BERGEN KOMMUNE

BYRÅDET

Byrådssak /21 **Saksframstilling**

Vår referanse: 2017/05312-21

Ytrebygda, Gnr. 32, 33 og 34, Dolvik - Hope marina- og boligområde, arealplan-ID 4601 6020000. Områderegulering, 2. gangs behandling

Hva saken gjelder:
Med bakgrunn i bystyrets vedtak om kommuneplanens arealdel 2010 (sak 190/2011) er det utarbeidet et forslag til offentlig områdereguleringsplan for området fra Dolvik til Stamsneset og Hope i Ytrebygda, inkludert deler av sjøarealet i Grimstadfjorden, samt hele Grimstadvegen (fylkesveg 5184) ut til snuplassen på Grimstad.

Planområdet er omfattende med en total størrelse på 1.303 daa areal, herav 436 daa til bebyggelse/anlegg, 108 daa veg, 92 daa grønnstruktur, 431 daa sjøareal og ca 4.600 meter strandlinje, se figur 1.

Figur 1: Oversikt over planområdet

Området har god tilgjengelighet fra hovedvegsystemet i Bergen, enten fra Ringveg Vest i Dolviken med kollektiv-terminal eller fra Straume. Østlig del av området har kort avstand til lokalsenteret Søreide med privat og offentlig service. Området har kort avstand til store natur-områder for friluftsliv. Dolviken er en av de største båthavnene i Bergen og har flere båthavn- og marinavirksomheter.

Vestlig del av planområdet berøres av flystøy (gul sone). Naturområdet sør for marina-anlegget på Hammersland har mange registrerte funn av kulturminner som også er fredet. Kraftledning Fana-Kollsnes (300 (420) kV) går gjennom deler av planområdet og er en del av sentralnettet til Statnett.

Planforslaget legger til rette for betydelig utbygging av næringsbygg, styrking av båthavn-funksjonen med inntil ca. 800 nye båtplasser (herav 350 på sjø og 450 på land i båthotell), boliger og plasskrevende varehandel. Næringsareal konsentreres til videre utvikling av eksisterende næringsområder på Hammersland og Stamsneset. Ny boligutbygging lokaliseres hovedsakelig i et byggefelt i østlig del nærmest kollektivterminalen med ca. 200 boliger.

Gjenværende naturlig strandsone og store naturområder skal bevares som en del av landskapet og være tilgjengelig for allmenn bruk. Grimstadvegen tilrettelegges for utbedring av vegstandard med bedre trafikksikkerhet, kapasitet og ny tilkomst fra Ytrebygdsvegen.

Området har i en årrekke i praksis vært underlagt en altomfattende byggestopp på grunn av dels manglende og dels dårlig infrastruktur. Gjennomføring av ny utbygging i området krever

utbedring av Grimstadvegen og en rekke VA-anlegg. Planforslaget tilrettelegger for utbygging gjennom en rekke rekkefølgekrav, herunder at Grimstadvegen må være ferdig utbedret med fortau frem til avkjørsel til delfelt før utbygging kan skje. Det er uklart når utbedring av Grimstadvegen kan skje, finansiering er ikke avklart.

Figur 2: Ortofoto av Dolvik-Hope området, områdeplan og tilliggende planarbeid i Søreide senter

Planarbeidet har gått over flere år med en grundig prosess, konsekvensutredning (KU) og utarbeiding av en rekke utredninger av tema og konsekvenser av utbygging for samfunn og miljø. Det er avklart løsninger for 4 mottatte innsigelser til planforslaget. Planforslaget (alt 2) til endelig behandling fremmes uten gjenstående innsigelser til arealbruken og kan egengodkjennes med hjemmel for gjennomføring av tiltak.

Planforslaget har vært utarbeidet i to alternativ med tilhørende høringer. Forskjellen mellom alternativene gjelder i hovedsak om areal til et nytt båthotell på land skal lokaliseres på et naturområde sør for eksisterende marina eller på et utvidet kaiareal for eksisterende marina- og næringsareal i vestlig del av Dolviken. I tillegg er mulig omfang av boliger i marinaområdet på Hammersland sterkt redusert i alternativ 2 og kontorformål er tatt ut som følge av tilpassing til ny KPA 2018.

Planforslag med alternativ 2 fremmes til endelig behandling av hensyn til bevaring av hovedtrekk av naturområdet, landskaps- og strandsonehensyn og effektiv arealbruk av areal til nærings- og marinavirksomhet.

Det er motstridende synspunkt fra eiere og utbyggere til foreliggende forslag om lokalisering av båthotell og omfang av boligformål på marinaområdet på Hammersland. I tillegg fremmes det synspunkt fra utbyggere av båthotell og boliger om det foreligger et realistisk grunnlag for realisering av rekkefølgekrav og utbygging av Grimstadvegen.

Plan- og bygningsetaten peker på at selv oppfylling av alle rekkefølgekrav trolig ikke gir tilstrekkelig finansiering av nødvendig utbedring av veg og andre tiltak. Utbedring av fylkesvegen forutsettes i hovedsak finansiert av fylkeskommunen som vegeier, men er avhengig av budsjettmidler. Det foreligger ikke vedtak i fylkeskommunen om prioritering av utbygging av Grimstadvegen eller fortau/gang- og sykkelveg.

Estimat for direkte byggekostnader for (hele) veganlegget er oppgitt til 142 mill kr pr november 2019. Med tillegg av andre prosjektkostnader og MVA er samlet kostnad estimert til 258 mill kr for utbedring av hele Grimstadvegen med fortau. Kostnadene er beregnet for delstrekninger. For opparbeiding av avkjørsel fra Ytrebygdsvegen og veg frem til (ny) avkjørsel til Hammersland/ marina er kostnaden estimert til ca. 51 mill kr. Det understrekes at oppgitte kostnadstall er beheftet med stor usikkerhet.

Plan- og bygningsetaten fremmer forslag om tilrettelegging for bruk av urbant jordskifte på Hammersland som et mulig virkemiddel i fordeling av eierinteresser som grunnlag for utbygging og gjennomføring av vedtatt plan. Urbant jordskifte innebærer en omfordeling av planskapt netto verdiøkning i et avgrenset område for å kunne tilrettelegge for et økonomisk «rettferdig» resultat av vedtatt plan. Urbant jordskifte er ikke tidligere benyttet i Bergen.

Hovedpunkter i planprosess og planforslag med fagetatens vurderinger
Plan- og bygningsetaten har utarbeidet grundige vurderinger av hovedpunkt og delfelt i planforslaget med tilhørende konsekvensutredninger og rapporter om deltema.
Det vises til fagnotat og tilhørende vedlegg for detaljert informasjon om plandokumentene.

Bakgrunn og hovedformål i planforslaget
Ved behandlingen av kommuneplanens arealdel KPA2010 bad bystyret om at det ble igangsatt et planarbeid for Grimstadområdet og gav flere konkrete føringer for dette planarbeidet:

- utrede mulighetene for å etablere et nytt stort marinaanlegg
- legge til rette for vegutbedring, boligbygging og bedre grønnstruktur.

Dette vedtaket har røtter tilbake til kommuneplanens arealdel 2006, der spørsmålet om innsigelse fra Fylkesmannen til lokalisering av et stort marinaanlegg med båthotell på Hammersland ble behandlet av Miljøverndepartementet. Innsigelsen ble opprettholdt, men departementet konkluderte med at et nytt marinaanlegg burde kunne lokaliseres i (plan)*området,* men det konkrete tomtevalget fra forslaget til kommuneplan ble erstattet med et krav om en bredere analyse og områderegulering (jf brev datert 18.06.2010). Området ble vist som LNF-område i KPA 2010-planen.

De største byggetiltakene i planen er:
- utbedring av hele Grimstadvegen med etablering av ny avkjørsel og tilkomstveg fra Ytrebygdsvegen
- et nytt marinaanlegg og landbasert småbåthotell på Hammersland BAA2 + utvidelse av tilhørende småbåthavn VS2
- boligfelt B4 og B5
- utvidelse av byggeområdet på Hammersland B1 – B3
- utvidelse av næringsområdet på Stamsneset BN1/VHS.

Store næringsområder og marinaanlegg i Dolvik-området er tidligere bygget ut uten plan-avklaring. I de 3 siste kommuneplanperiodene har hele Grimstadområdet vært underlagt strenge byggerestriksjoner på grunn av mangelfull utbygget offentlig infrastruktur. Dette gjelder særlig for veg og trafikksikkerhet, men også for vann og avløp. Det er derfor et stort behov for å få fram en planavklaring og planløsninger på disse feltene.

Det er en viktig forutsetning for utbygging at biltrafikken på Grimstadvegen ikke skal øke *før* vegen er utbedret. Planen forutsetter derfor uvanlig strenge rekkefølgekrav ved at Grimstadvegen med fortau skal utbedres og nye vann- og avløpsanlegg skal bygges før det åpnes for ny utbygging (med enkelte små unntak). Som hovedregel vil dermed ikke utbyggingsavtaler kunne erstatte fysisk gjennomføring av rekkefølgekravene. Denne situasjonen skyldes at Grimstadvegen har en eksisterende dårlige standard som ikke tåler ny trafikk fra nye tiltak før den er utbedret.

Planforslaget legger til rette for en tidsriktig, bærekraftig og effektiv utnyttelse av arealer som egner seg for boligbygging og næring, basert på den nye kommuneplanens fortettingsstrategi. Dette gjelder i første rekke den østlige delen av planområdet som ligger nærmest Dolvik terminal og Søreide lokalsenter.

Målsettingen om å legge til rette for økt marinakapasitet i Dolviken gjelder både på land og i sjø. Dersom det i tillegg blant marinavirksomhetene blir interesse for frivillig om- og samlokalisering av eksisterende båthavner i felt VKA1, kan dette gi en betydelig samfunnsmessig gevinst ved at strandsone og aktuelle byggearealer i lokalsenteret på Søreide kan frigjøres for mer effektiv bruk.

Tilgang til sjø er et knapt fellesgode i Dolviken, og det er lagt særlig vekt på forvaltning av marint miljø og strandsone. Planforslaget bygger på et prinsipp om at en mulighet til å utnytte sjøareal og strandsone bør følges av en forpliktelse til å bidra tilbake til fellesskapet gjennom utbedring av infrastruktur. Dette ligger blant annet til grunn for planens rekkefølgekrav. I tillegg legges det stor vekt på at gjenværende intakt strandsone i hovedsak skal bevares som grønnstruktur.

Konsekvensutredning (KU) er utført
Planforslaget inneholder enkelte nye områder for utbygging som ikke tidligere er behandlet i kommuneplanens arealdel, og utløser derfor krav om konsekvensutredning. Dette gjelder i hovedsak boligområdene B3, næringsområde BN1 (utvidelse + havneområde VHS1), og utvidelsen av småbåthavnen på Hammersland. Felt B5 var LNF-område ved oppstart av planarbeidet, men er byggesone i KPA2018.

I henhold til KU-forskriften er følgene av ikke å realisere planens tiltak også kommentert (0-alternativet). Konsekvensene for eksisterende bebyggelse av null-alternativet vil være klart negative for bl.a. samfunnssikkerhet, folkehelse, boligproduksjon og for befolkningens tilgang til arealer for land- og båtbasert friluftsliv. For marinaalternativet er det ikke ønskelig å videreføre dagens situasjon uten utvidelse av antall båtplasser og muligheter for utvikling av miljøvennlige alternativer.

Planforslaget belyser og drøfter de utredningstemaene som er fastsatt i planprogrammet. Det er ikke avdekket behov for oppfølgende undersøkelser eller overvåkning.

Utredningskravet ansees som oppfylt basert på planens fagrapporter og vurderinger i fagnotatet. Det forutsettes at det gjøres egne vurderinger for utvidelse av næringsområdet på Stamsneset BN1 og det tilhørende havneområdet VHS ved detaljregulering av området.

Planprosess
Planprosessen har gått over flere år med oppstart i januar 2013 og 2 offentlige høringer, i 2016 og på nytt i 2019 med endret lokalisering av båthotellet som hovedelement.

