

Fagnotat

Saksnr.: 200714713/196
Emnekode: ESARK-5120
Saksbeh.: ARMA

Til: Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø
Fra: Etat for plan og geodata
Dato: 04.05.2012

**Bergenhus, gnr 163 bnr 7 m. fl. Møllendal vest omformingsområde.
Offentlig områderegulering, PlanID 19530000.
Planforslag til 2.gangs behandling.**

Sammendrag

Kommunedelplanen for Store Lungegårdsvann søndre del ble vedtatt av bystyret 22.01.07. Her forutsettes det at området på begge sider av Møllendalselvens utløp i Store Lungegårdsvann skal utvikles til et nytt urbant senterområde.

Denne reguleringsplanen tar for seg Grønneviksøren og arealet rundt gjenvinningsstasjonen, og har boligfortetting, sentrumsutvikling, grønnstruktur og barnehage som viktige målsetninger. Betydelige arealer avsettes til park mot sjøen og Møllendalselven. Elven er Bergens eneste sentrumsnære vassdrag som møter sjøen med et åpent elveløp, og prioriteres som et verdifullt miljøelement. Elven restaureres og får en sentral plass i det nye bybildet.



Oversiktsbilde Bergen sentrum og Store Lungegårdsvann, Møllendalsområdet nede til venstre.

Planforslaget følger kommunedelplanens forutsetning om at Møllendal kirkegård utvides og kobles sammen med en ny strandpark. Dette betyr at gjenvinningsstasjonen for avfall må avvikles. Det er usikkert hvordan Bystyrets målsetting om etablering av en ny sentrumsnær gjenvinningsstasjon skal håndteres, men spørsmålet kan ikke løses innenfor rammen av dette planarbeidet.

Omformingen av Møllendalsområdet gir utfordringer knyttet til risiko- og sårbarhetsforhold, trafikkavvikling og til begrensede nærmiljøkvaliteter for nye boligområder. Etat for plan og geodata (heretter fagetaten) vurderer likevel omformingen som forsvarlig, og legger til grunn at planforslaget gir akseptable løsninger. Det tas likevel et forbehold i forhold til risiko for flom og erosjon som følge av nedbør og havnivåstigning. Etablering av Elveparken Park1 er et viktig tiltak for å redusere denne risikoen. *Dette tiltaket bør gjennomføres raskt for å redusere faren for skader på eksisterende bebyggelse.*

Planforslaget er i hovedsak lite kontroversielt, med unntak av konsekvenser for Fondenes Auto i Møllendalsveien nr 20 og risiko for tap av utsikt for beboere i Klaus Hanssens som en følge av ny bebyggelse i felt S2. *Det anbefales at situasjonen for Fondenes Auto utredes nærmere i en egen prosess etter vedtak av reguleringsplanen. Den vestligste delen av Strandparken Park1 i forhold til høringsutkastet er tatt ut av planen i påvente av dette.*

Fagetaten anbefaler videre at rekkefølgebestemmelser for etablering av barnehage og areal for sjørelatert idrett vurderes spesielt i sluttbehandlingen av reguleringsplanen (se pkt 5.13 og 5.10).

I Møllendalsområdet er det flere gamle reguleringsplaner som er uaktuelle som følge av endret arealpolitikk. Deler av disse vil fortsatt være formelt rettskraftige etter at reguleringsplanene for Møllendal øst og vest er vedtatt. For å forenkle plansituasjonen i området foreslår fagetaten at 3 reguleringsplaner oppheves.

Anbefalt forslag fra fagetaten:

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas:

- Områdereguleringsplan for Bergenhus, gnr. 163 bnr. 7 m.fl. Møllendal vest omformingsområde, planID 19530000, vist på plankart datert 19.03.2012.
- Tilhørende reguleringsbestemmelser datert 19.03.2012.
- Ny tomt for avfallsgjenvinning til erstatning for anlegget i Møllendalsveien løses uavhengig av denne reguleringsplanen.
- Følgende reguleringsplaner oppheves:
 - PlanID 10920000. Møllendalsveien, Tomt for Danoanlegg. Vedtatt 1957.
 - PlanID 3910000. Store Lungegårdsvann, Møllendalsveien. Vedtatt 1974.
 - PlanID 10920100. Møllendalsveien/Grønneviksøren. Vedtatt 1983.

ETAT FOR PLAN OG GEODATA

Mette Svanes
etatsleder/plansjef

Arne Matthiessen
prosjektleder

SAKSUTREDNING

Innhold

Sentrale opplysninger	
1. Bakgrunn og målsetting	4
2. Planprosessen	5
3. Formelle rammer og retningslinjer	5
4. Dagens situasjon	7
5. Beskrivelse av planforslaget	9
6. Konsekvenser av planforslaget	15
7. Uttalelser ved offentlig ettersyn	19
8. Endringer etter offentlig ettersyn	24
9. Eldre reguleringsplaner som foreslås opphevet	25
10. Flom- og erosjonsfare	27
11. Behov for videre avklaringer	28
12. Fagetatens oppsummering og konklusjon	29

Sentrale plandokumenter

Sentrale opplysninger

Bydel	Berghus og Årstad
Gårdsnummer/navn	162 Kronstad, 163 Årstad
Gjeldende planstatus	Kommuneplanen: senterområde (S8 sjøfront) Kommunedelplan: omforming, diverse arealbruksformål Flere utdaterte reguleringsplaner foreslås opphevet
Plantype	Offentlig områderegulering (pbl § 12-2)
Sentrale grunneiere	Bergen kommune, BIR, SIB, A2G Gruppen, Bolstad Transport
Ny plans hovedformål	Sentrumsformål med bolig, næring, barnehager og park Kirkegårdsutvidelse
Planområdets areal	105 da
Arealutnyttelse	Varierende, opptil 250 % BRA
Aktuelle problemstillinger	Sentrumsutvikling, trafikkavvikling, samfunnssikkerhet, lokalklima, restaurering av vassdrag og strandlinje mot sjø, gjenvinningsstasjon for avfall, trafikkstøy
Varsel om innsigelse	Nei (et varsel om innsigelse fra NVE er trukket tilbake)
Konsekvensutredningsplikt	Nei
Kunngjøring oppstart	10.02.2008
Planvedtak delområde for studentboliger PlanID 6093	16.11.2009
Offentlig utlegging	Aug - okt 2011. Ny begrenset høring jan - mars 2012

1 Bakgrunn og målsetting

Området langs Møllendalselven har røtter som et av landets eldste industrimiljøer, og i nyere tid har utviklingen i stor grad skjedd på utfylt areal i Store Lungegårdsvann. Gjennom lang tid har området utviklet seg som et næringsområde i "byens bakgård", og arealpolitisk er det en høyt prioritert oppgave å gi dette området et hamskifte og nytt liv som et attraktivt urbant sentrumsområde med boliger og blandete funksjoner.

Planforslaget bygger på kommuneplanens arealdel og på kommunedelplanen for Store Lungegårdsvann, søndre del. Her er området prioritert for omforming og fortetting, og utgjør et viktig område for ny byutvikling i Bergen. Arealene rommer en sjelden kombinasjon av sentrumsnærhet og utbyggingspotensial.

Hovedmålet for planarbeidet er å klarlegge premissene for denne utviklingen. I henhold til kommuneplanen skal minst 50 % av boligproduksjonen i planperioden lokaliseres innenfor byens senterområder, og en betydelig del av dette potensialet finnes i Møllendalsområdet. Andre viktige formål er studentboliger, næring, kulturaktiviteter, barnehage, turveger og et romslig friområde som bl.a. skal inneholde badestrand. Det skal også legges til rette for en grønn opprustning av strandsonen langs sjøen og Møllendalselven.

Planområdet omfatter arealet på Grønneviksøren mellom veien, elven og sjøen, sammen med deler av arealet opp til Klaus Hanssens vei. Videre inngår hele Møllendalsveien mellom kryssene i Strømmen og Møllendalsbakken.



Planområdet for Møllendal Vest

Områdene øst og vest for elven håndteres gjennom 2 offentlige reguleringsplaner, Møllendal Øst (vedtatt 31.05.10) og Møllendal Vest. De 2 delområdene vil få noe ulike karakter og vil utfylle hverandre. Begge områdene skal ha hovedvekt på boliger, men med innslag av bl.a.

kulturbasert næring. Østsiden av elven får høyest arealutnyttelse og gir rom for bl.a. bybanestasjon, kunsthøyskolen og en offentlig allmenning. Grønneviksøren på vestsiden av elven vil få noe lavere arealutnyttelse (med unntak av tomt for studentboliger) og et større innslag av offentlige grøntområder.

Møllendalsområdet har en vanskelig trafikksituasjon med begrensede muligheter for økt kapasitet og fullverdig utbedring. Det er derfor et viktig mål å begrense trafikkveksten, blant annet ved lav parkeringsdekning, god kollektivbetjening, tilrettelegging for bildeordning og høy standard på gang- og sykkelforbindelser. Videre følger det av kommunedelplanen at det skal gis rom for utvidelse av Møllendal kirkegård. Som en følge av dette, og for å redusere trafikkbelastningen i området, foreslår fagetaten at gjenvinningsstasjonen avvikles.

Reguleringsplanen for studentboliger (PlanID 60930000) innarbeides i den nye planen og utgår som egen plan. Den nye plansituasjonen i området tilsier videre at flere eldre reguleringsplaner bør oppheves (pkt. 9).

2 Planprosessen

Oppstartfasen

Oppstart av planarbeidet ble vedtatt 17.01.2008 og kunngjort 10.02. Grunneiere, naboer og høringsinstanser ble varslet ved brev.

Ingen merknader gav til kjenne tydelig motstand mot planens formål, eller forslag om vesentlig annen arealbruk. Flere merknader tar til orde for at planområdet bør utvides for å fange opp strandpromenaden ut mot Strømmen.

Planarbeidet har tatt lengre tid enn forventet, blant annet på grunn av at studentboligprosjektet sentralt i planområdet er løftet ut av planprosessen og regulert separat. I deler av planperioden har det derfor ikke vært ressurser til å arbeide med resten av planområdet. I tillegg har det tatt tid å avklare forutsetninger og tekniske løsninger for utbedringen av Møllendalsveien.

Medvirkning

Planarbeidet tar utgangspunkt i en kommunedelplan som bygger på bred medvirkning, og det er avholdt orienteringsmøter med blant annet berørte næringsdrivende, BIR, Møllendal Vel, Motorbåtforeningen Neptun og Studentsamskipnaden. Det er lagt spesielt vekt på å ha en åpen dialog med Fondenes Auto (se også pkt 6.6). Det er også utstrakt kontakt mellom kommunen og utbyggere om utforming av utbyggingsavtaler for plangjennomføringen.

Høringsfasen

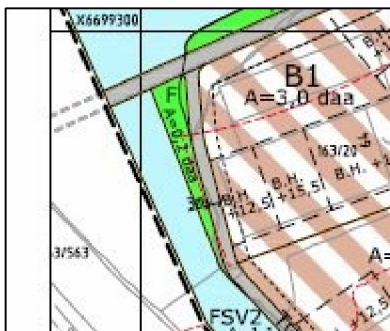
Planforslaget var utlagt til offentlig ettersyn i perioden august - oktober 2011, og med en ny begrenset høring for endringer i området sør for Møllendalsveien (felt S2) i perioden januar - mars 2012. Høringen behandles nærmere i avsnitt 7 og 8.

3 Formelle rammer og retningslinjer

Forholdet til ny plan- og bygningslov (pbl)

Planarbeidet startet opp i medhold av pbl. 1985, men blir slutført etter pbl. 2008.

Fagetaten legger til grunn at reguleringsplanen for Møllendal vest ikke utløser utredningsplikt etter forskrift om konsekvensutredning. Dette spørsmålet er belyst både i oppstartmeldingen og under høring av planforslaget, og ingen høringsinstanser trekker denne konklusjonen i tvil.



