjen (*Figur 48* ovenfor) viser hvordan dette kan løses. Løsningen for beltet for grøntstruktur vises som prinsipp. Plantekasser/urner forutsettes å kunne variere i form og uttrykk. For Slaktehustomten foreslås markert gangsone som knytter seg opp til fortau langs Sjøgaten.

5.8.5 Kollektivtilbud

Det legges ikke opp til nye busstopp i planområdet. Det pågår reguleringsplan for bybanen fra Bergen sentrum til Åsane. Dette vil kunne påvirke kollektivdekningen langs fylkesvegen. Bybanen vil få stasjon ved Sandvikskirken.

5.9 UNIVERSELL UTFORMING

Ved endringer av eksisterende bygg skal universell utforming vurderes, men vernet for kulturminne skal veie tyngre enn UU i TEK17 i disse byggene. Utearealer og gangveier forbi området har ikke stigninger som gjør det utfordrende å ferdes med rullestol, barnevogn etc. Prinsippet om universell utforming legges til grunn ved endring av eksisterende uteareal, samt ved opparbeiding av uteoppholdsareal.

5.10 VANNFORSYNING OG AVLØP

Nye tiltak ligger på sjøareal. Det er ikke behov for ytterligere utredning av vann og avløpsmuligheter. Disse tiltakene vil naturlig ha avrenning i fjorden. VA-rammeplan for gjeldende reguleringsplan vil benyttes.

Ettersom nye tiltak i reguleringsplanen kun er tiltak i sjø, benyttes VA-rammeplan utarbeidet for gjeldende reguleringsplan.

Stikkledning for bygg på B/K1 tilkobles eksisterende kommunale spillvannskum som krysser planområdet (se kapittel 3.11). Høyde i kum er antatt 0.53 moh, men skal kontrollmåles under detaljering. Nederste gulvnivå vil ligge på c +2,8 m, stikkledningen er ca 13,5 m, noe som gir tilstrekkelig fall. Dimensjon avklares under detaljering. Avstand fra fundament til kommunal spillvannsledning er 4,2 m, avstand fra projisert utkraging er 0,6 m hvor frihøyde er på 3,97 m. I samråd med Bergen kommune er dette vurdert til å være tilstrekkelig for tilgang til den kommunale ledningen.

I planområdet ledes overvann til fjorden, noe om også vil bli gjeldende for planlagte bygning. Da det er planlagt et friluftsområde/badeplass i området, kan det være hensiktsmessig å ha utløpet i god avstand fra dette.

Det skal ikke etableres vannposter knyttet til flytebryggen.

5.11 RENOVASJON

Det er tilrettelagt med bossrom i dagens bygg KB2. BIR har egen nøkkel og henter avfallet direkte derfra. Denne ordningen videreføres.

Bygg på KBA bruker containere plassert på areal ved parkeringsplassene langsmed veien. Her kan bossbilen enkelt laste over avfall uten å måtte snu.

5.12 ENERGILØSNINGER

Det åpnes for å legge til rette for ladepunkter for elbiler i forbindelse med parkeringsplasser. Flytebryggen har tilgjengelig landstrømtilkobling.

5.13 RISIKO OG SÅRBARHET – AVBØTENDE TILTAK

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for planen, datert 21.11.2019. En ROS-analyse skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for utbygging i planområdet. Avdekt risiko rangeres ut ifra såkalte akseptkriterier – som avgjør i hvilken grad det skal gjøres tiltak for å redusere risiko. Risikomatrisen har tre klassifiseringer med tilhørende fargekode:

RØD	Uakseptabel risiko -risikoreduserende tiltak er nødvendig og skal utføres
GUL	Akseptabel risiko -risikoreduserende tiltak skal vurderes ut fra kost/nytte
GRØNN	Akseptabel risiko – risikoreduserende tiltak er ikke nødvendig

ID nr	Uønsket hendelse	Potensiell risiko for:			Anbefaling tiltak
		Liv og helse	Ytre miljø	Materielle verdier	

1	Sterk vind	S5/K1	S5/K1	S5/K1	Bølgebryter kan beskytte flytebryggen og båtene mot bølger som følge av sterk vind.
2	Store nedbørsmengder	S5/K1	S5/K1	S5/K1	Store nedbørsmengder kan forekomme, men blir ikke sett som en vesentlig risiko for planområdet.
8	Springflo/stormflo	S5/K1	S5/K1	S5/K1	Springflo/stormflo vil forekomme. Konsekvens liten
27	Brannfare	S4/K3	S4/K1	S4/K1	Det er alltid en viss fare for brann i tilknytting til bygninger og båter. Pumpe med tilgang på sjøvann kan gjøre slukningsarbeidet mer effektivt både i båt og på sjøsiden av Skuteviksbodene/Ludeboden. Strakstiltak for brann i båt kan være å slepe den brennende båten vekk for å hindre spredning.
28	Eksplisjonsfare	S4/K3	S4/K1	S4/K1	Det er en viss fare for eksplosjon i tilknytting til båter og brann.
42	Støy	S5/K1			En kan forvente noe støyøkning for boligbebyggelsen tilknyttet etablering og bruk av flytebryggen. Støy vil være i form av motorstøy når båter kommer og går. Det kan legges føringer mot tomgangskjøring i et eventuelt havnereglement.
46	Friluftsliv		S4/K1		Friluftsområde er opparbeidet helt sør i planområdet.