Påpeking av behovet for ny veg og trafikksikringstiltak er hovedtema i merknader fra lokalsamfunnet. Med et unntak for den landbaserte delen av marinatemaet er det ikke registrert større protester fra lokalmiljøet mot planforslagets innhold om arealbruk.

Flere offentlige instanser fremmet innsigelser til planens innhold underveis i prosessen:

- NVE – utredning om rasfare
- Forsvaret – begrensninger for småbåttrafikk
- Fylkesmannen – strandsonevern
- Statnett – byggeforbudssone langs kraftlinje
- Statens vegvesen – vegstandard.

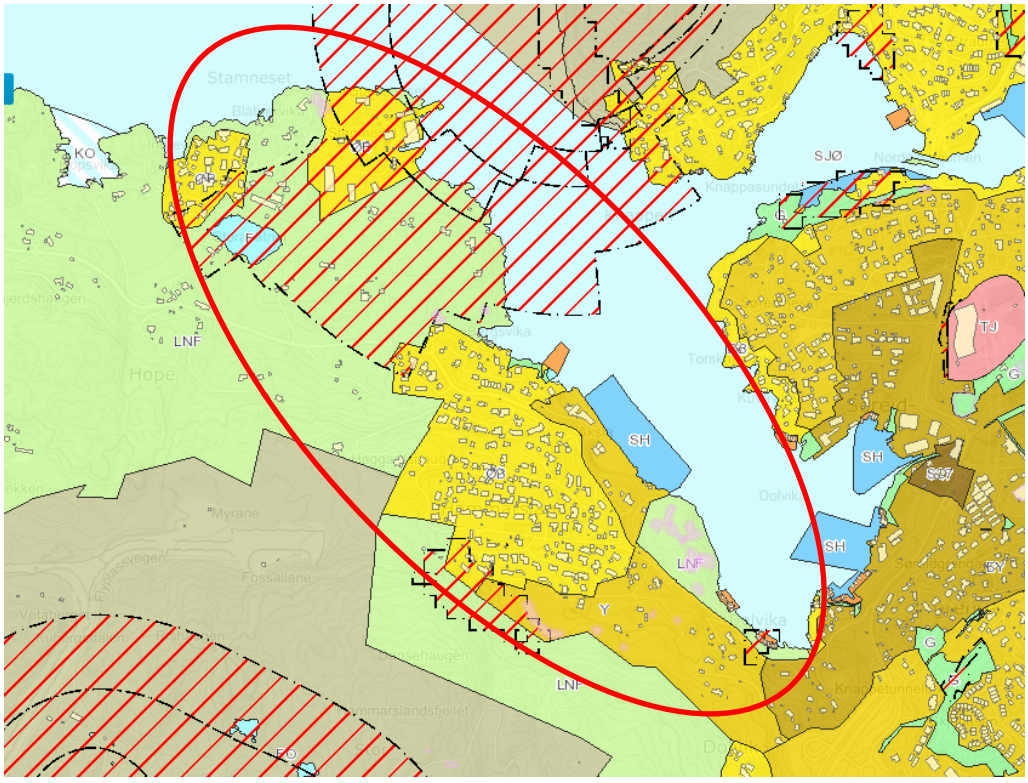
Spørsmål om utbygging i områdene med fredede kulturminner har i tillegg medført betydelig arbeid om avklaring av premisser for frigiving.
Med et visst forbehold for vegtema er alle innsigelsene løst gjennom dialog og justeringer av planforslaget, og Plan- og bygningsetatens anbefalte forslag i alternativ 2 gir grunnlag for egengodkjenning.

Samsvar med overordnet plangrunnlag – KPA 2018

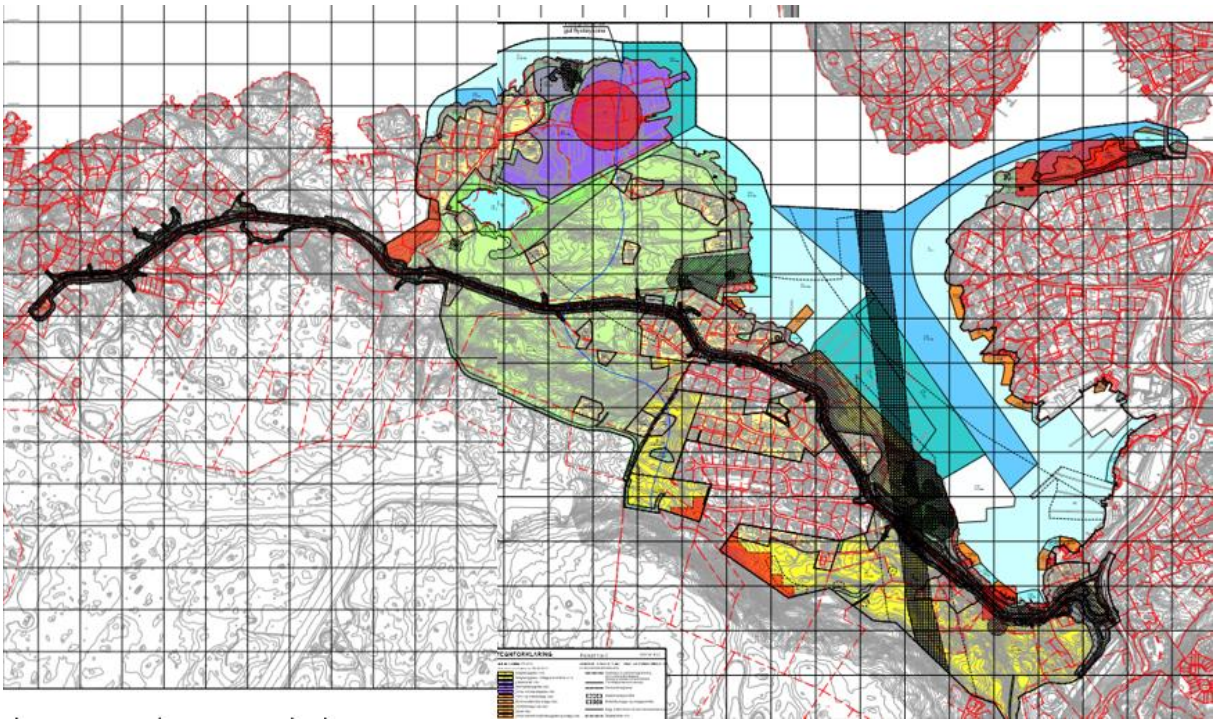
Planforslaget er i hovedsak i samsvar med det overordnede plangrunnlaget i KPA 2018. Boligområdene B1 og B3 og utvidelsen av Stamsneset næringsområde BN1 er reelt nye byggeområder sammenlignet med KPA2018. To tidligere områder for boligfelt på Hope utgår som byggeområder for å bli i samsvar med KPA2018.

Boligfortetting og næringsutvikling nært lokalsenter og kollektivknutepunkt er en viktig målsetting både i KPA og i planforslaget.

Forslaget om areal for båthotellet i alternativ 1 på Hammersland er nå vist som landbruk-, natur- og friluftsområde (LNF) i arealdel til ny KPA2018. Området var i tidligere KPA vist som «båndlagt for regulering» med tidsavgrenset og nå utløpt gyldighet. I denne saken skal områdereguleringen avklare framtidig arealbruk.



Figur 3 : Utdrag av KPA 2018: Arealbruks-Formål, Fareområder, Eksisterende Bebyggelse



Figur 4: Plankart 1 og 2 for områdeplanen satt sammen

Fagetatens vurdering av rekkefølgekrav og plangjennomføring

Ut fra eksisterende mangelfulle situasjon for veg- og VA-anlegg i planområdet er det forslag om omfattende rekkefølgekrav med tilhørende spesifisering av rekkefølge på gjennomføring av tiltak. Hoveddelen av rekkefølgekravene er da knyttet til utbedring av eksisterende situasjon før realisering av nye utbygginger kan skje.

Utbedring av Grimstadvegen FV5184 er dermed en avgjørende forutsetning for plan-gjennomføringen.
Vegen må utbedres til tilnærmet samme standard uavhengig av de nye byggetiltakene, og dette er i utgangspunktet et offentlig ansvar. Om planen skal avsette nok byggeareal med høy utnyttelsesgrad til at private aktører kan håndtere rekkefølgekrav om vegutbedring på egenhånd, eller om planens innhold skal baseres på andre premisser, har vært et stort tema i sluttfasen av planarbeidet.

Planområdet har dermed en situasjon med kombinasjon av omfattende rekkefølgekrav, høye kostnader for å oppfylle disse kravene, manglende offentlige budsjettmidler og begrensninger for hva som er et rimelig omfang av utbyggingsavtaler. Det er derfor stor sannsynlighet for at nye byggetiltak som skal betjenes via Grimstadvegen ikke kan realiseres på kort sikt.

Planforslaget inneholder flere elementer som kan medvirke til å forenkle gjennomføringen:

- Tilnærmet alt nytt byggepotensiale får rekkefølgekrav til vegutbedring, og dette kan bidra til enklere finansiering av infrastruktur gjennom offentlig-privat samarbeid.
- Det legges til rette for stegvis utbygging, og tiltak øst i planområdet kan komme i gang før hele vegstrekningen er utbedret.
- Adkomsten til marinaområdet på Hammersland flyttes 450 m østover. Dermed er den delstrekningen av Grimstadvegen som må utbedres før nye tiltak i marinaområdet tas i bruk, kortet inn.
- Offentlige VA-anlegg, som (egen)finansieres med avgifter, kan bidra til delfinansiering av grunnarbeidene for veganlegget.

- Krysset Ytrebygdsvegen – Grimstadvegen, som er vegprosjektets mest omfattende enkeltelement, ligger i sin helhet på offentlig grunn.

Plan- og bygningsetaten peker på at det er sannsynlig at endringen fra alternativ 1 til alternativ 2 for lokalisering av marina/båthall kan redusere størrelsen på et eventuelt privat bidrag til vegutbedringen. Fagetaten vektlegger likevel andre hensyn som tilsier at alternativ 2 anbefales.

Vurdering av ny boligbygging

Planens nye boligpotensiale ligger i hovedsak i de østlige feltene B1 – B5, med B4 som det største og viktigste. Det åpnes også for en viss boligbygging i tilknytning til felt BAA2 på marinaområdet. Både B1, B2 og B3 kan sees på som en naturlig utfylling av den etablerte bebyggelsen på Hammersland. Arealene ligger i ytterkanten av den etablerte byggesonen, men fortsatt innenfor rimelig avstand til lokalsenteret og kollektivterminalen.
B4 og B5 tilrettelegges for høy utnyttelse med blokker, B1-3 med småhuspreget bebyggelse.

Vurdering av grønnstruktur og strandsone

Planområdet er fullstendig uten offentlig grønnstruktur i dag. Etablering av en variert og mest mulig sammenhengende grønnstruktur er dermed en viktig målsetting for planarbeidet.

Forslaget bygger på mottatte innspill, på egne registeringer og på barnetråkkregistreringer gjennomført ved Søreide og Ytrebygda skoler.

Planforslaget anviser en ny overordnet grønnstruktur som tilrettelegger for ferdsel på turveger både langs sjøen, mot turområdet rundt Storrinden, internt i byggeområdene og mot skole, lokalsenter og kollektivterminal. All strandsone med reell bruksverdi er avsatt til grønnstruktur. Flere av de nye grøntområdene innenfor planområdet er forholdsvis store arealer med potensiale for et variert innhold.

Det tilrettelegges for flere badeviker, bl.a. innerst i Dolviken og et nytt område ytterst på tidligere Telenor-kaien ved Søreide.

Planforslaget legger til grunn en streng praksis for bygging av nye naust, i samsvar med kommuneplanens arealdel 2018 som hadde en grundig gjennomgang av situasjonen og flere innsigelser fra Fylkesmannen. Ubebygde parseller som fortsatt kan bebygges ligger i direkte tilknytning til eksisterende naustområder.