Frrområde på østsiden av elven som utgår

Øst for Møllendalselven er det også enkelte private reguleringsplaner under arbeid. Disse gir ingen direkte bindinger for planarbeidet, men det forutsettes at ny adkomst til gnr 163/11 avklares gjennom planarbeid for arealet mellom de 2 offentlige reguleringsplanene for Møllendal øst og vest.

Kommunedelplanen viser en bybanetrase også på østsiden av Store Lungegårdsvann, med en holdeplass like ved kunsthøgskolen. Realisering av denne delstrekningen ligger sannsynligvis langt fram i tid, og planene er uavhengige av hverandre.

Regional og nasjonal arealpolitikk

Fagetaten legger til grunn at det ikke er spesielle føringer i regional eller nasjonal arealpolitikk som må vurderes spesielt i planarbeidet, utover tema som allerede behandles i saken.

4 Dagens situasjon

Arealene som inngår i reguleringsplanen er i all hovedsak offentlig eid, og det er ingen bosatte innenfor plangrensen. Det aller meste av planområdet har vært fysisk avstengt i en årrekke, og området benyttes i svært liten grad av barn og unge. De arealene som har størst potensial for å utvikles som nye aktivitetsområder er identifisert gjennom arbeidet med byromskonseptet (avsnitt 5.4), og barnetråkkmetoden er derfor ikke benyttet i dette planarbeidet.

Området har til det siste vært i bruk til ulike offentlige funksjoner, bl.a. kommunaltekniske anlegg, avfallsgjenvinning og helikopterbase. Utflyttingen av disse funksjonene pågår, men med ulik framdrift. BIR har fortsatt verksted, lager og kontorlokaler lokalisert i området, i tillegg til gjenvinningsstasjonen. Base og landingsplass for legehelikopter ligger også på Grønneviksøren inntil videre, men forutsettes flyttet når Møllendalsområdet etter hvert omdisponeres til andre formål. Gasnor leverer LNG (flytende, nedkjølt naturgass) til Haukeland Sykehus og BKK Varme, og har fått tillatelse til å benytte den vestligste delen av det nye parkområdet til sin virksomhet til utgangen av 2019. Studentsamskipnaden har startet byggingen av nye studentboliger innerst på Grønneviksøren i samsvar med godkjent reguleringsplan. Mellom Møllendalsveien og Klaus Hanssens vei ligger det flere bedrifter som inngår i eller grenser direkte opp til planforslaget. Motorbåtforeningen Neptun leier sitt areal av kommunen, og må avgi noe av dette for utviding av Møllendalsveien.

Området preges av krevende miljøforhold med hensyn til lokalklima, trafikkstøy, luftkvalitet og grunnforurensning. Sammen med trafikkrelaterte problemer og risiko knyttet til flom og havnivåstigning gir dette spesielle utfordringer for planarbeidet.

Det er underdekning av barnehageplasser i Bergenhus og Årstad bydeler, og boligfortettingen i Møllendalsområdet må løse sitt behov for nye barnehageplasser i dette planområdet (det er

ikke avsatt plass for barnehage i Møllendal Øst). Både Kronstad og Haukeland skoler har ledig kapasitet i dag, og opptaksgrenser i området kan justeres om nødvendig.

Området har store kvaliteter knyttet til elv og vannflate. Møllendalselven er den eneste sentrumsnære elven i Bergen som møter sjøen i et åpent elveløp, og er et av satsingsvassdragene i vassdragsplanen. Det legges derfor stor vekt på å restaurere elveløpet og å gi dette en sentral plass som miljøelement i sentrumsområdet. Etter hvert som vannkvaliteten i Store Lungegårdsvann har bedret seg har også det marine livet gradvis kommet tilbake, og området er blant annet blitt et viktig vinterområde for sjøfugl.

Gjennom arbeidet med kommunedelplanen er det identifisert 3 verneverdige bygninger innenfor dette planområdet: Roklubben ("Rødbygget", Møllendalsveien 44), som allerede har bevaringsstatus gjennom reguleringsplanen for studentboligene, og et eldre næringsbygg med sjøhus (Møllendalsveien 19 og 20). Også selve Møllendalsveien vurderes som verneverdig som en følge av at dagens trase følger den opprinnelige strandlinjen i området.

Det er en rekke tunge infrastrukturelementer innenfor planområdet som ny utbygging må forholde seg til. Dette gjelder særlig hovedavløpsledninger og pumpestasjon (inkludert adkomst til tunnel), fjernvarmeledninger, gassledninger og ulike kabler.

Planområdet grenser til Møllendal kirkegård, kapell og krematorium. Særlig krematoriet kan gi utfordringer av følelsesmessig karakter. Norges første krematorium ble anlagt i området i 1907, men dagens anlegg er nyoppustet og skal oppfylle kravene til rensing av utslipp til luft. Dette naboskapet er forutsatt i kommunedelplanen, og blir ikke drøftet på nytt her.

Kapellet og kirkegården er derimot svært interessante naboer til det nye byområdet. Kapellet inneholder de eneste livssynsnøytrale seremonirommene i Bergen, og Møllendal kirkegård (innviet i 1874) har nasjonal verdi som historisk park og grønn vegg i landskapet rundt Store Lungegårdsvann. Det er også en interessant siktakse mellom kirkegården og Nygårdsparken.



Grønneviksøren og deler av Møllendal Kirkegård. Motorbåtforeningen Neptun i bakgrunnen. Tankanlegget i nedre bildekant er flyttet til andre enden av Grønneviksøren, utenfor helikopterbasen.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planens hovedgrep

Områdeplanen gir overordnede føringer for arealutnyttelsen i området basert på kommunedelplanens innhold.

Arealet på Grønneviksøren på utsiden av Møllendalsveien avsettes til parkformål langs sjøen og elven (ca 20 da) og til sentrumsformål (S1) og studentboliger (BB1), til sammen ca 25 da. Arealet på oppsiden av Møllendalsveien har vide rammer for aktuelle arealbruksformål, og skal detaljreguleres før utbygging (S2 + kombinert formål - 14 da). Deler av arealet skal benyttes til utvidelse av Møllendal Kirkegård (2 da), og det skal etableres 2 barnehager innenfor planområdet (i felt S1 og S2).

5.2 Arealutnyttelse

Kommunedelplanen gir en ramme på 140 % BRA inkludert parkering for S1. I planforslaget anbefales det å øke denne rammen noe. Dette begrunnes med at den politiske satsingen på fortetting som strategi for byutviklingen er ytterligere styrket, og at en slik økning vurderes som faglig forsvarlig. Et tilsvarende grep er også lagt til grunn for Møllendal øst. På sørsiden av Møllendalsveien gir kombinasjonen av store høydeforskjeller og stor andel av næringsformål rom for betydelig høyere utnyttelse (opptil 250 %).

Det er ikke mulig å gi et presist anslag for antall nye boenheter innenfor planområdet. Dette vil i stor grad være avhengig av forholdet mellom boligareal og annen bebyggelse i områder med sentrumsformål og kombinert formål. Dersom S1 bygges ut med maksimal utnyttelse, og halvparten av bruksarealet blir boligformål med leiligheter på gjennomsnittlig 80 m², kan antallet nye leiligheter bli ca 240 i dette området.

5.3 Planens delfelter

Grønneviksøren S1

Felt S1 er planens store, sentrale byggeområde. Her skal det etableres boliger, arbeidsplasser, publikumsrettede tilbud og en mindre barnehage. Ved å kombinere det generelle reguleringsformålet *Sentrumsformål* med detaljerte bestemmelser tar planen sikte på å oppnå både fleksibilitet og tydelige rammer for innhold og kvalitet.

Arealet er eid av BIR og Bergen kommune, og planmyndigheten kan dermed beholde god kontroll med innhold og kvalitet i byggeområdet også uten krav om detaljregulering. Fagetaten anbefaler at kommunen benytter arkitektkonkurranse eller lignende for å oppnå rett kvalitet på det nye byggeområdet. Alternativet bør være å kreve detaljregulering, men dette er ikke innarbeidet som et krav i det foreliggende planforslaget.

Fagetaten oppfordrer til at det planlegges minst ett bygg i dette området med strengere krav til energieffektivitet enn det som følger av teknisk forskrift. Dette må eventuelt avtales privatrettslig mellom kommunen som grunneier og kjøper/utbygger.

Fagetaten tar ikke stilling til om det bør reserveres areal for sjørelatert idrett (padling og roing) i den nye bygningsmassen (se også pkt 5.10).



Illustrasjon av utbygging på tilgrensende arealer (Møllendal øst og studentboliger). Kunsttøyskolen er omarbeidet i forhold til denne illustrasjonen.

Studentboligene BB1

I regi av Studentsamskipnaden i Bergen er byggingen av ca 720 hybelenheter i felt BB1 i gang. Dette prosjektet er tidligere regulert i planID 60930000, men bygges inn i den ny reguleringsplanen for Møllendal vest og gis nye arealkoder i samsvar med ny kartforskrift. Det gjøres samtidig 2 mindre justeringer i planen: snuplassen i enden av veg V2 vris mot nord av hensyn til detaljutforming av Elveparken Park2, og de fysiske kravene til parkeringsplasser nyanseres noe. Planbestemmelsene stiller krav til minstepørrelse og parkeringsdekning tilsvarende andre, ordinære boliger dersom det kan bli aktuelt å benytte arealet til ordinært boligformål i framtiden.

Arealet sør for Møllendalsveien S2

Det opprinnelige høringsutkastet forutsatte at eiendommene på sørsiden av Møllendalsveien skulle utnyttes hver for seg. I slutfasen av planprosessen er det utarbeidet et nytt forslag til utnyttelse av dette arealet. De 3 grunneierne BIR, A2G Gruppen og Bolstad Transport slutter seg til den nye løsningen, som gir rom for en mer fleksibel og effektiv utnyttelse av arealet gjennom et nytt felt S2. I høringen kom det fram tydelige innvendinger mot det opprinnelige planforslaget fra naboer i Klaus Hanssens vei. Feltet S2 må nå detaljreguleres før utbygging, og dette gir naboene anledning til å medvirke i en ny detaljplanprosess.

Møllendal øst er regulert uten areal for barnehage. Den samlede nye boligbyggingen i området sammen med generell underdekning av barnehageplasser i Bergenhus og Årstad tilsier at det må reserveres arealer for nye barnehager i denne reguleringsplanen. Dette løses ved at en barnehage for minimum 63 barn ("normalstørrelse") skal innpasses i felt S2, i tillegg til en mindre barnehage i felt S1.

Resten av BIRs areal benyttes til kirkegårdsutvidelse som gir en viktig kobling mellom Strandparken Park1 og Møllendal kirkegård, og det skal anlegges en ny gangveg mellom Møllendalsveien og Klaus Hanssens vei.

Planen forutsetter også at det skal legges til rette for et parkeringshus under felt S2 som kan betjene større deler av planområdet og eventuelt boligsoneparkering.

5.4 Grønnstruktur

Planens nettverk av byrom og grønnstruktur er basert på et eget byromskonsept som ble utarbeidet i første fase av reguleringsplanprosessen. Her utdypes og nyanseres innholdet i kommunedelplanen, og det foreslås konkrete løsninger for grønnstrukturen. Byromskonseptet følger plansaken som vedlegg D. Hovedelementene i grønnstrukturen er *Strandparken Park1* mot Store Lungegårdsvann, *Elveparken Park2* langs Møllendalselven, *tverrforbindelser* gjennom byggeområdet (inkludert ny gangbro over Møllendalselven) og god *kobling mot Møllendal kirkegård*. Kirkegården har også en viktig funksjon som park, stille område og grønn vegg i landskapsrommet, og viktige visuelle siktlinjer mellom kirkegården og byen/sjøen skal tas vare på.

