

**TIL**

Bergen kommune
Plan- og bygningsetaten
Postboks 7700
5020 Bergen

E-post: planogbygg@bergen.kommune.no

Gnr 33 bnr 7 m.fl. Dolvik – Hope marina og boligområde (planID 60200000)- uttalelse til forslag til reguleringsplan

1. Sammen drag

- Det nye planforslaget legger ikke til rette for økonomiske eller andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring. Vedtas det nye planforslaget vil det føre til stagnasjon av all utvikling i området. Det vises til utredninger og separate innspill innsendt tidligere og som er oppsummert under.
- Kommunen bør vedta det opprinnelige planforslaget fra 2016 og omgående søke avklaring med Fylkesmannen omkring innsigelsen som fremmet til denne.
- En av de vesentlige forutsetningene for planarbeidet var å kunne realisere utbygging av ny Grimstadvei i samarbeid med de private utbyggerne. Vedtas det nye planforslaget vil dette ikke kunne skje. Dette vil i sin tur legge bånd på all utvikling av området. Dagens uholdbare trafikale situasjon vil vedvare.
- Det opprinnelige planforslaget ville sikre virksomheten til Bergen Marine AS m/serviceverksted og utbygging av 500 nye arealeffektive innendørs helårsplasser i haller på BN2. Dette er nyskapende, arealeffektive og miljøvennlige båtserVICETjenester Bergen trenger, der båthotell vil kunne åpne for delingstjenester som vil kunne gjøre sjøliv tilgjengelig for en langt større brukergruppe enn hva tilfellet er i dag, uten at den samlede båtmassen trenger å økes. Denne muligheten vil gå tapt om det nye forslaget vedtas.
- Det opprinnelige planforslaget vil åpne for å flytte Bjordal & Madsen med sin virksomhet til egen ny tomt hos BN2. Dette vil gi mulighet til ny utvikling av Søreide sentrum. Denne muligheten går tapt om det nye forslaget vedtas.

- Det opprinnelige planforslaget ville, selv hensyntatt rekkefølgekrav, tilrettelegge for lønnsom boligutbygging i fellesskap mellom grunneiere på BAA2 basert på min. 130 % utnyttelse BRA. Utbygging av bolig med det areal og den utnyttelsesgrad som det nye planforslaget legger opp til – vil derimot ikke være gjennomførbart.

- Sluttbehandles plan i samsvar med de opprinnelige planforutsetninger kan kommunen straks igangsette et tett plansamarbeid med utbyggerne om finansiering og detaljer som må justeres i det endelige planforslag. Dette bør kunne finne ferdigstilles snarlig slik at planen kan politisk sluttbehandles før sommeren.

2. Bakgrunn for uttalelsen

OPUS/SANDS representerer i denne saken alle de tre utbyggerinteressene som i størst grad har interesser i planområdet. Dette er Grimstad Eiendomsselskap AS, Nye Dolviken Brygge AS og Søreide Båt & Fritidspark AS.

Disse utbyggerinteressene vil sterkt anmode om at det opprinnelige forslaget som var lagt ut til høring fremmes til sluttbehandling i bystyret. Vi vil fremheve at de negative konsekvensene av å vedta det nye planforslaget som nå har vært på høring er mangefasetterte. Planforslaget er for det første utformet slik at det ikke vil være mulig å realisere. Den tillatte grad av utnytting er så liten at den ikke vil kunne gi nevneverdige bidrag til de svært omfattende og kostbare rekkefølgekravene som er lagt inn i planen. Når en samtidig vet at f.eks. utbedring av Grimstadveien ikke er med i noen offentlige transport- eller finansieringsplaner, lages det med dette en plan for skrivebordskuffen som ikke kan bli realisert. Å bruke store planressurser på noe som har svært liten mulighet til noen gang å bli realisert fremstår som lite meningsfylt.

Fjerning av næringsområdet BN2 innebærer at Bjordal & Madsen ikke kan flytte fra Søreide sentrum. Dette hindrer ønsket utvikling av Søreide sentrum, samt at båt-tilbudet i Bergen blir svært forringet. Bergen Marine AS kan ikke utvikle sitt tilbud innen båtservice som er et tilbud Bergen trenger. Man vil også miste 500 båtplasser i det tiltenkte båthotellet. Prosjektets betydelige miljøgevinst ved at man flytter dagens forurensende aktivitet til et nytt anlegg med de strengeste miljøkrav, uten forurensing, vil dermed ikke kunne realiseres. Videre vil status quo mht. dagens båtlagring vil bli opprettholdt, fremfor et båthotell som kunne ha frigjort både strandsone og vannspeil til mer allmennyttig flerbruk. En betydelig andel av disse båtene er også tiltenkt delingsordninger. Samlet vil dette dramatisk både forringe forholdene, og forspille mulighetene for båtinteresserte i Bergen.

