



Til
BBU - Planseksjonen (Arbeidssted)

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/20436-239
Saksbehandler: Ann-Helen Nessen
Dato: 20.06.2025

Fra
Plan- og bygningsetaten

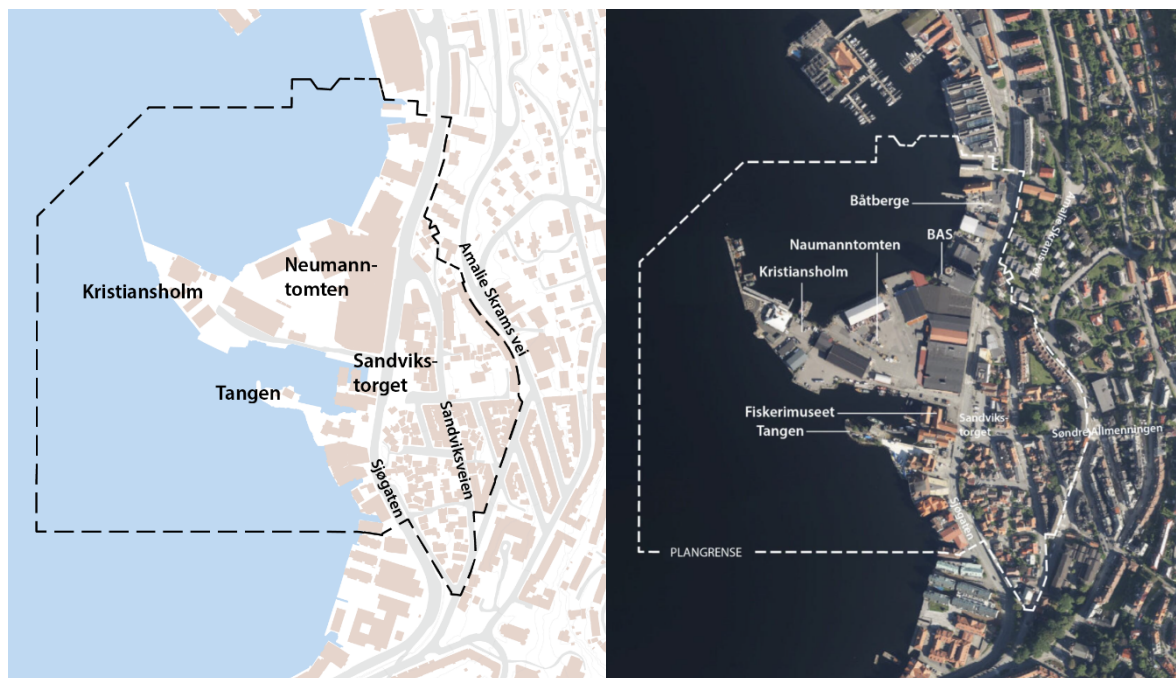
Forslag til områderegulering med konsekvensutredning anbefales vedtatt

Bergenhus, Gnr. 168, Områdereguleringsplan for Kristiansholm, Sandvikstorget og Rosegrenden, Arealplan-ID 61690000

Om planforslaget

Plan- og bygningsetaten har utarbeidet forslag til områdereguleringsplan for Kristiansholm, Sandvikstorget og Rosegrenden, med detaljregulering av Neumann-tomten.

Planområdet ligger sentralt i Sandviken, og strekker seg fra Slaktehustomten i sør til Ludebryggen ved Gjensidigegården i nord, og omfatter Kristiansholm, Sandvikstorget, Rosegrenden og boligbebyggelsen opp mot Amalie Skrams vei (figur 1). Planområdet omfatter 97,6 daa landareal og 160 daa sjøareal.



Figur 1: Plangrense oversiktskart (t.v.). Plangrense ortofoto (t.h.)

Planområdet er i kommuneplanens arealdel (KPA 2018) avsatt til sentrumsformål med sentrumskerne (S12) rundt Sandvikstorget, og ellers til byfortettingssone. Området inngår i hensynssone for kulturmiljø historisk sentrum.

Hensikten med planarbeidet er å forsterke et lokalt sentrum i Sandviken med utgangspunkt i Sandvikstorget, bryte ned barrieren mot sjøen og legge til rette for allmenn tilgjengelighet til strandsonen, inkludert en større park på den reetablerte holmen Kristiansholm. Verneverdige sjøboder og bebyggelsen i grendene skal bevares som kulturmiljø.

Områdereguleringsplanen overlapper med detaljreguleringsplan for hovedsykkelrute DSS (trådt i kraft 31.05.2023) og nye detaljreguleringsplaner for Bybane og hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane (oppstart vedtatt 01.02.2025). Forholdet til planene for Bybanen og hovedsykkelrute er omtalt i avsnittet om «Forholdet til overordnet plan og tilstøtende planer».

Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger, datert 16.06.2025.

Hovedinnholdet i planforslaget

Hovedgrepene i planforslaget er å tilbakeføre Kristiansholm som holme, med parkområde tett på sjøen. Sandvikstorget styrkes som sentralt byrom og som et bindeledd mellom fjord og fjell. Transformasjonsområdet på Neumann-tomten legger til rette for tett by med gode bokvaliteter og en allment tilgjengelig sjøfront. Ny bebyggelse skal oppføres med stort hensyn og respekt for kulturmiljøet.

Eksisterende bebyggelse

For det meste av den eksisterende bebyggelsen innenfor planområdet, er områdereguleringsplanen i hovedsak en verneplan for kulturmiljøet. Det er arbeidet tett med byantikvaren for å finne rett nivå og gode bestemmelser for dette viktige kulturmiljøet.

Et større sammenhengende sjøbodemiljø like sør for Neumann-tomten har nylig fått vedtak om områdefredning. Området er markert som båndleggingssone H730 i plankartet og har svært strenge hensyn knyttet til kulturmiljøet.

Holmen

Kristiansholm (kalt Flygaren lokalt) tilbakeføres som holme, og skal opparbeides som offentlig park (o_PA1). Planforslaget legger til rette for at den eksisterende flyhangaren innenfor o_PA1 kan bevares og få ny bruk. I tillegg åpnes det for noe ny bebyggelse i form av ulike typer servicebygg, som skal bygge opp under og tilrettelegge for allmennhetens bruk av parken. Det tillates også et dagsturlokale tilknyttet barnehagen på Neumann-tomten. Holmen skal holdes tilgjengelig for allmennheten gjennom anleggsperioden på Neumann-tomten, jf. punkt 4.1.2.10.e i bestemmelsene.

I nordlig del av den nye holmen legger planen til rette for at sjøflytrafikken som har pågått på Kristiansholm siden 1930-tallet, videreføres. Det er en forutsetning at sjøflyvirksomheten ikke kommer i vesentlig konflikt med hverken fremtidig bruk av Kristiansholm som parkområde, eller med den fremtidige boligbebyggelsen på Neumann-tomten. Dette innebærer blant annet at støy fra taksing fra konsesjonsområdet for takeoff og landing ikke overstiger grenser for

tillatt støy i boligområder. En slik konflikt kan oppstå dersom tilbudet utvides til å inkludere rutefly med elektriske sjøfly.

Gjestehavn og småbåthavn

Det er lagt til rette for at det kan etableres gjestehavn innenfor SH2, som forutsettes å ha allmenn tilgjengelighet fra nordlig del av holmen. I sitt innspill til offentlig ettersyn våren 2024 påpeker Bergen Havn at det er et stort behov for en gjestehavn/småbåthavn som har tilhørende fasiliteter på land. I påfølgende møte høsten 2024 kom det frem et forslag om at deler av areal regulert til gjestehavn, burde inkludere salgbare småbåtplasser som en metode for å finansiere etableringen av gjestehavnen. I etterkant av møtet med Bergen Havn høsten 2024, har Bergen Havn sendt inn et innspill (se vedlegg datert 13.02.2024 og 10.01.2025) som viste en vesentlig større småbåthavn enn foreslått i områdeplanen. Det ble vurdert at forslaget til Bergen Havn var for massivt og at det strider mot intensjoner og føringer i Sjøfrontstrategien. I tillegg ville det vært nødvendig med en utvidet konsekvensutredning for temaet landskap for å oppnå tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag. Les mer om dette i kapittel 5.2.1.2 Gjestehavn, i planbeskrivelsen.

I de andre sjøområdene legges det til rette for veteranbåthavn (SH3) og småbåthavn (SH1). I tilknytning til Kystkultursenteret og Fiskerimuseet legges det til rette for videreføring av veteranbåthavn (SH3). Dette skal i hovedsak være en havn for fartøy av høy antikvarisk verdi. Planen tilrettelegger for opprustning og noe utvidelse av eksisterende kaier her. Eksisterende småbåthavn (SH1) ved Båt Berge (KBA02) kan videreføres, men det skal i forbindelse med detaljregulering av feltet vurderes om det er aktuelt å beholde småbåthavnen.