Kirkegården og Strandparken kobles sammen via en forlengelse av kirkegården og en raus fotgjengerovergang over Møllendalsveien, og dette vurderes som viktig for planens samlede grønnstruktur.

Strandparken Park1 vil få områdets beste solforhold, og vil bl.a. bli opparbeidet med badeplass. Fagetaten anbefaler at utformingen av strandparken baseres på konkurranse eller parallelle oppdrag, og at byromskonseptets kvalitetskriterier legges til grunn. Fagetaten anbefaler ikke at parken skal tilrettelegges for sjøsetting av småbåter. Dette vil beslaglegge betydelige arealer gjennom behov for avkjøring, manøvreringsareal og parkering m.m. (se også pkt 11.6).

I Elveparken Park2 legges det til rette for lek og aktivitet i og langs elven opp til og med Møllendalsveien. Ovenfor broen angir planen naturvernformål for å få fram at dette vil bli et viktig gyte- og oppvekstområde for sjøørret. Denne strekningen er også mindre egnet for ferdsel på grunn av etablerte, høye betongmurer som avskjærer kontakten mellom elv og tilgrensende terreng.

Planen definerer følgende miljømål for restaurering av Møllendalselven:

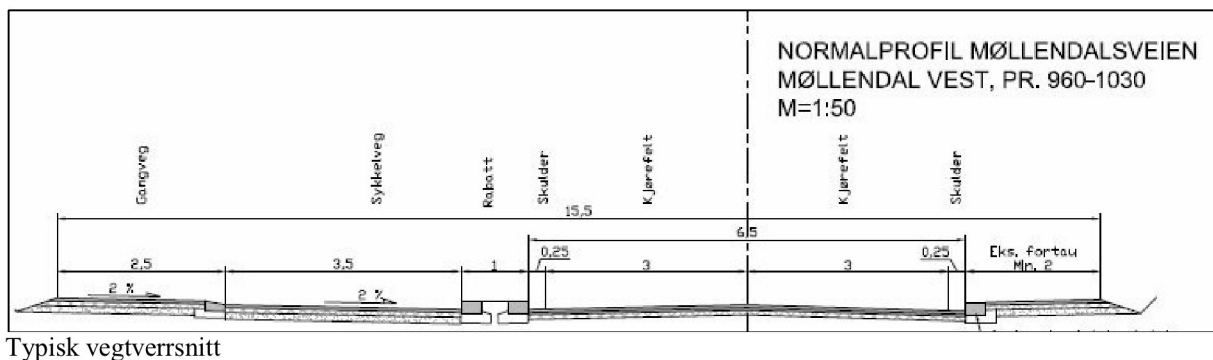
Minst god økologisk og kjemisk tilstand i henhold til vannforskriften (Forskrift om rammer for vannforvaltning), og oppfylte akseptkriterier for mest følsom bruk i henhold til forurensningsforskriften (Forskrift om begrensningsav forurensning).

Den økologiske målsettingen må tilpasses dagens situasjon med regulering for drikkevannsforsyning. Mulighetene for forbedringer med større vannføring i perioder der magasinkapasiteten tillater det bør likevel utredes nærmere (se også pkt. 10 og 11.4).

I og langs elven viser planen nye eiendomsgrenser langs gnr 163/11 og i møtet mellom kirkegården og elven (de nye tomtegrensene er sammenfallende med formålsgrenser og framgår ikke på papir- og pdf-versjoner av planen). Formålet er å avgrense BKF sin framtidige eiendom gnr 163/6 til landarealet langs parkeringsplassen, og at hele landskapsrommet ved fossen skal framstå som en eiendom. For gnr 163/11 legger endringen til rette for at selve elveløpet kan være i offentlig eie uavhengig av eierstruktur på land.

5.5 Veg og trafikk

Møllendalsveien utbedres i dagens trase. Fortau og sykkelveg med 2-veis trafikk legges på sjøsiden av veien, samtidig som eksisterende fortausstrekninger på innsiden av vegen beholdes.



Enkelte delstrekninger får redusert standard i forhold til dette utgangspunktet, og blir uten egen sykkelveg:

- I vest ut mot krysset er tilgjengelig tverrsnitt for smalt, og kostnadene ved å utvide dette blir så store at eget sykkelfelt utgår langs Møllendalsveien 1A, 1 og 8.
- Forbi Fondenes Auto (Møllendalsveien 20) reguleres vegen med full standard, men vegen kan i første omgang bli bygget med en forenklet løsning for å unngå direkte inngrep i verkstedslokalet som delvis ligger i et eldre, verneverdig bygg (se også pkt 6.6). Løsningen med et kjørefelt forbi nr 20 er forlatt av hensyn til sikkerhet og trafikkflyt.
- Også strekningen mellom avkjøringen til studentboligene og Møllendalsbakken blir uten egen sykkelveg på grunn av lite tilgjengelig areal. Fagetaten antar at dette er et lite problem, bl.a. fordi mye av sykkeltrafikken vil benytte den nye broforbindelsen (trafikk mot sentrum) og Klaus Hanssens vei (trafikk mot sykehuset). Sykkelvegen vil uansett måtte opphøre i krysset med Møllendalsbakken.

På grunn av at byggeområdene heves må også vegen heves for å sikre avrenning og en tjenelig sammenheng mellom trafikkarealer og bebyggelse. Det er vurdert å heve muren langs kirkegården tilsvarende etter innspill fra BKF, men dette anbefales ikke som et selvstendig tiltak. Fagetaten anbefaler at eventuelle tiltak på muren vurderes sammen med behovet for støyskjerming og eventuell masseutskifting på kirkegården (se også pkt 6.6).

Området er betjent av en ny bussrute, og busstopp planlegges i hovedsak som kantstopp uten egne busslommer. Der det er tilstrekkelig plass svinges sykkelvegen noe ut fra busstoppet for å gi avstand mellom busspassasjerer og syklist.

Det er ca 850 m mellom S1 og bybanestoppene Florida og Danmarks plass. En ny bybanetrase kan komme på østsiden av Store Lungegårdsvann, men dette ligger flere år fram i tid.

Området har god gang- og sykkelforbindelse mot sentrum via Lungegårdsparken.

Reguleringsplanen fastsetter ikke skiltet fart, men planforslaget bygger på at fartsnivået settes forholdsvis lavt (mest sannsynlig 40 km/t).

5.6 Parkering

Krav til parkeringsdekning fastsettes endelig i byggesaksbehandlingen basert på fordeling mellom ulike arealbruksformål. Det foreslås å videreføre parkeringsnormen fra kommunedelplanen, som baserte seg på sentrumsnorm/sone A fra parkeringsnorm datert 2002 (forslag). Dette er også lagt til grunn for reguleringsplanene for Møllendal øst og Møllendalsbakken. Fagetaten vil ikke anbefale like strenge krav som for sentrum (sone P1) på grunn av lang avstand til offentlige parkeringsanlegg.

Studentboligene, som arealmessig utgjør ca 1/3 av utbyggingspotensialet på Grønneviksøren, bygges ut nesten uten parkering. Dette betyr at parkeringsdekningen samlet sett blir lav. Det legges videre til rette for bildeling i området, og dette kan bidra til et generelt lavere bilhold.

Planen åpner for at det kan bygges et parkeringshus, for eksempel for boligsoneparkering, i felt S2 dersom det vurderes som hensiktsmessig (bestemmelsene § 4.2.2 nr 2b).

5.7 Kulturminner

De viktigste kulturminnene ivaretas ved at 3 verneverdige bygninger (Møllendalsveien nr 19, 20 og 44) gis formelt vern gjennom reguleringsplanen. Videre bevares Møllendalsveiens linjeføring, som markerer den opprinnelige strandlinjen i området.

Møllendalsveien 20 (Fondenes Auto) ligger i hovedsak utenfor planområdet. For dette bygget legger planen til grunn at deler av sjøhuset må rives dersom vegen skal utvides til fullverdig standard. Dette vurderes pr. i dag som en bedre løsning enn å flytte huset lenger ut på grunn av plasseringen i den historiske strandlinjen.

Det er gjennomført kulturminneundersøkelser i ytre del av elveløpet i regi av Sjøfartsmuseet, uten spesielle funn (doknr 212).

5.8 Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidet en felles ROS-analyse for hele Møllendalsområdet, og denne følger saken som vedlegg C. Flomtemaet er også belyst i et forprosjekt for Elveparken Park1 (vedlegg E). Det er særlig fokusert på følgende tema:

- Flom og erosjon
- Havnivåstigning
- Forurensset grunn/gassdannelser
- Ras og setninger.

I tillegg er bedret trafiksikkerhet for gående og syklende en grunnleggende forutsetning for omformingen av Møllendalsområdet.

Påviste risiko- og sårbarhetsforhold er lagt til grunn for planforslaget, som blant annet bygger på følgende forutsetninger:

- Gulvnivå for ny bebyggelse skal ikke ligge lavere enn kote +2,5.
- Lavtliggende arealer skal tåle å bli satt under vann.
- Elveløpet dimensjoneres for 200-års flom, bl.a. ved erosjonssikring og nedtrapping av Elveparken Park1 for å øke elveløpets tverrsnitt.
- Langs sjøen vises alt areal under kote +2 som flomutsatt (kravet fra NVE er kote +1,65 som tilsvarer høyeste målte nivå, men dette er det praktisk vanskelig å legge til grunn).
- 2 av broene som har for liten lysåpning rives (eller elvens tverrsnitt utvides), og den nye broen dimensjoneres og utformes for å tåle stor flom.
- Møllendalsveien legges med et jevnt fall som videreføres gjennom V2, S1 og Park1 slik at overflatevann ledes ut i sjøen.
- Mulighet for å føre vann tilbake til elveløpet over parkeringsplassen P1.
- Elveutløpet ved nederste bro utvides noe som en følge av at et foreslått utfyllt friområde i reguleringsplanen for Møllendal øst fjernes.
- Forurensning fjernes fra elvedimentene og avløp til elven saneres.
- Forurensset grunn isoleres og infiltrasjon av overvann til slike områder stoppes.
- Risiko for masseutglidning reduseres ved at de ytre arealene mot sjøen ikke bebygges.
- Det beste arealet i forhold til luftkvalitet, grunnforurensning og lokalklima benyttes til barnehage.
- Det vises hensynssoner bl.a. for flom, erosjon, trafikkstøy, viktig infrastruktur i grunnen og forurensset grunn.
- Rekkefølgebestemmelser sikrer et trafiksikkert tilbud til gående og syklende, og skal forhindre at særlig barn kommer i kontakt med forurensset grunn på land eller i elveløpet.

5.9 Universell utforming

I samsvar med generelle lovfestede krav vil universell utforming være en sentral forutsetning for utforming av bygninger og anlegg innenfor planområdet.

Det skal tilrettelegges en ny gangforbindelse mellom Møllendalsveien og Klaus Hanssens vei med best mulig stigningsforhold. Traseen fastlegges ved detaljregulering av felt S2.

5.10 Idrettsformål - padling og roing

Gjennom planprosessen er det kommet tydelige innspill om at både padle- og roklubber har ønske om å etablere seg i området og har behov for egnede lokaler. Dette er populære tilbud til blant annet barn og unge, samtidig som denne typen av aktivitet på vannet vil være et verdifullt bidrag til totalopplevelsen av Store Lungegårdsvann, Damsgårdssundet og bymiljøet som helhet.

Forprosjektet for Elveparken Park2 viser at den gamle roklubben FL1 ("Rødbygget") ikke er et godt alternativ, og planforslaget gir foreløpig ingen gode løsninger på dette ønsket. Den mest aktuelle løsningen innenfor planområdet vil være å reservere areal i den nye bebyggelsen i felt S1, og dette må eventuelt avklares gjennom en politisk prioritering.