Det må også fremheves at området BAA2 i dag fremstår som med åpne sår i landskapet etter sprenging av fjell, og brukes i dag som en "uproduktiv" utelagringsplass for båter, der utbyggeres ønske vil kunne reparere og omdanne dette til et attraktivt boligområde med strandpromenade langs sjø. Utbyggerne vil i dette prosjektet for øvrig ha høyt fokus på at utbyggingen skal være fremtidsrettet og miljøvennlig mht. utslipp og bruk av materialer ved detaljutformingen.

I sum vil forslaget til plan, om det vedtas, stanse all utvikling i området – og hindre etablering av infrastruktur og tilbud som det er stort behov for.

Vi mener at områderegeringsplanen som var ute på høring i 2016, var et gjennomarbeidet og balansert forslag. Tidligere utførte analyser viser at dette er det best egnede stedet i Bergen for et båthotell. Vedtakelsen av dette og basert på utbygging iht. dette innspillet, vil gi grunnlag for at de private utbyggerinteressene kan bidra med omkring 30 mill. til utbedring av Grimstadveien, og hele området vil få en forsvarlig veistandard og infrastruktur. Dette vil gi hele området et løft. I tillegg frigjøres arealer i Søreide sentrum til ønsket boligutvikling. Man sikrer også båtservicetilbud og båtplasser som byen trenger på en svært arealeffektiv og miljøvennlig måte. Kommunen må derfor ta inn over seg at man i dette tilfellet er avhengig av de private partenes initiativ for å støtte byens og innbyggernes behov, der partenes utbyggingsønske samtidig blir bærebjelken som kan muliggjøre en videre ønsket utvikling av området.

3. Planforslaget er mangelfullt utredet

Formålet med å vedta reguleringsplaner er at kommunens ønsker for arealdisponeringen skal kunne realiseres. Av denne grunn fastsetter også plan- og bygningslovens § 3-1, 3. avsnitt at:

«Planleggingen skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring og ikke være mer omfattende enn nødvendig».

Dette betyr at planmyndigheten må vurdere om områdeplanen vil være et hensiktsmessig virkemiddel og fundament for å sikre den nødvendige økonomisk bærekraft til at senere detaljreguleringsplaner skal kunne vedtas og gjennomføres– og om det er balanse og forholdsmessighet mellom utnyttelsesgrad og rekkefølgekrav. «Plangjennomføring. Rekkefølge og realisme» ble i planprogrammets s. 3 også fremhevet som viktig tema i planarbeidet.

Med lovens klare utgangspunkt i mente er vi svært overrasket over at fagetaten ikke har gjort noen beregninger eller vurderinger av disse forutsetningene. Fagetaten har åpent erkjent at dette overhodet ikke er utredet, og at en heller ikke ser det som sin oppgave å utrede dette. Dette er et planfaglig og planrettslig utgangspunkt vi mener ikke er i samsvar med lovens formål, pbl § 3-1 og alminnelig aksepterte planfaglige forutsetninger.

I tillegg til at de ressursmessige forutsetninger for senere gjennomføringer av planen mangler en forsvarlig utredning, vil vi også stille spørsmålsteget ved om planforslaget som nå er ute på høring er i tråd med politiske vedtak og de kravene til prosess som loven foreskriver i pbl kap. 4.

Planoppstart og planprogram, og all utredning i samsvar med planprogrammet mellom 2013 og 2016, utredet grundig de arealdisponeringer som var i samsvar med det planutkastet som ble lagt ut til offentlig ettersyn i 2016. I forhold til kommunens alternative planfremlegg fra 2018 kan det ikke ses å være gjort utredninger/ROS i samsvar med planprogrammet i forhold til det alternative planforslagets arealdisponeringer. Her fremmes i realiteten et helt nytt planforslag i strid med vedtatt planprogram og bystyrets føringer om en områdeavklaring i samsvar med Miljøverndepartementets tidligere behandling av kommuneplanens arealdel. I planprogrammet var tre av de

sentrale målsetningene nettopp å sørge for trafikkisikring og vegutbedring, samlokalisering av et større båtanlegg på Hammersland og boligbygging i Dolviken.

