



Bergenhus, gnr. 164, 166, Nygårdstangen, Reguleringsendring og konsekvensutredning. Plan-ID 15540200. 2.gangs behandling

FIWE ESARK-5121-200702856-225

Hva saken gjelder:

Saken gjelder endring av gjeldende plan for Nygårdstangen med tilrettelegging for økt utnyttelse av et sentralt område for byutvikling. Planen samordner flere byutviklingsprosjekt mellom Smålungeren og Store Lungegårdsvann, og legger føringer for en bærekraftig utvidelse av bykjernen mot sør med urbane og attraktive byrom. Planen omfatter området mellom hovedveikrysset og godsterminalområdet på Nygårdstangen, samt ByGarasjen og Fjøsangerveien/Vestre Strømkai. Planområdet omfatter ikke Bergen Storsenter eller hovedveikrysset på Nygårdstangen. Avstanden gjennom planområdet fra Smålungeren til Storelungeren er ca 800 meter.

Bergen sør er under transformasjon. Planen gir mulighet for å skape tettere forbindelse mellom sentrum og byutviklingsområdet i sør. Det etableres sammenheng mellom Lille og Store Lungegårdsvann, menneskevennlige byrom og passasjer etableres, og planen begynner prosessen med å bygge ned trafikkbarrierer.

Saken er basert på fagnotat og anbefalinger fra fagetaten i september 2015, men er oppdatert på aktuelle punkt som er nærmere avklart i tiden etterpå. Dette gjelder særlig planer for etablering av bossugterminal, bybane til Fyllingsdalen (herunder gang- og sykkelveg), godsterminal for jernbanen, Byarena, parkeringspolitikk, høyhus- og arkitekturpolitikk, samt forhold til eventuell Bymiljøtunnel, Statens vegvesen sine synspunkt til nye bygg og anlegg nært brokonstruksjon, havnesporet til Dokken vs utflytting av havn til Ågotnes, utfylling i Store Lungegårdsvannet og planer for en bystrand.

Det er videre tatt med status for etablering av basen for ambulansehelikopter og bygging av ny gang- og sykkelvegbro mellom Brannstasjonen og ADO-bygget.

Aktuelle oppdateringer er tatt inn i *byrådets* vurderinger i saken, samt i innstillingspunkt i saken. Planforslaget med kart og bestemmelser foreslås justert, tilpasset og innpasset plan for bybane til Fyllingsdalen, plan for godsterminal, byggesak for bossugterminal og plan for bystrand. Fagnotatet sine beskrivelser og vurderinger er ut fra situasjonen i 2015, herunder forholdet til da pågående planprosesser som nå er vedtatt. Teksten i fagnotatet er ut fra dette ikke endret eller oppdatert.

Omtalte oppdateringer ansees som mulige justeringer av planforslaget av byrådet innenfor mottatt planmateriale fra fagetat og vedtatte tiliggende planer i bystyret.

Planområdet er ca. 120 daa, og det tilrettelegges for bygging av 221.000 m² BRA i ny sentrumsbebyggelse, som tillegg til eksisterende brannstasjon, svømmeanlegg og skole, se figur 2. Hovedreguleringsformål er Sentrumsformål med underformål bolig, forretning, kontor, servering, hotell, undervisning og forsamlingslokale, samt Samferdselsformål, herunder kollektivterminal, gatetun, plasser, torg og helikopter-base for ambulansedrift. Det er i hovedsak ikke forslag om fordeling av bruksareal mellom reguleringsformålene. Det forutsettes en kombinasjon av sentrumsformål i gjennomføring for å skape aktivitet. Området har kapasitet til 600 – 1000 nye boliger. Det er forslag om krav om minimum 10 % til boligformål i planlagte kvartaler på tomt til dagens ByGarasje, samt krav om etablering av en barnehage.

Det forutsettes at ByGarasjen rives og at parkering kan etableres dels i underetasjen, dels i et nytt anlegg under Smålungeren, jf. varsling av oppstart av planarbeid for Smålungeren 2.9.2012. Planforslaget tilrettelegger for en vegtilkomst til parkeringsanlegget fra en nedkjøring i Fjøsangervegen. Bebyggelsen på Nygårdstangen er planlagt som blokk- og kvartalsbebyggelse med varierte byggehøyder inntil 10 etasjer, til kotenivå fra +30 til +41 meter. Utnyttelsesgrad er i hovedsak foreslått til BYA=100 %. Plankartet er utarbeidet i tre vertikalnivå; under, på og over bakken.

Planforslaget tilrettelegger for avsetting av areal til utbygging av bybane til Fyllingsdalen og til behov for nærmere vurdering av eksisterende jernbanespor til havnen.