5.11 Avfallshåndtering

BIR ønsker at det legges til rette for etablering av et felles, stasjonært avfallssug for hele planområdet. Fagetaten ser at dette kan ha mange fordeler (blant annet redusert transportarbeid), men forstår det slik at det inntil videre ikke er grunnlag for å stille krav om dette utenfor Bergen sentrum.

5.12 Plangjennomføring

En rekke ulike funksjoner må flyttes og gis ny lokalisering utenfor planområdet, og dette vil påvirke plangjennomføringen (se også pkt 6.7). Fagetaten har ikke grunnlag for å anslå hvor lang tid det kan ta før området er ferdig utbygd.

Etablering av infrastruktur og grønnstruktur skal finansieres via utbyggingsavtaler mellom kommunen og nye utbyggere. Vegutbedringen vil bli gjennomført først, og øvrige tiltak vil bli etablert etter hvert som det foreligger finansiering og området er klart for omforming.

Fagetaten legger til grunn at Bergen kommune og BIR benytter posisjonen som grunneier til å stille kvalitetskrav til utviklingen av felt S1, for eksempel ved at salget av eiendommen skjer på grunnlag av en konkurranse og forpliktende avtaler. Dersom dette ikke er gjennomførbart eller ønskelig bør det stilles krav om detaljregulering for felt S1.

5.13 Reguleringsbestemmelser

Plankartets innhold suppleres av bindende reguleringsbestemmelser (vedlegg B). Bestemmelsene er i hovedsak basert på kommunens ordinære standarder for krav til kvalitet (bl.a. fra kommuneplan og kommunedelplan), men med nødvendige tilpasninger.

Det er først og fremst bestemmelser om rekkefølge og utbyggingsavtaler som krever spesiell omtale. Utbyggingsavtaler mellom kommunen og private utbyggere er lovregulert gjennom pbl kapittel 17. Gjennom rekkefølgebestemmelsene legger reguleringsplanen rammene for hvilke tiltak som skal omfattes. Omformingen av Møllendalsområdet gir behov for ny infrastruktur som i stor grad skal finansieres gjennom utbyggingsavtaler. Reguleringsplanene for Møllendal øst, vest og Møllendalsbakken er samordnet på dette feltet, og det legges som hovedregel til grunn at alle byggetiltak hefter solidarisk for alle infrastrukturtiltak.

Planforslaget inneholder et rekkefølgekrav om at barnehage i felt S1 eller S2 må etableres før nye boliger kan tas i bruk. Dette betyr at dagens gjenvinningsstasjon i Møllendalsveien må avvikles raskt, eller at ny boligbygging må vente. Dette kan gi utilsiktede konsekvenser, og rekkefølgekravet bør vurderes spesielt i den politiske sluttbehandlingen av planen.

5.14 Vertikalnivå og hensynssoner

Planen gir kun arealformål for 1 vertikalnivå: hovedsakelig på grunnen/vannet, men også over grunnen/vannet for broene over Møllendalselven. Under broene har arealet samme formål som tilstøtende arealer (skillet mellom naturvernformål og friluftformål i elven går midt under Møllendalsveien).

Anlegg under grunnen er ikke regulert med eget formål, men hovedledninger for avløp og fjernvarme er markert med hensynssoner.

Andre hensynssoner som ikke er relatert til risiko og sårbarhet (pkt 5.8) er bevaring naturmiljø (2 store trær i felt S2), bevaring kulturmiljø (verneverdige bygninger) og krav om felles detaljregulering (arealet sør for Møllendalsveien).

5.15 Avvik fra overordnet plan

På følgende punkter foreslås det at reguleringsplanen gir andre løsninger enn forutsatt i kommunedelplanen:

- Gjenbruksstasjonen utgår uten at det er påvist et nytt lokaliseringalternativ.
- Arealutnyttelsen økes noe.
- Kirkegårdsutvidelsen blir noe mindre.
- Boligsoneparkering er ikke utredet og gjennomført, men det tilrettelegges for et P-anlegg integrert i felt S2.
- Vegprofilen endres ved at fortau og sykkelfeltene legges på utsiden av vegen i stedet for på begge sider.

6 Konsekvenser av planforslaget

6.1 Samordnet areal- og transportplanlegging

Møllendalsområdet er trafikalt vanskelig med tidvis kapasitetsproblemer i kryssene mot overordnet vegnett. Dette er det ingen enkle løsninger på, og omforming og fortetting er forutsatt i kommuneplanen. Det gjøres flere viktige grep for å begrense negative effekter av trafikkvekst. En rekke trafikkskapende virksomheter flytter ut av området, og det er gitt stramme rammer for parkeringsdekning. Areal for bildeordning reserveres, og gode forhold for gående og syklende har høy prioritet. Møllendalsveien vil også få bedre bussbetjening, men dette må sannsynligvis utvikles over tid. Dersom problemene blir for store kan det også vurderes å sette inn tiltak mot gjennomgangstrafikk på et senere tidspunkt.

Fagetaten ser utflytting av gjenvinningsstasjonen som et viktig grep for å redusere den totale trafikkbelastningen.

Sammen med Møllendal øst gir dette planområdet et betydelig og sentrumsnært potensiale for fortetting, som samlet sett bidrar til å bremse veksten av byens byggesone og til å redusere veksten av totalt transportarbeid. Plangrepet vurderes samlet sett som positivt.

6.2 Miljø og barns interesser

Planområdet har betydelige utfordringer knyttet til lokalklima og tidvis dårlig luftkvalitet, og resultatet blir et kompromiss mellom ulike hensyn.

I perioder når luftkvaliteten blir dårlig (mest aktuelt i inversjonsperioder om vinteren), er dette et alvorlig "systemproblem" som rammer store deler av Bergen sentrum og Bergensdalen. I slike situasjoner må problemet primært løses ved tiltak mot forurensingskildene, heller enn at byutviklingen skal fryses eller utvikles mot et mer transportskapende utbyggingsmønster. Grønneviksøren ligger også utenfor den mest belastede delen av Bergensdalen, og i gul sone i henhold til tilgjengelige data.

Et viktig plangrep er at den største barnehagen legges på planområdets beste tomt. Her er det fortsatt verdifull vegetasjon, arealet er mindre belastet med grunnforurensning, og har et bedre lokalklima. Utearealet kommer høyere enn Grønneviksøren, som påvirkes mest av oppstuing av kaldluft.

Det er lagt stor vekt på å oppnå en god grønnstruktur med spesiell prioritet til arealer langs sjø og elv. Planen har også store ambisjoner for gode kvaliteter i det sentrale byggeområdet S1.

Det foreslås at en av barnehagene skal ferdigstilles før det gis ferdigattest for nye boliger (bestemmelsen § 3.3 nr 3).

6.3 Trafikkstøy

Trafikkstøy er behandlet i en egen fagrapport, og gul støysoner er markert på plankartet basert på et framskrevet trafikkvolum på 17500 kjøretøy/døgn i 2025. Tiltak for eksisterende boliger som får for høyt støynivå i henhold til nasjonale retningslinjer T-1442 er beskrevet i støyrapporten og formalisert i bestemmelsen §§ 1.3.1 og 3.2.2 nr 2. Trafikkstøy for kirkegården er kommentert i avsnitt 5.5 og 6.6.

6.4 Naturmangfold

I dag er Møllendalselven død i perioder nedstrøms elvetunnelen på grunn av liten vannføring kombinert med forurensningsbelastning. Også sedimentene er sterkt forurenset i nedre del av elveløpet. Elven restaureres, og det er en viktig målsetting at fisk og annen stedegen ferskvannsfauna skal reetableres. Strekningen nedenfor Møllendalsveien tilrettelegges for menneskelig aktivitet, mens naturmiljøet prioriteres i den øvre strekningen opp til fossen og tunnelen. Landskapsrommet rundt fossen øverst i planområdet inneholder rik edelløvskog som bevares gjennom planforslaget.

Det er sterkt ønskelig at vannføringen i Møllendalselven nedstrøms Svartediket blir øket i perioder der magasinkapasiteten tillater dette. Et slikt tiltak er en forutsetning for en vellykket park. Utvidelsen av Svartavannsmagasinet på Gullfjellet vil øke kapasiteten betydelig, og dette bør bidra til å forenkle problemstillingen (se også pkt 11.4).

Det er en viktig målsetting at Møllendalselven skal produsere sjørret som kan gi grunnlag for et attraktivt fritidsfiske i Store Lungegårdsvann og Damsgårdssundet. Elven vil primært ha funksjon som gyte- og oppvekstområde for ørreten, og bør sannsynligvis fredes for fiske. Dette avgjøres eventuelt av Direktoratet for Naturforvaltning og hjemles i nasjonal forskrift.

Etter hvert som vannkvaliteten i Store Lungegårdsvann gradvis har bedret seg har området fått en viktig funksjon som vinterområde for sjøfugl. Det forventes ikke at planforslaget vil påvirke dette negativt i særlig grad. Planens tiltak mot forurensning vil snarere bidra til en ytterligere positiv utvikling av det marine miljøet.

2 store trær i felt S2 bevares og skal inngå i barnehagens uteareal (hensynssone H560-1).

6.5 Gang- og sykkeltrafikk

I dag er det ingen sammenhengende tilbud for gående og syklende langs Møllendalsveien. Denne situasjonen forbedres vesentlig som en følge av reguleringsplanen. Det understrekes imidlertid at planen ikke gir fullgode løsninger i kryssområdene mot Strømmen og Møllendalsbakken der tilgjengelig areal er knapt og kostnadene ved mer omfattende tiltak vil bli svært store. Dette vil i første rekke være negativt for syklistene, og spesielt situasjonen ytterst langs Møllendalsveien 1, 1A og 8 vil være uheldig ved at syklistene må benytte fortauet eller krysse vegen for en kort strekning. Tilbudet kan også bli redusert forbi Møllendalsveien nr 20, avhengig av valg av utbyggingsløsning.

6.6 Konsekvenser for naboer og direkte berørte

Fonden's Auto i Møllendalsveien nr 20 blir sterkest berørt av planforslaget. Dersom vegen bygges ut med full standard må deler av bygget rives, og dette utløser behov for omfattende og komplisert ombygging av lokaler som allerede i utgangspunktet er små og lite fleksible.

Planen åpner alternativt for en 2-trinns løsning for vegutbedringen med redusert standard på tilbudet til gående og syklende i en første fase (som teoretisk kan videreføres på ubestemt tid). Med denne løsningen kan hele bygget bevares, men minst 1 av kjøreportene må likevel stenges av hensyn til trafikksikkerhet. Dette skyldes at adkomsten krysser en smal, kombinert gang- og sykkelveg, og porten er ikke synlig for trafikk fra Strømmen. Også dette vil hindre tilgang til svært viktige funksjoner (bl.a. utstyr for bremsetest), og utløser behov for omfattende innvendig ombygging.

Situasjonen vurderes slik at det ikke finnes enkle løsninger i forhold til Fonden's Auto. Både full utbygging av vegen og et første byggesteg med redusert standard vil gi store og uoversiktlige konsekvenser. En stegvis utbygging vurderes derfor som lite formålstjenlig.

I slutfasen av planprosessen har Fonden's Auto lansert et nytt alternativ (presentert for kommunen i et møte 22. mars 2012, doknr 209 og 213). Dette kan gi verkstedet nye byggearealer på tilgrensende kommunal grunn, som i høringsforslaget er disponert til parkformål. Dette vil kreve endring av planen, ny høring og utsettelse av planbehandlingen.