Opus/SANDS vil på vegne av våre kunder understreke at dersom en ser på alle de utredningsdokumentene som planprogrammet påla, og som ble laget (VA-rammeplan, kulturminneplan, miljøplan mm), så var alle disse basert på den konkrete arealdisponering som planoppstarts-dokumentene hadde varslet – og da med småbåtanlegget på Hammersland. Det er m.a.o. situasjonen ut fra en bestemt arealdisponering som er utredet. Om det var nødvendig å utarbeide alle disse dokumentene for det planforslaget som var på høring, med de konkrete arealdisponeringer som utredningene forutsatte, så må det i utgangspunktet legges til grunn at det vil være like nødvendig med tilsvarende utredningsdokumenter for et nytt planforslag med en helt annen arealdisponering.

Her kan vi imidlertid ikke se at fagetaten har gjort noen vurdering av om de utredningsrapporter som ble utarbeidet i tidsrommet 2013-2016 dekker det løsningsforslag kommunen foreslår i 2018-fremlegget. Vi stiller derfor spørsmål ved om kommunen har fulgt prosedyrene for korrekt prosessuell behandling når det legges frem et forslag til høring/sluttbehandling som ikke har vært utredet i samsvar med fastsatt planprogram. Her har gjennomførte utredninger knyttet seg konkret til de arealdisponeringer som oppstartmelding/2016-forslaget la opp til, som etter vår vurdering tilsier at det alternative planforslaget til kommunen fra 2018 dermed ikke har blitt utredet slik planprogrammet krever.

4. Det nye planforslaget vil ikke kunne realiseres – det opprinnelige planforslaget vil gi et godt utgangspunkt for ønsket utvikling

Det har vært tre hoved «drivere» i det opprinnelige planforslaget som langt på vei skulle være med å finansiere de strenge rekkefølgekravene mht. ny Grimstadvei fra Birkelandsvegen – Hammersland, estimert til ca. NOK 60 mill. Disse nødvendige planforutsetningene i det opprinnelige forslaget var:

- Flytting av Bergen Marine AS m/Serviceverksted samt utbygging av 500 nye innendørs helårs plasser i haller på BN2
- Gjøre plass til å flytte Bjordal & Madsen med sin virksomhet til egen ny tomt hos BN2.
- Tilrettelegge for lønnsom boligutbygging i fellesskap mellom grunneiere på BAA2

Ovennevnte utbygging sammen med planlagt mindre boligområde i Hammerslandgrenda, større boligutbygging (BYBO) nærmere Birkelandsvegen, mindre aktører m.fl. samt et bidrag fra VA etaten som ønsker å legge nye rør ifm. ny Grimstad vei, vil samlet kunne gi grunnlag for total finansiering av ny Grimstadvei slik «alle» beboere i området og brukere har krevd og etterspurt i lang tid. Vi har regnet på, og kommet frem til, nøkkeltall mht. fordeling av andel kostnader vei hvor næringsareal m2 grunnflate har en faktor og BRA boligareal har en annen faktor som igjen danner grunnlag for totalbudsjett og fordeling.

Samlet og under forutsetning av godkjent total utbygging mener vi at det er grunnlag for å komme i mål.

Ny Grimstadvei vil ellers ikke kunne bli bygget i overskuelig fremtid, da det ikke finnes grunnlag for finansiering kun med offentlige midler. Når kommunen likevel i sitt nye planforslag forutsetter full offentlig finansiering av veien – stiller vil spørsmålsteget ved realismen i dette.

Det nye planforslaget er grundig vurdert. Alle de tre hoved «driverne» er av den oppfatning at det ikke vil bli mulig å gjennomføre. Kort oppsummert er hovedårsakene som følger:

- Grunneierne på BAA2 verken ønsker eller ser mulighet til lønnsomhet til en utbygging i båthaller, selv uten rekkefølgekrav, på selve tomten i dag. Til det er tomtekostnad alt for dyr og krever mer lønnsom utnyttelse.
- Plassmessig er ikke arealet i den nye planen stort nok til å oppfylle arealbehov til mer enn en av «driverne» nevnt over. Man kan da velge mellom et av tiltakene, men et av tiltakene er uansett ikke lønnsomt isolert sett til å kunne dekke inn mer enn 1/3 av estimerte rekkefølgekrav kostnader.

Det er visse enkeltmomenter i den nye planen som vi oppfatter konstruktive, men dette endrer ikke hovedkonklusjonen ovenfor. Dette kan forklares slik:

Arealer – plassmessige behov og grunnlag for å dekke rekkefølgekrav

Det samlede landareal i BAA2 utgjør ca. 14,5 daa.. Det det åpnes for utfylling i sjø for dette området med ca 6,5 daa som samlet da kan totalt bli 21 daa. Samtidig er det samlede området for BN» 32 daa og BAA2 14,5 daa altså samlet i det opprinnelige forslaget 46,5 daa.