I områder som har reell bruksverdi til friluftsformål eller som intakt natur, er ubebygde naustparseller regulert til grønnstruktur (gjelder 18 parseller + noen hovedbruk).

Noen naustområder er kommentert spesielt, herunder området BAA3 i Kuvavika på Søreid-neset som byrådet har bedt om skal tas inn i og vurderes i planforslaget. Det skisseres en løsning med et prinsipp om at ca. halvparten av strandlinjen kan bebygges. Dette skal baseres på frivillige avtaler mellom partene, uten medvirkning fra planmyndigheten.

Vurdering av sjøareal

Planens mest omfattende tiltak i sjø er utvidelsen av småbåthavnen på Hammersland gjennom felt VS2. Nabofelt VKA1 er ikke en reell utvidelse, siden dette delområdet bare skal benyttes dersom Bjordal & Madsen i bestemmelsesområde #5 flytter sin virksomhet og da frigjør eksisterende strandområde til annen bruk for senteret på Søreide.

Utvidelsen på Hammersland vurderes som forsvarlig ut fra hensyn til estetikk, skipstrafikk, naturmangfold og i forhold til Forsvarets interesser om begrensning av småbåttrafikk i nærområdet til marinebasen. Ferdsel med småbåttrafikk forbi basen er også vurdert i sammenheng med trafikk med et stort antall båter i Grimstadfjorden, Bjørndalspollen og Nordåsvatnet.

Størrelsen på marinaanlegget på Hammersland bygger på en forutsetning om at det ikke kan tillates store tiltak på motsatt side av sundet ved Søreide der arealet er avsatt til ferdsel og flerbruk.

Disponering av annet sjøareal innenfor planområdet vurderes ikke som spesielt kontroversielt. Hensynet til marint naturmangfold er forsvarlig ivaretatt, og det henvises til vedlegg «Konsekvensutredning for biologisk mangfold» for utfyllende informasjon.

Vurdering av veg, trafikk og trafikksikkerhet

Planforslaget viser en begrenset, nøktern standard for utbedring av Grimstadvegen og bygging av fortau. Vurderinger og løsninger er basert på en bred faglig enighet gjennom hele planprosessen. Statens vegvesen har likevel reist tvil om planløsningen i sluttfasen, og bedt om justeringer. Dette er utført, men vegmyndigheten har ikke kommentert endringene innenfor høringsfristen, se nærmere redegjørelse i vedlegg «Merknadsskjema», post 79.

Planforslaget beskriver også en vesentlig forbedring for hovedsykkelruten langs Ytrebygdsvegen ved at de 2 eksisterende kryss til Grimstad samles til 1 og ved at sykkelvegen føres gjennom krysset på en mer trafikksikker måte. I tillegg reguleres det for separering av gående og syklende og nødvendig breddeutvidelse for dette.

For tiltak/delfelt som har krav om detaljregulering i områdeplanen fastsettes parkeringskravene i den enkelte planen og skal følge bestemmelsene i kommuneplanen.

En rekke sideveger og avkjørsler langs Grimstadvegen legges om av hensyn til sikt- og stigningsforhold, og for å redusere antallet krysningspunkter langs fortauet. Omfanget av dette begrenses til det som er nødvendig for å koble den utbedrete hovedvegen sammen med det eksisterende lokalvegnettet. Omlegging skal utføres som en del av, og samtidig med, utbedringen av hovedvegen på den aktuelle strekningen. Avkjørsler som erstattes vil bli stengt.

Ingen boliger må rives eller innløses som en følge av vegutbedringen, men tiltaket krever innløsning av betydelige private arealer på hele vegstrekningen. Dette gjelder også for omleggingen av det tilgrensende private vegnettet.

Planforslaget viser en ny bro innerst i Dolvik. Her må veien heves i forhold til i dag for å få bedre stigningsforhold, og vegen vil bli en betydelig visuell og fysisk barriere mellom sjøen og arealene på oppsiden. En bro kan motvirke denne effekten, gi en bedre standard for turvegen og vil i tillegg sikre gjenåpning av Dolvikbekken. Lysåpningen under broen skal minimum være så stor at turvegen og bekken ivaretas. Dagens veganlegg under den nye broen skal rives.

Dagens trafikksikkerhetssituasjon langs Grimstadvegen er spesiell, med en kombinasjon av dårlig vegstandard og periodevis svært mye tungtrafikk til Stamsneset næringsområde. Det registreres likevel heldigvis forholdsvis få alvorlige ulykker. Dette kan skyldes en kombinasjon av lav fart og en situasjon der mange forhindres fra å ferdes langs vegen. ROS-analysen beskriver rekkefølgekrav for vegutbedring som et nødvendig tiltak for å bedre trafikksikkerheten.

Vurdering av folkehelse

Planforslaget vurderes til å ha positiv virkning for folkehelse, og ingen direkte negative effekter eller risikofaktorer er påvist. Fastlegging av en ny sammenhengende grønnstruktur for hele planområdet er et viktig bidrag til bedre folkehelse.

Eksisterende situasjon i planområdet har imidlertid flere bekymringspunkt for folkehelse:

- Langvarig usikkerhet om rammevilkår for utbedringer og om gjennomføring
- Mangelfullt utbygget offentlige tilbud på drikkevann og avløpssystem har forårsaket sykdomsutbrudd
- Dårlig trafikksikkerhet begrenser mulighet for normal utendørs aktivitet og sosial kontakt

Fagetaten peker på at kommunen ikke rår over gode og effektive tiltak mot dette på kort sikt. Et mulig tiltak kan være å gjennomføre et mer systematisk tilsyn rettet mot mulige ulovlige tiltak som genererer tungtrafikk på Grimstadvegen.

Vurdering av naturmangfold

Områdets viktigste naturfaglige verdier er beskrevet i en egen fagrapport (Rådgivende Biologer AS Rapport 1976 – «Konsekvensutredning for biologisk mangfold»). Det konkluderes med at tiltakene i planen vil gi liten negativ konsekvens for naturmiljø. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som godt, og naturmangfoldlovens målsettinger blir i rimelig grad ivaretatt.

Naturverdi i sjø er knyttet til at Grimstadfjorden har nasjonal verdi for kysttorsk. Planforslaget gir en rimelig balanse mellom bruk og vern av marint miljø gjennom begrensingene for båthavnene. Planen vil også bidra til at en rekke punktutslipp av kloakk til Grimstadfjorden vil bli fjernet ved etablering av nye VA-anlegg.

I henhold til *Regional plan for vassregion Hordaland* er den økologiske tilstanden dårlig i Dolviken og moderat i resten av Grimstadfjorden. Det er en terskel som gir dårlig utskifting. Planforslaget åpner for at det kan deponeres masser på dypt vann innerst i Dolviken for å kunne bedre de økologiske forholdene ved å forsegle forurensede bunnsedimenter og bedre utskiftingen av bunnvann.

På land søker planforslaget å begrense negative effekter for naturmangfold og landskap ved 3 hovedgrep:

- Ny bebyggelse lokaliseres i østlig del og Hope-området bevares som LNF-område
- ny bebyggelse trekkes ikke nevneverdig høyere opp mot utmarka enn den etablerte bebyggelsen i området
- intakt/urørt strandsone bevares i hovedsak som grønnstruktur.

Vurdering av kulturminner

Planområdet har flere kulturminner, både fra eldre tid som er fredet og fra nyere tid som krever vernehensyn. Det er gjennomført omfattende kartlegging av automatisk fredete kulturminner, herunder avklaring av hvilke som kan frigis dersom utbygging.

Fagetaten understreker spesielt at kulturminner berøres svært ulikt i de 2 alternativene for lokalisering av nytt båthotell. Alternativ 1 forutsetter at mange lokaliteter må frigis, mens alternativ 2 sikrer at de fleste kulturminnene kan bevares i sine intakte omgivelser. Kulturminne-myndighetene aksepterer begge alternativene, men gir støtte til alternativ 2.

Vurdering av barn og unges interesser i planområdet
Barn og unge berøres sterkt av manglende grønnstruktur og tilbud til gående og syklende, og vil dermed som gruppe ha stor nytte av planens tiltak. Fagetaten peker på at etablering av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud mot lokalsenter med skoler og aktivitetstilbud og mot kollektivterminal vil ha spesielt stor verdi for barn og unge. I tillegg kommer interne gangforbindelser, friluftsområder, badeplasser mm..

Vurdering av risiko og sårbarhet

Risiko og sårbarhet er analysert gjennom en egen rapport («ROS-analyse område-regulering»). Det er ikke påvist hendelser med uakseptabel risiko, under forutsetning av at planen får forsvarlige rekkefølgekrav og at normale føringer for videre detaljregulering og enkeltsaksbehandling følges. Hendelser gjelder tema om overvann, rasfare, hensynssoner for forsvaret og tankanlegget på Stamsneset.

Fagetaten peker også på en annen form for risiko knyttet til ev behov for tilkomst til flyplassen fra nord. Grimstadvegen kan her gi en alternativ vegtilkomst via Kvitura og videre på interne veger på flyplassområdet. Dette kan være viktig i en krisesituasjon, og under-bygger behovet for en rask utbedring av Grimstadvegen. Situasjonen kan også sees på som et argument for en arealforvaltning som medvirker til en stabil og sikker trafikkavvikling på Grimstadvegen.

Vurdering av konsekvenser for private eiendommer

Fagetaten peker på at noen grunneiere berøres spesielt negativt av forslaget. Det gjelder noen boligtomter, private strandstrekninger, nausttomter, bygninger som må rives i strandsone og langs Grimstadvegen, samt noen enkelte eksisterende flytebrygger og brygger. Det vises til fagnotat for nærmere omtale.

Vurdering av område til Småbåtanlegg BAA2 på Hammersland

Hammersland er kjerneområdet for dagens marinaaktivitet innenfor planområdet, og planen legger til rette for en betydelig utvidelse av denne aktiviteten både på land og i sjøen. Tiltaket er vist som felt BAA2 på land og VS1/VS2/VKA1 i sjø.

Tilgang til båtplasser for ordinære småbåter er en viktig forutsetning for at befolkningen skal ha mulighet for å utøve båtliv og friluftsliv på sjøen. Det er et reelt behov for å tilrettelegge for flere småbåtplasser i kommunen, og dette er også en uttalt politisk målsetting (jf. bl.a. bystyrets vedtak 168-11 om *Småbåtstrategi for Bergen*).

Tiltaket er tidligere behandlet i departementet, og prinsippet om bygging av en stor båthavn i dette området fikk da grønt lys for videre utredning gjennom områderegulering i brev datert 18. juni 2010 fra Miljøverndepartementet om behandling av innsigelse til KPA2006.

Søreide Båt & Fritidspark AS er pådriver for båthotellet, og har arbeidet systematisk i mange år for å få startet den offentlige planprosessen og for å få en avklaring av rammene for eget prosjekt.

Sjødelen av anlegget er ikke omstridt. Landdelen åpner bl.a. for et båthotell, der båter har fast plass på land og under tak i stedet for på sjøen. Båthotellet planlegges for rask utsetting og opptak av båtene som skal brukes i sesongen. I tillegg åpnes det for annen marina-relatert næring, noe plasskrevende varehandel og for et avgrenset boligformål (øverste etasjer på et bygg).

Et marinaanlegg som både tilbyr en tradisjonell småbåthavn og et båthotell har en rekke fordeler, og gir et variert tilbud til publikum. Et stort anlegg i stedet for to marinaanlegg konsentrerer naturinngrepet, sikrer høy arealutnyttelse og bidrar til at nye landskapsinngrep unngås. Dette er spesielt viktig i en situasjon der strandsonevernet generelt skal håndheves strengt. Vedlikeholdsbehovet for båtene og miljøbelastning fra bunnsmøring og andre kjemikalier reduseres ved lagring på land. Også potensielle negative effekter for forsvarets interesser reduseres.

Båthotellet på land er et av planens største byggetiltak. Tiltaket kan gi store inngrep i strandsonen i et landskap som i utgangspunktet er underlagt strenge restriksjoner mot ny utbygging.