Fagetaten anbefaler følgende framgangsmåte for prosessen videre:

- Vegutbedringen og eventuelle midlertidige tiltak for gående og syklende (bestemmelsenes § 3.3.1) utføres med minst mulig inngrep for verkstedet i en innledende fase. Om mulig velges midlertidige løsninger som kan holde alle kjøreportene tilgjengelige.
- Reguleringsplanen følges opp med en ny og mer detaljert prosess med formål å avklare mulige alternativer for Fonden's Auto og konsekvenser av disse. Dette materialet presenteres for politisk behandling.
- Den vestligste delen av Strandparken Park1 trekkes foreløpig ut av reguleringsplanen for å holde alle muligheter åpne i påvente av denne avklaringen.

Alternativt må sluttbehandlingen av reguleringsplanen utsettes i påvente av et bedre beslutningsgrunnlag.

Også flere andre næringsdrivende vil få begrensninger i adkomst- og parkeringsforhold. Dette gjelder i første rekke Møllendalsveien 1, 15 og 17.

Nr 1 har i dag 2 porter og 3 - 4 parkeringsplasser med adkomst direkte over fortau. Av sikkerhetshensyn bør antallet kryssingspunkter begrenses, og planen forutsetter at parkeringsplassene på gnr 162 bnr 41 (nr 1) må avvikles (eller eventuelt gis ny adkomst innenfra).

Nr 15 og 17 ligger på innsiden av vegen og berøres i mindre grad. Eksisterende avkjørsler krysser ikke fortau eller sykkelveg og kan opprettholdes, men tilgjengelig areal som bl.a. benyttes til kantparkering blir noe redusert.

Møllendalsveien 1A og 8 beholder en kjørbar adkomst pr eiendom som i dag.

Tilkomst til gnr 163/11 på østsiden av Møllendalselven er lagt om midlertidig via en ny bro i forbindelse med bygging av studentboligene. Denne løsningen må avvikles når Elveparken bygges, og ny permanent adkomst må etableres ved avtale eller gjennom regulering av det uregulerte arealet mellom reguleringsplanene for Møllendal øst og vest.

Møllendal Kirkegård berøres ikke direkte, men får et nytt og annerledes naboskap. Blant annet vil støyulempene øke som følge av trafikkøkning, heving av veien og økt refleksjon, og dette er en uheldig utvikling. Det foreligger ingen entydige regler om støyskjerming av kirkegårder, og både behovet for tiltak og muligheten for gjennomføring ligger sannsynligvis fram i tid. Eventuelle støytiltak må ses i sammenheng med antikvariske hensyn, og kanskje også med et driftsteknisk behov for masseutskifting og/eller terrengheving inne på kirkegården. Dette er en kompleks problemstilling som ikke er nærmere utredet i planen. Spørsmålet ble først reist i slutfasen av planarbeidet (doknr 208 og tlf.samtale 26.03.12). Fagetaten anbefaler at dette tiltaket ikke formaliseres i rekkefølgebestemmelsene, men at kommunen og Bergen Kirkelige Fellesråd i fellesskap tar ansvaret for å skjerme kirkegården når behovet melder seg.

Parkeringssituasjonen for kapellene vil sannsynligvis bli forverret ved at dagens parkeringsplass i større grad kan bli benyttet av andre brukere. Allerede i dag kan det være betydelige kapasitetsproblemer ved flere parallelle seremonier, og reguleringsplanen gir ingen løsning på dette.

Det forventes ikke at den nye bebyggelsen vil gi særlige negative effekter for etablerte boliger i området, men naboer bak Klaus Hanssensvei 22 og 24 kan miste noe utsikt ved utbygging av felt S2. Konsekvensene vil først bli klarlagt ved detaljregulering av feltet.

Motorbåtforeningen Neptun leier kommunal grunn, og må avgi deler av dette til vegutvidelse. Foreningens område ligger bak tette plankegjerder i dag, og bl.a. for å kunne drive med lave kostnader og bred sosial profil ønsker foreningen å beholde arealet fysisk avstengt. Dette er problematisk i et fremtidig sentrumsområde, og unngås i stor grad i andre byer. Spørsmålet berøres ikke direkte i reguleringsplanen siden båtforeningen ligger utenfor planområdet. Spørsmålet har likevel stor allmenn interesse, og veiutvidelsen tvinger fram en avgjørelse.

6.7 Funksjoner som må flyttes

En rekke viktige samfunnsfunksjoner må flyttes fra Møllendalsområdet som følge av omformingen. Dette er nødvendige konsekvenser av kommunedelplanen.

Gjenvinningsstasjon for avfall

I kommunedelplanen er BIR's gjenvinningsstasjon på sørsiden av vegen omdisponert til kirkegårdutvidelse, men Bystyret forutsetter samtidig at det skal finnes sentrumsnært erstatningsareal for gjenvinningsstasjonen. Det finnes ingen gode alternativer for plassering av denne funksjonen i Møllendalsområdet, og det vil være vanskelig å finne en egnet og sentrumsnær erstatningstomt også utenfor dette planområdet. Fagetaten antar at de eneste realistiske alternativene vil være enten å benytte BIR's egen tomt sør på Mindemyren, eller å akseptere at denne typen tilbud ligger lenger unna sentrum. Fagetaten anbefaler at gjenvinningsstasjonen utgår selv om erstatningsarealet ikke er avklart. Begrunnelsen er at dette er det beste arealet for barnehage, at Møllendal kirkegård bør kobles sammen med Strandparken via dette arealet, at avfallsgjenvinning ikke er et ønskelig naboskap til

barnehage, park og boliger, og at denne aktiviteten skaper mye trafikk. Utflyttingen vil bidra til å forbedre trafikksituasjonen i området. BIR planlegger også selv ut fra en forutsetning om at gjenvinningsstasjonen i Møllendalsveien må legges ned.

Helikopterbasen

Avtalen mellom Bergen kommune og Helse Bergen og bruk av areal på Grønneviksøren til helikopterlandingsplass og base forlenges på kortvarig basis så lenge bruken ikke er til hinder for gjennomføring av reguleringsplanen. En ny landingsplass er nylig åpnet på sykehusområdet, og en ny base er under planlegging på Nygårdstangen.

Gasnor

Tankanlegget for flytende gass (LNG) som tidligere lå i felt BB1 er nå flyttet til den vestligste delen av Park1. Her har Gasnor leieavtale med kommunen til ut 2019. Etter dette må anlegget flyttes, og det kan ikke reetableres innenfor dette planområdet. Denne delen av parken kan ikke opparbeides før tankanlegget avvikles.

Verkstedsfunksjoner for BIR og Bergen kommune

BIR har fortsatt sine verkstedsfunksjoner i "Blåbygget" på Grønneviksøren, og det er foreløpig ikke avklart hvor og når disse kan flyttes. I noen grad gjelder dette også for enkelte drifts-funksjoner for Bergen kommune. Felt S1 kan ikke utvikles før disse funksjonene er flyttet.

6.8 Universell utforming

Planen bidrar til generelt bedre framkommelighet for alle grupper innenfor planområdet. Det oppstår ingen spesielle negative konsekvenser.

7 Uttalelser ved offentlig ettersyn

Det ble mottatt 28 merknader til planforslaget. Fylkesmannen har ikke avgitt uttalelse.

Høringen viser at planen i hovedsak blir positivt mottatt. Unntakene er høringsutkastets løsning for arealet på sørsiden av Møllendalsveien (som senere er justert), og konsekvenser for Fondenes Auto i Møllendalsveien 20.

Dok nr 147 Nils Kristian Skiple, 21.08.2011

Støytiltak i Møllendalsbakken bør konkretiseres. Støyproblemene er store som følge av at veien er bratt. Det bør gjennomføres fartsreducerende tiltak og nattestenging.

Fagetatens merknad:

Støytiltak i Møllendalsbakken er ikke tema i denne reguleringsplanen. Konkret utforming og omfang av tiltak fastsettes i en egen støyutredning.

Dok nr 149 Ole Morten Kjærstad, 30.08.2011

Er generelt positiv til planen, men kritisk til utvidelse av Klaus Hanssens vei 22. Følgende ulemper påpekes: estetisk dårlig kvalitet, støyende ventilasjonsanlegg, utsikt, tap av verdi på naboeiendom, mer trafikk, mangel på parkeringsplasser, mangelfullt terrengsnitt.

Fagetatens merknad:

Planen er endret for denne eiendommen, og området skal detaljreguleres før utbygging.

Dok nr 150 Svein Eriksen (Møllendalsveien 1 - Strømbil-Finans AS), 30.08.2011

Det er svært viktig at eiendommen får beholde de 2 adkomstene som er vist på plankartet.

Fagetatens merknad:

Merknaden imøtekommes.

Dok nr 151 Gasnor AS, 26.08.2011

Gasnor ber om at tankanlegget for LNG som er etablert på Grønneviksøren kan bli liggende ut 2019 i samsvar med inngått avtale.

Fagetatens merknad:

Planen påvirker ikke Gasnors avtale med kommunen.

Dok nr 152 (og 174, 204, 212, 214) Bergen Sjøfartsmuseum, 01.09.2011

Planområdet ligger innenfor et prioritert område for marinarkeologi, og museet ser behov for nye registreringer i strandsonen og i sjøen.

Fagetatens merknad:

Planens utstrekning i sjø er betydelig redusert. Behovet for undersøkelser er redusert til ytre del av elveløpet, og en befaring ble gjennomført i mars 2012. Det ble ikke gjort funn som omfattes av kulturminneloven (notat fra befaring dok 214). Det ble registrert en bevaringsverdig tørrmur i elveløpet, og denne bevares i forslaget til forprosjekt for Elveparken Park1.

Dok nr 153 On Elpeleg, 04.09.2011

Det er store parkeringsproblemer i Klaus Hanssens vei, og næringsarealene bør ikke utvides. Eksisterende trær ved næringsarealene bør bevares. Trykkeriet (B/N1) bør ikke gis tillatelse til større byggehøyde, men bygningen har behov for renovering.

Fagetatens merknad:

Planen er endret, og næringsarealene skal detaljreguleres før utbygging. All adkomst skal skje via Møllendalsveien etter utbygging.

Dok nr 154 Bergen Kirkelige Fellesråd, 07.09.2011

Det er positivt at kirkegården utvides, men deler av arealet kan vanskelig benyttes til dette formålet og bør heller være offentlig park. Avkjørsel til P2 bør snevres inn. Etablering av en ny gangbro over elven ved P2 er uheldig (rekkefølgebestemmelsene § 3.2.2). Det bør eventuelt tilrettelegges for gående over parkeringsplassen. Det bør presiseres hvilken hensynssone som ligger over P2. V2 bør også gi adkomst til kirkegården. Det bør presiseres hvor en eventuell ny adkomst til kirkegården skal komme. Det kan bli krevende å anlegge barnehage og kirkegård på arealer som tidligere har vært benyttet til avfallsgjenvinning.

Fagetatens merknad:

Utvidelsen av kirkegården er mer "målrettet" i den siste versjonen av planen, og utformet i samråd med BKF. Avkjørselen er snevret inn. Ny bro kommer ved Park2 og ikke P2. V2 (som adkomst til K. H. vei 22) utgår. En eventuell ny adkomst til kirkegården må initieres av BKF.

Dok nr 155 Statens vegvesen, 05.09.2011

Vegvesenet fokuserer på at området har betydelige trafikkavviklingsproblemer, og er skeptisk både til kapasiteten i de 3 kryssene mot tilliggende hovedvegnett og til varierende standard for myke trafikanter. Det anbefales videre at den endelige løsningen ved Møllendalsveien 20 bør fastsettes i reguleringsplanen (tidspunkt for full vegutvidelse og flytting eller delvis riving av det verneverdige bygget).

Fagetatens merknad:

Det finnes ingen enkle løsninger for utvidet kapasitet i Møllendalsvegen. Veggen bygges likevel ikke med den midlertidige enfeltsløsningen ved nr 20 som vist i planforslaget. Foreslått løsning framgår av pkt. 6.6.