48	Trafikkulykker på veg	S5/K3		S5/K2	Det vil alltid være en risiko for trafikkulykker. På Statens Vegvesens vegkart er det en ulykkesstrekning (1000 meter) gjennom planområdet med registrerte 11 trafikkulykker i perioden 2010-2014. Det var 0 omkomne, 1 alvorlig skadd samt 16 lettere skadd. Innenfor planområdet har det derimot ikke vært noen ulykker i perioden.
53	Utslipp/kjemikalier		S5/K2		Det vil forekomme utslipp og utslipp av kjemikalier i tilknytning båtene. Havnereglement kan begrense dette.

I forhold til nye tiltak på planområdet er det spesielt hindring av forurensing, beskyttelse mot bølger, samt å forhindre og tilrettelegge for slukking av brann som er aktuelle tiltak. Det kan legges føringer for tomgangskjøring og utslipp av forurensende kjemikalier i et havnereglement.

For å beskytte båter og brygge mot høye bølger, er den planlagte bølgebryteren fremfor flytebryggen en god løsning. Det vil alltid være en viss fare for brann, som videre kan føre til eksplosjon, i forbindelse med båt. Strakstiltak vil være å hindre spredning ved å lose den brennende båten bort fra de andre båtene og Skuteviksbodene, samt at en pumpe med tilgang på sjøvann kan hjelpe med slukkearbeidet. Andre tiltak som stenging av hovedkran når anlegget ikke er i bruk kan innarbeides i havnereglement.

I veitrafikken vil det alltid være en viss fare for ulykker. Trafikksikkerhetstiltak er nærmere omtalt i planforslaget i forbindelse med tiltak. Det vises til kapittel 5.8 og 8.13.

5.13.1 Oppankring av flytebrygge

Oppankring av flytebrygge er dokumentert i rapport datert 14.08.06 fra Noomas Sjøtjenester. Den viser forankring slik den er i dag.

5.13.2 Støytiltak

Det forventes ikke mye støyøkning ved etablering av flytebrygge utenfor Ludeboden. Med beliggenhet nært sjø må støy fra havnetrafikk kunne forventes. Den største støykilden i området

er imidlertid støy fra bilveien. Det kan legges føringer for tomgangskjøring og unødvendig støy i et eventuelt havnereglement, men noe motorstøy når båter legger til må forventes, men vil ikke være en kontinuerlig støykilde.

5.14 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

Rekkefølgekrav videreføres fra gjeldende reguleringsplan.

Dagens avkjørsel skal flyttes litt nordover før det kan gis brukstillatelse/ferdigattest for nye B/K1. Dette for å forbedre trafikksikkerheten.

Frrområde o _FRI skal være opparbeidet i henhold til utomhusplan før det kan gis midlertidig brukstillatelse/ferdigattest for nye B/K1.

6. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

6.1 PLANPROSESSEN

Det ble avholdt oppstartsmøte med fagetaten i Bergen kommune 28.09.2018. I møtet deltok representanter fra forslagsstiller og plankonsulent. I oppstartsmøtet ble det drøftet aktuelle problemstillinger og premissene for det videre planarbeidet ble lagt.

Planoppstart ble varslet i Bergens Tidende, på www.stracon.no og www.bergen.kommune.no den 27.10.2018. Det ble også sendt ut brev til grunneiere, hjemmelshavere og naboer i området iht. vedlagt naboliste. Fristen for å sende inn merknader ble satt til 8.12.2018.

Planen ble innsendt til 1. gangs behandling 13.02.20. Etter kommentar ny innsendelse 21.04.20. Perioden deretter fulgte diverse avklaringer, blant annet ved arbeidsmøte 12.05.21

Justerte plandokumenter ble innsendt til ny 1.gangs behandling 25.02.22 med vedtak i UMBY 04.10.22.

Diverse avklaringer ved møter og epostkommunikasjon i perioden etter, fram til ny innsendelse i 20 januar 2025.

6.2 KONSEKVENsutREDNING

Det ble i oppstartsmøtet 18.09.18 med Bergen kommune avklart at detaljreguleringen ikke kommer innunder forskrift for konsekvensutredning.

7. KONSEKVENsutREDNING

Reguleringsplanen er ikke konsekvensutredningspliktig ettersom planen kun legger til rette for nye tiltak på ca 800 m². Dette er allerede utredet i gjeldende plan for området. Areal som endrer formål innenfor planområdet har et samlet areal på 1,7 daa.