I oppstartfasen ble tiltaket først presentert som et anlegg i fjellhaller i grøntområdet, men fjellhaller ble tidlig forlatt av flere ulike årsaker (bl.a. krav til fjelloverdekning, innvendig høyde i lagerhallene, kostnad og arbeidsmiljø). Det forutsettes nå ordinære lagerbygg på utsprengte tomter, og 2 alternative plasseringer er vurdert gjennom planprosessen.

Det første høringsutkastet i 2016 plasserte tiltaket på naturtomten sør for dagens marina-område, til dels under kraftlinjen og for en stor del under terrengnivå. Dette alternativet er utarbeidet av Søreide Båt & Fritidspark, og omtales i det følgende som alternativ 1, se også illustrasjon i figur 5. I sluttfasen av planarbeidet hos fagetaten har utbygger også presentert en justert versjon av dette alternativet, benevnt alternativ 1B som omtales senere.

Figur 5: Illustrasjon av båthotell i planalternativ 1. Søreide Båt & Fritidspark

Etter høringen av alternativ 1 og vurdering av mottatte merknader og innsigelser foreslo Plan- og bygningsetaten flere endringer for marinatemaet, særlig ved at byggevolumet for et båthotell i hovedsak legges til dagens marinaområde. Det endrede planforslaget, alternativ 2, var på høring i 2019. Det er ikke utarbeidet illustrasjoner av dette alternativet.

Fagetaten peker på at begge alternativene gir et betydelig utvidingspotensial både på land og sjø sammenlignet med dagens aktivitet. Planalternativene viser at det kan oppføres en stor ny bygningsmasse for båtserviceformål i begge planalternativene, men på to helt ulike tomter og med tilhørende ulike konsekvenser.

Den sjøbaserte delen av marinatiltaket er i hovedsak lik i begge utgavene av planforslaget, forskjellen er begrenset til en forenkling i rekkefølgekravene og tilsvarende forenkling i feltinndelingen i det siste høringsforslaget.

Plan- og bygningsetaten vurderer den foreslåtte lokaliseringen på Hammersland som god. Alle kjente alternative plasseringer andre steder i kommunen vil gi betydelige ulemper for andre samfunnsinteresser.

I oppsummering av mottatte private og offentlige merknader til begge høringene peker fagetaten på noen hovedpunkt:

- Entydig lokalt krav om at Grimstadvegen må være utbedret før utbygging av noen nærings- og boligområder kan skje
- Marinavirksomheten(e) ønsker lokalisering av båthotell på alt 1, grøntområdet
- Eier av eksisterende marinaområde ønsker stor boligutbygging på kaiområdet
- Fylkesmannen fremmer innsigelse til utbygging av strandsonen i alt 1
- Stort nytt terrenginngrep i alt 1 av båthotell
- Statnett fremmer innsigelse til utbygging i sikringssone under høyspentanlegg

Figur 6:Båthotellet ønskes lokalisert i grøntområdet til venstre.

Figur 7: Grøntområdet sett fra sjøen

Foreliggende planforslag gjelder behandling av alt 2, men fagetaten peker også på hoved-punkt i vurderinger av alt 1 og særlig om grunnlaget for endring av vurderinger og valg av alt 2 til endelig behandling:

- Strandsonen og økt vektlegging av vernehensyn
- Ny KPA 2018 og endring av fortettingsstrategi for bolig og næring

Alternativ 1 gir et svært stort og eksponert inngrep i et lite landskapsrom ved sjøen og like ved Søreide lokalsenter. Det aktuelle området utgjør et gjenstående verdifullt naturområde og grønt landskapselement i et område som ellers i all hovedsak er nedbygd og privatisert. Den første høringen viser at alternativ 1 ikke legger tilstrekkelig vekt på hensyn til land-skapet. Strandsone-vernet er blitt sterkere vektlagt både i den nasjonale arealpolitikken og i kommunens egen politikk i perioden etter at Miljøverndepartementet i 2010 behandlet innsigelsen til båthotellet i det opprinnelige kommuneplanforslaget.

Uavhengig av andre hensyn vil det være naturlig å legge til rette for at det allerede planerte og tilrettelagte næringsarealet utnyttes først, og på en formålstjenlig måte, før et nytt tilgrensende naturområde i strandkanten sprenges ut. Det er både logisk og relevant at utviklingen styres i en slik retning. Nabo/naturarealet kan eventuelt sees på som et mulig

framtidig byggesteg. Alternativ 2 ivaretar muligheten for annen framtidig bruk av området under kraftlinjen, dersom kraftlinjen avvikles en gang i framtiden.

Fagetaten vurder også at hensynet til strandsonevernet tilsier at det ikke finnes gode mellomløsninger mellom alternativ 1 og 2. Dersom (grønt)området først tas i bruk vil det være gode argumenter for å gi området høy utnyttelse.

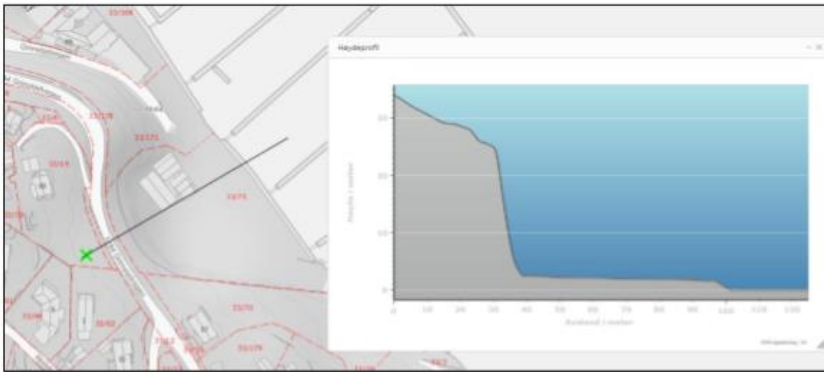
Reguleringsplanen har utviklet seg parallelt med rulleringen av både samfunnsdelen og arealdelen av den nye kommuneplanen som har en forsterket fortettingsstrategi og større vekt på blågrønne kvaliteter. Ny KPA 2018 gir færre muligheter for å gi en tjenlig arealbruk på dagens marinaområde, felt BAA2, dersom båthotellet legges på nabotomten. Grunneierne av kaiarealet slår selv fast at tomten ikke kan benyttes regningssvarende til båtservice dersom båthotellet bygges etter alternativ 1, og de ønsker dermed et stort boligprosjekt (se også merknad 65 i vedleggene).

Ut fra ny KPA 2018 er lokaliseringen av kaitomten ikke lenger aktuell for boligbygging i stort omfang, siden kaien ligger i Ytre fortettingssone, har dårlig kollektivbetjening og reduserte naturgitte boligkvaliteter (særlig solforhold). Tomten er heller ikke egnet for annen nærings-virksomhet med høy utnyttelse (kontor) enn marinadrift, lager eller tilsvarende. Avstanden til lokalsenter og god kollektivbetjening blir for stor, og prosjektet vil ikke samsvare med målene for gåbyen i KPA2018. Valg av alternativ 1/grøntområdet til båthotell kan dermed ha som konsekvens at det arealet som allerede er utsprengt og klart for utbygging fortsatt blir liggende med liten eller uheldig utnyttelse på kaiområdet.

Fagetaten understreker at alternativ 2 er en kompromissløsning som åpner for vesentlig høyere totalutnyttelse, inkludert en viss boligandel, enn det som ellers ville vært naturlig for felt BAA2 innenfor rammen av KPA 2018. Viktige forutsetninger for dette kompromisset er bl.a. at feltet i hovedsak benyttes til marinaformål og naturlig tilknyttet aktivitet (herunder båthotell), at intakt og verdifull natur i nabofeltet GN8 bevares som grønnstruktur og at området får en attraktiv gangforbindelse langs sjøen med en turveg (GTD11).

Alternativ 1 er også problematisk på grunn av et behov for store bygninger til andre formål enn marinadrift, for å kunne nedtrappe og dempe fjernvirkningen av de store båthallene (se figur 5). Sannsynlig bruk av disse bygningene vil f.eks. være kontorformål. Dette er en arealbruk som i utgangspunktet ikke bør lokaliseres til dette området, basert på generelle prinsipper for samordnet areal- og transportplanlegging.
Det utsprengte kaiarealet har i tillegg begrensede kvaliteter for boligformål, siden arealet ligger under/inn til en høy fjellskjæring og er vendt mot nordøst, se figur 8. Det er ca. 27 m høyde-forskjell mellom kaiflaten og Grimstadvegen. Verken boliger eller uteareal kan få normale solforhold uten at boligene legges på toppen av et eventuelt annet stort bygningsvolum.

Figur 8: Terrengsnitt av eksisterende kaiareal og 27 m høydeforskjell kai-Grimstadveg



Fagetaten peker videre på at anleggsfasen for ev alt 1 vil påføre nabolaget betydelige ulemper knyttet til støy og støv over lengre tid. Tiltaket ligger åpent og eksponert i et skålformet landskap som gir sterk støyspreding, til dels over sjø, til store områder.

Både omfanget av nye terrenginngrep og miljøulempene ved dette vil være betydelig mindre ved utbygging etter alternativ 2.

Dersom bygging av båthotell etter alternativ 1 skal velges vil en rask, sammenhengende og fullstendig gjennomføring av tiltaket være en kritisk viktig forutsetning for å oppfylle planens målsettinger. Et ev påbegynt steinbrudd uten ferdigstillelse i strandkanten ville vært svært krevende for nærmiljøet, og fremdrift av bygging er et privat forhold som kommunen i liten grad kan ha kontroll med. Alternativ 2 legger bedre til rette for stegvis utbygging, og området kan bebygges med ordinære og mer fleksible bygninger. Tomten er i prinsippet klar til bruk, men kan også utvides/utfylles betydelig i sjø dersom det er ønskelig slik planforslaget gir mulighet til.

Klimagasskonsekvenser av tomtevalget er ikke konkret sammenlignet og kvantifisert. Det er likevel grunn til å tro at det er betydelig forskjell mellom alternativene, og at alternativ 2 gir minst konsekvenser. I alternativ 2 er tomten tilnærmet ferdig planert, mens alternativ 1 forutsetter omfattende fjellsprenging og fjerning av vegetasjon og jordsmonn (inkludert betydelige volumer av myr).

For utbygger er det sannsynlig at alternativ 2 vil gi et lavere maksimalt bruksareal enn alternativ 1. Dette kan imidlertid først fastslås nøyaktig etter detaljregulering, og resultatet vil være avhengig av bl.a. omfang av ny utfylling i sjø og eventuell bruk av fjellhaller (som lettere kan realiseres i alternativ 2). Et forsiktig anslag tilsier at det uten utfylling og fjellhaller kan etableres et nytt næringsbygg med 6000 m2 grunnflate eller mer, som kan gis en utnyttelse tilsvarende 5 - 6 ordinære etasjer. Alternativ 1 viser en båthall med 9700 m2 grunnflate + kontorarealer, men da forbeholdt 1 grunneier alene, og dette kommer i tillegg til utnyttelsen av felt BAA2 (men det må som nevnt forventes at felt BAA2 vil få betydelig lavere utnyttelse i alternativ 1 enn i alternativ 2).

Alternativ 2 innebærer at (båthotell)tiltaket må detaljreguleres, siden denne løsningen ikke er bearbeidet på tilsvarende måte som alternativ 1. Dette er selvsagt negativt for aktøren Søreide Båt & Fritidspark. Den nordlige delen av marinaområdet (felt BAA2) må detalj-reguleres i begge alternativene.
Normalt vil et krav om detaljregulering ofte forsinke gjennomføringen av et tiltak. I dette tilfellet, med behov for omfattende vegutbedring før nye tiltak kan påbegynnes, og med plan-krav for felt BAA2 i begge alternativene, er det ingen automatikk i at plankravet vil bety utsettelse samlet sett.