Dok nr 156 Kystverket vest, 05.09.2011

Ingen merknader.

Dok nr 157, 179 Rådet for byforming og arkitektur

Rådet stiller seg bak planens intensjoner. Området får behov for økt parkeringskapasitet. Overflateparkering bør fjernes og legges inn i felles anlegg.

Fagetatens merknad:

Planen bygger på dette prinsippet. Bortsett fra eksisterende P-plass for kapellene viser planen kun parkering for bevegelseshemmede og bildelering som overflateparkering.

Dok nr 160 BKK Varme AS, 14.09.2011

Ny bebyggelse i planområdet kan knyttes til fjernvarmenettet, og dette kan vedtas som planbestemmelse.

Fagetatens merknad:

Fjernvarme er innarbeidet i planbestemmelsene.

Dok nr 161 Statsbygg, 16.09.2011

Reguleringsplanene for Møllendal øst og vest bør bygge på samme prinsipp for rekkefølgebestemmelser og bruk av utbyggingsavtale. Basert på dette bør formuleringen i § 1.11 endres, og T1 (barnehage) og T2 (forsamlingslokale) bør ikke unntas fra rekkefølgekrav. Det bør presiseres hvilke tiltak som skal være fysisk gjennomført før det gis igangsettingstillatelse.

Fagetatens merknad:

Merknaden imøtekommes, med unntak av at barnehage fortsatt fritas fra utbyggingsavtale.

Dok nr 163 Advokatene Helgesen og Espelid på vegne av Fondenens Auto, 30.09.2011

Planen vil medføre store inngrep i Fondenens Auto sin eiendom og virksomhet, og vil bety store kostnader for gjennomførende myndigheter på grunn av tapte driftsinntekter og omfattende innvendig ombygging. Det er allerede tilstrekkelig veibredde forbi nr 20 i dag, og virksomhet på motsatt side av gaten skal avsluttes i løpet av kort tid. Det anmodes om en befarings.

Fagetatens merknad:

Kommunen har hatt en god dialog med Fondenens Auto. Relevante dokumenter fram til fagnotatets dato: 112, 182, 200, 209, 213. Fagetatens vurdering framgår av pkt. 6.6.

Dok nr 164 Møllendal Vel, 29.09.2011

Velforeningen ser mange positive sider ved planen (bl.a. grøntarealer, miljøsatsing og et variert S1), men er bekymret for trafikale utfordringer. Opprustningen av Møllendalsveien må gjennomføres umiddelbart, det må etableres bussforbindelse og krysset Møllendalsveien - Møllendalsbakken må sikres. Det advares på det sterkeste mot uttransport av stein fra ny jernbanetunnel langs Møllendalsveien. Det anbefales at de 2 båtforeningene i området slås sammen.

Fagetatens merknad:

Merknaden tas til orientering. De fleste punktene avgjøres uavhengig av reguleringsplanen.

Dok nr 165 Stine Hervik på vegne av 8 beboere i Klaus Hanssens vei 31, 03.10.2011

Det benyttes navn som ikke er i daglig bruk og som ikke framgår av kart (særlig "Tonningsneset"). Dette har medført at flere personer ikke har oppfattet at de berøres av planen. 2 nye etasjer på A2G (B/N1) vil medføre en urimelig reduksjon av utsikt, gi verdireduksjon og økt innsyn (foto vedlagt). Utbyggingen vil også øke trafikkproblemene i Klaus Hanssens vei (enfelts vei med kantparkering).

Fagetatens merknad:

Vi beklager bruken av navnet "Tonningsneset", og dette er tatt ut av plandokumentene. Planen er vesentlig omarbeidet for området mellom veiene, og området (felt S2) skal nå detaljreguleres før utbygging. All adkomst skal skje via Møllendalsveien.

Dok nr 166 Hartveit Eiendom AS (Møllendalsveien 15 og 17), 03.10.2011.

Er inneforstått med at parkeringsmuligheten langs fasaden vil bli redusert. Den midlertidige enfeltsløsningen mellom nr 19 og 20 kan forsterke problemene med trafikkavvikling i Møllendalsveien, og kødannelse kan sperre for adkomsten til nr 17 (mellom 17 og 19). Adkomsten benyttes også av lastebiler og krever tilstrekkelig svingradius. Vegen bør opparbeides til full standard mellom nr 19 og 20 fra starten av, eller 2 kjørefelt bør prioriteres som ved nr 1A, 1 og 8.

Fagetatens merknad:

Merknaden er imøtekommet.

Dok nr 167 Jernbaneverket, 20.09.2011

Den berørte delen av Kronstadsporet er vist med formål Samferdselsanlegg (kode 2001). Riktig formål skal være Bane (kode 2020). (En sent innkommet merknad om massetransport fra Ulriken tunnel er behandlet i pkt 12).

Fagetatens merknad:

Kodebruken anses ikke som formelt feil, og kode 2001 sikrer god fleksibilitet. Kartet er ikke endret.

Dok nr 168 Opus Bergen AS for A2G (B/N1), 04.10.2011

A2G eier felt B/N1 og leier felt N2, og ønsker større fleksibilitet for byggeområdene mellom Møllendalsveien og Klaus Hanssens vei. Feltene N2 og N3 bør åpnes for bolig. Felt B/N1 bør åpnes for barnehageformål, og det bør åpnes for gangbro over V2 slik at feltene B/N1 og T1 kan ses i sammenheng. V2 bør også kunne overbygges eller legges i tunnel.

Fagetatens merknad:

Planen er omarbeidet i samråd med grunneierne etter dette innspillet, og gir betydelig større fleksibilitet.

Dok nr 169 Opus Bergen AS for Bolstad Biltransport ANS (N2), 04.10.2011

Det bør åpnes for kombinert formål næring/bolig i N2.

Fagetatens merknad:

Planen er omarbeidet i samråd med grunneierne etter dette innspillet, og gir betydelig større fleksibilitet.

Dok nr 170 Elke Katharina Malzkorn, 01.10.2011

Klaus Hanssens vei er et boligområde fra ca 1935, og utvidelsen av trykkeriet (B/N1) vil bryte fullstendig med denne gamle strukturen. Øket næringsaktivitet vil også bety mer trafikk, støy og parkering, og både parkeringskapasitet, trafikkavvikling og sikkerhet er problematisk allerede i dag. Trykkeriet er tilbaketrukket fra veien, men vil bryte med strukturen dersom dagens parkeringsplass overbygges. Et påbygg vil ta formiddagssol fra baksiden av huset og ødelegge utsikten mot Svartediket og Fløyen. Industrien bør ikke videreutvikles i en boliggate.

Fagetatens merknad:

Planen er vesentlig omarbeidet for området mellom veiene, og området (felt S2) skal nå detaljreguleres før utbygging. All adkomst skal skje via Møllendalsveien.

Dok nr 171 (og 193, 210) NVE, 04.10.2011

Arealer som er flomutsatt ved en 200-årsflom og som er utsatt for erosjonsfare skal i sin helhet vises med hensynssone i plankartet, og det må gis bestemmelser som sikrer at utbygging kan skje tilstrekkelig trygt i henhold til sikkerhetskravene i byggteknisk forskrift. Det knyttes innsigelse til dette kravet. Det bør tas inn i bestemmelsene at detaljplaner for tiltak i Møllendalselv skal forelegges NVE for vurdering.

Fagetatens merknad:

Plankartet er betydelig omarbeidet med utgangspunkt i disse merknadene, og innsigelsen er trukket. Problemstillingen utdypes nærmere i pkt. 10.

Dok nr 172 Bergen og omland havnevesen, 03.10.11

Utfylling i sjø er søknadspliktig etter havneloven, og dette bør innarbeides i bestemmelsene.

Fagetatens merknad:

Planen forutsetter ikke lenger utfylling i sjø.

Dok nr 173 BIR AS, 11.10.2011

Styret i BIR har fattet følgende enstemmige vedtak i sak 57/11:

1. BIR sin nåværende gjenvinningsstasjon i Møllendalsveien betjener hele sentrum og er Bergen sentrums eneste mottak av grovavfall og farlig avfall. En gjenvinningsstasjon nær sentrum er viktig for å kunne oppnå kommunens målsetting mht. kildesortering og materialgjenvinning. Dersom BIR må flytte fra Møllendalsveien på grunn av omregulering, må Bergen kommune skaffe alternativ sentral plassering. Den nye tomten må være regulert til formålet og godkjent for bygging av gjenvinningsstasjon.
2. Det legges til grunn at Bergen kommune vil gi full økonomisk kompensasjon for de økonomiske tap og direkte henførbare merkostnader som omreguleringen vil påføre BIR.

Fagetatens merknad:

Temaet er grundig behandlet i planprosessen og i fagnotatet (se pkt. 6.7). Ny lokalisering kan ikke løses innenfor rammen av dette planarbeidet.

Dok nr 175 Vann- og avløpsetaten, 14.10.2011

VA-rammeplanen for Møllendalsområdet bør utvides til å dekke hele planområdet, og planen bør ha spesielt fokus på flomveger og overvann.

Fagetatens merknad:

Dette er løst i dialog med VA-etaten (bl.a. med nye løsninger for flomveger og overvann og med krav om egen VA-rammeplan for felt S2).

Dok nr 176 Hordaland fylkeskommune, 10.10.2011

Støtter behovet for økt arealutnyttelse, og peker på behovet for gode kvaliteter i planområdet. Det er behov for bussholdeplasser, og kommunen bør samarbeide med Skyss i det videre planarbeidet. Barnehage bør etableres i takt med øvrig utbygging, og området bør i størst mulig grad ha lokale servicetilbud i gang- og sykkelavstand. Parkering under barnehage støttes, men dette må ikke gå utover barnehagens uteareal og god estetikk. Det kan vurderes å koble ønsket om strengere energikrav for bygninger til åpningen for høyere utnyttelse enn kommunedelplanens rammer. Sjørelatert idrett bør prioriteres, og det bør finnes løsninger for en grønn forbindelse mot Byfjellene. Planområdet har lite potensial for funn av automatisk fredete kulturminner, og planen tar rimelig hensyn til nyere tids kulturminner.

Fagetatens merknad:

Merknaden tas til orientering.

Dok nr 177 Motorbåtforeningen Neptun, 18.10.2011

Foreningen ble opprettet i 1922, og etablerte seg på dagens kommunalt eide tomt i Møllendalsveien i 1926. Det redegjøres for foreningens lave kostnadsnivå og sosiale profil, som bl.a. er avhengig av at området kan holdes inngjerdet for å redusere behovet for vakthold. Deler av foreningens areal blir omdisponert til veiformål, og dette aksepteres. Det er imidlertid et stort problem at dagens gjerde blir erstattet med et betydelig lavere gjerde (1,5 m). Gjerdet må være mer enn 2 m høyt for å unngå innbrudd, hærverk og fare ved at båter på land kan velte.

Fagetatens merknad:

Detaljutforming av nytt gjerde langs Møllendalsvegen fastsettes ikke i reguleringsplanen.

Dok nr 178 Puddefjorden Kajakklubb og Holmen Roklubb, 18.10.2011

Småbåttrafikk er et problem for både kajak- og rosport, og omfanget av dette bør ikke økes ved å tilrettelegge for sjøsetting av båter i området. Aktiviteten er i liten grad avhengig av bilbruk og parkeringstilbud (ut over lagringsplass for 2 båthengere). Klubbene ønsker å benytte Rødbygget som klubbhus, og trenger ellers lagreplass for båter (i felt S1) og en flytebrygge i elveløpet. Argumenter mot etablering av infrastruktur for padling og roing i elveparken (framsatt i forprosjektet for elveparken) blir imøtegått. Padling og roing samsvarer godt med planens formål for nedre del av elveløpet, som er friluftsområde i vassdrag. En flytting av Motorbåtforeningen Draugen vil gi bedre forhold for sjørelatert idrett, men våre klubber har akutt behov for nye lokaler og kan ikke vente på dette. Den nye broen over elven er uheldig og unødvendig. Dersom den likevel bygges er det viktig at den får tilstrekkelig høyde. Kajakklubben leier lagerplass av Motorbåtforeningen Neptun, og et nytt gjerde rundt området som blir lavere og gjennomsliktig (på grunn av vegutvidelsen) øker risikoen for tyveri av verdifullt utstyr.