Det er behov for å skjerme veteranbåthavn (SH3), nytt brannbåtนาust (bestemmelsesområde #2), og gjestehavn (SH2) mot bølgepåvirkning. Planen åpner for at det kan etableres bølgebrytere ved Kystkultursenteret innenfor o_MO2, innenfor bestemmelsesområde #1 ved Ludebryggen (o_KA11) og i tilknytning til eksisterende molo (o_MO1) på Kristiansholm.

Neumann-tomten

Nye torg, gater og forbindelse bygger videre på, og kobler seg på den eksisterende bystrukturen. Kvaliteter og utforming av fasader, førsteetasjer og kantsoner skal gi karakter og opplevelse til byrommene. Det er sikret variasjon i byggehøydene, som trappes ned mot sjøen i vest og mot kulturmiljøet i sør. Volumene deles opp gjennom ulik bruk av farger og materialer, takform og gjennom mulighet for sprang i fasadene. Taklandskapet består av en variasjon av flate tak og saltak. Det er sikret en overvekt av saltak innenfor transformasjonsområdet. Saltakene tettest på kulturmiljøet i sør har krav om takvinkel mellom 38 og 45 grader. De resterende områdene skal ha en tydelig variasjon i takvinkler. Intensjoner og prinsipper for dette er vist i vedlagt formingsveileder datert 12.06.2025.

På Neumann-tomten legges det til rette for ca. 380 nye boligheter, barnehage, dagligvarebutikk, service, bevertning og noe næring. For boligkvartalene er det lagt vekt på kvalitet i felles gårdsrom, og i tilstøtende byrom. Langs Sjøgaten, Kystkulturrallmenningen (o_GG12 og o_GG13), viktige hjørner, gater og torg er det krav om aktive fasader.



Figur 2: Illustrasjon som oppsummerer byliv i planområdet.

Areal med krav om detaljregulering

Det stilles krav om detaljregulering for tre områder innenfor områdereguleringsplanen. Dette gjelder Båt Berge-tomten (KBA02), bensinstasjon-tomten (BAA) og Bergen Arkitektskole (KBA03-KBA04).

Båt Berge-tomten (KBA02) har potensiale for transformasjon og er regulert til kombinert bebyggelse og anleggsformål. Det er gitt unntak fra krav om detaljregulering dersom omsøkte tiltak viderefører dagens bruk av arealet.

Bensinstasjon-tomten (BAA) ligger i krysset Sjøgaten/Sandviksveien og er regulert til «angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål». Det er kommet innspill om at lokaliseringen kan egne seg til fremtidig bossnett-stasjon for mulig bossnett-løsning i Sandviken. Området er derfor regulert til renovasjonsteknisk anlegg/bossnett-terminal i tillegg til tjenesteyting, kontor og bevertning. Arealet er støyutsatt, og det er vurdert at det ikke vil være egnet for bolig.

Bergen arkitektthøgskole (KBA03 og KBA04) omfatter BAS-siloen og tilhørende areal mellom siloen og Båt Berge-tomten. Disse to områdene er regulert til undervisningsformål, kulturinstitusjon, håndverks- og verkstedsvirksomhet, forretning, annen tjenesteyting og næring. Det er åpnet for å utnytte BAS-siloen (KBA04) på en annen måte enn i dag, med flere etasjer innenfor rammene av dagens bygg. For KBA03 er det gitt rom for noe mer utnyttelse enn dagens bebyggelse.

Les mer om områdene med krav om detaljregulering i kapittel 5.2.6 i planbeskrivelsen.

Sandviksboder 14 (KBA16)

KBA16 ligger innenfor fredningsområdet (H730) nevnt over, men det eksisterende bygget inngår ikke i fredningsvedtaket grunnet manglende verneverdi. Bygget er regulert revet gjennom detaljreguleringsplan for Hovedsykkelrute DSS for å kunne ivareta en god løsning for alle trafikantgrupper. Områdereguleringen viderefører grepene i Hovedsykkelrute DSS.

Områdereguleringen legger opp til at det kan etableres ny bebyggelse innenfor KBA16 hvor eksisterende bygg står i dag, og byggegrensene er tilpasset vegløsningen i reguleringsplanen for Hovedsykkelrute DSS. Midlertidig bygge- og anleggsområder for hovedsykkelrute DSS er videreført i områdereguleringsplanen, blant annet i felt KBA16. Dette betyr at arealet er beslaglagt til riggområde for utbyggingen av Bybanen og trolig ikke vil kunne bygges ut før Bybanen gjennom Sandviken er ferdig etablert. Ny bebyggelse, som skal settes opp så tett på nasjonalt viktige kulturmiljø, må ta stort hensyn til kulturmiljøet, les mer i planbeskrivelsen kapittel 5.2.5 og under overskriften «Kulturmiljø» i dette fagnotatet.

Planprosess og medvirkning

Planprosessen har pågått siden 2011. Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 15.09.2018 – 30.10.2018. Mottatte merknader, uttalelser, innsigelser og medvirkningsprosesser medførte behov for vesentlige endringer i planforslaget. Innspillene handlet hovedsakelig om at forslaget for Neumann-tomten var for massivt og høyt, samt om hensynet til det omkringliggende kulturmiljøet. Planforslaget ble lagt ut på ny høring og offentlig ettersyn i 2024. I etterkant av høringen i 2018 har det vært tett samarbeid med grunneier av Neumann-tomten, OBOS.

Medvirkning

I løpet av høringsperioden i 2024 ble det arrangert et åpent folkemøte i Autogården og fire kontordager på Bod 24. Det var godt oppmøte på alle arrangementene, særlig fra naboer som var bekymret for byggehøyder og volum, men også fra potensielle fremtidige boligkjøpere som ønsket nærmere informasjon om kvalitetene i prosjektet. Det har vært gjennomført medvirkningstiltak ut over lovens minstekrav, les mer om dette i planbeskrivelsen kapittel 2.3 Planprosess og medvirkning.

Merknader og uttalelser ved offentlig ettersyn våren 2024

Planforslaget var på ny høring og offentlig ettersyn i perioden 13.04.2024 – 28.05.2024. Det ble mottatt 41 private merknader, 23 høringsuttalelser og 7 innsigelser til planforslaget. Disse er oppsummert og kommentert av PBE i merknadsskjema datert 16.06.2025. I uttalelsene og merknadene ble det i hovedtrekk pekt på følgende:

- Byggehøyder og volum
- Siktlinjer
- Tilpassing til eksisterende kulturmiljø
- Strandsone
- Opparbeiding av offentlige arealer
- Trafikksikkerhet
- Barn og unges interesser
- Estetikk og arkitektur

Innspillene har blitt vurdert, analysert og tatt med i planarbeidet der det er relevant.

Innsigelser

Det ble fremmet syv innsigelser til planforslaget. Fire av innsigelsene er fra Vestland fylkeskommune, en fra Statens vegvesen og to fra Statsforvalter.

Vestland fylkeskommune fremmet tre innsigelser som omhandler trafikkisikkerhet for syklende i framtidig situasjon, avkjørsel ut fra gatetunet o GT1 ved Kystkultursenteret og manglende rekkefølgekrav.

SVV hadde tilsvarende innsigelse som VLFK, knyttet til trafikkisikkerhet og manglende rekkefølgekrav. Innsigelsen ble løst i dialog og samarbeid mellom PBE, VLFK og SVV. Les mer om dette i kapittel 5.8.9 Vei. *SVV trakk sin innsigelse i brev datert 21.03.2025 (dok.nr. PLAN-2022/20436-220).*

VLFK sin innsigelse fra 2018 var basert på manglende hensyn til kulturmiljøet. Det var lagt vekt på byggehøyder i BS1-9 (nå BB01-BB05 og KBA05-KBA15) og BS11 (nå Bensinstasjon-tomten BAA). I brev datert 16.11.2018 ble det presisert at høyden på bygg burde reduseres av hensyn til lokalklima, siktlinjer og samspillet med eksisterende landskap og bygningsmiljø. Fylkeskommunen skrev: *«For at motsegna skal trekkjast, må byggehøgder i felt BS1 - BS9 og BS11 reduserast og skala og form må vere underordna og tilpassa målestokk i kulturmiljøet i Sandviken. Fylkesrådmannen rår til at bygga i hovudsak ikkje overstig 4 etasjar.»*

Seksjon for kulturarv har, sammen med Byantikvaren, vært i møte med PBE hvor endringer i planforslaget frem til 2. gangs behandling ble presentert og diskutert. Etter møtet er det jobbet videre med ytterligere justeringer. Endelig forslag ble sendt til VLFK, med forespørsel om å trekke innsigelsen, den 12.05.2025 (dok.nr. PLAN-2022/20436-229). *Innsigelsene fra VLFK er trukket i brev fra Vestland fylkeskommune datert 12.06.2025.*

Statsforvalteren vurderte til offentlig ettersyn våren 2024, at revidert planforslag imøtekommer deres innsigelse fra høringen i 2018, knyttet til barn og unges interesser. Endringene omhandlet regulering av uteoppholdsareal, byggegrenser mot gater og byrom samt at det sikres 15 m² uteareal per barn for barnehagen, i tillegg til ekstra areal (1000 m²) på Kristiansholm, regulert med bestemmelsesområde #10. *Statsforvalter trakk sin innsigelse knyttet til barn og unge fra 2018 i forbindelse med offentlig ettersyn våren 2024.*