Et valg av alternativ 2 betyr at det ikke er samsvar mellom utbyggerinitiativ og grunneier-posisjon, ved at byggepotensialet legges til eiendommer som ikke disponeres/eies av pådriveren for båthotellet. Dette er en klar ulempe, spesielt for den aktuelle private aktøren, men fagetaten peker på at urbant jordskifte kan bidra til å redusere dette problemet. Dette drøftes nærmere i fagnotatet, kap. 5.1.6.
Ingen av næringsaktørene i området ønsker alternativ 2 når det gjelder forslag om arealbruk på landsiden. Dette er utfyllende beskrevet i merknad nr. 69 (og fremgår i tillegg av mottatt innspill til den politiske behandlingen, se vedlegg)

Vegfinansiering og rekkefølgekrav

Planforslaget har flere rekkefølgekrav for å kunne sikre at Grimstadvegen er utbedret før utbygging på delfelt kan skje. Vegutbedringen er i utgangspunktet et offentlig ansvar, og vegen trenger utbedring til tilnærmet samme standard uavhengig av eventuelle nye byggetiltak. En utbedret veg vil også ha kapasitet til trafikk fra planlagte utbyggingsfelt, uten å utløse nye rekkefølgekrav. Behovet for utbedring av eksisterende dårlig vegstandard går langt ut over rammer for rekkefølgekrav som kan stilles til private utbyggingsprosjekter når det gjelder forholdsmessighet og rimelighet.

Fagetaten understreker at den ikke på noe tidspunkt gjennom planprosessen har lagt til grunn at de private utbyggerne skal bære ansvaret for finansiering av vegbyggingen, eller at nye byggetiltak må ha slikt omfang at privat vegfinansiering kan forsvares økonomisk.

Et nødvendig rekkefølgekrav om vegutbedring kan derfor ikke være i strid med lovens krav til gjennomførbarhet for reguleringsplaner, selv om finansiering av vegen ikke er avklart. Planen er primært en områderegulering og ikke en detaljregulering for konkrete prosjekter. Planen gir nyttige avklaringer selv om gjennomføring av byggetiltakene foreløpig ikke kan tidfestes.

Ingen aktører i planområdet har større ansvar eller rettigheter knyttet til vegutbedring enn andre. Flere andre aktører kan også naturlig medvirke til oppfyllelse av rekkefølgekravet på den aktuelle vegstrekningen, og beregningene som presenteres i merknad nr. 69 (marina -og boligutbygging) kan ikke tillegges avgjørende vekt. Alle aktører må også behandles likt.

Fagetaten peker på at det selvsagt vil være positivt om vegutbedringen kan framskyndes gjennom et offentlig/privat samarbeid, og at det kan være reelt at en overgang fra alternativ 1 til alternativ 2 betyr redusert mulighet for dette. Likevel vil det ikke være et saklig hensyn å øke planens byggepotensiale, på tvers av andre hensyn, for å oppnå dette, og argumentet tillegges ikke avgjørende vekt av fagetaten.

Forslag om og vurdering av urbant jordskifte som virkemiddel

En svakhet ved alternativ 2 er at tilnærmet alt byggepotensialet kommer på eiendommer som ikke disponeres av den mest aktive private parten i planarbeidet, som er Søreide Båt & Fritidspark AS. Dette kan gi uheldige konsekvenser ikke bare for den aktuelle aktøren, men i dette tilfellet også for de samfunnsinteressene som planen skal ivareta.

For å kunne motvirke en slik effekt foreslår Plan- og bygningsetaten at kommunen velger å ta i bruk jordskiftelovens virkemidler for fordeling av planskapt netto verdiøkning, ofte omtalt som urbant jordskifte eller planjordskifte (jf. plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 13 og jordskifteloven §§ 3-30 – 3-32). Urbant jordskifte er tidligere ikke benyttet i Bergen, og tiltaket drøftes derfor nærmere i et eget kapittel i fagnotatet.

Planmyndighetens mulighet til å forutsette fordeling av planskapt verdi er en forholdsvis ny hjemmel, og det er bystyret som avgjør om hjemmelen skal tas i bruk gjennom bestemmelser til planforslaget. Et økonomisk «rettferdig» resultat er ikke en del av plan- og bygningslovens hovedmålsettinger som vektlegger bruk og vern av arealer og ressurser i plansaker. Når lovgiver likevel har gitt virkemidler for å påvirke dette, først i 2006 og senere med en utvidet hjemmel i 2016, må det legges til grunn at verdifordeling kan ha positive effekter både for samfunnet og for den enkelte grunneier. Arealplaner skaper og fordeler store verdier og store verdiforskjeller, og en viktig positiv effekt av verdifordeling kan være større eller bredere aksept for planløsningen dersom denne oppleves som mer rettferdig.

To forutsetninger må oppfylles i planen for at jordskifterettens virkemidler kan tas i bruk:

- planens reguleringsbestemmelser må slå fast at planjordskifte skal benyttes, og
- det aktuelle skifteområdet må fastsettes på plankartet.

Plan- og bygningsetaten peker både på argumenter for og mot urbant jordskifte og oppsummerer at plan-situasjonen vurderes som velegnet for urbant jordskifte. Etaten legger til grunn at tiltaket kan medvirke positivt både til plangjennomføring og måloppnåelse. Fagetaten anbefaler derfor at verdifordeling tas i bruk i denne saken.

Fagetaten opplyser imidlertid at ingen av de aktuelle partene har bedt om at urbant jordskifte tas i bruk. Dette har trolig sammenheng med at de aktuelle aktørene ikke ønsker alternativ 2, og at jordskifte ikke er aktuelt i alternativ 1.
Planforslaget er innrettet for jordskifte ved at aktuelle formuleringer er innarbeidet i bestemmelsenes §§ 3.1.3 og 5.10.2. Dette må følges opp ved senere detaljregulering. Skifteområdets avgrensning foreslås å sammenfalle med Hensynssone H810, område for felles detaljregulering, med unntak av gnr 33/16 (nausttomt), 33/70 (del av boligtomt) og 33/130 (båtforening). Disse eiendommene påvirkes ikke av alternativvalget og trekkes derfor ikke inn i skifteområdet. Områdets avgrensning mot øst samsvarer med næringsområdets avgrensning i planens alternativ 1.

Dersom urbant jordskifte ikke skal kreves kan planforslaget enkelt tilpasses dette ved at de aktuelle reguleringsbestemmelsene utgår.

Oppsummering av fordeler og ulemper ved alt 1 og alt 2
Plan- og bygningsetaten har rangert fordeler og ulemper ved utbygging i alt 1 vs alt 2 skjematisk, se fagnotat for nærmere informasjon.

Fagetaten oppsummerer at planprosessen viser at det er ønskelig og forsvarlig å etablere et stort marinaanlegg på Hammersland basert på alternativ 2, og at dette gir en bedre totalløsning for samfunnet enn alternativ 1. Alternativ 2 vurderes som forsvarlig utredet, og basert på dette alternativet kan planen egengodkjennes av kommunen. Gjenstående detaljer vil naturlig bli avklart ved detaljregulering.

Plan- og bygningsetaten anbefaler alternativ 2, og det er kun dette alternativet som presenteres i gjennomarbeidet form og formelt utformet for politisk sluttbehandling.

Næringsinteressene bak marinaaktiviteten i området ønsker alternativ 1. Dersom alt 1 skal velges peker fagetaten på at følgende gjenstående avklaringer utløses:

- Om fylkesmannens innsigelse kan trekkes.
- Om DSB kan gi dispensasjon fra byggeforbudet under kraftlinjen, eller om prosjektet kan omarbeides. Hvordan vil dette påvirke strandsonevernet.
- Hvilke begrensninger skal gis for utnyttelsen av felt BAA2 på kaiområdet.
- Skal øvrige endringer i alternativ 2 beholdes, herunder strengere rekkefølgekrav for aktiviteten på land og enklere rekkefølgekrav for småbåthavnen.
- Bør næringsbygg uten direkte marinatilknyttet funksjon utgå.
- Det må søkes på nytt om frigiving av fredete kulturminner i felt GN8.

I tillegg vil forutsetningen om urbant jordskifte ikke lenger være relevant.

Flere av disse punktene gjør realismen ved alternativ 1 usikker. Dette gjelder spesielt det første punktet knyttet til strandsonevernet og fylkesmannens innsigelse. Grunneierne innenfor marinaområdet hevder at alt 1 kan gjennomføres, mens alternativ 2 verken er gjennomførbart eller interessant sett fra deres ståsted. Denne situasjonen er uheldig, men fagetaten kan likevel ikke anbefale alternativ 1. Dersom et stort båthotell ikke vil bli realisert på dagens marinaområde kan arealet likevel utvikles videre for marinatilknyttet næring etter at vegen er utbedret.

Vurdering av et nytt innspill alt 1 B om båthotell i sluttfasen av planarbeidet

Fagetaten opplyser at det i sluttfasen av planprosessen er mottatt fra marinaaktørene en justert versjon av alternativ 1 som er forsøkt tilpasset byggeforbudsbeltet/sikringssonen under kraftlinjen, se vedlegg. Alt 1 B presenteres som en ønsket løsning dersom det ikke kan oppnås dispensasjon for bygging under kraftlinjen, se figur 9.

Figur 9: Alt 1 til venstre og alt 1 B til høyre, utdrag fra vedlegg fra innspill fra «Søreide Båt & Fritidspark»

Fagetaten kommenterer at hovedprinsippet fra alternativ 1 videreføres, og at den justerte versjonen ligger innenfor områdeavgrensingen av planforslagets første høringsutkast (felt BN2 i planforslag datert 18.06.2015).
Løsningen bryter likevel med flere forutsetninger i illustrasjonsplanen:

- deler av bygningsmassen trekkes lenger ut på kaiflaten og vinkles slik at tiltaket blir mer eksponert sett fra Søreide
- planlagt ny adkomstveg til marinaområdet legges sentralt gjennom området vs en trase i langs Grimstadvegen i alternativ 1
- Kontorbygget KH vest for kraftlinjen får større grunnflate og en plassering lenger mot nord
- Terrenget under kraftlinjen forutsettes hevet, og effekter av dette er ikke nærmere vurdert.

Alternativ 1B har trolig ikke vesentlig endrede konsekvenser for allmenne interesser sammenlignet med det opprinnelige alternativ 1, men samsvar mellom prosjekt og illustrasjonsplan var en avgjørende forutsetning for forslaget om fritaket fra detaljregulering.

Grunnflaten for båthallene er oppgitt til ca. 6.200 m2 i alternativ 1B. Den maksimale areal-utnyttelsen er redusert fra 23.514 m2 bruksareal BRA i alternativ 1 til 14.263 m2 i alternativ 1B (uten tenkte etasjeplan for båthallene).

Plan- og bygningsetaten holder fast ved sin anbefaling av alt 2 til endelig behandling, og har ikke endret planforslaget i samsvar med dette siste innspillet.

Fagetaten opplyser videre om at dersom det er aktuelt å gå videre med alternativ 1B må det vurderes om det er behov for en ny høring av endringene i planforslaget. I tillegg gjenstår det samme avklaringsbehovet som for alternativ 1, med unntak av punktet om kraftlinjen.

Vurdering av næringsområdet BN1 på Stamsneset

Næringsområdet på Stamsneset er uregulert, og er utviklet gradvis og over mange tiår. Reguleringsplanen formaliserer dagens situasjon og åpner for noe utvidelse mot sørvest, der det ligger et nedlagt gartneri. Også havnefunksjonen VHS kan utvides dersom dette vurderes som forsvarlig. Planen viser i tillegg en buffersone mot boligområdet i vest.

Planen stiller krav om detaljregulering og oppfyllelse av rekkefølgekrav før ny utbygging.

Trafikksituasjonen knyttet til næringsområdet på Stamsneset er svært krevende i dag, både når det gjelder tungtrafikken på Grimstadvegen og den lokale adkomstvegen gjennom boligområdet BFS1. Ny vegtrase for tilkomstveg skal fastsettes ved detaljregulering.