Planen er vurdert til å ikke få vesentlige konsekvenser for miljø eller samfunn og er derfor unntatt konsekvensutredningsplikt.

8. VIRKNINGER OG KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

8.1 OVERORDNEDE PLANER

8.1.1 Klimaplan for Hordaland

Ved etablering av flytebrygge reduseres behovet for bilkjøring for frakt av mannskap og utstyr, dersom arbeidsbåtene skulle hatt havn en annen plass. Det åpnes for mulighet for ladepunkt for elbiler i tilknytning parkeringsplassene som støtter oppunder bruk av elbil istedenfor bensin- og dieselbiler som bidrar til utslipp av klimagasser.

8.1.2 Regional næringsplan

Planforslaget bidrar med næringsareal tilknyttet sjø ved å opparbeide flytebryggen, som gir grunnlaget for forbindelse mellom vann og land.

8.1.3 Kommuneplanens arealdel 2018-2030

Området er i kommuneplanens arealdel avsatt til sentrumsformål. Planforslaget er med på å forlenge sentrumsformålene ved å videreføre planene for nytt bygg med næring og bolig.

Planforslaget er i tråd med kommuneplanen ved å videreføre eksisterende bebyggelse med blandet bolig/kontor og kombinert bebyggelse og anlegg. Planforslaget bevarer bebyggelsen og dens egenart og er dermed også i tråd med arealdelens bestemmelsesområde #4. I bestemmelsen inngår også at kulturmiljøet skal sikres og opprettholdes. Flytebryggen er et tiltak av nyere tids art og har ikke vært en del av det historiske kulturmiljøet. Likevel vil den bidra til at det opprettholdes en kobling mellom land og sjø som har vært av historisk viktig betydning. På den måten tilrettelegges det for en opprettholdelse av kulturmiljøet gjennom bruk. Se også kapittel 5.6, 8.1.4, 8.1.5 og 8.4.1.

8.1.4 Bergenhus Kommunedelplan Bergen Indre havn (planID 18740000)

Formålet med denne planen er blant annet å sikre areal til næringsformål og næringsutvikling med særlig fokus på næringsvirksomhet med behov for kaiareal, samtidig som det legges vekt på å sikre allmennhetens tilgang til sjø. Nye tiltak i sjø utover de som er vist på plankartet tillates ikke.

Planforslaget er i tråd med kommunedelplanens punkter om tilrettelegging for næringstilknyttet kaiareal. Flytebryggen tjener også som friområde for 18 boenheter i Skuteviksbodene 24 da sjøsiden ellers ikke ville være farbar fra landsiden. Samtidig ivaretas en del av kulturmiljøet ved at det opprettholdes en aktivitet tilknyttet sjø slik Skuteviken har vært i hele sin historie. Når kommunedelplanen ikke tillater nye tiltak til sjø, må det for dette området sees i sammenheng med at havneområdet har en kailinje som enten er eller kan gjøres tilgjengelig for allmennheten, og at nye fysiske tiltak ville forringet denne adgangen. Bodene i Skuteviken har ikke en slik tilknytning. Ved å tillate flytebryggen opprettholdes et friområde for Skuteviksbodene 24, tilkomst for Beffen og NMF får ivaretatt sin virksomhet på ett sted fremfor å måtte ha en ekstra lokasjon for båtene sine et annet sted i havneområdet, eventuelt flytte hele sin virksomhet ut av kommunen. Selv om kommunedelplanen ikke tillater nye tiltak, vil flytebryggen oppfylle flere av de overordnede målsettingene i kommunedelplanen. Det er et reversibelt tiltak som ikke gir fysiske forandringer i eksisterende bebyggelse.

8.1.5 Kommunedelplan for Sandviken. Fjellsiden Nord (planID 15750000)

I tråd med kommunedelplanen sikrer eksisterende bebyggelse sikrer balansen mellom boliger og næring langs strandlinjen. I delplanen er det også et mål om at «historiefortellende elementer [som] blir tatt vare på ved utbygginger». Den historiske Ludeboden og den nyere bebyggelsen med tilpasset stilart bidrar på en god måte til oppfyllelse av dette målet. Flytebryggen fremfor Ludeboden bygger på tidligere bruk av sjøområdet som blant annet var brukt til opplagshavn, og vil gi positive konsekvenser for næringen som allerede finnes på stedet. Se også kapittel 5.6, 8.1.3 og 8.1.5.

8.2 EKSISTERENDE REGULERINGSPLANER

8.2.1 Bergenhus. Gnr 167 Bnr 887 mfl., Skuteviksbodene 20-24 (PlanID 60070000)

Planforslaget vil overlappes gjeldende reguleringsplan for Skuteviksbodene 20-24. I nord endres arealformålet o_FE endres i nord til f_VHS (Havneområde i sjø). Etter forespørsel i merknad gjøres det endringer i byggehøyder for B/K2. Ny hovedsykkelrute gjør at formålet o_FT3 på østsiden av Sjøgaten og omgjøres til veg (o_V). og vegteknisk anlegg (o_AVT).