Statsforvalter sine innsigelser til høringsforslaget i 2024 var knyttet til prinsippet om en myk overgang mellom sjø og land, og at strandpromenaden nord for boligfeltet BB02 måtte være i tråd med gjeldende KPA (minimum 10 meter bred). Det andre punktet handlet om mangelfull ivaretagelse av den funksjonelle strandsonen og sjøfronten i området ved Tangen/Kystkultursenteret. Statsforvalter krevde at Tangen ble regulert til grøntformål og at tilgrensende areal i sjø fikk et formål som sikret allmennhetens rett til bruk av sjøen. Begge punktene er imøtekommet. *Statsforvalteren trakk sine innsigelser knyttet til prinsippet om en myk overgang mellom sjø og land og mangelfull ivaretagelse av den funksjonelle strandsonen i brev datert 14.03.2025 (dok.nr. PLAN-2022/20436-212).*

Endringer etter offentlig ettersyn

Det ble gjennomført møter om sentrale tema i områdeplanen med offentlige høringsinstanser, kommunale etater samt med aktører som omfattes av områdeplanen i løpet av høsten 2024, og vinteren/våren 2025.

Noen av endringene medførte behov for en begrenset høring. Den begrensede høringen ble gjennomført i perioden 21.02.2025 – 21.03.2025. Endringene er redegjort for i endringsnotat, datert 20.02.2025. Det kom inn 1 privat merknad og 8 uttalelser fra offentlige høringsparter. Merknadene og uttalelsene er oppsummert og kommentert av PBE i merknads- og endringsskjema datert 16.06.2025.

Endringer etter offentlig ettersyn er oppsummert i planbeskrivelsen, kapittel 2.3.4 Endringer etter høring våren 2024. Under er endringene kort oppsummert.

Bestemmelsesområde #7 omfatter deler av samferdselsarealet i Sandviksveien og Sjøgaten, inkludert regulert rundkjøring og avkjørsel til Neumann-tomten. Arealet er utvidet for å favne om til den midlertidige gang- og sykkelløsningen som opparbeides av SVV. Det er satt rekkefølgekrav til opparbeiding av dette samferdselsarealet. Les mer om bestemmelsesområde #7 i kapittel 2.3.4 og 5.8.9 i planbeskrivelsen.

På **Båt Berge-tomten (KBA02)** er det gjort grep for å hensynta det omkringliggende kulturmiljøet ytterligere. Byggehøydene er beholdt, men utnyttelsen er redusert. Det er satt krav om takvinkel på minimum 38 grader.

Eiendommene til **Bergen Arkitektthøgskole (KBA03 og KBA04)** er gitt et mer fleksibelt arealformål, og som følge av dette er det satt krav om detaljregulering. Grunnet svært dårlige solforhold og støy fra Sandviksveien (o_KV01) er KBA03 og KBA04 vurdert å ikke være egnet for bolig. Formålene åpner derfor ikke for bolig. Byggehøyden for KBA03 er økt med en meter. Utnyttelsen er økt slik at det er mulig å bygge funksjonelle etasjer inne i BAS-siloen og utvide eksisterende bebyggelse innenfor KBA03 noe.

Bensinstasjonstomten (BAA) har fått et noe mer begrenset arealformål. Det er lagt til rette for mulig fremtidig renovasjonsterminal, og muligheten for å etablere bolig er fjernet grunnet støyforhold på tomten.

For Neumann-tomten oppsummerer illustrasjonen under de viktigste endringene.



Figur 4: Sikt fra Amalie Skrams vei i foreliggende planforslag. Stiplede linjer viser planforslaget ved offentlig ettersyn i 2024.



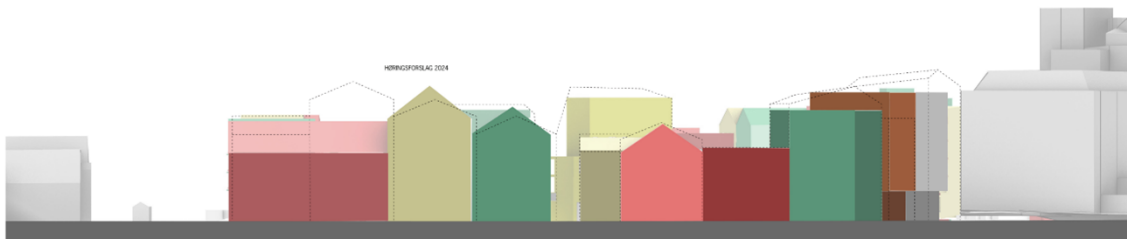
Reviderte høyder og takform

KBA10:

- Øverste etasjer, redusert fotavtrykk f.o.m. 3. et. iht. bestemmelser

KBA14 og KBA08 (mot Sjøgaten):

- Grønt bygg redusert 1. etasje
- Takvinkler mot Sjøgaten, 35 og 33 grader (hjørnebygg mot smuget 23 grader)



Figur 5: Visualisering med standpunkt fra Sjøgaten og Sandvikstorget. Planforslag fra offentlig ettersyn i 2024 er vist med stiplede linjer i snittet.

Vurdering av planforslaget

Forholdet til overordnede og tilstøtende planer

Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) og Kommuneplanens arealdel (KPA)

Planforslaget bygger på kommunens overordnede mål om en aktiv og attraktiv by. Plangrepet skal både ta hensyn til området store kulturmiljøverdier av nasjonal interesse, og legge til rette for transformasjon av Neumann-tomten fra et industriområde til et urbant og kompakt sentrumsområde. Kristiansholm ligger sentralt i Sandviken og i gangavstand fra Bergen sentrum. Området har et godt sykkel- og kollektivtilbud.

Reguleringsplaner for Bybanen gjennom planområdet - Hovedsykkeltur DSS (plan-ID 65790000) og

Områdereguleringen overlapper med reguleringsplanen for hovedsykkeltur DSS. Det har vært tett samarbeid mellom Bergen kommune, VLFK og SVV om de to planene gjennom planprosessen, og regulert samferdselsareal i planen for hovedsykkeltur DSS er videreført i områdereguleringen.

Kaigaten – Sandviken og hovedsykkeltur Christies gate – Sandviken (Plan-ID 71720000)

Bystyret vedtok i møte 02.10.2024 at Bybanen skal reguleres i tunnel bak Bryggen. Som følge av dette vedtok byrådet oppstart av detaljreguleringsplaner for 1) Bybanen, delstrekning Kaigaten – Sandviken og 2) Hovedsykkeltur, Christies gate – Sandviken.

I områdereguleringsplanen for Kristiansholm er det vurdert at det er lagt inn tilstrekkelig areal og fleksibilitet til ny løsning for bybane og sykkel:

- Tverrsnittet for Sjøgaten fra 2018, som også omfattet en Bybanetrase, er lagt til grunn. For å ivareta tverrsnittet i Sjøgaten er ny bebyggelse på Neumann-tomten skjøvet noe vestover etter høring våren 2024.
- Hele KBA16 ligger innenfor bestemmelsesområde midlertidig bygge- og anleggsområde for bybaneutbyggingen (Hovedsykkeltur DSS). Eksisterende bygg tillates revet. Dersom det skulle være behov for et større tverrsnitt for å få plass til linjeføring for Bybanen forbi dette området, vil den nye bybaneplanen kunne regulere dette.
- En ny reguleringsplan for Bybanen gjennom Sandviken vil gjelde foran områdereguleringen og legge nye føringer for samferdselsarealene og eventuelle tilgrensede areal.

Med bakgrunn i dette ble PBE, Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen i samråd enige om at områdereguleringsplanen for Kristiansholm kunne ferdigstilles.

Kulturmiljø

Hele planområdet ligger innenfor hensynssone for det historiske Bergen sentrum i KPA 2018, og har derfor fått hensynssone kulturmiljø H570_2. I tillegg er områdereguleringsplanen delt opp i ulike hensynssoner satt i samråd med Byantikvaren. Planen sikrer bevaring og vern av kulturmiljøet i de delene av planområdet som ikke har plankrav, og som i hovedsak består av eldre og verneverdig boligbebyggelse. Det er gitt tydelige føringer i bestemmelsene for dette nasjonalt viktige kulturmiljøet.

I grendene og de andre områdene øst for Sjøgaten er boligformålet i hovedsak videreført, og det åpnes ikke for store endringer i bebyggelsen. For sjøbodene har en valgt å i hovedsak videreføre dagens bruk.

I samråd med kulturmyndighetene er det sikret at bruksendring av sjøboder fra næring til bolig ikke tillates. Planen åpner ikke for å etablere nye boliger i sjøbodene, heller ikke å utvide boligareal eller antall boliger i sjøboder med eksisterende boliger. Godkjente eksisterende boliger tillates videreført.