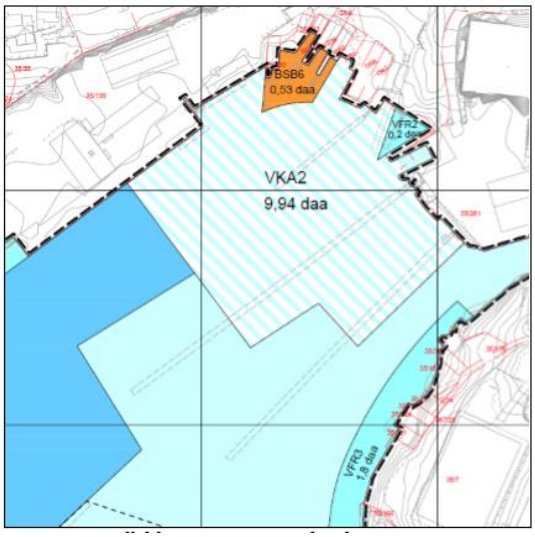
Vurdering av Landbruks-, natur- og friluftsareal, LNF-areal

To store områder for feltutbygging av boliger på Hope fra tidligere kommuneplaner er tatt ut, og områdene tilbakeføres til landbruk-, natur- og friluftsliv (LNF) i samsvar med ny KPA 2018 Planen avsetter eksisterende boliger i det aktuelle området til boligformål BFS, mens bygninger som ikke er fradelt som hovedregel inngår i LNF-formålet. Ubebygde og fradelte tomter avsettes til boligformål B1.

Vurdering av småbåthavn på Søreide, VKA2 i Nordrevågen
Fagetaten peker på at det på et generelt grunnlag kan slås fast at arealbruken på og langs sjøen i Dolviken har utviklet seg planløst og tilfeldig, uten en overordnet tanke for samtidig å ivareta behovene for intakt natur og allmennhetens tilgang til sjøen. Dette gjelder spesielt for sjøområdet utenfor lokalsenteret på Søreide, der situasjonen i dag er svært anstrengt med høy tetthet av småbåter. Planforslaget inneholder tiltak for å forbedre denne situasjonen, både for felt VKA2 og bestemmelsesområde #5

I Nordrevågen reduseres en eksisterende båthavn i felt VKA2 med ca. 50 % for å kunne åpne opp for en allmenn tilgang til strandsonen i senterområdet og redusere omfanget av båthavn. Strandlinjen på innsiden av denne havnen skal opparbeides til parkformål som en del av sentrumsopprustningen på Søreide gjennom pågående privat planarbeid for næringsområdet.

Generelt vurderer fagetaten at båthavner i dette sentrumsområdet i hovedsak bør være mindre, boligtilknyttede anlegg, og marinadrift som næring bør i hovedsak lokaliseres til det nye arealet på Hammersland.



Figur 10: Utsnitt av plankart for østlig del av planområdet ved Søreide senter

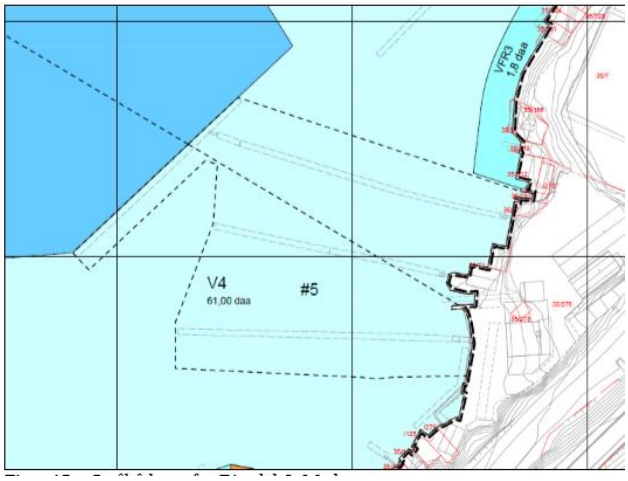
Fagetaten foreslår at det tas inn et rekkefølgekrav om reduksjon av båthavnen på gnr 35/281 i det pågående private planarbeidet for det tilgrensende landarealet. Den juridiske forankringen av dette rekkefølgekravet må gis i den private reguleringsplanen, basert på føringer fra reguleringen av sjøarealet i denne reguleringsplanen. Dersom gnr 35/281 likevel ikke reguleres og omformes, men videreføres som næringsområde med tilhørende marinaanlegg, vil dette rekkefølgekravet ikke inntre. Småbåthavnen kan da i utgangspunktet videreføres basert på dagens situasjon og nødvendige tillatelser.

Vurdering av småbåthavn ved Søreide, Bestemmelsesområde #5 (Bjordal & Madsen)

Bjordal & Madsen er forhandler av båter og motorer, og driver også en stor marina i dette området. Kun sjøarealet og småbåthavnen inngår i reguleringsplanen for Dolvik – Hope, og sjøarealet er vist som bestemmelsesområde #5.
Den landbaserte delen av aktiviteten er lokalisert midt i sentrumsområdet på Søreide, på en tomt som er regulert til kombinert formål bolig/næring i den tilgrensende planen for Søreide sentrum (planID 60030000). Bedriften er ikke grunneier, og driften er basert på en langsiktig festeavtale.

Planforslaget innebærer at småbåthavnen kan videreføres så lenge den er direkte knyttet til marin næringsaktivitet på land på gnr 35/278. Området skal imidlertid ryddes og forvaltes som et flerbruksområde i sjø dersom aktiviteten på land flyttes eller avvikles (jf. bestemmelsene § 11.5).

Formålet med denne bestemmelsen er å legge til rette for utvikling av tomten til boligformål som vil være den mest samfunnsnyttige bruken av arealet basert på kommunens fortettings-strategi. Planen legger videre til rette for denne bruken ved at båthavnen kan flyttes til et større område VKA1, dersom det er privat og frivillig interesse for denne løsningen. Den aktuelle tomten på Søreide kan også videreutvikles uten slik flytting, basert på et kombinert prosjekt for næring og bolig i samsvar med den gjeldende reguleringsplanen for området.



Figur 11: Utsnitt av plankart for marinaområdet til Bjordal og Madsen

Fagetatens oppsummering og anbefaling

På grunn av dårlig vegstandard og manglende VA-anlegg har Grimstadområdet lenge vært underlagt en omfattende byggestopp og har dermed stått på sidelinjen når det gjelder den fysiske samfunnsutviklingen. Planforslaget forutsetter derfor omfattende rekkefølgekrav på utbygging av feltene veg, vann, avløp og grønnstruktur før nye byggetiltak kan iverksettes. Utbedring av Grimstadvegen er det dominerende enkelttiltaket. Planen gir ikke svaret på hvordan dette skal finansieres og når tiltakene kan gjennomføres, men gir rammer for hvordan situasjonen skal løses.

Når planens byggepotensiale utløses og tas i bruk vil de indre og østlige delene av plan-området i stor grad endre karakter, både på land og sjø. Den nye arealbruken kan sees som en naturlig videreføring av sentrumsutviklingen på Søreide og etableringen av buss-terminalen i Dolvik. Området er velegnet for boligfortetting, og planforslaget bygger opp under kommunens senterstruktur og fortettingsstrategi. Samtidig er det ønskelig å begrense ny utbygging mot naturområder i sør og mot mer spredtbygde og støyutsatte områder lenger ute langs Grimstadvegen.

Planforslaget gir positive konsekvenser for trafikkavvikling, sikkerhet, levekår og folkehelse. Attraktive tilbud til gående i form av fortau og turveger er vektlagt og vurderes som spesielt viktig for god måloppnåelse.

Ingen av planforslagets byggeområder vurderes til å gi store ulemper for miljø eller samfunn. Dette gjelder også for de områdene som er reelt nye byggeområder i henhold til kommune-planens arealdel.

Det legges vekt på at sjøarealet er et fellesgode som bør forvaltes slik at det tjener både miljøhensyn, fellesskapet og den enkelte på en god måte. Planen åpner for en omfattende utvidelse av marinaaktiviteten på Hammersland, med dobling av arealet for småbåthavn i sjø og med et stort byggeareal for marinatilknyttet næring på land. Det er et udekket behov for båtplasser i dag, og det er i kommunens interesse å legge til rette for en slik arealbruk. Den landbaserte delen av tiltaket foreslås lokalisert etter alternativ 2, som en utvidelse og videreutvikling av dagens etablerte marinaområde. Dette sikrer at det eksisterende byggeområdet utvikles først, og at det tilgrensende naturområdet bevares.

Det legges til grunn at et krav om fordeling av planskapt verdiøkning ved urbant jordskifte kan ha positiv effekt for plangjennomføring og måloppnåelse. Dersom planen ønskes vedtatt etter alternativ 1 for marinatemaet må planen omarbeides før sluttbehandling.

Deler av det nye potensialet for småbåthavn i sjø (felt VKA1) knyttes opp til forutsetninger om fristilling av tilsvarende arealer i sentrumsområdet på Søreide. For å frigi mer sjøareal og å bedre kvaliteten på grønnstrukturen i lokalsenteret på Søreide foreslås det at en eksisterende småbåthavn i Nordrevågen VKA2 reduseres i størrelse, og at et rekkefølgekrav om dette tas inn i den tilgrensende private detaljreguleringen for omforming av det aktuelle landarealet.

Et av planområdets store utfordringer i dagens situasjon er trafikksikkerhet og opplevd utrygghet som følge av dårlig vegstandard og omfattende tungtrafikk. Situasjonen er så tilspisset at den særlig for enkelte grupper kan sies å være et folkehelseproblem. Det er ingen enkle løsninger på dette, men et aktuelt strakstiltak kan være å prioritere tilsyn rettet mot næringsvirksomheter som genererer mye biltrafikk for å kontrollere om disse har nødvendige tillatelser etter plan- og bygningsloven. Plan- og bygningsetaten kan prioritere denne typen tilsyn dersom det er politisk ønskelig.

Det legges til grunn at faglige og juridiske krav til forsvarlig saksbehandling er oppfylt. Alle formelle innsigelser som kunne forhindret kommunal egengodkjennelse av planforslaget er løst ved dialog og justeringer av planinnholdet (basert på valg av alternativ 2 for båthotellet).

Fagetatens anbefaling til vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12, jf. samme lovs § 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:

1. Ytrebygda gnr. 32, 33 og 34, Dolvik - Hope marina- og boligområde, områderegulering arealplan-ID 60200000, vist på plankart datert 06.02.2020
2. Tilhørende reguleringsbestemmelser datert 06.02.2020

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:
Dolvik-Hope er et stort område med mange boliger, aktiviteter, interesser og hensyn. Samtidig har området store problemer med en dårlig vegstandard og infrastruktur for vann- og avløpsanlegg som må løses før nye utbyggingstiltak kan realiseres.

Planforslaget viser at området har kvaliteter og potensiale for både utbedring av infrastruktur, utbygging av store tiltak og hensyn til vern av arealer og ressurser. Forslaget til områdeplan for Dolvik-Hope er utviklet og utarbeidet over lang tid i en grundig planprosess med avklaring av aktuelle løsninger for arealbruk og ved utarbeiding av to planalternativ som begge har

vært på høring. Planarbeidet preges også av at viktige premisser for ny arealbruk har endret seg underveis ved de store endringene fra KPA2010 til KPA2018.

Foreliggende planforslag etter alt 2 er i samsvar med vedtatt arealbruk i ny KPA 2018 og prinsipper for fortetting i Samfunnsdel og Strategisk Temaplan. Planforslaget har avklart løsninger for mottatte innsigelser og gir grunnlag for endelig planvedtak med hjemmel for gjennomføring av tiltak.

Byrådet ser positivt på planforslag etter alternativ 2 og aktuelle formål, og vil understreke at plan-forslaget gir grunnlag for utbedring av Grimstadvegen med trafikksikker gang- og sykkelveg, utbygging av VA-anlegg, styrking og utbygging av posisjonen som småbåthavn og marina, stor boligbygging, sikring av grøntområder og strandsone for allment friluftsliv og styrking av strandsiden av Søreide som del av lokalt senterområde. Forhold til natur- og kulturminnefaglige verneinteresser er positivt avklart og ivaretatt.