Vi er med planlagt maksutbygging helt på grensen av å kunne få til en samlet finansiering av rekkefølgekrav for ny Grimstadvei iht forutsetningen nevnt i innledningen. Det sier seg selv at man ikke er i nærheten av å kunne bidra tilstrekkelig til løsning ved å samle det som var tiltenkt utbygget på 46,5 daa på under halve arealet på 21 daa.

Se også forutsetninger under, som i praksis ikke vil gi mer enn 14,5 daa – fordi arealtilgang gjennom utfylling i sjø ikke vil være økonomisk bærekraftig. For utbyggerne er det avgjørende at den samlede utbyggingen gir grunnlag for inndekning av de strenge rekkefølgekravene. Med dette stiller utbyggerne seg fleksible med hensyn til å f.eks. bygge noe mindre næring eller skyve deler av næringsutbyggingen over på tiltenkt boligområde, mot at utnyttelsesgraden på bolig blir noe større på deler av byggeområdet.

Konklusjonen er således at utbyggingskostnad + rekkefølgekrav ikke vil være i nærheten til å gjøre en utbygging lønnsom dersom kun 14,5-21 daa åpnes for utbygging.

Utfylling av areal i sjø iht. nytt planforslag

Det legges opp til at et areal på samlet ca. 6,4 mål fordelt på de tre hoved eiendommene kan utfylles i sjø.

Iht. utregnede data med nøyaktige dybder vil dette tilsi ca. 180.000 m³ steinmasser eller 15.000 lastebil lass. Dette gjør at utfylling i sjø i praksis ikke er gjennomførbart. Kostnaden vil ikke kunne forsvares i forhold til det landarealet

utfyllingen skaper. Betydelige deler av det utfylte området vil også komme under høyspentlinje. Også dette er et eksempel på at planforslaget ikke bygger på realistiske forutsetninger for gjennomføring. Hensyntas at man samtidig mister verdifullt sjøareal/båtplass inntekter blir regnestykket enda mer tydelig negativt. Det kan gjøres utfylling over tid med overskuddsmasser basert på utsprenging på BN2 tomten. Men det er ikke påkrevd basert på vårt opprinnelige forslag.

Konklusjonen er således at det heller ikke er økonomisk lønnsomt basert på det nye planforslaget isolert sett.

Utsprenging av fjellhaller

Det kunne vært en god ide å utnytte arealer inne i fjellet, for å begrense inngrep på land. Grundige kalkyler innhentet fra Statens Vegvesen med flere viser i gjennomsnitt at kostnaden ved å etablere en hall på eksempelvis 1200 m² inne i en fjellhall er ca. 3,5 ganger høyere enn å sprengre fra fjell til bakke. I en ferdig hall på samme størrelse er kostpris ca. kr 70.000,- pr båtplass, som igjen tilsier at leieinntektene må være min. kr 10.000,- for å gå i «break even» uten rekkefølgekrav. Når markedsleie er ca. kr 14.000,- sier det seg selv at det ikke er lønnsomt å bygge båtplass i en fjellhall til kr 250.000,- per stk. + rekkefølgekrav.

I tillegg er det stor usikkerhet rund geologiske forhold, området er av eksperter vurdert å være «vanskelig» med særskilte farer under byggeprosessen samt fare for senere vannlekkasjer og ekstrakostnader. Det er også utfordringer knyttet til brannsikkerhet ved etablering av båthotell i utsprengt fjell.

Konklusjonen er således at det ikke vil være praktisk gjennomførbart å bygge båthall i fjell.

Oppsummering

For at de økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring av planen skal være til stede, så må utnyttingsgraden i næringsområdet være på samme størrelse som i det opprinnelige forslaget og for boligdelen være på minst 130% BRA

Også fra utbyggers ståsted ser en kommunens behov for å balansere ift. et tredelt bærekraftsprinsipp, der de sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft kan stå delvis i motstrid til hverandre. Men det var nettopp denne balansen man jobbet mye med å få til i planforslaget som var på høring i 2016. Denne utbyggingen vil i sum være i tråd med de samlede bærekraftmålene, til tross for den nye fortettingsstrategien som ny KPA legger opp til. I den totale vurdering må kommunen vektlegge at Bergen trenger de tjenester disse tiltakene representerer, kommunen trenger ny Grimstadvei og forbedret infrastruktur i området og man bør legge til rette og utnytte de momenta som p.t. er i markedet for å løse disse behovene.