8.2.2 Hovedsykkelfrute Festningskaia – Sandviksveien. Nasjonal arealplan-ID 4601_65790000

Reguleringsplan for Hovedsykkelfrute fra Festningskaia til Sandviksveien ble godkjent 31.05.23. Planen skal sikre en god løsning for syklende og fotgjengere i en framtidig situasjon med redusert



trafikk i Sjøgaten. Planen skal også ivareta kulturminnemiljø langs Sjøgaten og Sandviksveien). I dialog med Miljøloftet er det gjort en tilpasning i tråd med prinsipper for utformingen (se kapittel 5.8.1). Planen legger opp til at Miljøvernforbundets inngangsområde med parkering, (f-SPP2) skal kunne benyttes som riggområdet. Miljøvernforbundet er eier av tomten og påpeker at det ikke inngått noen avtale om en slikt bruk.

Figur 52. Utsnitt av plan, ID 4601_65790000

8.2.3 Bergenhus. Gnr 168 bnr 321 mfl., Slaktehustomten bolig og næringsområde.

I areal som overlapper med reguleringsplanen videreføres arealformålet (trafikkområde i sjø) med formål oppdatert etter tegneregler for gjeldende SOSI-standard.

8.3 PLANER UNDER ARBEID

8.3.1 Bybanen fra sentrum til Åsane.

Bystyret vedtok 2. oktober 2024 å starte regulering av tunneltrase for Bybanen gjennom sentrum.

8.4 TEMAPLANER

8.4.1 *Strategiplan for sjøfronten i Bergen, sentrale deler*

Sjøfrontstrategien har som omtalt i kapittel 4.2.3 fire delmål. Strategien har flere delmål og forslag til løsninger som gjør at intensjonene likevel vil ivaretas. I den videre vurderingen tas det også høyde for at det allerede er gjennomført tiltak som vil bidra til å oppnå målene i strategien. Strategien inneholder også en skisse med to alternative traséer i Skuteviken (Figur 53). Vurderingen av de to forskjellige traséene er omtalt under delmål fire.



Figur 53. Skisse fra Strategiplan for sjøfronten.

1. Byens kontakt med sjøen skal styrkes

Sjøfrontstrategien nevner at det i dag er høye kanter og få områder som muliggjør direkte kontakt med sjøen. Flytebrygger nevnes som eksempel på virkemidler som kan gi enklere tilgang mellom land og sjø. Flytebryggen vil gi kontakt med sjøen og fungere som friområde for beboere i Ludeboden. Forbindelse mellom bryggen og land går langs nordsiden av Ludeboden. Sammen med det opparbeidede friområdet i sør er det sikret en regulert offentlig tilgjengelighet og kontakt med sjøen. Begge elementene har forbindelse med nytt fortau i Sjøgaten (se bilde kapittel 3.6).

2. Bergens maritime identitet skal videreføres

Som omtalt i kapittel 3.3 har Skuteviken historisk vært knyttet til det maritime og var helt frem til 1900-tallet uten veiforbindelse. Flytebryggen vil ha sin funksjon for NMFs virksomhet og være et element som viderefører Bergens maritime identitet gjennom bruk.

3. Det skal skapes rammer for god og variert byutvikling

Innenfor området er det en variasjon i og med at bebyggelsen tjener både som bolig og næring, inkludert næring av ideell art. Området ved flytebryggen er av mer privat art mens friområdet i sør er offentlig tilgjengelig.

Strategidokumentet nevner at reguleringsplaner langs sjøfronten må tilrettelegge for byomstrukturer som tilrettelegger for fremtidig etablering av bybåt. En fortsatt eksisterende bruk av flytebryggen vil muliggjøre at Beffen i fremtiden kan legges til ved Skuteviken.

4. Bylandskap og sjøflate som er viktig for byens identitet og karakter skal sikres

I strategien er det skissert to mulige traséer for en forbindelse. Et alternativ er på sjøsiden av bodrekken mens en alternativ rute går på landsiden. Strategien fremhever en passasje på sjøsiden som den foretrukne. Det vil her redegjøres for de to alternativene.

Miljøvernforbundet stiller seg positiv til en trasé på sjøsiden. En slik trase ville imidlertid gått tett på bebyggelsen og kommet tett på den private sfæren til beboerne i Skuten. Videre vil den ha lite eksponering fra tilgrensende parseller, ved at man går rundt et 90 graders hjørne for å kunne gå langsmed sjø. Dette vil gi en følelse av utrygghet ved passering foran byggene og øker sjansen for at det kan begås innbrudd.

En passasje på landsiden vil følge regulert fortau (se kapittel 5.2.4). Fortau og sykkelfelt vil inngå i ny sammenhengende gang- og sykkelvei i hele Sjøgaten (kapittel 4.2.2 og 8.2.2). Traséen gir ikke direkte tilkomst til sjø, men vil ha forbindelse med passasje rundt Ludeboden til flytebryggen, som gir en tilkomst til sjø. Sør i planområdet vil det være tilgang til sjø over det nye friområdet.