Det er tilrettelagt for utbedring og utbygging i faser som vil ha stor betydning for å kunne gjennomføre planen og tiltak. Det er også tilrettelagt for videre utvikling og utbygging av sentrumsformål på landsiden ved Søreide lokalsenter.

Ut fra samsvar med KPA2018 og KPA Strategisk Temaplan er hensyn til klima og folkehelse ivaretatt på en god måte.

På dette grunnlaget slutter byrådet seg til hovedpunktene i arealbruken i planforslaget i alt 2 og til fagetatens grundige vurderinger av arealbruk og situasjon for gjennomføring.

På samme grunnlag deler byrådet Plan- og bygningsetatens bekymring for påpekte store utfordringer med gjennomføring av planen, særlig for helt nødvendig utbedring av Grimstadvegen.

Utfordringene er knyttet til 3 hovedpunkt:

- Manglende fylkeskommunal prioritering og finansiering av utbedring av Grimstadvegen som er fylkesveg
- Konflikt om lokalisering av båthotell på land og herunder om størrelse på mulige økonomiske bidrag til vegutbedring
- Konflikt om det er grunnlag for stor utbygging av boliger på eksisterende marinaområde på Hammersland og herunder om ev økonomiske bidrag til vegutbedring.

Når det gjelder manglende fylkeskommunal prioritering av Grimstadvegen må byrådet peke på fortsatt behov for å følge opp denne saken gjennom dialog med fylkeskommunen. Byrådet vil her nevne at forslag til områdeplan tilrettelegger for oppfølging av hovedmålet om nullvekst i personbiltransport med gangavstander til kollektivtilbud for ny boligbebyggelse i ny KPA2018. Det må også sees videre på finansieringsmuligheter i sammenheng med utbygging av VA-anlegg og midler til sikring av skoleveg. Det er likevel slik at fylkeskommunale investeringsmidler til fylkesveger i Bergen kanaliseres gjennom Miljøløftet og byvekstavtalen. Her prioriteres prosjekter etter måloppnåelse mht nullvekstmålet, og det må påregnes at en oppgradering av Grimseidveien på det nivået som angis i denne planen ikke vil nå opp på prioriteringslisten i overskuelig fremtid.

Når det gjelder innspill om en stor boligutbygging på eksisterende kaiområde/marina på Hammersland ser byrådet at det hverken er ønskelig ut fra klimahensyn, kommuneplan og heller ikke mulig ut fra mangelfulle kvaliteter for boligformål.

Byrådet anser at egnethet til aktuelle formål på det store kaiarealet er avklart gjennom planprosessen og planforslaget med marina/småbåthavn som mest aktuelt, lager, samt noe plasskrevende varehandel og et avgrenset antall boliger i øvre del av et stort mulig byggvolum. Byggehøyde og utnyttelsesgrad skal avklares nærmere i detaljregulering, men forslag til områderegulering legger til rette for et stort byggvolum, herunder mulighet for økt byggeflate ved utviding av kaiarealet ved utfylling av nytt areal på sjøsiden.
Byrådet anser at det eksisterende kaiområdet med dette gis en omfattende utbyggings-mulighet uten å være avhengig av realisering av et boligformål spesielt.

Når det gjelder utbyggers ønske om realisering av et stort båthotell i grøntområdet på Hammersland, kan byrådet ikke se at det er tilrådelig ut fra hensyn til landskapet og sikring av grøntstruktur og strandsone. Mottatte skisser fra utbygger for et båthotell i grøntområdet viser et behov for store landskapsinngrep og omfattende anleggsarbeid med stort uttak av masser over lengre tid med tilhørende ulemper for nabobebyggelse.

Byrådet ser klart positivt på reguleringsformål og planer for båthotell og ytterligere utvikling av Dolviken sin posisjon som småbåthavn. Byrådet legger her til grunn at utbyggingsplaner kan realiseres enklere, raskere og med en mer klimavennlig og effektiv arealbruk på eksisterende kaiområde fremfor å ta i bruk et grøntområde.

Byrådet viser til mottatte innspill fra utbyggerne og kan se at det ikke foreligger et avklart privatrettslig og økonomisk interessegrunnlag mellom partene for realisering av båthotell på eksisterende kaiområde. Byrådet ser likevel grunn til å vektlegge betydningen av en samlet klimavennlig areal- og ressursdisponering fremfor en tilbudt mulighet om rekkefølgebidrag til utbedring av første del av Grimstadvegen.

Slik muligheten for rekkefølgebidrag til vegutbygging er presentert fra utbyggerne er det vektlagt og forutsatt en maksimal utbygging både på eksisterende kaiområde og på tilliggende grøntområde som byrådet ikke kan se som en ønskelig arealbruk.

Byrådet vil her peke på at mottatt innspill baserer seg på en forutsetning om en maksimal utbygging basert på begge planalternativ, som planalternativene ikke har hver for seg. Byrådet vil videre peke på at utbygging av et stort bygg på eksisterende kaiområde i alt 2 også vil utløse et stort rekkefølgebidrag, slik at netto forskjell mellom skissert maksimalt rekkefølgebidrag etter alt 1 og bidrag etter alt 2 ikke vil være så stor. Det skal i tillegg påpekes at skissert maksimale rekkefølgebidrag fra utbyggerne er ment også å dekke andre rekkefølgekrav enn utbedring av Grimstadvegen, slik at skisserte økonomiske bidrag til utbedring av Grimstadvegen er noe mindre enn det som presenteres.

Byrådet tok ikke stilling til valg av tomt for båthotell ved 1.gangs høring av foreliggende alt 2, men ser nå i samlet perspektiv at det ikke er ønskelig med en lokalisering i grøntområdet slik det foreligger i alt 1. Ut fra denne vurderingen ser byrådet at det heller ikke aktuelt å legge frem alt 1 til parallell endelig behandling og vedtak.

Det ville heller ikke være mulig å gjøre positive vedtak i foreliggende sak basert på alt 1 med foreliggende innsigelser og heller ikke for mottatt skisse benevnt alt 1B med bearbeidet løsning for å unngå innsigelse fra NVE til planer om bebyggelse i sikringssonen for høyspentlinjen gjennom grøntområdet. Alternativ 1B foreligger heller ikke med nødvendig plankart og bestemmelser til ev vedtak i foreliggende behandling. I tillegg har innspillet om justering av alt 1 et omfang av planendringer som vil kreve ny høring før ev endelig behandling.

Dersom det i den endelige politiske behandlingen ønskes nærmere vektlegging og utredning av alt 1B for lokalisering av båthotellet, vil byrådet peke på at det da ikke kan gjøres positivt

vedtak av noe planalternativ i foreliggende sak og saken må i tilfelle sendes tilbake til Plan- og bygningsetaten for nærmere utredning og utarbeiding av ev planforslag til ny behandling.

Byrådet vil i denne sammenheng ut fra det store behovet for å utbedre Grimstadvegen, understreke behovet for vedtak av foreliggende plan som gir nødvendige rammer for videre arbeid med finansiering og utbygging, for å ikke miste enda mer tid.
Dette behovet for vedtak gjelder også for videre arbeid med utvikling og realisering av boligområdet B4 i Dolviken og næringsområdet på Stamsneset. Dette er to delområder i planforslaget som er uten arealkonflikter og dermed har grunnlag for gjennomføring dersom positivt endelig vedtak av foreliggende alt 2.

Om urbant jordskifte som virkemiddel i plansaken

Plan- og bygningsetaten viser til det uheldige forholdet i planprosessen der initiativtaker og pådriver for båthotell har brukt store ressurser på å utvikle en planløsning i grøntområdet i alt 1 som ikke lar seg anbefale i endelig behandling, og som ikke har eiermuligheter til realisering av båthotellet i alt 2. Etaten foreslår ut fra denne situasjonen bruk av urbant jordskifte som et aktuelt virkemiddel for å kunne legge grunnlag for realisering av et båthotell på eksisterende kai innenfor alt 2.
Etaten peker på at grøntarealet som foreslås i alt 1 for båthotellet medfører for store terreng-inngrep,grøntarealer som det er viktig å bevare. Samtidig åpner denne vurderingen for en større utbygging på kaiarealet i alt 2. Grøntarealet som en bevart del av grøntstrukturen er da nødvendig for å kunne realisere alternativ 2 – og legger derfor også grunnlaget for urbant jordskifte og fordeling av planskapte verdier.

Planmateriellet viser ikke en skisse for en samlet utbygging av båthotell/marina mm på eksisterende kaiområde ut fra aktuelle formål i planforslaget siden de private utbyggerne ikke har vist interesse for en slik løsning. Byrådet vil peke på at utarbeiding av en slik skisse vil kunne være et bidrag til videre avklaringer av interesser og muligheter for gjennomføring av planvedtak og tiltak.

Plansituasjonen og mulighetene for gjennomføring av vegutbedring og tiltak kan se fastlåst ut fra manglende vegfinansiering og stramme krav til arealbruk. Byrådet ser her behov for å tilrettelegge for en videre prosess basert på et planvedtak av alt 2 som kan avklare nærmere mulighetene og privatrettslige forhold for gjennomføring av planforslaget. Fagetaten foreslår i denne sammenheng bruk av urbant jordskifte etter Jordlova og har tilrettelagt for krav om bruk av dette virkemidlet gjennom forslag om aktuelle bestemmelser til planforslaget.

Ut fra en utfordrende plansituasjon ser byrådet positivt på bruk av dette virkemidlet selv om det ikke er brukt tidligere i plansaker i kommunen. Tilrettelegging for urbant jordskifte kan gi muligheter i en videre prosess for å kunne skape interesse for gjennomføring av mulighetene i planforslaget. Et krav om urbant jordskifte er et krav om videre prosess, men det kan ikke kreves et gitt resultat. Gjennomføring av denne prosessen ligger også utenfor kommunens myndighetsområde.
Byrådet legger også til grunn for anbefalingen om bruk av urbant jordskifte at samfunns-interessen for utbygging av båthotell har stor betydning for å kunne dekke et behov for flere båtplasser.

Byrådet viser ellers til fagnotatet for nærmere omtale av urbant jordskifte, herunder om både positive og negative sider ved bruk av denne type virkemiddel.
Dersom det i den endelige politiske behandlingen av planforslaget ikke ønskes å ta i bruk urbant jordskifte, må §§ 3.1.3 og 5.10.2. tas ut av forslag til bestemmelser før vedtak.

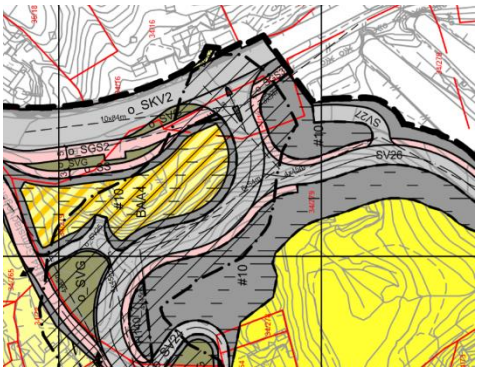
Boligfelt B4
Boligformålet i delfelt B4 er skissert med en kapasitet på ca 200 boliger og ansees ikke som omtvistet. Dette boligfeltet kan være det tiltaket i planforslaget som først lar seg realisere gjennom videre arbeid med pågående privat planforslag av ByBo AS som forslagsstiller og utbygger.

ByBo AS har i et innspill til den politiske behandlingen av planforslaget tatt opp forslag om justeringer av noen planløsninger og bestemmelser om rekkefølgekrav for B4 som hevdes å styrke grunnlaget ytterligere for gjennomføring av tiltaket, herunder være mindre avhengig av situasjonen for gjennomføring av andre løsninger for andre utbyggingstiltak i områdeplanen ellers.

Innspillet fra ByBo følger saken som vedlegg og gir en detaljert beskrivelse av en rekke kompenserende forslag til endringer.