5. Rekkefølgekrav

Det følger av gjeldende rett at rekkefølgekrav i reguleringsplaner skal være nødvendige og forholdsmessige. Der kostnaden til rekkefølgekravene utgjør 4-5% av total utbyggingskostnad med den tillatte utnyttelse planen åpner for, anses forholdsmessighetskravet etter rettspraksis å være til stede.

I det nye planforslaget vil kostnaden knyttet til rekkefølgekravene være uforholdsmessig i forhold til verdien av utbyggingspotensialet. Det kan ikke ses at det nye planforslaget har vurdert nødvendighet og forholdsmessighet av rekkefølgekravene på en forsvarlig måte.

Når kommunen legger til grunn at en ikke forutsetter privat deltakelse til utbygging av infrastruktur det er knyttet rekkefølgekrav til, men at det er forutsatt at det offentlige skal ta disse kostnadene, så har vi vondt for å se en realistisk vei til mål. Grimstadveien er per i dag ikke prioritert i offentlige budsjetter eller vegplaner. Fagetatens planforutsetning om full offentlig finansiering synes lite realistisk basert på våre erfaringer. Et spleiselag der private bidrag utløser offentlige vegmidler vil imidlertid kunne skape realistiske rammebetingelser for gjennomføring.

Det er også svært viktig at rekkefølgekrav ikke utformes uten sideblikk til hva som i kommersiell forstand er gjennomførbart for utbyggerne. At alle vesentlige rekkefølgetiltak må være gjennomført før en får lov å igangsette utbygging av bolig eller båthall, vil forvanske utbygging, øke likviditetsbelastning og finanskostnader og slå bena under effektivitetsgevinst knyttet til en koordinert utbygging av infrastruktur og bolig/næring. Dette vil bli svært fordyrende.

Fra utbyggers ståsted har en ingen problemer med å forstå kommunens frykt for at en utbygging stanser opp på halvveien grunnet manglende finansiering – og f.eks. etterlater sår i landskapet. Men dette kan løses f.eks. gjennom utbyggingsavtale med økonomiske sikringsmekanismer. Man trenger ikke rekkefølgekrav som er så strengt utformet at det gjør utbygging henimot umulig.

I relasjon til det ovennevnte vil vi derfor anbefale at utforming av rekkefølgebestemmelsene må gjøres slik det var i det opprinnelige forslaget – og ikke i det nye forslaget.

6. Påstand om at en utilgjengelig krattskog utgjør et grøntområde av vesentlig nasjonal eller regional verdi synes planfaglig svakt begrunnet

Byråden har opplyst at begrunnelsen for at kommunen har endret syn på arealdisponeringen knyttet til BN2 i det opprinnelige planforslaget hadde sin årsak i innsigelsen fra Fylkesmannen.

Etter retningslinjene for innsigelse i plansaker (H-2/14) forutsettes at «...innsigelsesmyndighetene viser stor varsomhet med å overprøve kommunestyrets politiske skjønn i lokale forhold. Grensen mellom hva som er lokale forhold og hva som er i strid med nasjonale interesser kan være vanskelig å trekke i praksis, og arealbruken må vurderes konkret».

Fra Opus/SANDS sin side har en vanskelig for å se at en bratt og utilgjengelig krattskog som ikke brukes av noen, skal være et grøntområde av vesentlig nasjonal interesse. Den planfaglige og planrettslige forankring for Fylkesmannens innsigelse kan det dermed stilles spørsmålsteget ved. Fylkesmannens innsigelse fremstår også som

en ulovlig omkamp i forhold til at departementets vedtak i 2010, der departementet åpnet for båthotell og marinaanlegg. Departementet var seg bevisst at en med dette åpnet for nedbygging av den siste ubebygde strandlinjen i Indre Dolviken. Departementet la imidlertid, etter å ha hatt en delegasjon på befaring i området, at arealet fremstod som lite tilgjengelig og bratt, og med høyspentledning gjennom området. Det fremstod dermed ikke som tilrettelagt eller tilgjengelig. Departementets vurdering står seg fortsatt godt – og vårt plansystem vil ikke stå seg på stadig omkamper der departementets vurderinger og konklusjoner ikke respekteres.

Også uavhengig av tidligere sakshistorikk kan vi ikke se at kommunen på en planfaglig overbevisende måte, har argumentert med hvilke grøntkvaliteter området har, og hvorfor det skulle være viktig for området totalt sett å beholde dette. Selv om en ikke skal underkjenne at kollen er et landskapselement som må inngå i en totalvurdering, så fremstår kommunens nye planforslag uten en tilstrekkelig utredning. Her vil de positive kvaliteter som området tilføres gjennom de tiltak som 2016-utkastet åpnet for utvilsomt veie opp for ulemper knyttet til tap av dette landskapselementet. Det er også mulig å utforme tiltakene på en måte som ivaretar vesentlige grøntelementer.