På Neumann-tomten er hensynet til kulturmiljøet også svært viktig. Arkitekturen skal både ha en referanse til de omkringliggende historiske byggene og samtidig bidra med noe nytt og moderne. Området er organisert i tre større kvartal-strukturer med tilhørende gårdsrom. Kvartalene åpner seg mot sjøen og deles av gater, smau og snarveger på tvers av bebyggelsen. Det er lagt opp til stor variasjon både med tanke på høyder, takform, material- og fargebruk.

Et større område like sør for Neumann-tomten er vedtaksfredet. Området er vist som båndleggingssone H730 i plankartet og er omfattet av svært strenge hensyn knyttet til kulturmiljø. KBA16 inngår i områdefredningen, men eksisterende bygg inngår ikke, da dette bygget ikke har kulturminneverdi. Ny bebyggelse innenfor KBA16 må ta hensyn til omkringliggende kulturmiljø. Det er satt krav om at størstedelen av den nye bebyggelsen skal være lavere, og underordne seg, de bakenforliggende sjøbodene. Det er vurdert at deler av bebyggelsen kan være noe høyere enn sjøbodene. Materialbruken skal tilpasses omgivelsene, og det er utarbeidet en formingsveileder for bebyggelsen. Denne er gjort retningsgivende gjennom planens bestemmelser.

Les mer om kulturmiljøet i planbeskrivelsen, i kapittel 5.13 Kulturmiljø, kapittel om høyder mot Kystkultursenteret i kapittel 5.3.4 og kapittel 5.20 «Konsekvens kulturmiljø»

Arkitektur og byform

Sandviken er preget av en variert bystruktur fra ulike epoker, med sjøboder og trehus nær sjøen, tett kvartalsbebyggelse fra 1880-tallet, og småhus og murgårder nord for Søndre Allmenningen. Planområdet rommer både historiske bygg og nyere næringsbebyggelse på utfylte kaiområder, som BAS og Neumann Bygg. Byggehøydene varierer fra lave småhus til BAS-siloen på 37 meter. Det er visuell kontakt mot fjorden fra offentlige rom, men hovedveier, lukkede fasader og gjerder skaper fysiske og visuelle barrierer mellom bydelen og sjøen, spesielt langs Sjøgaten og mot Kristiansholm.

I planen er det lagt vekt på å styrke forbindelser mellom nye og eksisterende torg, plasser og bystruktur, samtidig som området åpnes mot sjøen for å sikre allmenn tilgang. Aksen fra Amalie Skrams vei til fjorden, er fremhevet som viktig for samspillet mellom by og natur. Utbyggingen skal være urban, med aktive fasader mot offentlige rom. Det er jobbet med overgangssoner for å hindre konflikt mellom private og offentlige areal, og kantsoner og buffersoner skal bidra til god bokvalitet. Førsteetasjer mot sentrale byrom skal i hovedsak ikke ha boliger. Mellom bygg og kaikant er det sikret strandpromenade med minimum 10 meter bredde. Balkongutkraging er regulert ulikt avhengig av område, og ikke tillatt mot de mest sentrale bygatene og kulturmiljøene.

Etter høring er det jobbet ytterligere med stedstilpasset arkitektur, både på Neumann-tomten og de andre utviklingstomtene innenfor planområdet. Arbeidet er gjort i tett samarbeid med blant annet Byantikvaren. Byarkitekt og VLFK har også vært involvert i dette arbeidet. På Neumann-tomten har flere av byggene fått saltak, og de fleste saltakene er sikret en spissere takvinkel. Dette gir byggene et mer tradisjonelt formspråk. Det er også jobbet grundig med nedjustering og omfordeling av byggehøyder. Les mer om endringene under «Planprosess og medvirkning» over og i kapittel 2.3.5 i planbeskrivelsen.

Formingsveilederen for Neumann-tomten er oppdatert med de nye føringene. Målet med veilederen er å tydeliggjøre de arkitektoniske intensjonene og vise til prinsipper for utforming av bebyggelse og byrom. Den skal også utgjøre en kobling mot planens bestemmelser og slik sikre og videreføre de arkitektoniske intensjonene inn mot byggesaksbehandlingen. Det er stilt krav om at det skal foreligge formingsveileder eller tilsvarende dokument for feltene som har krav om detaljregulering. Etter offentlig ettersyn våren 2024 er det utarbeidet en formingsveileder for Sandviksboder 14 (KBA16).

Les mer om arkitektur på Neumann-tomten i kapittel 5.3 om transformasjonsområdet på Neumann-tomten og i konsekvensvurderingen om kulturmiljø, kapittel 5.20.

Bomiljø

For å forebygge ensomhet, gi økt fleksibilitet og mulighet for flere å bo i sentrale deler av byen, er det sikret at minst 1 m² per bolig settes av til innendørs fellesareal for beboerne. Fellesarealene skal blant annet kunne benyttes til fellesaktiviteter, private arrangement, overnattingsfasiliteter for gjester, møterom, arbeids-/kontorfellesskap, verksted, treningsrom, felleskjøkken, fellesvaskeri o.l.

Det er lagt særlig vekt på å sikre gode kvaliteter for barnefamilier på Neumann-tomten, blant annet inngang direkte fra gaten eller gårdsrom, direkte tilgang til gode og trygge utearealer på terreng/med terrengkontakt, bodarealer, parkering for sykler og barnevogner (i tillegg til bodareal), vaskerom, flere soverom og trafiksikkert nærmiljø. Det er også regulert areal til barnehage. Sammen med dagligvarebutikk og potensialet for andre forretninger og servicefunksjoner, nærheten til sjøen og det store parkområdet like ved, vil området være svært attraktivt for et bredt utvalg av befolkningen, inkludert barnefamilier.

Det har vært en svært viktig del av planarbeidet å sikre at området er tydelig tilgjengelig for allmennheten, og at det er lagt til rette for et attraktivt og levende nabolag, både for nye og eksisterende beboere. Parkområdet på Kristiansholm og alle offentlige arealer langs sjøfronten på Neumann-tomten, skal opparbeides slik at alle deler av befolkningen skal føle seg velkommen. Variert leilighetsstruktur, kvaliteter for barnefamilier, delefunksjoner og utlånshybler skal bidra til et godt bomiljø.

Barn og unge

Neumann-tomten, Kristiansholm og store deler av sjøfronten, er ikke i bruk av barn og unge i dag. Områdeplanen legger til rette for å åpne opp sjøfronten langs hele sjølinjen innenfor planområdet. Det er lagt til rette for etablering av byrom, oppholds- og aktivitetsmuligheter for alle aldersgrupper.

Parken på Kristiansholm, med badeplass og aktivitetsområde, vil bli en berikelse for barn og unge i hele byen. Overgangene mellom offentlig og privat areal har vært et viktig tema for å gjøre dette til et godt område, både for de som besøker og bruker området, og for de som skal bo her. Eksisterende områder for barn og unge opprettholdes, og planen legger til rette for en styrking av grønnstruktur og byrom. Sandvikstorget, som i dag er parkeringsplass, skal bli til Sandvikens festplass. Grøntområdet ved menighetshuset reguleres til park med mulighet for å tilrettelegge for dyrking, lek og ulike aktiviteter.

For Neumann-tomten er det stilt krav om etablering av en barnehage innenfor transformasjonsområdet, før det kan gis midlertidig brukstillatelse ut over 250 boenheter. Det er planlagt uteareal tett på barnehagen (f_UTE4 og bestemmelsesområde #9) samt et større område på Kristiansholm (bestemmelsesområde #10). Til sammen oppfyller disse to arealene gjeldende nasjonale normer for uteareal til barnehage.

Mobilitet

Planområdet er sentralt lokalisert i Sandviken, med gangavstand til sentrumskjernen og et svært godt kollektivtilbud. Dette er et område med høy andel gående, syklende og kollektivreisende. Planforslaget legger til rette for en funksjonsblandet tett by med både boliger, service, dagligvare og barnehage.

Nærhet til sentrum, et godt kollektivtilbud, begrenset parkeringsdekning, god tilgang på sykkelparkering og mulighet for bildeling vil gjøre det attraktivt og enkelt å velge gange, sykkel eller kollektiv.

Trafikk og parkering

Sørlige deler av Sandviksveien (o_SK) er regulert til overordnet veiformål og detaljering skal skje i forbindelse med fremtidig gateopprustningsprosjekt. I nordre del av Sandviksveien (o_KV01) og i Sjøgaten (o_KV02), viderefører områdereguleringen vedtatt detaljreguleringsplan for Hovedsykkelrute DSS.

I byrådets saksfremstilling knyttet til vedtak om høring av områdereguleringen 21.03.2024 (byrådssak 1066.1/24), anbefalte Byråden en mer fleksibel parkeringsdekning, og ba om at det ble vurdert et slingringsmonn på 0,2 – 0,6 per 100 m² BRA bolig. I tillegg ønsket byråden at andelen delebiler ble vurdert redusert til 8-10%. For å sikre en tilstrekkelig opplyst planprosess, ble konsekvensene av en slik endring i parkeringsbestemmelsene utredet i forbindelse med den begrensede høringen.