Det nye friområdet bidrar til en sikret kontakt med sjøflaten. Sjøflaten er gjort tilgjengelig for de som ferdes på land og gir et åpent rom i bylandskapet med bebyggelse på begge sider og fjellskjæringen bak med Rothaugen skole.

8.5 BYFORM OG ARKITEKTUR

8.5.1 Estetikk

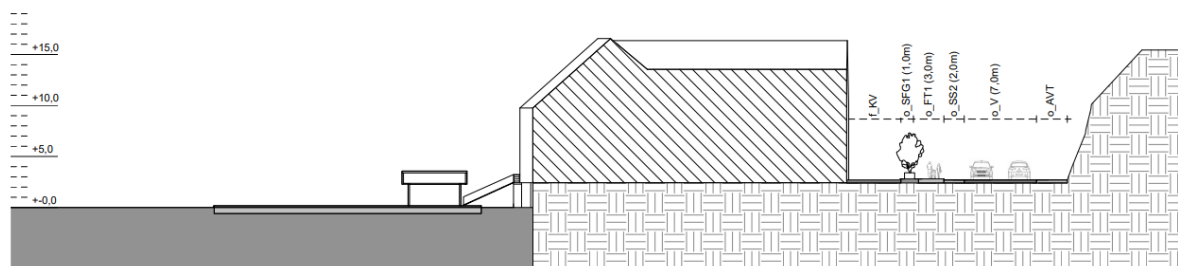
Flytebryggen med uthuset passer godt inn i området med farger og den beskjedne størrelsen på bygget. Det må kunne tillegges vekt at den nylig oppførte Skuten II samt Skuten har et vesentlig mer moderne uttrykk enn den øvrige bebyggelsen innenfor planområdet og i området ellers (Figur 55).



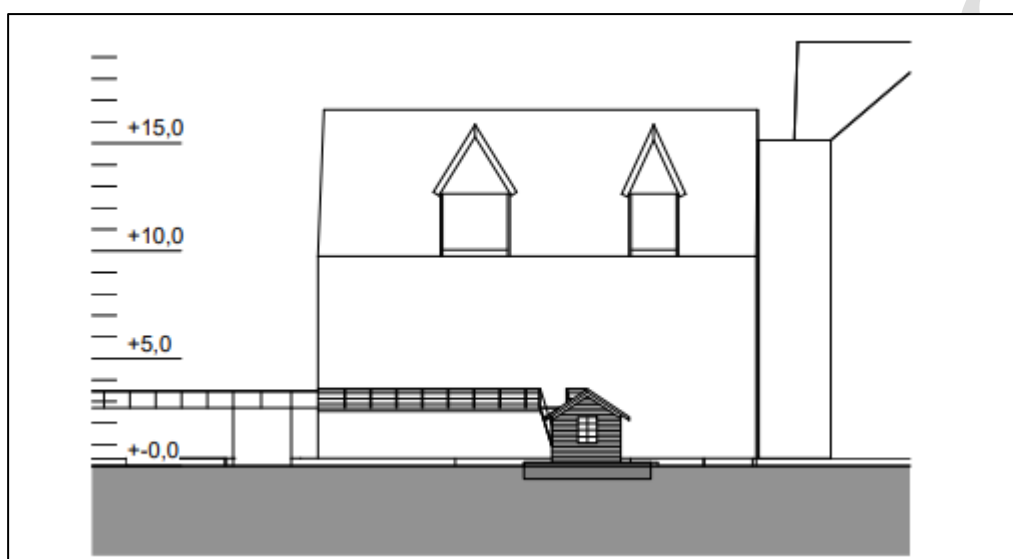
Figur 54. Perspektivskisse av bryggeanlegg i forbindelse med byggesøknad i 1999.



Figur 55. 3D-modell av Skuten II presentert i BT sommeren 2017. Foto: Snølys.



Figur 56. Snitt som viser flytebryggens beliggenhet i forhold til Ludeboden.



Figur 57. Flytebryggen sett forfra fra sjøsiden.

8.6 LEVEKÅR OG FOLKEHELSE

Planen viderefører areal til offentlig friområde, samt at småbåtplassene oppfordrer til uteopphold og fritidssysse som fiske og båtliv. Dette kan bidra til en bedre folkehelse.

8.7 UTEROM

Selve tiltakene i havneområdet i sjø vil ikke ha særlig påvirkning i form av solforhold på de planlagte uterommene.



Figur 58. Sjøsiden foran Ludeboden Skuteviksbodene sett fra kaien ved Slaktehustomten.

8.8 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Bygninger i planområdet bevares. Ludeboden får tilknyttet en flytebrygge som innehaver kan benytte seg av, noe som vil gjenspeile den historiske bruken av området i og rundt planområdet, som har lange tradisjoner med sjøfart og maritim virksomhet.