Det anføres også at Fylkesmannen fremmet sin innsigelse for sent. Det vises til pbl. § 5-5, 3. ledd, jfr. § 3-2, 3. ledd og § 4-1, 3. ledd. Innsigelser til vesentlige planforutsetninger skal fremmes allerede tidlig i planprosessen, m.a.o. ved planoppstart og godkjenning av planprogram. At innsigelser kommer på tampen av en planprosess, slik som her, er nettopp en slik situasjon som lovgiver ville hindre, jfr. forarbeidene til plan- og bygningsloven. Her heter det:

«Tredje ledd viser til at reglene om innsigelse har som forutsetning at myndighetene deltar i planarbeidet fra en tidlig fase. Det er et viktig mål å løse konflikter i planprosessen og begrense bruken av innsigelse mest mulig. Det innføres derfor en ny regel om at innsigelse er avskåret for myndigheter som ikke oppfyller plikten til deltakelse. Kommunen har rimelig krav på å få tidlig varsel om problemer. Det er svært uheldig om en fagmyndighet først unnlater å delta i planleggingen, men så fremmer innsigelse når planforslaget foreligger. Det er dette den nye bestemmelsen tar sikte på å hindre. Departementet bør ta slike forhold, og konsekvensene for kommunene, med i vurderingen av om en innsigelse skal føre fram eller ikke. Det er et absolutt krav at kommunene har oppfylt lovens regler om saksbehandling og varsel, og derved sin varslingsplikt overfor de aktuelle sektormyndigheter, slik at de har hatt reell mulighet til å vurdere bruk av innsigelse innenfor høringsfristen. Der det oppstår uenighet mellom kommunen og andre offentlige myndigheter om myndighetenes plikt til å delta i planprosessen etter § 3-2 er oppfylt eller ikke, vil det som ellers være innsigelsesmyndighetens krav om innsigelse som skal legges til grunn for den videre behandlingen av saken. Det vil si at kommunen ikke kan fatte endelig vedtak før spørsmålet er prøvet av departementet i forbindelse med ferdigbehandling av innsigelsen»

I uttalelsen ifm. oppstart/planprogram var Fylkesmannen gjennomgående positiv til planprosessen basert på beskrivelsen i oppstartsmeldingen, og til utvikling av de arealer der strandsoneverdiene var marginale og potensialet for å skape gode strandsonekvaliteter for allmennheten var liten. Ingen «røde flagg» jfr. pbl. § 4-1, 3. ledd, ble hevet. Fylkesmannen lot deretter ikke høre fra seg i perioden 2013-2016, for så å legge ned innsigelse i 2016. Dette er nettopp det § 5-5, 3. ledd skal forhindre.

Opus/SANDS mener at fagetaten i sin saksutredning burde gjennomgått, utredet og vurdert de forhold som her er tatt opp. Også dette utgjør en mangel ved saksutredningen.

Når dette er sagt ville det kunne være rom for gode løsninger som i størst mulig grad ivaretok ønsket om å la båthotell og marinaområde fremstå med et mest mulig grønt og beplantet preg. Her vil våre kunder kunne jobbe praktisk og konkret sammen med kommune og eventuelt Fylkesmann for å finne gode løsninger.

7. Boliger i planområdet er ikke i konflikt med overordnede planer

Fra fagetatens side er det også argumentert med at redusert utnyttelsesgrad til boligformål i det nye planforslaget er et utslag av kommunens politikk som at større boligutbygginger skal legges langs kollektivknutepunkt, der det fryktes at boliger i BAA2 skal bli bilbasert.

Opus/SANDS kan imidlertid ikke se at en utbygging kommer i vesentlig konflikt med KPS eller utkast til ny KPA.

Boligområdet vil ligge kun 6-8 minutters gange fra kollektivknutepunkt på Søreide, og gangtraseen vil ha gode kvaliteter. Det vil også være gang- og sykkelavstand til skole og handels- og serviceområder.

I utkast til ny KPA er arealene lagt til ytre byfortettingssone, som kan videreutvikles med bolig og næringsformål. Etter KPS s. 40 er nettopp viktigheten av mangfold i boligtilbud understreket. Typologier for en høyere utnyttingsgrad vil her passe inn og jevne ut virkningene av et større marinaanlegg. Kombinert med at mange vil ønske å bo i tilknytning til marine miljø, vil dette kunne bidra til å øke området sosiale bærekraft og bidra til en styrking av Søreide sentrum.