Nullvekstmålet og planområdets sentrale lokalisering er lagt til grunn i PBE sin vurdering av parkeringsdekning for Neumann-tomten. Et særdeles godt sykkel- og kollektivtilbud muliggjør et høyt ambisjonsnivå for bærekraftig mobilitet og en relativt lav parkeringsdekning. At de som kan, i større grad går, sykler og benytter seg av kollektivtrafikk har en positiv effekt både i et klimaperspektiv, folkehelseperspektiv og i et kostnadsperspektiv

Bilrestriktive tiltak bidrar, ifølge forskning¹, til reduksjon av direkte klimagassutslipp gjennom mindre bruk av privatbil samt indirekte reduksjoner gjennom f.eks. mindre arealbruk til veier

¹ [Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter - Transportøkonomisk institutt](#)

og parkeringsplasser. For eksisterende bebyggelse har det vært gjennomført parkeringsrestriktive tiltak knyttet til soneparkeringsordningen.

Plan- og bygningsetaten kan ikke se at det finnes tilstrekkelig gode nok argumenter som faglig sett bygger opp under at det er fornuftig å øke parkeringsdekningen i dette sentrale området. Les mer om begrunnelsen for den foreslåtte parkeringsdekningen i kapittel 5.8.8 i planbeskrivelsen.

Det er på bakgrunn av dette anbefalt en parkeringsdekning for bolig på 0,2-0,4 per 100 m² BRA (tabell 1), og at minimum 10 parkeringsplasser innenfor Neumann-tomten skal reserveres til bildeling. Syv av plassene til bildeling, skal plasseres i den delen av parkeringsanlegget (KBA08) på Neumann-tomten som ligger på gateplan og er offentlig tilgjengelig. De tre resterende plassene reservert til bildeling, kan plasseres i parkeringskjelleren. Disse plassene skal være offentlig tilgjengelige.

Revidert planforslag etter høring foreslår en parkeringsdekning som gir 77 til 154 eide parkeringsplasser for bolig. Ifølge rapporten om bildeling i Bergen, erstatter en delebil 10-15 vanlige biler. Totalt gir det nye forslaget med 10 delebilplasser en biltilgjengelighet på minimum 77 (eide) + 100 (dele) = 177 biler. Forslaget gir en biltilgjengelighet på maksimalt 154 (eide) + 150 (dele) = 304 biler. En parkeringsdekning på 0,4 per 100 m² bolig + 10 delebilplasser gir dermed tilgjengelig bil til 80% av de 380 boligenhetene som er planlagt innenfor Neumann-tomten. Om en tar med eksisterende bildeletilbud i nærområdet har alle boligenhetene innenfor Neumann-tomten biltilgjengelighet.

Grunnet PBE sin anbefaling om en relativt lav parkeringsdekning, er det valgt å øke kravet til HC-parkering fra minimumskravet på 10% i gjeldende KPA til 15%, da det er viktig å sikre nok plasser til mennesker med funksjonsvariasjon.

Dersom en i den politiske prosessen velger å øke parkeringsdekningen for bolig til 0,6 per 100 m² BRA bolig, anbefaler vi at kravet til HC-parkering reduseres til 10%. 15% av en parkeringsdekning på 0,6 vil gi uforholdsmessig mange HC-parkeringsplasser.

Tabell 1: Viser parkeringsdekning for Neumann-tomten.

Bruk/formål	Beregningsgrunnlag	Sykkel (min)	Bil (maks eller min-maks)	Bil KPA2018
Bolig	100 m ² BRA	2,5	0,2 - 0,4	0,4 - 1
Forretning, handel, service	1000 m ² BRA	12	5	10
Kontor	1000 m ² BRA	12	3	6
Restaurant/pub/kafé	1000 m ² BRA	6	1,5	1
Barnehage	Per 10 barn	4*	0,5	0,5-2

* Deler av kravet skal sikre parkeringsareal for transportsykler eller sykkel med sykkelvogn, som skal kunne oppbevares under tak. Parkeringsarealet skal plasseres i nærheten av barnehagearealet.

Sykkelparkering er plassert lett tilgjengelig, og for de fleste vil det være enklere og raskere å nå sykkelparkeringen enn bilparkeringen.

For eksisterende boligbebyggelse uten særlig fortettpotensial og for ny bebyggelse innenfor KBA16 er det ikke satt krav til parkering. Områdereguleringen viderefører opprydding og fjerning av parkering i Sjøgaten, som er gjort i forbindelse med planarbeidet for Hovedsykkelrute DSS.

Varelevering

Varelevering i nye utbyggingsområder i urbane strøk kan ofte være utfordrende. Fordeler og ulemper ved valgt vareleveringsløsning er vektet i planbeskrivelsen kap. 5.8.7 og i mobilitetsplanen datert 08.07.2021. For Neumann-tomten er det valgt en løsning hvor vareleveringstraséen går inn i nord (o_KV03 og o_GG07), over det interne torget (o_TO2) og ut via o_GG13 i sør. Det er vurdert at en kombinasjon av lav ÅDT og fokus på gode avbøtende tiltak som reduserer fart, styrer kjøremønsteret og gjør situasjonen enkelt lesbar både for sjåfør og for myke trafikanter, totalt sett gir en akseptabel trafikksituasjon. Les mer i kapittel 5.8.7 om varelevering i planbeskrivelsen og notatet «Kristiansholm – trafikkvurdering varelevering» datert 10.04.2024.

Renovasjonsløsning

Den permanente renovasjonsløsningen som lå til grunn ved offentlig ettersyn våren 2024 viste seg å ikke være gjennomførbar. Komprimerende nedgravde containere er en løsning som ikke håndterer alle fraksjoner grunnet tekniske utfordringer. Det har derfor vært behov for å arbeide frem en ny renovasjonsløsning. I tiden etter offentlig ettersyn har det vært avholdt flere møter med BIR og BME for å finne en god renovasjonsløsning.

BME har per nå, ikke konkludert med om det kan anbefales å etablere bossnett i Sandviken (rødt bossnett), og har i sin merknad bedt om at det settes av areal til en mulig fremtidig bossnett-terminal innenfor BAA (Bensinstasjonstomten). Dette er imøtekommet i områdereguleringen.

Samtidig er det jobbet frem en renovasjonsteknisk plan med en midlertidig renovasjonsløsning frem til bolig nr. 150 innenfor Neumann-tomten, sammen med to ulike muligheter for permanent renovasjonsløsning. Den ene av de to permanente løsningene håndterer kun ny bebyggelse på Neumann-tomten (Quadromat). Den andre permanente løsningen håndterer både ny bebyggelse innenfor Neumann-tomten og eksisterende bebyggelse i nærområdet (Stasjonært bossug).

Stasjonært bossug gir kortere avstand mellom bolig og nedkast på Neumann-tomten enn quadromat. Stasjonært bossug legger også til rette for å inkludere den tette trehusbebyggelsen utenfor Neumann-tomten, som kan bedre brannsikkerheten og være med på å begrense utbredelsen av skadedyr. I tillegg vil et stasjonært bossug gi en stor forbedring for trafikksikkerhet, gateutforming og fremkommelighet for myke trafikanter i hele planområdet. BIR har i foreløpige grove skisser vurdert at det trolig vil være mulig å trekke rør og nedkast helt opp til Ladegården, og at løsningen kan inkludere mer enn 1100 husstander i nærområdet.

Utfordringen med det stasjonære bossuget er usikkerhet knyttet til håndtering av matavfall og glass og metall. Det innebærer at muligens kun 50% av bosset kan håndteres. I tillegg er denne løsningen vesentlig dyrere enn quadromat. Det er vurdert fra PBE sin side, at det ikke er rimelig å kreve at utbygger etablerer en slik løsning alene. Det har ikke vært mulig å finne en økonomisk modell for å finansiere bossug i forbindelse med planarbeidet.

Områdeplanen legger på grunnlag av dette, opp til at utbygger kan velge mellom quadromat og stasjonært bossug når utbyggingen på Neumann-tomten kommer til gjennomføring. Ved å åpne for en midlertidig løsning frem til bolig nr. 150, holdes mulighetene åpne for å finne en finansiell løsning for renovasjon, som betjener et område ut over nye boliger på Neumann-tomten.

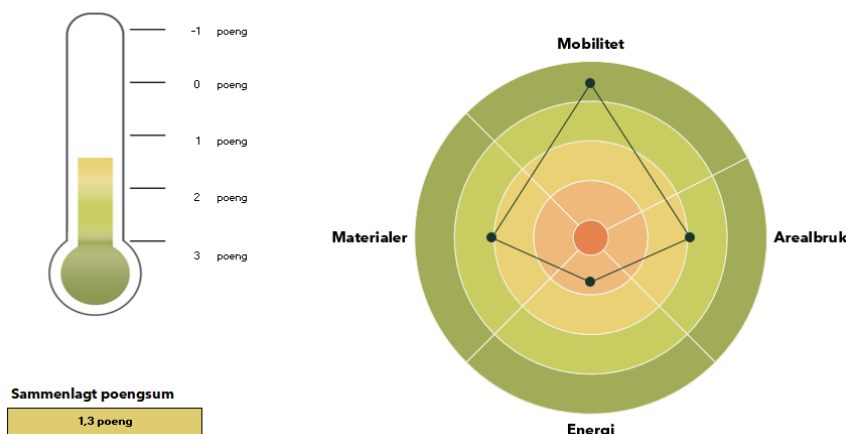
Klima og miljø

I forbindelse med områdereguleringen er det utarbeidet klimanorm, se planbeskrivelse kap. 5.12.3, og klimagassberegning (datert 10.06.2025) for utbyggingen på Neumann-tomten.