Skuten II har nylig blitt oppført sør for eksisterende «Skuten». I bygget har det blitt lagt vekt på å gi bygget et moderne uttrykk med en nytolkning av sjøbodens gavlfasade mot sjøen. Byggets funksjon samsvarer imidlertid med den nåværende bruken med hovedvekt på næring og med innslag av bolig.

Fortøyningsgods sør i planområdet har blitt bevart ved opparbeiding av friområdet selv om det ikke har noe formelt vern.

8.9 BLÅGRØNNE VERDIER OG INFRASTRUKTUR

8.9.1 Sammenhengende blågrønn struktur

Planforslaget har liten påvirkning på sammenhengende blågrønn struktur i området. Planforslaget viderefører offentlig friområde helt sør i planen.

8.9.2 Jordressurser

Det finnes ikke registrerte jordressurser innenfor planområdet.

8.9.3 Naturmangfold

Planforslaget har liten påvirkning for naturmangfoldet. Det er kun registrert sjøfugler i et område helt sør i planområdet og videre sørover. Flytebryggen med tilhørende elementer vil ikke påvirke disse i vesentlig grad. Det påpekes at bølgedemper er utformet som hekkeflåte for sjøfugl. Den har vist seg å fungere svært godt til dette formålet

8.10 REKREASJON OG FRILUFTSLIV

Flytebryggen støtter oppunder sjørettede friluftaktiviteter. Friområdet sør i planen er øg et positivt innslag for både rekreasjon og friluftsliv som videreføres i planforslaget. Området ble ferdig opparbeidet høsten 2021. En av få gjenværende strandlinjer i bynært område er bevart. Området kan brukes til bading. Flytebryggen vil ikke få store konsekvenser for aktivitet som kajakkpadling i området, da padlerne likevel ikke ville hatt tilgang til land fra Ludebodens front.

8.11 SOSIAL INFRASTRUKTUR

8.11.1 Skole og barnehage

Det er etablert én ny bolig i Skuten II. Skole- og barnehagekapasiteten i nærområdet er tilstrekkelig.

8.11.2 Annen sosial infrastruktur

Planforslaget vil ikke kreve etterspørsel av andre typer sosial infrastruktur. Det er gode bussforbindelser i dag, og planområdet ligger 1,5 km fra Bergen sentrum med alle servicetilbud. Sykehjem, kirke, skoler, barnehager og dagligvare finnes også innenfor en 500 meter radius.

8.12 BARN OG UNGES INTERESSER

Opparbeiding av friområdet med mulig ny badeplass vil ha en positiv betydning for barn og unge i nærheten. Båtliv og fiske er og en fin aktivitet de kan bedrive sammen med voksne, og kan ha stor betydning for de unges interesser.

8.13 SAMFERDSEL OG MOBILITET

8.13.1 Atkomst og veg

Det er gjort en egen vurdering av ferdsel for gående i henhold til sjøfrontstrategien. Se kapittel 8.4.1.

8.13.2 Parkering

For å ivareta parkeringsbehovet til nåværende virksomhet og beboere opprettholdes parkeringsdekningen, så langt mulig.

Det er gitt dispensasjon for manglende parkeringsplasser i tilknytning til byggesaken vedr Skuten II. Det er satt i gang planprosess for Rothauggarasjen, som vil kunne dekke parkeringsbehovet utover det som er vist illustrasjonsplanen. Planforslaget åpner opp for mulighet for ladepunkter for elbiler i forbindelse med parkeringsplassene på området.

8.13.3 Trafikksikkerhet

Planforslaget ivaretar dagens inn- og utkjøringsmønster til Skuteviksbodene 20-24. Fortau og sykkelfelt skal være adskilt. Fortau på vestsiden gjøres 1 meter bredere. Den planlagte opprustningen av Sjøgaten har som formål å redusere trafikken. Opprettholdelse av avkjørslene vil da i mindre grad være et hinder for trafikken. Faren for tilbakeblokkering og påkjøringer bakfra vil da være redusert betydelig.

Det blir og god sikt i forbindelse med avkjøringer i reguleringsplanen.

8.13.4 Kollektivtilbud

Planforslaget fører ikke til endringer i kollektivtilbudet. Derimot er reguleringsplan for Bybanen mot Åsane under arbeid. For Bybanen er det planlagt underjordisk stasjon ved Sandvikskirken. Det er ikke avklart hvordan den totale kollektivdekningen i Sandviken vil bli etter at Bybanen er etablert. Et tilleggsnotat til planen antyder at linje 10 fra Mula til Wergeland og linje 18 fra Formanns vei til Barliveien fortsatt vil gå fra Sandviken med trasé gjennom sentrum. I Sjøgaten er det mer uklart hvordan kollektivtilbudet vil bli, men det vurderes om ruter fra Øyjorden og Lønborglien vil kunne ha traséer gjennom Sandviken og sentrum.