Fagetatens merknad:

Behovet for arealer og lokaler for ro- og padleklubber er belyst i saken, men planforslaget gir ikke et endelig svar (se pkt. 5.10). Spørsmålet er avhengig av politiske prioriteringer.

Dok nr 186 Samferdselsetaten, 12.01.2012

Redusert kapasitet for kjøretøy i Møllendalsveien ved nr 19 og 20 kan ikke anbefales.

Fagetatens merknad:

Planforslaget er endret på dette punktet, og merknaden er imøtekommet.

8 Endringer etter offentlig ettersyn

Med utgangspunkt i merknader til høringen er det gjort følgende endringer i planen:

Utbedring av Møllendalsveien ved nr 19 og 20

Selve planen er uendret, men forslaget om innsnevring av kjørebanen til 1 felt ved nr 19 og 20 som et første byggesteg er forkastet etter kritiske merknader bl.a. fra samferdselsetaten og vegvesenet. Dersom vegen bygges med redusert standard vil reduksjonen gjelde fortau og sykkelveg (se også pkt 5.5 og 6.6).

Arealet på sørsiden av Møllendalsveien

I slutfasen av planprosessen er det utarbeidet et annet forslag til utnyttelse av arealet på sørsiden av Møllendalsveien. De 3 grunneierne BIR, A2G Gruppen og Bolstad Transport slutter seg til den nye løsningen, som gir rom for en mer fleksibel og effektiv utnyttelse av arealet gjennom et nytt felt S2 (aktuelle dokumenter: møtereferat nr. 180, tilbakemelding fra Opus på vegne av grunneierne nr. 184, BIR AS nr. 206).

I høringen kom det fram tydelige innvendinger mot det opprinnelige planforslaget fra naboer i Klaus Hanssens vei. Feltet S2 må nå detaljreguleres før utbygging, og dette gir naboene anledning til å medvirke i en ny planprosess. Endringen har vært kunngjort gjennom en ny begrenset høring i perioden 25. januar - 9. mars 2012. Det er ikke mottatt nye merknader.

Tiltak mot flom i Møllendalselven

Basert på forprosjektet og merknader fra NVE er både reguleringsplanen og byggeplanen for Møllendalsveien omarbeidet for å tydeliggjøre og å redusere risiko for skadeflom og erosjon. Avbøtende tiltak er oppsummert i pkt. 5.8, og temaet behandles nærmere i pkt. 10 og 11.8.

Andre justeringer

- Planarealet i sjø er redusert for å unngå konflikt med potensielle marine kulturminner.
- Areal for båthavn/gjestehavn er tatt ut, men bestemmelsene for Strandparken Park1 åpner for at dette formålet kan innpasses i parkarealet.
- Den vestligste delen av Strandparken Park1 er tatt ut av planen i påvente av mer detaljerte utredninger for Fondenes Auto i Møllendalsveien 20.
- Avkjøringen til parkeringsplass P2 ved kapellet er snevret inn.

9 Eldre reguleringsplaner som foreslås opphevet

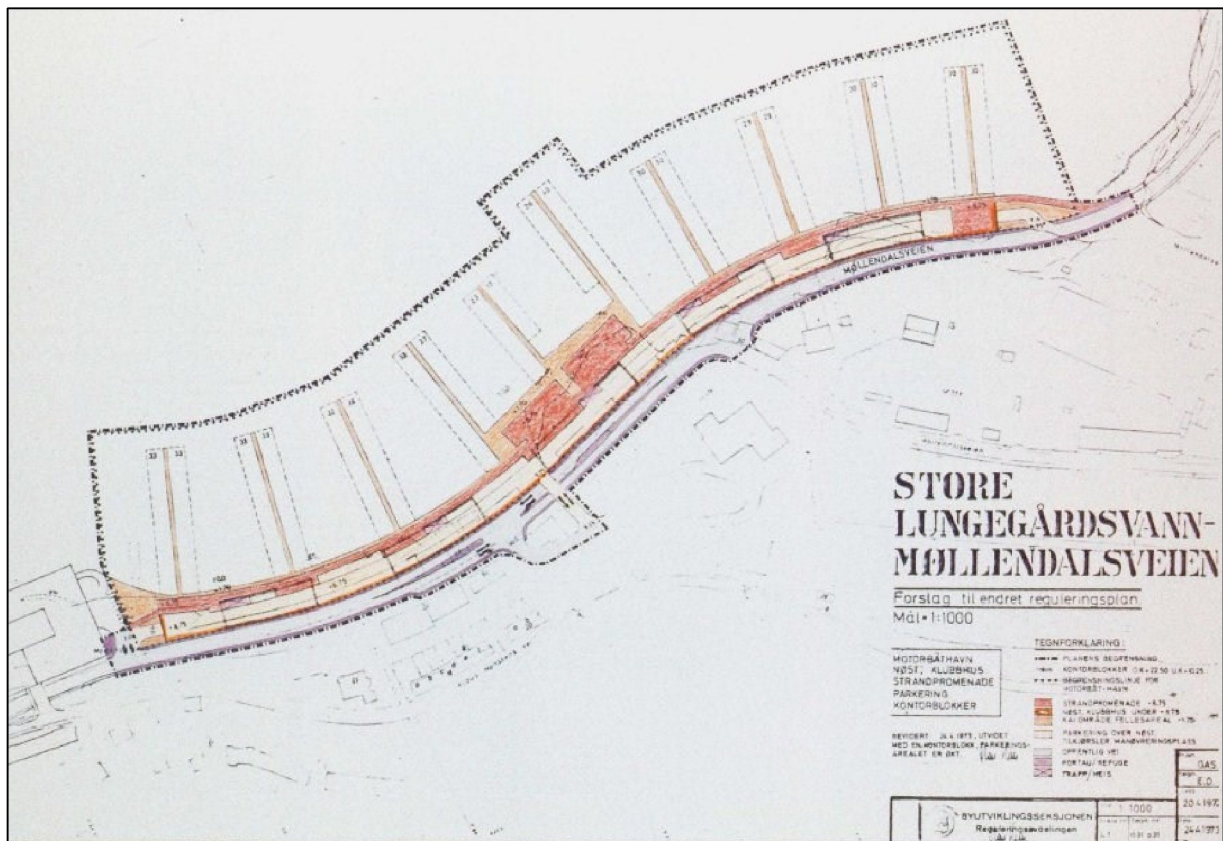
3 utdaterte reguleringsplaner foreslås opphevet. Etter hvert som nye reguleringsplaner i området blir vedtatt står vi tilbake med enkelte mindre delområder av disse 3 reguleringsplanene som fortsatt er rettskraftige. Samtidig har disse delområdene fått en ny og endret arealstatus gjennom kommunedelplanen.

Det vil ikke være ønskelig å godkjenne nye tiltak med hjemmel i disse reguleringsplanene. Det er ikke mottatt noen merknader til varsel om oppheving av planene, og fagetaten legger til grunn at ingen offentlige eller private interesser blir reelt berørt av at planene oppheves. Viktige positive effekter vil være at forvaltning av areal og plangrunnlag forenkles, plangrunnlaget blir lettere å tolke og rettssikkerheten for berørte parter forbedres.

De aktuelle plankartene gjengis her, og et mer fullstendig materiale er tilgjengelig i kommunens digitale planarkiv: <http://www.bergenskart.no/braplan/>



PlanID 10920000, 1957



PlanID 3910000, 1974



PlanID 10920100, 1983

10 Flom- og erosjonsfare

Basert på ROS-analysen vurderes flom i Møllendalselven som en av de mest alvorlige risikofaktorene i området. Samtidig er dette et tema med stor grad av usikkerhet. I henhold til gjeldende regler skal 200-årsflommen være dimensjonerende for planleggingen av området. Dette er en teoretisk og usikker størrelse som ikke kan defineres eksakt. I løpet av planprosessen er 200-årsflommen ved utløpet i fjorden beregnet i 2 ulike sammenhenger av eksterne fagfolk, med svært ulikt resultat:

90 m³/sekund i ROS-analysen og 65 m³/s i forprosjektet for Elveparken.

I tillegg til dette er 1000-årsflommen ut fra Svartediket tidligere beregnet til knapt 60 m³/s av et 3. firma (+ bidraget fra restfeltet nedstrøms demningen som anslås til 5 - 10 m³/s).

Resultatet i ROS-analysen bygger i stor grad på det mest ugunstige alternativet for alle aktuelle valg, mens forprosjekt-analysen i større grad tar stilling til sannsynlighet i 200-årsperspektivet, og gir et påslag på 20 % for usikkerhet til slutt.

Fagetaten legger til grunn at det laveste tallet er like sannsynlig som det høyeste, og at 65 m³/s er et forsvarlig estimat for 200-årsflommen. Det er likevel viktig å understreke at det kan opptre større flommer enn den statistiske 200-årsflommen, og at en slik flom teoretisk kan inntreffe i nær framtid. Dette er en risiko som samfunnet må leve med, og 200-årsflommen angir en størrelse på denne risikoen som ansees som forsvarlig, gitt at denne flommen ikke skal medføre særlig risiko for tap av liv. Kommunen kan fritt velge å ta høyde for mer alvorlige flommer i sin arealforvaltning, men dette betyr samtidig at andre uheldige konsekvenser må aksepteres (økte kostnader til infrastruktur og avbøtende tiltak, dårligere løsninger for brukervennlighet og estetikk, mindre utbyggingspotensial o.l.).

Kommunen har foreløpig ikke politisk behandlete akseptkriterier for hvilke konsekvenser som er akseptable innenfor ulike tema. Flom kan varsles på forhånd, og i dette tilfellet legger fagetaten til grunn at konsekvensene av en skadeflom først og fremst vil være tap av materielle verdier og av framkommelighet på veinettet.

ROS-analysen slår fast at regulering av vannstanden i Svartediket er den primære sikringen mot skadeflom. Begge rapportene forutsetter at flomtoppen ikke fanges opp av ledig magasinkapasitet i det regulerte vassdraget. Dette kan imidlertid inntreffe, og sannsynligheten kan økes dersom det er grunnlag for å styre magasinene (særlig Svartediket og Tarlebøvannet) med tanke på å redusere faren for flom. Når den nye dammen i Gullfjellsfeltet står ferdig vil forsyningssikkerheten bli betydelig bedret, og dette kan medvirke til å forenkle en slik prioritering. En form for "minstevannsføring" eller påslipp av vann fra Svartediket kan dermed bidra positivt både til biologisk mangfold i Møllendalselven, til opplevelsesverdien av Elveparken og for flomberedskap. Plan og geodata understreker at effekten av et buffervolum i magasinene ikke legges til grunn for etatens vurderinger, men at kommunen kan velge å utrede denne muligheten nærmere, og eventuelt også redusere risikoen for og konsekvensene av en skadeflom gjennom en bevisst strategi for manøvrering av magasinene.

Planforslaget inneholder en rekke tiltak for å redusere konsekvensene av havnivåstigning og flom i vassdraget (oppsummert i pkt. 5.8).

Det understrekes imidlertid at planen ikke gir tilstrekkelig sikkerhet mot flom- og erosjonsfare for følgende tiltak er gjennomført:

- etablering av Elveparken Park1,
- tilsvarende tiltak på uregulert areal på motsatt side av elven,
- avløsning av den midlertidige broadkomsten til gnr 163/11.

