

TIL

Fylkesmannen i Hordaland
Att: Rune Fjeld, Egil Hauge, Torgeir Flo

Fylkesmann Lars Sponheim

Ad. Innsigelse til områdereguleringsplan – Dolvika – Hope marina og boligområde – planID 60200000

1. Bakgrunn– henstilling om felles dialog i en tilspisset sak om områderegulering

Det vises til innsigelse av 19.10.2016 i ovennevnte sak hvor det for andre gang fremmes innsigelse i en sak som har vært behandlet i departementet. I Svarbrev fra departementet av 24.07.2010 ble det slått fast;

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

Vi finner det riktig å allerede nå orientere kommunen om at det planforslag som nå er vedtatt lagt ut på høring, dessverre ikke vil kunne gjennomføres. Med den begrensede utbygging som forslaget legger opp til, vil det ikke være økonomisk bærekraft til både å dekke utbyggingskostnader og rekkefølgekrav innenfor realistiske kommersielle rammer. Det oppfattes heller ikke blant aktørene å være økonomisk grunnlag for å realisere tiltak på annet enn egen grunn, der investeringer allerede er gjort.

2. Hvorfor vil ikke kommunens reviderte planforslag kunne realiseres?

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 55 - 60 Mill.

- Flytting av Bergen Marine AS m/Serviceverksted samt utbygging av 500 nye innendørs helårsplasser 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

De tre hovedaktørene vil da forutsatt en godkjent akseptabel utbygging, basert på det opprinnelige planforslaget, sammen da ta ansvar for at det oppnås nødvendig finansiering av ny Grimstadvei og samkjøre arbeid og avtaler rundt finansieringen sammen med øvrige naturlige «betalere» som nevnt over. For egen del budsjetterer de tre hovedaktørene da å samlet dekke over 50 % av de totale veikostnadene (om nødvendig mer) og mener at dette gir nødvendig grunnlag for å komme i mål. Ny Grimstadvei vil ellers ikke kunne bli bygget i uoverskuelig fremtid, da det ikke finnes grunnlag for finansiering kun med offentlige midler.

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

- Grunneierne på BAA2 ønsker ikke eller ser isolert 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 1/4 av estimerte rekkefølgekrav kostnader.

Det er nye momenter i den nye planen som vi oppfatter konstruktive, men som dessverre ikke endrer hovedkonklusjonen ovenfor.

Konklusjon: Kommunens reviderte planforslag vil med dette ikke være mulig å realisere, selv med bruk av verktøyet "urbant jordskifte"/fordeling av planskapt verdier. Det vises til vedlagte økonomiske beregninger som begrunner dette nærmere.

3. Opus' forslag til prosessuell løsning

Sterke lokaldemokratiske hensyn tilsier at bystyret uansett bør få muligheten til å vurdere det opprinnelige planforslaget, før det ev. blir forkastet til fordel for nye runder og revisjoner. Dette ettersom bystyret selv var positiv til den foreslåtte arealdisponeringen ved forrige KPA-vedtak. Vi tillater oss å minne om at det foreligger et demokratisk besluttet vedtak der 63 av bystyrets 67 representanter var positiv til å få dette prosjektet realisert. Fagetatens planforum har ikke hatt demokratisk forankring for å kullkaste planfremlegget som var lagt ut på høring i 2016, eller til på eget initiativ å unnlate å følge opp planprosessen for planen som var på høring.

4. Forslag til materiell løsning - kompromissets fordeler

Som nevnt ovenfor, anser vi det som hensiktsmessig dersom partene kan gå sammen om å forsøke å finne frem til et felles forslag som alle parter kan enes om gjennom et offentlig-privat samarbeid mellom kommune, Fylkesmann og utbyggere. Dette innebærer at det kan oppnås enighet om løsninger som tilstrekkelig ivaretar både strandsonehensynene og øvrige allmenne formål, samtidig som det i planforslaget må åpnes opp for et minimum av utbyggingsvolum til at den økonomiske bærekraften er sikret til å kunne finansiere ny Grimstadvei. Samtidig må også alle de positive og samfunnsnyttige verdiene av de opprinnelige utbyggingsplanene kunne vektlegges.

Forslaget kan eksempelvis innebære at innerste del av strandsonen for «båthotellet» kan stå urørt langs sjøen, med utsprengte haller bak som ikke synes, altså ved at man flytter del av kaiområdet innerst fra «BN2» mot tilleggsarealet som utfylles i sjø mot «BAA2» og således oppnår samme areal. Hovedpoenget må her være at båthotellet og boligbygging, samlet kan gi grunnlag for en inndekning av rekkefølgekravene.