Planforslaget oppnår en score i **klimanorm** på 1,3 poeng, se Figur 6. Dette tilsier noe høyere ambisjon enn krav i KPA. Scoren er en nedgang fra 2 poeng (offentlig ettersyn i 2024). Årsaken til at poengsummen er lavere nå, handler i hovedsak om at det per i dag ikke er hjemmel i plan- og bygningsloven til å sikre en del av de foreslåtte tiltakene i klimanormen. Poengsettingen i klimanormen gjenspeiler dermed ikke nødvendigvis klimaambisjonene i prosjektet, men tydeliggjør hva som er sikret i reguleringsplanen.

Planforslaget har i utgangspunktet et godt grunnlag for høy poengsum med tanke på lokalisering, og at det skal bygges i et allerede utbygd område, men lav uttelling på energi og materialer trekker poengsummen ned. I tillegg gir forventet masseuttak lavere poengsum da dette påvirker klima negativt.

Resultater



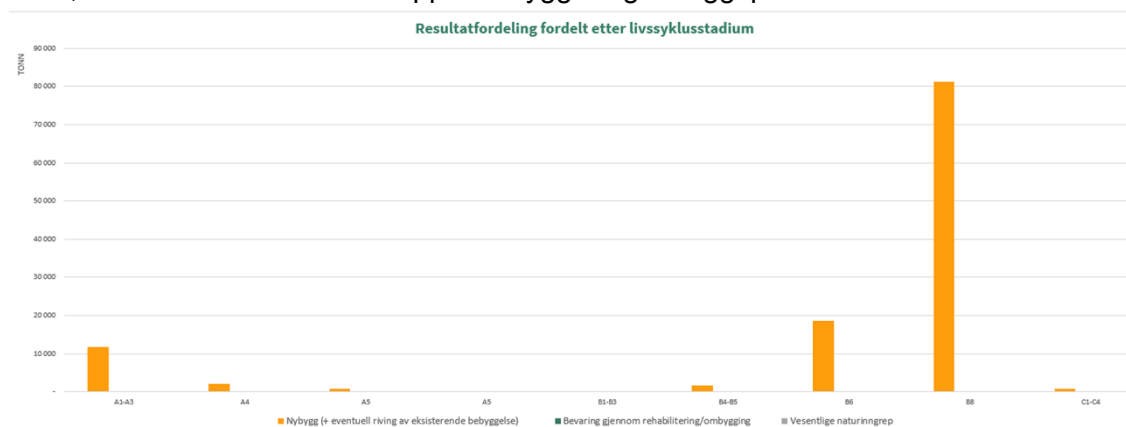
Figur 6: Resultat - Klimanorm

Klimagassberegningen angir et totalt utslipp på ca. 116 800 000 kg Co₂e, hvor de største andelene knyttes til materialer, vesentlig naturinngrep og transport i drift, (figur 7). OBOS har gjennom planprosessen informert om at de skal ha fokus på ombruk og egenproduserende energiløsninger, da OBOS har egne mål om en gradvis reduksjon av klimagassutslipp fra materialer og energi i sine byggeprosjekter. (Se rapport *Energiløsninger ved etablering av*

bærekraftig bydel datert 17.02.2023.) I bestemmelsene er det videre sikret at deler av bebyggelsen skal ha bærende konstruksjoner av tre eller materialer med tilsvarende eller lavere karbonfotavtrykk.

Vesentlige naturinngrep i tilknytning til utfylling i sjø vil blant annet berøre eksisterende sukkertareskog (2800 m²). Det er vist til eksempel fra Nøstet, hvor sukkertareskog har reetablert seg innen 5 år. Det er i bestemmelsene sikret tiltak for en slik tilrettelegging.

Transport i drift står for det desidert høyeste utslippet. Vi anbefaler at parkeringsdekningen for Neumann-tomten ikke økes. Les mer om klimagassberegningene i planbeskrivelsen kap. 5.12.2. PBE oppfordrer til at det i prosjekteringen legges opp til flere klimagassreducerende tiltak, blant annet i form av utslippsfrie bygge- og anleggsplasser.



Figur 7: Resultatfordeling klimagassberegning. De tre høyeste kurvene angir utslipp knyttet til materialer, vesentlige naturinngrep og transport i drift. I den rekkefølgen.

Naturmangfold

I forbindelse med detaljreguleringen av Neumann-tomten har NaturRestaurering AS (NRAS) kartlagt utbyggingsområdets økologiske verdi, både på land og i fjorden. Økologirapporten (datert 01.07.2021 og 30.10.2024/revidert 20.05.2025) avdekker at området på land har lite vegetasjon, er relativt artsfattig, og at det domineres av svært vanlige arter. Kartleggingen av de marine områdene avdekker et relativt høyt artsmangfold og solide bestander av en rekke arter fisk, skalldyr, bløtdyr, marin flora m.m.

[Planforslaget virkninger etter naturmangfoldloven §§ 8-12.](#)

§ 8 kunnskapsgrunnlaget

Byggeområdet og tilgrensende arealer i fjorden ble kartlagt 14. oktober 2020 av økolog. De marine områdene ble undersøkt ved snorkling og droppkamera fra båt, med god sikt under vann. Området er også nærmere undersøkt i 2024 og presentert i revidert økologirapport datert 20.5.2025. PBE vurderer at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å vurdere arters bestandssituasjon, og naturtypers utbredelse og tilstand innenfor planområdet.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Til offentlig ettersyn våren 2024 mente PBE at den samlede belastningen for økosystemet ved utfylling i området, var for svakt vurdert i den økologiske rapporten (01.07.2021). I prosessen frem mot sluttbehandling er det gjort en grundigere vurdering av § 10, hvor de andre plansakene i det samme fjordsystemet er tatt med i betraktning (revidert økologirapport 20.05.2025). PBE vurderer nå kunnskapsgrunnlaget som godt nok.

Økologirapporten viser til at det marine miljøet i Sandviken, inkludert viktige sukkertareforekomster, allerede er under press fra flere pågående og planlagte prosjekter. Avrenning fra prosjektområdene har bidratt, og bidrar fortsatt, til kontinuerlig forringelse av det marine miljøet. I tillegg dreneres overvann i store og små avløp fra øst til vest med utløp i Sandviken. Dette bidrar til forurensing i form av finpartikler, plast, næringsstoffer, kjemikalier og en rekke andre typer forurensning. Hvert område bidrar med negative påvirkninger, som bidrar til den samlede belastningen.

Planforslaget legger til rette for utfylling i sjø over arealer med forekomster av sukkertare og sukkertareskog. I økologirapporten (2025) er konsekvensene av planforslaget vurdert etter retningslinjene i M-1941 og Vannforskriften. To utfyllingsalternativer er analysert; ett alternativ med tiltak (alternativ 1) og ett alternativ uten tiltak/null-alternativ (alternativ 2). Alternativ 1 er lagt til grunn for planforslaget. Alternativ 1 legger til rette for blå-grønne løsninger på land og i sjøen som bidrar til en stor økning i andel «grøntareal» innenfor tiltaksområdet sammenlignet med dagens tilstand/null-alternativ. Økologirapporten viser at med planlagte restaureringstiltak både på land og i sjøen, kan alternativ 1 ha en positiv effekt på naturmangfoldet. PBE vurderer at alternativ 1 gir den beste balansen mellom utbygging og ivaretagelse av naturmangfoldet. De økologiske forbedringstiltakene, i anleggs- og driftsfase, som listes opp i økologirapportene (datert 01.07.2021 og 20.05.2025) skal legge til rette for naturlige prosesser, og tilby viktige funksjoner for stedegne planter og dyr på land og i sjøen. Tiltak for etablering av et godt marint miljø skal dokumenteres ved søknad om rammetillatelse. Økologirapportene er retningsgivende for å sikre et så godt grunnlag som mulig for reetablering av sukkertareskog og biologisk mangfold under vann og i overgangen mellom land og vann.

I forbindelse med reguleringsplan i prosess for Lemkuhlboden (plan-ID 71240000) ble det utarbeidet konsekvensutredning for vannmiljø og naturmangfold i sjø, samt kartlegging og verdivurdering av marint naturmangfold. Også her er sukkertareforekomsten i planområdet en del av et større område med sukkertare. I likhet med anbefalte tiltak i områdeplan for Kristiansholm, er det i reguleringsplan for Lemkuhlboden pekt på fylling med skrående bunn og steiner i ulik størrelse for å fremme biologisk mangfold med lokal tilhørighet.