Hovedpunktene fra ByBo er knyttet til bedring av ulike trafikksikringstiltak for gående og syklende i området til, rundt og gjennom B4. Forslaget gjelder særlig å tillate videre bruk av allerede eksisterende avkjørsel og vegtilkomst til B4-området som er (midlertidig) opparbeidet av Statens vegvesen i forbindelse med utbyggingen av denne parsellen av Ringveg vest, se figur 12 og 13.

Forslaget gjelder også at omfanget av B4 sitt rekkefølgekrav til utbedring av Grimstadvegen begrenses til denne eksisterende avkjørselen og tilkomstveg. Dette forslaget vil innebære en betydelig besparelse i anleggskostnad for ByBo selv om det er få meter langs ny Grimstad-veg til planlagt ny avkjørsel til B4. Dette skyldes behov for opparbeiding av bratt terreng for planlagt vegtrase for planlagt ny avkjørsel, se figur.



Figur 12: Forslag til justert tilkomstløsning for B4.Blå strek viser reguleringsforslag Figur 13: Utsnitt av plankart

ByBo tar også opp forslag om at tilkomstvegen til boligfeltet B4 bør reguleres som offentlig, kommunal veg.

ByBo har videre synspunkt på at forslag om rekkefølgekrav om tiltak som skal være utført før byggearbeid kan startes på B4, er for omfattende og bør stå i et mer rimelig forhold.

ByBo tar også opp et forslag om å ta initiativ til gjennomføring av et planlagt gjennomgående turdrag/tursti langs Storrinden til Dolviken og mot Hammersland i overkant av detaljplanområdet for B4.

Byrådet har vurdert innspillene til justeringer av planforslaget og ser positivt på innspill som kan bidra til effektiv arealbruk, forbedringer av planforslaget og gi raskere grunnlag for gjennomføring av tiltak i områdeplanen i en plansituasjon som ellers trolig kan kreve (mye) mer tid. Forslagene er begrunnet både planfaglig og særlig økonomisk med vekt på

reduksjon av anleggskostnader. Det kan også føyes til at planlagt trafikk til boligområdet B4 ikke vil øke biltrafikken i dagens Grimstadveg.

Forslagene kan redusere grunnlaget noe for finansiering av utbedring av Grimstadvegen, men samtidig styrkes grunnlaget for utbygging av et stort boligfelt og gjennomføring av trafikksikringstiltak for gang- og sykkelvegen (o_SGS2) langs Ytrebygdsvegen innenfor planområdet. Gjennomføring av planlagt *nordligste del* av g/s-vegen langs Ytrebygdsvegen som krysser dagens Grimstadveg, bør avventes til Grimstadvegen er lagt om for å kunne unngå ytterligere forverring av trafikksikkerhetssituasjonen. Dagens vegkryss Grimstadvegen -Ytrebygdsvegen er kanskje det farligste punktet i området når det gjelder trafikksikkerhet for gående og syklende.

Siden omfang av rekkefølgekrav for utbedring av Grimstadvegen for alle tiltak er avgrenset til strekningen mellom Ytrebygdsvegen og avkjørsel til tiltaket, jf § 3.1.2, er betydningen av reduksjonen av rekkefølgebidrag fra B4 til Grimstadvegen relativt avgrenset. Det er likevel en viktig vurdering å balansere samlet omfang av rekkefølgekrav til denne delen av planen på en slik måte at ikke gjennomføring av andre tiltak i planområdet påføres en uønsket merbelastning.

Ut fra dette kan byrådet anbefale noen justeringer av planforslaget og som er mulig å ta inn i foreliggende sak uten at det er behov for ny høring i forkant for å unngå saksbehandlingsfeil. Når det gjelder andre detaljerte forslag fra ByBo til justeringer, vil byrådet anse at disse dels er mulig å gjennomføre *innenfor* foreliggende forslag til bestemmelser ved at ByBo tar ansvar for utføring selv om det ikke er et krav, eller dels kan tas inn i pågående privat detaljreguleringsplan for B4.
ByBo har oppsummert sine kompenserende innspill som følger, utdrag:

- «Trafikksikkerhetstiltak i krysset med Ytrebygdsveien
- Sammenkobling av de fylkeskommunale gang- og sykkelveiene i planområdet
- Busslomme og videreføring av sykkelveg etter krysset med Ytrebygdsveien
- Tilrettelegge kobling for gangtrafikk mellom Hammerlandsgrenda og Dolvik/Søreide innen området for B4s detaljplan
- Kobling av turdrag langs Storrinden ned mot grønnstruktur ved sjøen i Dolviken
- Opparbeidelse av offentlig grønnstruktur (friluftsområder) ved sjøen i Dolviken. «

Byrådets anbefalinger om justeringer av bestemmelser for B4:

- Eksisterende avkjørsel fra Ytrebygdsvegen og tilkomstveg til B4 aksepteres brukt, men som en fase 1, en midlertidig løsning og til en avgrenset mengde boliger, slik at plankartet ikke trenger å endres, se figurene 12 og 13. Det skal påpekes at det er viktig å beholde den regulerte vegløsningen for den nye planlagte parsellen for tilknytningen av Grimstadvegen til Ytrebygdsvegen siden det etter vegnormaler ikke kan tillates opprettholdt den midlertidige avkjørselen til boligfeltet så tett på krysset med Ytrebygdsvegen når det trolig senere koples på trafikk fra Grimstadvegen ellers.

  Rekkefølgekrav i § 3.2.4 kan da foreslås å endres til:

  3.2.4 B4 og B5
  - Kryss Ytrebygdsvegen – Grimstadvegen med o_SF fortau.
  a) Eksisterende kryss med tilkomstveg til B4 aksepteres som midlertidig løsning for utbygging av et avgrenset antall boliger i B4. Aktuelt antall fastsettes i detalj-regulering for B4. Vegkrysset skal kunne brukes i anleggsfasen for ny Grimstad-veg for trafikk fra B4 for å kunne unngå å overføre mer trafikk til eksisterende Grimstadveg.

b) Dersom B5 får adkomst lenger vest i Grimstadvegen utvides rekkefølgekravet tilsvarende for dette feltet.

- Rekkefølgekrav i § 3.1.2 endres ved en tilføyelse om *unntak for B4:*

  - Krav om utbedring av Grimstadvegen o_SKV1 og fortau o_SF i samsvar med regulert løsning, gjelder for følgende felter med avkjøring fra Grimstadvegen:
  - boligbebyggelse B og BFS (alle tiltak som gir nye boenheter, *unntatt B4*)

- Opparbeiding av grønnstruktur og gang- og sykkelveger, B4 kan ta på seg også krav for B5:

  § 3 Rekkefølgekrav. Tiltak som skal være gjennomført eller sikret gjennomført før igangsettting, endring ved å ta ut B5:

  § 3.4.2., endring: *B4*
  - O_GF5 grøntstruktur Dolvik – opparbeidelse
  - O_SGS2 *(sørlig del*), o_SGS3 og o_SS langs Ytrebygdsvegen

Byrådets oppsummering og anbefaling
Byrådet slutter seg til forslag til områderegulering for Dolvik – Hope etter alternativ 2 og kan anbefale at planforslaget vedtas med forslag om justeringer i rekkefølgebestemmelser for B4 som trolig kan bidra til raskere og enklere gjennomføring av utbygging av dette boligfeltet.

Planforslaget er i samsvar med viktige målsettinger i ny kommuneplan 2018 om klima- og miljøvennlig utbygging av areal til nye formål. Planforslaget gir grunnlag for å styrke og utvikle Dolviken sin posisjon som stor marina og småbåthavn i kommunen, herunder grunnlag for realisering av planer for båthotell på eksisterende kaiområde for å unngå et nytt stort inngrep i grøntstruktur og verdifullt landskap.

Byrådet anser at krav om urbant jordskifte for kaiområdet på Hammersland kan være et viktig virkemiddel og prosess for videre avklaring av private utbyggingsinteresser på kaiområdet.

Ut fra eksisterende dårlig standard av Grimstadvegen og VA-infrastruktur og behov for utbedringer, vil byrådet understreke betydningen av at det fattes et endelig vedtak i foreliggende plansak for å ha grunnlag for utbedring og finansiering av en helt nødvendig infrastruktur.

Begrunnelse for framleggelse til bystyret:
I henhold til plan og bygningslovens (2008) § 3-3, 2.ledd, ligger det til bystyret selv å vedta reguleringsplan, jfr. § 12-12. Utvalg for miljø og byutvikling skal avgi innstilling i saken.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:
I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12, vedtas følgende forslag til detaljregulering:

1. Ytrebygda gnr. 32, 33 og 34, Dolvik - Hope marina- og boligområde, områderegulering arealplan-ID 4601_60200000, vist på plankart datert 06.02.2020 med følgende endringer:

2. Tilhørende reguleringsbestemmelser datert 06.02.2020, med følgende endringer:

   a) *3. Rekkefølgekrav, vdr 3.2.4. B4 og B5:*
   - Kryss Ytrebygdsvegen – Grimstadvegen med o_SF fortau.
   a) Eksisterende kryss med tilkomstveg til B4 aksepteres som midlertidig løsning for utbygging av et avgrenset antall boliger i B4. Aktuelt antall fastsettes i

detaljregulering for B4. Vegkrysset skal kunne brukes i anleggsfasen for ny Grimstadveg for trafikk fra B4 for å kunne unngå å overføre mer trafikk til eksisterende Grimstadveg.

b) Dersom B5 får adkomst lenger vest i Grimstadvegen utvides rekkefølgekravet tilsvarende for dette feltet.

b) Rekkefølgekrav i 3.1.2 Grimstadvegn SKV1 og fortau SF endres ved en tilføyelse om unntak for B4:

- Krav om utbedring av Grimstadvegen o_SKV1 og fortau o_SF i samsvar med regulert løsning, gjelder for følgende felter med avkjøring fra Grimstadvegen:
- boligbebyggelse B og BFS (alle tiltak som gir nye boenheter, *unntatt B4*)

c) Opparbeiding av grønnstruktur og gang- og sykkelveger, B4 ta på seg også krav for B5:

§ 3 Rekkefølgekrav. Tiltak som skal være gjennomført eller sikret gjennomført før igangsettting, endring ved å ta ut B5:

§ 3.4.2., endring: *B4*

- O_GF5 grønntstruktur Dolvik – opparbeidelse
- O_SGS2 *(sørlig del),* o_SGS3 og o_SS langs Ytrebygdsvegen

3. Endringer i bestemmelser rettes opp før kunngjøring av vedtaket.

Dato: 9. februar 2021

Roger Valhammer
Byrådsleder

Thor Haakon Bakke
Byråd for klima, miljø og byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:
Fagnotat datert 06.02.2020 med følgende vedlegg:

- Plankart, kartblad 1 og 2, 06.02.2020
- Reguleringsbestemmelser, 06.02.2020
- Planbeskrivelse, 06.02.2020
- Merknadsskjema - offentlig ettersyn, 06.02.2020
- Planleggingsnotat – veganlegg med kostnadsestimat, 25.10.2019
- Områdeplan VA Dolvik – Hope utgave 2, 28.05.2015
- Støyvurdering reguleringsplan Dolvik – Hope, 12.12.2014
- ROS-analyse områderegulering, 19.12.2014
- Konsekvensutredning for biologisk mangfold, 19.12.2014
- Kulturminnegrunnlag, Byantikvaren nr 2013-6, uten dato
- Hammersland bolig - detaljering av del av felt B3, uten dato

Dokumenter knyttet til alternativ 1 med båthotell på Hammersland:

- Plankart til 1. høring, 17.03.2016

- Reguleringsbestemmelser til 1. høring, 17.03.2016
- Søreide båt og fritidspark - beskrivelse til 1. høring, uten dato
- Søreide båt & fritidspark, alternativ 1B, datert

Andre vedlegg:

Innspill fra ByBo om B4, datert 4.09.2020
Innspill fra utbyggere av marina og boligprosjekt, datert 14.10.2020