Etter Opus/SANDS sin oppfatning må kommunen uansett vektlegge et prosjekts planhistorikk. Planbehandling i Bergen kan ta svært lang tid. Et prosjekt må kunne innrette seg etter de planforutsetninger som blir formulert i vedtatte planprogram og de rammer som overordnede planer fastsetter når planarbeidet utføres. Det vises her også til bystyrevedtak i møte 21.06.17 i sak 195-17. I dette vedtaket ble det vektlagt at strategisk temakart måtte hensynta igangsatte planprosesser. Det het blant annet:

«Bystyret slutter seg til at følgende prinsipper legges til grunn ved behandlingen av plansaker som er i motstrid med Strategisk temakart Bergen 2030 og kommuneplanens samfunnsdel frem til vedtakelse av ny KPA:

a) Ved behandling av private planforslag som er i tråd med gjeldende KPA, men som helt eller delvis avviker fra føringer i kommuneplanens samfunnsdel (KPS) og Strategisk temakart, skal det foretas en avveining mot planforslagets øvrige kvaliteter og bidrag til å oppnå de overordnede målene for byutviklingen, og dette skal tydeliggjøres i det fagnotat som utarbeides i saken.

b) Den anvendes et generelt prinsipp som vektlegger hvor langt en sak er kommet i planprosessen, knyttet til vedtaksdato for temakartet, der i) private planforslag i tråd med gjeldende KPA som er utlagt til offentlig ettersyn før vedtakelsen av temakartet, som hovedregel bør fremlegges for sluttbehandling, mens ii) planarbeid som på dette tidspunktet kun var i en oppstartsfasen som hovedregel bør avslås. Ved behandling av private planforslag som er lagt ut til offentlig ettersyn etter vedtakelsen av Strategisk temakart, skal føringer i KPS og Strategisk temakart i sterkere grad kunne anvendes som styringsdokument.»

Departementets vedtak fra 2010 åpnet for at kommunestyret kunne egengodkjenne båthotell/marina og tilknyttet utbygging. Dette ble lagt til grunn i gjeldende KPA der det ble vedtatt båndlegging av område for ny båthavn i Dolviken «med formål å regulere ny båthavn med tilhørende aktiviteter.»

Forslaget til områderegeringsplan ble lagt ut til offentlig ettersyn den 04.06.2016. Det strategiske temakartet ble vedtatt av bystyret 21.09.2016. Dette tilsier at eksisterende KPA-vedtak bør legges til grunn. Selv om det her er tale om en områderegeringsplan, og ikke en privat reguleringsplan, bygger dette planarbeidet i stor grad på private initiativ som kommunen er avhengig av, og der de private aktørene har lagt store ressurser ned i planarbeidet. Prinsippene som ligger til grunn for dette bystyrevedtaket fra 21.06.2017 er derfor høyst relevante, og bør derfor kunne anvendes analogisk i denne saken. Det vises også til flertallsmerknad i bystyret i tilknytning til vedtakelse av temakartet om at det må vises skjønn i en overgangsperiode. Det kan ikke ses at fagetaten har gjort noen vurdering opp mot 2017-vedtaket, og tidligere planhistorikk. Også dette fremstår som en mangel ved utredningen.

Det vil gå utover tilliten til plansystemet om kommunen legger helt nye planforutsetninger til grunn etter mange års planprosess. I denne saken var oppstart i 2013 – flere år før KPS og strategisk temakart ble vedtatt. Det vil slå uheldig ut om kommunen skulle stå beinhardt på prinsipper som er vedtatt lenge etter at de vesentlige planpremissene var fastsatt. Det minnes om at så sent som i 2016 var både fagetat og byråd helhjertet for planutkastet som i 2016 var ute på høring. Man ser allerede at utbyggere skygger unna Bergen fordi planprosessene er for uforutsigbare, og fordi en ikke kan stole på at politikerne står ved planvedtak som er gjort lenge nok til at det er mulig å få fullført en planprosess i mellomtiden.

I den praktiske virkelighet er det jo heller ikke så svart/hvitt som at boliger 4 minutter fra et kollektivpunkt er fremtidsrettet og kollektivbasert – mens boliger 6 minutters gange fra kollektivpunktet er miljøfiendtlig og bilbasert. Gjennomgående vil parkeringsdekningen i disse to typetilfellene være den samme, og det er neppe 2-3 minutters forskjell i gangavstand som avgjør om man benytter kollektivtilbud eller ikke. For eksempel viser ferske studier fra Transportøkonomisk institutt viser dessuten at der miljøet for gående holder høy kvalitet/ opplevelsesfaktor, vil det kunne forsvares å ha noe lengre gang-/sykkelavstander til sentrum og kollektivknutepunkt, som kan begrunne en høyere utnyttelsesgrad i området.