§ 9 føre var prinsippet

PBE vurderer at naturmangfoldsrapporten gir en grundig vurdering av planforslagets konsekvenser i og utenfor planområdet, og at føre var prinsippet er ivarettatt.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Kostnadene ved miljøforringelse (§ 11) dekkes av utbygger ved utbygging av prosjektet. PBE har også vurdert planforslaget opp mot nml. § 12 og vektlegger at planforslaget vil bedre naturmangfoldet på land vesentlig, sammenlignet med dagens situasjon. Konkrete økologiske forbedringstiltak og naturrestaureringstiltak (jf. Økologirapportene datert 01.07.2021 og 20.05.2025) danner grunnlag for krav i planens bestemmelser og formingsveileder.

Utfylling

Med fokus på miljøgeologi og geoteknikk har Multiconsult beskrevet hvordan områdeplanen kan etablere de nye landarealene og tilhørende sjøfronter, og hvordan prosjektet kan tilrettelegge for miljø og arts mangfoldet lokalt. Notatet konkluderer med at type kai og fundamenteringsmetode vil avhenge av tiltenkt bruk og belastning, og må bestemmes i senere prosjektering og planlegging. Både konstruksjoner av tre, eller betong og stål kan være aktuelle. (Se vedlagt rapport Neumann-tomten_Etablering av landareal siste revisjonsdato 06.06.2025).

Eierforhold i sjø

Eiendommen til Kristiansholm AS/OBOS, strekker seg ifølge grunnkartet utover i sjøen. Områdereguleringsplanen for Kristiansholm legger til rette for utfylling og utbygging i sjø, blant annet innenfor denne eiendommen. Bergen arkitektskole (BAS) har i sin merknad til planen vært negativ til og protestert på utfyllingen i sjø. BAS mener utfyllingen med boligbygg og strandpromenade kommer innenfor deres sektor i sjøen og krenker BAS sin strandrett. Avtalen, som tidligere grunneier Neumann fikk i stand med Havnevesenet i 2007, om fremtidig utfylling i sjø, var utarbeidet med grunnlag i trelasthandelens langsiktige behov. Bergen Arkitektskole (BAS) hevder at eiendomsgrensen til Kristiansholm AS og utfylling innenfor området ble avtalefestet i en tid da utfylling ble sett på som mindre problematisk enn i dag. Da trelasthandelen nå er avviklet og avtalegrunnlaget for utfylling har falt vekk, hevder BAS at retten til utfylling må håndteres etter vanlige rettsprinsipper.

Reguleringsplanen tar ikke stilling til eierforhold. PBE legger til grunn at dette er en privatrettslig tvist som må løses mellom grunneierne BAS og Kristiansholm AS/OBOS. I vurderingen av utfyllingen har PBE avveid en rekke hensyn, blant annet tilgangen til sjø for allmennheten, behovet for boliger, hensynet til landskapet og naturmangfoldet i sjø. Utfyllingen følger ikke eiendomsgrensen og det er ikke eiendomsgrensen som har vært grunnlaget for avgrensing av utfyllingen. Utfyllingen er avklart med Statsforvalteren.

Risiko og sårbarhet

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med planarbeidet frem mot høringsrunden i 2018. Fire temaer ble utredet: skredfare, havnivåstigning/stormflo/bølgepåvirkning, vind/ekstremnedbør og transport av farlig gods. Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning, og transport av farlig gods. Risikoanalysen av farlig gods viste akseptabel risiko. Det er i planarbeidet, etter høringen i 2018, gjort oppdaterte og mer detaljerte vurderinger for følgende tema:

- Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning
- Vind
- Ustabil grunn
- Ekstremnedbør og overvann
- Veistøy og anleggsstøy

Se ROS-analyse og planbeskrivelsen kapittel 5.17 for utfyllende informasjon.

Deler av planområdet ligger innenfor området Sandviken (Rosegrenden) i *Helhetlig brannsikringsplan for den tette trehusbebyggelsen* (rapport TTB 2015). Brannsmitteområdet innenfor planområdet er gitt hensynssone H390. Det er i bestemmelsene stilt krav om at plan for sikring mot brannsmitte skal ligge til grunn for tiltak som krever godkjenning etter plan- og bygningsloven. Dersom stasjonært bossug som inkluderer den tette trehusbebyggelsen blir endelig renovasjonsløsning, vil dette være svært positivt for risikobildet knyttet til brannsmitteområdet.

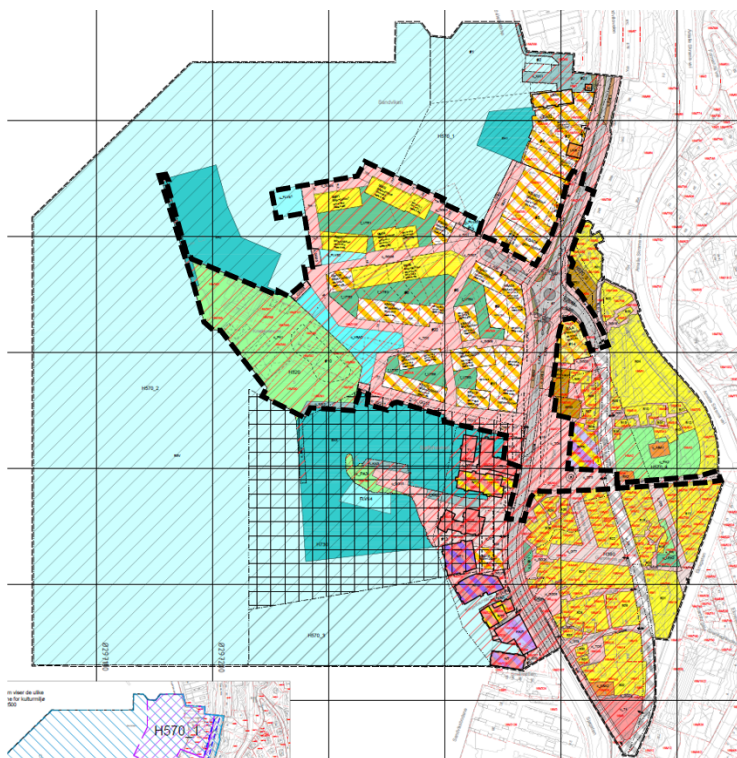
Gjennomføring

Kostnadsberegning og utbyggingsavtale

Bymiljøetaten har kostnadsberegnet deler av infrastrukturen som er foreslått regulert til offentlig formål. Hensikten med kostnadsberegningene har vært å få bedre innsikt i hva som er de estimerte kostnadene ved å realisere den offentlige infrastrukturen. I tillegg har formålet vært å få et grunnlag til å vurdere og gi en anbefaling til hvordan kostnadene bør fordeles mellom aktuelle aktører.

Tiltakene som er kostnadsberegnet er offentlige tiltak i nær sammenheng med Neumann-tomten. Øvrige foreslåtte offentlige arealer er ikke kostnadsberegnet, da det er krav om detaljregulering for deler av disse samt at realiseringen antas å ligge en del frem i tid.

For Neumann-tomten skal det inngås utbyggingsavtale med bakgrunn i områdereguleringsplanen. I forbindelse med inngåelse av slike avtaler skal forholdsmessigheten i kravene vurderes, og det er derfor nødvendig å kostnadsberegne tiltakene på et tidlig tidspunkt. Kostnadsberegningen gir også grunnlag for å vurdere hvilke offentlige kostnader som må påregnes som følge av vedtak av planforslaget.



Figur 8: Plankart med markering av området som er kostnadsberegnet.

Med bakgrunn i kostnadsgrunnlaget, anbefales følgende kostnadsfordeling for tiltakene som er omhandlet i notatet:

- **100 % offentlig finansiering** av aksene som strekker seg fra boligområdet i fjellsiden, ned Søndre Allmenning via Sandvikstorget til broen til parken på Kristiansholm. Kostnaden knyttet til disse tiltakene er estimert til ca. kr 133 millioner (med 40% usikkerhetspåslag).
- **Kostnadsdeling** mellom det offentlige og privat utbygger: Bergen kommune dekker 70% og utbygger dekker 30% av kostnadene knyttet til Kristiansholm (o_PA1), broer til Kristiansholm (o_GG08 og o_GG10). Kostnaden knyttet til disse tiltakene er estimert til ca. kr 131 millioner (med 50% usikkerhetspåslag). Opparbeidelse av uteoppholdsareal for barnehage er ikke medregnet.
- **100% utbyggerfinansiering:** av øvrige offentlige tiltak som er nødvendig for blant annet uteoppholdsareal for private bygg. Kostnad knyttet til disse tiltakene er estimert til ca. 250 millioner kroner (40% usikkerhetspåslag).