8.13.5 Myke trafikanter

Myke trafikanter blir ivaretatt ved fortsatt separert fortau og sykkelfelt som vil bli bredere. Innenfor planområdet legges nordgående fortau og sykkelfelt i den gamle tunnelen under Rothaugen og utenfor planområdet.

8.14 VANNFORSYNING OG AVLØP

For vann og avløp er det utarbeidet VA-rammeplan i forbindelse med gjeldende reguleringsplan. De skal ikke etableres egen vannpost i tilknytning til flytebryggen.

8.15 ENERGI OG KLIMA

Planforslaget har ingen konsekvens for el-anlegg. Flytebryggen med uthus tilkobles landstrøm via Ludeboden.

8.16 UNIVERSELL UTFORMING

Prinsippet for universell utforming legges til grunn ved opparbeiding og endring av utearealer. Ved arbeid i forbindelse med eldre bygg skal kulturvernet veie tyngre enn krav til universell utforming.

8.17 RISIKO OG SÅRBARHET – KONSEKVENSER

Tiltakene i planforslaget vil ikke ha vesentlig betydning for verken rasfare, flomfare eller vind. Tiltakene vil føre til litt mer støy i form av båtmotor når båter legger til og fra. Dette er ikke en konstant støykilde, og da det er snakk om en maksimumskapasitet på 8 båter totalt ved flytebryggen, er det begrenset hvor mye støy dette vil føre til i løpet av en dag. Det vil ikke være nødvendig med støytiltak i forbindelse med Skuteviksbodene og Ludeboden. Tiltaket vil også føre til noe mer forurensing både i luft og vann som følge av båtene som holder til ved bryggen. Ved å etablere et havnereglement som legger føringer for tomgangskjøring og annen nødvendig forurensende aktivitet kan dette begrenses. Båtene vil uansett være i fjorden, om ikke her, en annen plass lenger bort. Det vil alltid være en viss risiko for brann og eksplosjon i forbindelse med båt. Store båtbranner og eksplosjoner kan få katastrofale konsekvenser for Sjøbodene langs land, da dette er trehusbebyggelse. Ved tilgang på pumpe med sjøvann for slukkingsarbeid kan dette bote på mye av faren for spredning. Strakstiltak vil være å løse den brennende båten bort fra området og ut i fjorden. Trafikkulykker er påpekt som uakseptabel risiko med bakgrunn i tidligere hendelser. Planforslaget omtaler tiltak knyttet til veg som berører temaet.

Det er i ROS-analysen vurdert risikoreduserende tiltak. Det vises til kapittel 5.13 og vedlagt ROS-analyse.

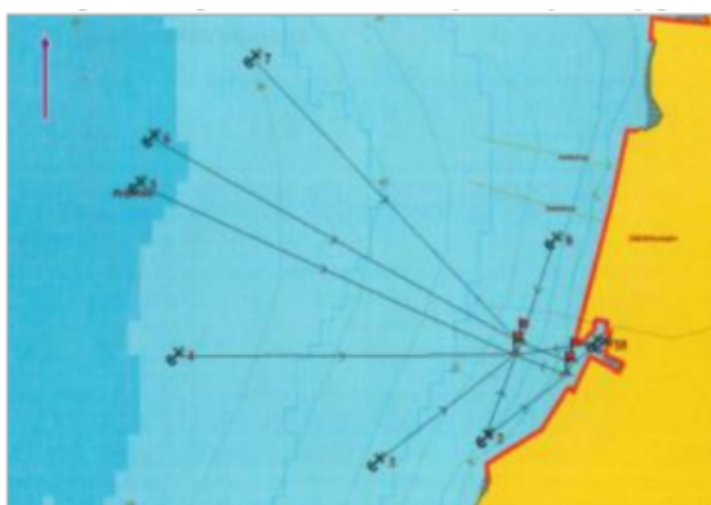
8.18 JURIDISKE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Tiltaket vil ikke få økonomiske eller juridiske konsekvenser for Bergen kommune.

8.19 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER

Flytebryggen vil bidra til en mer effektiv hverdag for næringen som har behov for fortøyningsplass i umiddelbar nærhet til kontoret.

Flytebryggen legger ikke beslag på tilkomst mellom land og sjø, da det ikke er mulighet for å oppholde seg fremfor Ludeboden i dag. Det er ingen LNF-områder i området som blir påvirket av planen. Ingen næringsformål omdisponeres i planområdet som følge av reguleringsplanen. Forankringspunkt kan være en utfordring med henhold til eventuell oppankring av fartøy utforbi. Lokalisering er imidlertid koordinatfestet og kommer frem i egen rapport.



Figur 59. Plassering av forankringspunkt.

Planen viderefører også gjeldene reguleringsplans bygg som inneholder næring og bolig, og vil føre til et større sammenhengende næringsområde. Videreføring av nybygget vil også skape flere arbeidsplasser i området, og blir et positivt tilskudd til næringsutviklingen i bydelen.