NVE har hatt innsigelse til planen, med grunnlag i prinsipper for bruk av hensynssoner for flom- og erosjonsfare. Planen er justert i samsvar med kravene fra NVE, og innsigelsen er trukket (doknr 210).

11 Behov for videre avklaringer

Gjennom planprosessen er det registrert flere tema som ikke berøres eller løses direkte i dette planarbeidet, og som det bør vurderes å arbeide videre med i andre sammenhenger.

11.1 Alternativer for avfallsgjenvinning.

Bystyrets forutsetning om at det må etableres en ny sentrumsnær gjenvinningsstasjon som erstatning for tilbudet i Møllendalsveien kan vise seg vanskelig å oppfylle. Samtidig er tilbudet i Åsane usikkert på lengre sikt, og det er behov for å vurdere det samlede tilbudet om avfallsgjenvinning på nytt. BIR forutsetter at kommunen følger opp dette (jf. doknr. 173, 206), og en avklaring er en nødvendig forutsetning for utvikling av felt S2.

11.2 Videreføring av strandpromenaden

Kommunedelplanene viser en sammenhengende og høyt prioritert strandpromenade rundt Store Lungegårdsvann og Damsgårdssundet. I Møllendalsområdet er det særlig passasjene forbi de 2 båtforeningene og strekningen ytterst mot Gamle Nygårdsbro som ikke er tilfredsstillende løst, og en videreføring av planarbeidet for disse delstrekningene er et tydelig etterspurt ønske fra flere hold.

11.3 Turvegforbindelse mellom fjorden og byfjellet.

Innenfor det sentrale byområdet er korridoren langs Møllendalselven sannsynligvis et av de beste stedene for å etablere en blågrønn turvegforbindelse med høy kvalitet mellom fjord og fjell. Temaet ligger utenfor denne planoppgaven, men det er viktig at det ikke gis tillatelse til enkelttiltak som begrenser denne muligheten i framtiden.

11.4 Vannføring i Møllendalselven.

Det er ønskelig at restaureringen av elven følges opp med en beskjedne minimumsvannføring fra Svartediket i perioder når magasinkapasiteten gir rom for dette og vannføringen fra restfeltet er liten. Et slikt tiltak vil gi store positive effekter både for naturmangfold og for bruksverdien av Elveparken Park1.

Manøvrering av magasinene kan også være et tiltak mot ekstremflom (jf. pkt. 6.4 og 10).

11.5 Gjestehavn

Det ligger godt til rette for å etablere en gjestehavn i tilknytning til Neptun Motorbåtforening og/eller Strandparken. Neptun har ved flere anledninger vist interesse for å drifte et slikt tilbud, og kommunen bør ta stilling til om og hvordan dette initiativet skal støttes.

Bestemmelsene for Park1 åpner for at det kan etableres en gjestehavn i tilknytning til parken.

11.6 Båtforeningene

Både Neptun (ytterst) og Draugen (innerst) leier kommunal grunn, og det kan være interessant å vurdere mulighetene for å samlokalisere båthavnene ytterst i Store Lungegårdsvann. Et slikt tiltak kan åpne for at hele indre del av vannet kan frigjøres for motorisert trafikk og prioriteres for lek, friluftsliv og idrett (jf. blant annet målsettinger i idrettsplanen). I tillegg kan dette frigjøre verdifullt kommunalt areal på land til ulike formål som strandpromenade, park, sjørelatert idrett og/eller (sosial) boligbygging. Forslaget støttes av Møllendal Vel (doknr 164). Fagetaten foreslår at det innledes en dialog med båtforeningene om disse spørsmålene. Det bør også vurderes om disse arealene kan tilrettelegges for et åpent tilbud om sjøsetting av småbåter fra biltilhenger.

11.7 Boligsoneparkering.

Det følger av kommunedelplanen at boligsoneparkering skal innføres i Møllendalsområdet. Dette er ikke et direkte tema i reguleringsplanleggingen, og må eventuelt tas opp i andre prosesser. Planen tilrettelegger likevel for at det kan etableres et parkeringsanlegg i felt S2.

11.8 Flomfare

Fagrapportene viser at det er en reell fare både for flom- og erosjonsskader langs Møllendalselven, særlig langs studentboligene. Dette vil vedvare til Elveparken opparbeides, og til et tilsvarende plangrep gjennomføres på motsatt side av elven. Her er det gjort noen forsøk på oppstart av et privat planarbeid, men dette har for øyeblikket ingen framdrift. Kommunen eier det viktigste arealet.

Av sikkerhetshensyn bør det legges til rette for rask etablering av Elveparken Park1, og samtidig etablering av et tilsvarende anlegg på motsatt side av elven. Det er også viktig å få avløst den midlertidige broen som gir adkomst til en kommunal eiendom på østsiden av elven. Denne broen øker sannsynligvis faren for skader som følge av flom og erosjon.

11.9 Fondenes Auto

Konsekvensene for Fondenes Auto i Møllendalsveien 20 er ikke tilstrekkelig avklart i reguleringsplanen, og fagetaten anbefaler at denne situasjonen følges opp i en egen prosess i en direkte forlengelse av reguleringsplanen (se også pkt 6.6).

12 Fagetatens oppsummering og konklusjon

Beslutningen om å omforme Møllendalsområdet fra næring til sentrumsformål er tatt gjennom kommunens overordnede plangrunnlag, og er senere fulgt opp ved vedtak av reguleringsplaner for bl.a. Møllendal øst og studentboligprosjektet. Denne planen gir en logisk og nødvendig oppfølging av dette, og bidrar også til en naturlig utvikling av og sammenheng i sjøfronten rundt Store Lungegårdsvann og Damsgårdssundet. Planinnholdet samsvarer i hovedsak med kommunedelplanen, og gir enkle og fleksible føringer for videre planlegging og utbygging.

Møllendalsområdet vil oppleve en rekke positive effekter dersom planen vedtas og gjennomføres. Viktigst er bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for gående og syklist, nye grønnstrukturtilbud og en fullstendig estetisk og funksjonell fornyelse av området. I tillegg blir gammel grunnforurensing lukket inne, området blir mer robust i forhold til erosjon og flomfare og Møllendalselven reetableres som en levende og "brukervennlig" elv. I et overordnet perspektiv er planen viktig for byens fortettingsstrategi og klimahandlingsplan.

Området preges av en rekke krevende miljøforhold. Det er lagt stor vekt på å tilpasse planforslaget til disse utfordringene, og resultatet vurderes som et tjenelig kompromiss mellom ulike hensyn.

Planforslaget legger stor vekt på å redusere omfanget av nyskapt trafikk. Viktige tiltak er begrenset parkeringsdekning og å unngå formål som skaper spesielt mye trafikk. En rekke trafikkskapende funksjoner som er lokalisert i området i dag flytter ut, og dette vil også bidra i riktig retning.

Utviklingen av felt S1 bør baseres på en form for konkurranse og forpliktende samarbeid. Alternativet bør være krav om detaljregulering.

Planprosessen berører en rekke viktige spørsmål som ikke belyses og besvares tilstrekkelig i planmaterialet (se blant annet pkt 11). Fagetaten anbefaler spesielt at følgende forhold vurderes i den politiske sluttbehandlingen av planen:

- Rekkefølgekravet om at barnehage i felt S1 eller S2 må etableres før nye boliger kan tas i bruk samsvarer med kommunens generelle politikk, men betyr at utviklingen av området kan ta lang tid (avsnitt 5.13).
- Arbeidet med å finne en erstatningstomt for BIR's anlegg for avfallsgjenvinning bør få prioritet. Dette spørsmålet er avgjørende for etablering av barnehage og for videre utvikling av felt S2.
- Planen tar ikke stilling til om areal for sjørelatert idrett (padling og roing) og for sjøsetting av småbåter skal prioriteres foran andre arealformål (avsnitt 5.10 og 5.4). Dette kan eventuelt innarbeides i bestemmelsene for felt S1. Sjøsetting av småbåter kan også avtales med Motorbåtforeningen Neptun, som leier kommunal grunn (pkt 11.6).
- Det bør gis høy prioritet til arbeidet med å realisere Elveparken Park1, og på strekningen mellom Rødbygget T1 og vegbroen bør elvebredden opparbeides på begge sider. Dette er viktig for å redusere flom- og erosjonsfare i områder som allerede er under utbygging (avsnitt 10 og 11.8).

I tillegg anbefales det at situasjonen rundt Fondenes Auto i Møllendalsveien 20 følges opp gjennom en egen utredning, og at valg av endelig løsning gjøres på grunnlag av denne.

Tilleggsmerknad fra Jernbaneverket om forholdet til ny jernbanetunnel gjennom Ulriken.

Samtidig med ferdigstilling av planmaterialet har fagetaten mottatt en merknad fra Jernbaneverket om massetransport i forbindelse med bygging av den nye jernbanetunnelen gjennom Ulriken (telefon 23. april, og et brev er varslet men ikke mottatt på tidspunktet for levering av planen til 2.gangsbehandling). 600.000 m³ stein skal transporteres ut av Fløenområdet i anleggsperioden som strekker seg over 2 år fra sommeren 2013. Dette temaet er ikke tatt opp tidligere i planprosessen. Jernbaneverket ønsker at transporten skal skje via Møllendalsveien, men har ikke fått tillatelse til dette på grunn av utfordringer i anleggsperioden for veiutbedringen. Det pekes på uttransport via godsterminalen som et mulig alternativ, men dette aksepteres ikke av Jernbaneverket. *Jernbaneverket ber om at veiutbedringen utsettes til etter at massetransporten er gjennomført, dersom dette er nødvendig for å kunne benytte Møllendalsveien.*

Fagetaten vurderer dette som svært problematisk. Kommunen har allerede pålagt seg selv et rekkefølgekrav om utbedring av Møllendalsveien senest samtidig med innflytting i nye boliger i området (med en åpning for midlertidige trafikksikringstiltak dersom boligene kommer før veiutbedringen kan ferdigstilles). Dette er begrunnet med trafikkfarlige forhold og et stort behov for et bedre tilbud til gående og syklende. Jernbaneverkets krav kommer i direkte konflikt med denne forutsetningen. Dersom kravet likevel imøtekommes bør det vurderes om Jernbaneverket skal overta ansvaret for gjennomføring av trafikksikringstiltakene.

Det kan også finnes et annet alternativ for bruk av overskuddsmassene, som foreløpig ikke er konkret vurdert. Bunnsedimentene i Store Lungegårdsvann er sterkt forurensset, og tildekking med egnede masser er et aktuelt tiltak for å stoppe spredning av forurensning til omkringliggende miljø. Dette vil også redusere transportbehovet til et minimum. Fagetaten har hatt uformell kontakt med flere sentrale fagpersoner og etater, som alle bekrefter at dette kan være teknisk og forurensningsfaglig gjennomførbart (jf. også prøveprosjektet i Kirkebukten i regi av Byfjordsprosjektet). Fagetaten har orientert Jernbaneverket om denne muligheten, og har fått tilbakemelding om at dette kan være interessant.

Jernbaneverket er selv ansvarlig for å finne løsninger på massetransporten. For å finne optimale løsninger bør kommunen imidlertid være i tett kontakt med Jernbaneverket om dette temaet.

Sentrale plandokumenter:

- | | |
|--|-------------------------|
| A. Plankart datert 19.03.2012 | dok nr 198 |
| B. Reguleringsbestemmelser datert 19.03.2012 | dok nr 197 |
| C. ROS-analyse | dok nr 92 |
| D. Byromskonsept | sak 200710908 dok nr 62 |
| E. Forprosjekt for Elveparken Park1 | dok nr 203 |

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang:

<http://www.bergen.kommune.no/innsynpb/> saknr 200714713

Planarkiv:

<http://www.bergenskart.no/braplan/>