En boligutbygging i BAA2 i samsvar med forutsetningene i opprinnelig planutkast – og med utnyttelsesgrad på minst 130 % BRA – vil derfor vurdert i lys av lokasjon, kollektivnærhet og øvrige kvaliteter kunne være både et godt og fremtidsrettet boligtilbud.

8. Behov for båtplasser og båtservicetjenester samt tilrettelegging for båtdelingstjenester

Opus og SANDS vil på vegne av de vi representerer også peke på at det i Bergen er et stort behov både for båtplasser og båtservicetjenester. En rekke tidligere tilbydere av båtservicetjenester er lagt ned. Det finnes heller ikke andre egnede områder der slike tilbud kan bygges ut. Forut for at planene identifiserte Dolviken som det mest egnede området, var flere andre steder utredet. Dette er en del av planhistorikken som nå nærmest synes glemt. Om bystyret vender tommelen ned for dette – uten å peke på andre områder der slike tjenester kan bygges ut – så vil dette gjøre det vanskelig for båtfolket i kommunen.

Det er også behov for å kunne legge til rette for båtdelingstjenester – der f.eks. en «pool» på 200 båter i ulik utforming og størrelse kan betjene 2-3000 familier. Slik delingstjenester vil i fremtiden bli langt vanligere enn i dag – og det er viktig at kommunen tilrettelegger for dette. Dette er viktig for å gjøre muligheten til båtliv tilgjengelig for de mange – og ikke kun for de ressurssterke få.

9. Hensyn til linjeføring

I forbindelse med det opprinnelige planforslaget ble det i 2013 avklart med BKK at den planlagte utbyggingen med betonghall under bakken med parkeringsdekke over hallene, ikke var i konflikt med gjeldende regelverk mht. restriksjonsbelte for høyspentledninger. BKK bekreftet da 21. mars 2013 følgende:

«Saka har vore til vurdering internt i BKK Nett. Konklusjonen frå vår driftsleiar er at slik tiltaket ser ut på dei oversende skissene, kan det byggjast utan å koma i konflikt med dei reglane som følgjer av Forskrift om elektriske forsyningsanlegg»

Det er i forslaget til ny plan vist en hensynsone for trasé knyttet til linjeføring for kraft, og Statnett har i uttalelse anmodet om at hensynet til linjeføringen ivaretas. Dette ville imidlertid uansett ha fulgt av gjeldende rett, og endrer ikke planforutsetningene i forhold til det opprinnelige planfremlegget fra 2016.

Selv om Statnett i nyere tid har overtatt eieransvaret for høyspentanlegget er det oss bekjent ikke kommet nye eller endrede regler i forhold utbygging i nærhetene av høyspentkabler. Statnett er følgelig bundet av de uttalelser som BKK i sin tid ga. I den utstrekning det likevel må gjøres tilpasninger mht. utbygging under høyspentkabler, så vil likevel en utbygging kunne tilpasses de rammebetingelser og regler som dette innebærer. Plassering av betonghallene kan eksempelvis i større grad følge langs høyspentledningene istedenfor rett under. Dette vil i så fall måtte bli nærmere adressert i forbindelse med detaljregulering. Men utbygging vil likevel kunne finne sted.

10. Oppsummering

Opus mener kommunen bør fremme det opprinnelige planforslaget fra 2016 til sluttbehandling i bystyret. Dette er balansert, og vil dekke behov i kommunen samtidig som vesentlig infrastruktur, herunder Grimstadveien, kan realiseres. Byrådet bør derfor gå videre med det opprinnelige planforslaget. Både Opus og de vi representerer vil i så fall være positivt innstilt til at kommunen, utbyggere og de planfaglige miljøene sammen kan utarbeide gode løsninger.

Planforslaget som nå er lagt ut på høring er mangelfullt utredet, og inneholder ingen strategi for hvordan planforslaget kan realiseres. Ingen utbygger vil kunne iverksette prosjekter i samsvar med planens arealdisponeringer. Kommunen bør stille seg spørsmålet om det gir noen fornuftig mening å gå videre med dette forslaget.

Med vennlig hilsen,

Opus Bergen AS

Advokatfirmaet SANDS

Lene Loy
planlegger/jurist

Lars S. Alsaker
advokat - partner