8.20 KONSEKVENSER FOR NABOER

Naboer i og nær planområdet vil få endret utsikt med flytebryggen. Båter ved bryggen vil i liten grad påvirke solforholdene, men utsikten vil endres noe. Det kan og forventes noe mer støy på balkonger når båter skal legge til og fra kai, men dette vil være relatert til inn- og utfart. Sett i et historisk perspektiv, så kan det være verdt å påpeke at Ludeboden med sin marine tilknytning via Miljøverforbundet, og aktiviteten som drives, vidererfører områdets marine historie. Boligprosjektene kan sies å være et fremmedelement i en slik betrakning.

8.21 INTERESSEMOTSETNINGER

Skuten Sameie har tidligere krevet byggestopp for flytebryggen som har ført til hele prosessen frem til arbeid med reguleringsplan.

8.22 AVVEINING AV VIRKNINGER

For forslagsstiller er etablering av flytebryggen med tilhørende elementer svært viktig og det har mye å si for virksomheten som holder til i Ludeboden. Flytebryggen fører i tillegg med seg tilgang på båtliv og fiske nært sentrum, som spiller en rolle for rekreasjon, friluftsliv og tilbud til barn og unge. Flytebryggen vil og være et element som gjennom bruk viderefører områdets historie knyttet til sjøfart og maritim bruk.

Planforslaget ivaretar i stor grad intensjonene i kommuneplanens arealdel og sjøfrontstrategien. Sjøfrontstrategien inneholder en foretrukket løsning om strandpromenade fremfor sjøbodene. For å ivareta hensyn til kulturmiljøet og Ludebodens virksomheter og beboere knyttet til tiltak tett på den private sfæren, går planforslaget inn for en trasé langs Sjøgaten i kombinasjon med ny hovedsykkelrute og tilhørende tilrettelegging for gående. Derimot kan flytebryggen flyttes lenger ut i sjø. Planforslaget utelukker ikke en tilrettelegging for en sjøpromenade langs sjø i fremtiden.

Flytebryggen vil kunne gi konsekvenser for naboer i form av endret utsikt samt noe støy i forbindelse med båtkjøring. Disse konsekvensene er vurdert til å være av en sånn grad at tiltaket vil la seg gjennomføre slik planforslaget legger opp til. Flytebryggen vil uansett være et reversibelt tiltak.

9 AVSLUTTENDE KOMMENTAR

Det har vært en omfattende prosess med å få etablert en kailøsning foran Ludeboden. Miljøvernforbundet fikk først rammetillatelse til etablering av pelet kai i 2000. Denne fikk igangsettingstillatelse i 2004. Arbeidet med etablering ble påbegynt. På grunn av tekniske utfordringer med etablering av denne ble det i 2006 omsøkt til istedenfor å få etablert en flytebrygge. Bergen og Omland Havnevesen ga sitt samtykke og i tråd med igangsettingstillatelsen ble etableringen av flytebryggen påbegynt. Høsten samme år ble vedtaket påklaget av Skuten Sameie, som mener arbeidet ble satt i gang for sent. Bergen kommune ber om redegjørelse for hvorvidt byggestart har skjedd innen fristen. Skuten Sameie får støtte av byrådet som opphever fagetatens vedtak våren 2007. I forbindelse med etablering av Skuten II blir det regulert i nordre del av Skuteviken der også Ludeboden og flytebryggen ligger. Forholdet til flytebryggen blir ikke hensyntatt i planarbeidet. Planen vedtas i 2013. Etter en lengre prosess med klagebehandling ble det i 2018 åpnet for at reguleringsplan for området kunne endres for å få tiltaket hjemlet i plan. Norges Miljøvernforbund har som sitt helt entydige formål med planforslaget å få en avslutning på det som har vært en mer enn 20 år for lang prosess med å få endelig tillatelse til å ha en flytebrygge utenfor sine lokaler.

Norges Miljøvernforbunds miljøarbeid består av en stor del aktivitet til sjøs. Dette arbeidet er knyttet til blant annet forurensing i oppdrettsnæringen og rydding av plast på strender og i fjæren. Miljødronningen er solgt. Forbundet baserer seg nå på en mindre type båter som gir dem en større aksjonsradius. Aksjonene til sjøs varierer i karakter, men behovet for en kai vil stadig være til stede, også i fremtiden.

Behovet for et antall parkeringsplasser i umiddelbar nærhet til Ludeboden, er helt avgjørende for at Miljøvernforbundet skal kunne drive sin virksomhet, både direkte og indirekte.

Direkte for å kunne opprettholde sin beredskap og korte aksjonstid og indirekte for å kunne ivareta sin utleievirksomhet og sikre leieinntekter fra Ludeboden.

Det påpekes at Miljøvernforbundet har vist stor vilje til å etterkomme merknader og klager i prosessen, herunder nevnes: redusere antall parkeringsplasser, positiv til promenade på sjøsiden (ref. Sjøfrontstrategien), fjernet en avkjørsel, fjernet utliggere, etc.