Utbyggingsrekkefølge for Neumann-tomten

Det er satt krav om at veganlegget, inkludert rundkjøring (bestemmelsesområde #7), skal opparbeides i tråd med omforente C-tegninger, datert 07.03.2025, før det gis igangsettingstillatelse for ny bebyggelse over bakken innenfor Neumann-tomten. Det er sannsynlig at garasjeanlegg innenfor Neumann-tomten påbegynnes samtidig som veganlegget da disse arealene ligger svært nære hverandre.

Utbygging av Neumann-tomten kan skje etappevis og det er åpnet for at uteoppholdsareal og parkering kan løses midlertidig i ulike byggefaser. Tilstrekkelig areal og trafikksikker tilkomst mellom boliger og uteoppholdsareal skal til enhver tid opprettholdes. Dokumentasjon om hvordan dette løses, skal følge søknad om rammetillatelse, jf. 4.1.2.10.a.

Videre er det stilt krav om at gangadkomst til Kristiansholm (o_PA1) skal opprettholdes gjennom de ulike byggetrinnene. Hvordan dette løses skal dokumenteres i forbindelse med søknad om rammetillatelse.

Det er ikke stilt krav til en spesifikk utbyggingsrekkefølge for Neumann-tomten, men det er satt krav om at kanalen (o_VBAD) skal igangsettes som del av første byggetrinn. Videre anses det som svært sannsynlig at første byggetrinn også innebærer utfylling i sjø, da det planlegges å bruke masser fra o_VBAD til utfyllingen.

Innkjøring til parkeringsanlegget er plassert i kvartalet KBA07, KBA08 og KBA10, inkludert gårdsrom, og vil trolig følge som neste byggetrinn. En ser for seg en videre rekkefølge mot sør, deretter mot vest og til slutt mot nord. Det siste utbyggingsfeltet vil sannsynligvis være det utfylte arealet i nord, da utfylte masser må få tid til å «sette seg», og som følge av at deler av arealet skal benyttes til midlertidig renovasjonsløsning.

Rekkefølgekrav

KBA02 (Båt Berge-tomten) har krav om detaljregulering. Det er stilt rekkefølgekrav til etablering av sjøpromenade, en fremtidig kobling mellom Sandviksveien og sjøpromenaden samt krav til opparbeiding av torg/hop/badeplass mellom naust (UNB) og sjøfronten. Rekkefølgekravene må videreføres og detaljeres i fremtidig detaljreguleringsplan.

KBA03-KBA04 (BAS) har krav om detaljregulering. Det er stilt rekkefølgekrav til etablering av trekai/flytebrygge langs sjøen, og at Kristiansholm (o_PA1) med tilhørende broer skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet (utbyggingsavtale).

BAA (Bensinstasjon-tomten) har krav om detaljregulering. Utbygging av felt BAA innebærer rekkefølgekrav til at tilgrensende fortau og gangareal skal være opparbeidet, og at Kristiansholm (o_PA1) er sikret opparbeidet.

KBA16 (Sandviksboder 14) har rekkefølgekrav til at gatetun (o_GT01) og Kristiansholm (o_PA1) med tilhørende broer skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet (utbyggingsavtale).

For **Neumann-tomten** er det satt rekkefølgekrav basert på følgende logikk:

- Rekkefølgebestemmelser med opparbeidelseskrav er basert på en nødvendighetsvurdering der naturlig tilhørende gate- og byromsnett, strandpromenade, gårdsrom m.m. sikres ferdigstilt sammen med tilhørende bygg/byggeområder.
- Rekkefølgebestemmelse med opparbeidelseskrav knyttet til bestemmelsesområde #7, rundkjøring og tilhørende veganlegg i Sandviksveien og Sjøgaten: Kravet er basert på nødvendig tilkomst til Neumann-tomten, samt trafiksikkerhet forbi Neumann-tomten.
- Rekkefølgebestemmelse med opparbeidelseskrav knyttet til opparbeiding av bestemmelsesområde #10 innenfor parkarealet på Kristiansholm (o_PA1): Dette rekkefølgekravet er koblet til barnehagen innenfor KBA07 og KBA10 og utgjør deler av barnehagens uteareal.
- Rekkefølgebestemmelse om at o_PA1 skal være sikret opparbeidet² (utbyggingsavtale): Hvor stor andel av o_PA1 som utbygges av Neumann-tomten skal bære, må fastsettes i en utbyggingsavtale. Les mer om dette i kapittel 5.18 om rekkefølgebestemmelser.

Midlertidig bruk

Det er viktig å legge til rette for bruk av parken på Kristiansholm (o_PA1) så tidlig som mulig. Dette er gjort ved at arealformålet er svært fleksibelt og åpner for en stor mengde ulike aktiviteter og innhold. Tiltak etter plan- og bygningsloven må søkes om uavhengig av om tiltakene er midlertidige eller ikke.

² Rekkefølgekrav der tiltak kan være sikret opparbeidet, anses oppfylt for det aktuelle tiltaket dersom utbygger/grunneier har inngått avtaler med Bergen kommune og/eller andre offentlige parter, jf. 7.1.2.5 i planens bestemmelser.

Anbefalt vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til områderegulering:
 - a. Bergenhus, Gnr. 168, Områdereguleringsplan for Kristiansholm, Sandvikstorget og Rosegrenden, arealplan-ID 61690000, vist på plankart, sist datert 16.06.2025
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 17.06.2025.

Plan- og bygningsetaten

Vigdis Berge

Avdelingsleder

Tarje Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart datert 16.06.2025
Reguleringsbestemmelser datert 17.06.2025
Planbeskrivelse datert 17.06.2025
Merknadsskjema offentlig ettersyn 2024 og begrenset høring 2025 datert 17.06.2025
ROS-analyse datert 06.02.2017
C-tegning datert 07.03.2025
Områderegulering_Brannbåt samledokument datert 30.10.2023
Områderegulering_Marinarkeologiske registreringer datert 15.05.2020
Områderegulering_CFD Vindanalyse datert 18.01.2021
Områderegulering_Støyvurdering datert 23.02.2021
Områderegulering_Infrastrukturplan datert 22.10.2021
Områderegulering_Uttalelse Bergen Vann til infrastrukturplan med VA-rammeplan datert 06.01.2022
Områderegulering_Illustrasjonsplan for felles prosess datert 08.06.2025
KBA16_Formingsveileder datert 10.06.2025
Notat_Kryssutforming Sjøgaten-Sandviksveien datert 15.09.2022
Kystkultursenteret_Vurdering av sikringstiltak mot straum, bølger og erosjon datert 03.10.2024
Innspill fra Bergen havn datert 13.12.2024
Innspill fra Bergen havn, situasjonsplan datert 10.01.2025
Medvirkning 1. og 2. klasse på Eventyrskogen skole datert 23.05.2024

Neumann-tomten:

Neumann-tomten_Formingsveileder Neumann-tomten (bestemmelsesområde #22) datert 12.06.2025
Neumann-tomten_Illustrasjonsplan datert 05.06.2025
Neumann-tomten_Sol- og skyggeanalyser datert 13.06.2025
Neumann-tomten_Situasjonssnitt datert 11.06.2025
Neumann-tomten_Perspektiver Amalie Skrams vei høringsforslag 2024
Neumann-tomten_Perspektiver Amalie Skrams vei og Sandvikstorget datert 09.05.2025
Neumann-tomten_Snitt og oppriss, Fiskerimuseet og Kystkultursenteret datert 13.06.2025
Neumann-tomten_Illustrasjonsdokument rekkefølgekrav datert 16.06.2025
Neumann-tomten_VA-rammeplan datert 02.11.2021
Neumann-tomten_VA-rammeplan tegninger siste revisjonsdato 02.11.2021
Neumann-tomten_Bergen Vann uttale VA-rammeplan datert 19.11.2021
Neumann-tomten_Renovasjonsteknisk plan datert 14.06.2025
Neumann-tomten_Miljøgeologiske vurderinger datert 07.10.2020
Neumann-tomten_Geotekniske vurderinger datert 09.10.2020
Neumann-tomten_Klimagassberegninger datert 10.06.2025
Neumann-tomten_Klimanorm datert 21.05.2025
Neumann-tomten_Energiløsninger ved etablering av bærekraftig bydel datert 17.02.2023
Neumann-tomten_Etablering av landareal siste revisjonsdato 06.06.2025
Neumann-tomten_Støyrapport bygge-og anleggsstøy siste revisjonsdato 05.05.2021
Neumann-tomten_Økologirapport_med_tiltaksliste datert 01.07.2021
Neumann-tomten_Økologirapport datert 30.10.2024
Neumann-tomten_Økologirapport datert 20.05.2025

Neumann-tomten_Mobilitetsplan datert 08.07.2021
Neumann-tomten_Trafikkvurdering varelevering datert 10.04.2024
Neumann-tomten_Parkering og trafikkskapning datert 02.12.2024
Neumann-tomten_Plassering nettstasjon datert september 2023
Neumann-tomten_Vannkvalitet kanal datert 15.04.2021
Neumann-tomten_Notat Bølger og stormflo 2 datert 05.02.2025
Neumann-tomten_Notat Bølger og stormflo datert 12.01.2021

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr PLAN-2022/20436