Stikk motsatt til hva fagetatens oppfatning tilsynelatende var ved utleggelse av det opprinnelige planforslaget i 2016, er vurderingen nå at "å ta ut «båthotellet» fra den opprinnelige planen vil gi en bedre løsning for samfunnet og bedre måloppnåelse både basert på plan- og bygningslovens formålsparagraf og målsetningen for dette planarbeidet».

Fakta er at det gjennom «BN2» båthotellet tomten går en 4 mastet høyspentmast som gjør tomten tilnærmet ubrukelig til andre formål. Tomten består av myr, er gjengrodd, bratt og ulendt og ikke i bruk på noen som helst måte eller gir tilgjengelighet til sjøen. Dette utgjør på ingen måte et strandsoneområde som det er av nasjonal interesse å bevare. I vurderingen av om det er grunnlag for å bruke innsigelsesinstituttet skal arealbruken vurderes konkret, jfr. H-2/14. Utbygger tilbyr å gjøre denne helt utilgjengelige tomten, tilgjengelig for allmennheten gjennom tilgang til sjø, kai, parkering, tur & parkområde og rekreasjonsarealer samt tilrettelegge GRATIS slippsettingsrampe for utsetting av mindre småbåter og kano/kajakk. Utbyggingen vil også kunne forbinde kyststien, for trygg ferdsel langs sjøen fra innerst i Dolviken ut til «BAA2», som vil kunne komme hele Bergens befolkning til gode. I tillegg vil utbyggingen, sammen med boligbygging på «BAA2», bidra til at den meget trafikkfarlige Grimstadvegen endelig kan utbedres. Dette til glede og for trafikksikkerhet for alle beboere i nærområdet og alle daglige brukere av veien, ikke minst barn og de myke trafikantene.

Konklusjon: Det anmodes med dette om at også ovennevnte positive virkninger kan bli vektet i en sammenheng der forslaget forener både de offentlige og de private interessene i saken.

5. Sluttbemerkninger

På vegne av Grimstad Eiendomsselskap AS, Nye Dolviken Brygge AS og Søreide Båt & Fritidspark AS, viser Opus til at vi nå er på «overtid» for en avgjørelse i denne utbyggingssaken som har pågått i over 15 år. Partene understreker alvoret i at de ikke har flere nye år «å kaste bort» og det må nå tas en avgjørelse, da en videre satsing for minst 2 av hovedaktørene med mange arbeidsplasser, nå står på spill.

Vi ber med dette om det kan avholdes et møte med Saksbehandlere hos Fylkesmannen

Med vennlig hilsen,

Lene Loy
Planlegger/jurist
Opus Bergen AS

Vedlegg

Hvorfor kommunens reviderte planforslag ikke vil kunne realiseres – økonomiske beregninger

Arealer – plassmessige behov og grunnlag for å dekke rekkefølgekrav

Det samlede areal i BAA2 utgjør ca 14,5 daa. Det åpnes for utfylling i sjø for dette området med ca 6,3 daa som samlet da kan totalt bli ca 21 daa. Samtidig er det samlede området for BN2» ca. 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 de påkrevde rekkefølgekrav for ny Grimstadvei. 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. Konklusjonen er således at utbyggingskostnad + rekkefølgekrav ikke vil være i nærheten til å gjøre en utbygging lønnsom dersom kun 21 daa åpnes for utbygging.

Utfylling av areal i sjø iht. ny skisse

Det legges opp til at et areal på samlet ca. 6,3 mål fordelt på de tre hoved eiendommene kan utfylles i sjø. Iht. utregnede data med nøyaktige dybder vil dette tilsa ca. 180.000 m³ steinmasser eller 15.000 lastebil-lass. Man er vel enige om at Grimstadvegen ikke skal belastes før veien er utbedret, men selve kostnaden i seg selv ved transport overstiger mange ganger verdien en slik utfylling i sjø vil gi med større tomt, selv ved boligutnyttelse. Tas det hensyn til 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 minimum ca. 3,5 ganger høyere enn å sprengne 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 13.000,- + Mva, sier det seg selv at det ikke er lønnsomt å bygge båtplass i en fjellhall til minst kr 250.000,- pr stk + rekkefølgekrav. I tillegg er det stor usikkerhet rundt geologiske forhold, området og fjellsorten er av eksperter vurdert å være «vanskelig» med særskilte behov for sikring under byggeprosessen, fare for senere overflatevann og ekstrakostnader i forbindelse med brannkrav, eksempelvis at det vil kreves egne rømningsveier for personell i separate tunellganger. Dette i tillegg til mulige ekstrakostnader rundt ventilasjon for å løse fukt og luktproblemer.

Konklusjonen er således at det ikke vil være lønnsomt å bygge båthall i fjell og stor usikkerhet rundt ekstrakostnader utover estimerte kalkyler.