Det er utarbeidet detaljert forslag til bestemmelser som åpner for gjennomføring dels direkte som byggesak, og dels med krav om utarbeiding av detaljregulering for delfeltet med eksisterende ByGarasjeanlegg. Illustrasjonsplan er retningsgivende for utforming av hovedtrekk i planlagt bebyggelse, se figur 1. Det er forslag om å sette en rekke krav til kvalitet i utforming og materialbruk for planlagt bebyggelse, plasser og byrom. Det er forslag om omfattende rekkefølgekrav om utbygging av infrastruktur innenfor og utenfor planområdet, som er knyttet til gjennomføring av ulike tiltak.

Planen er samordnet med pågående avklaringer for Bybane til Fyllingsdalen, eventuell Bymiljøtunnel, planer for prioritering av sykkel og terminaler for kollektivtrafikk og gods. Det legges til rette for tverrforbindelse for gang- og sykkeltrafikk i en bro over Nygårdstangen, fra Kalfarveien/Forskjønnelsen til Nygårdsgaten/ Nygård stasjon. Det er lagt vekt på å skape gode byromsforløp og offentlige plasser med åpen vannvei i en ny kompakt og aktiv bydel med stor funksjonell spennvidde, integrerte løsninger, universell utforming og varierte opplevelsesverdier. Det legges til rette for gjenåpning av kanal og vannvei langs Vestre Strømkai, mellom Smålungeren og Storelungeren. Åpning av kanalen er også en viktig del av løsninger for håndtering av overvann i bysentrum innenfor Smålungeren sitt nedslagsfelt. Sjøfronten langs Storelungeren skal tilrettelegges for bedre kontakt med sjøen og muligheter for allment friluftsliv. Det vises til tilrettelegging for bygging av bossugterminal for del av sentrum.

Bergen kommune er grunneier av alt areal til utbygging og er en av 5 partseiere i eksisterende bygarasjeanlegg.

Konsekvensutredning

Tiltakets omfang og konsekvenser for berørte interesser utløser krav om egen konsekvensutredning, jf. § 4 i konsekvensutredningsforskriften. Planbeskrivelse og konsekvensutredning er utarbeidet som en samlet rapport, se vedlegg. Planarbeidet er basert på gjeldende reguleringsplan og er gjennomført som en reguleringsendring med supplerende av tidligere konsekvensutredning.

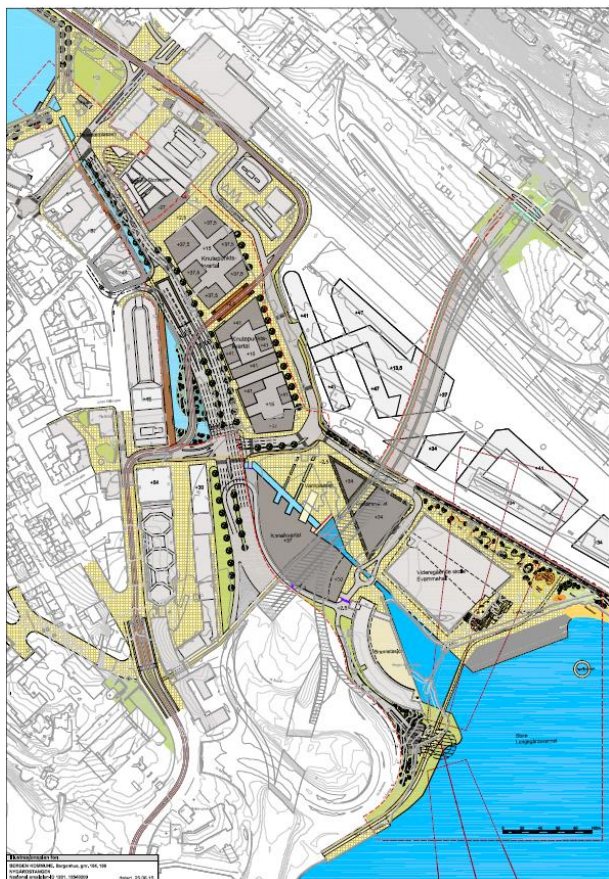
Rapporten inneholder beskrivelse av byområdets egenskaper, overordnede planer, delutredninger og forprosjekt, samt opplegg for gjennomføring. Konsekvensutredningen er supplert på tidligere temainndeling, og det er særlig temaene om Bystruktur, Funksjoner og Kommunikasjon det har vært nødvendig å supplere.

Det vises til vedlegg for nærmere informasjon om planforslaget og konsekvensutredning.

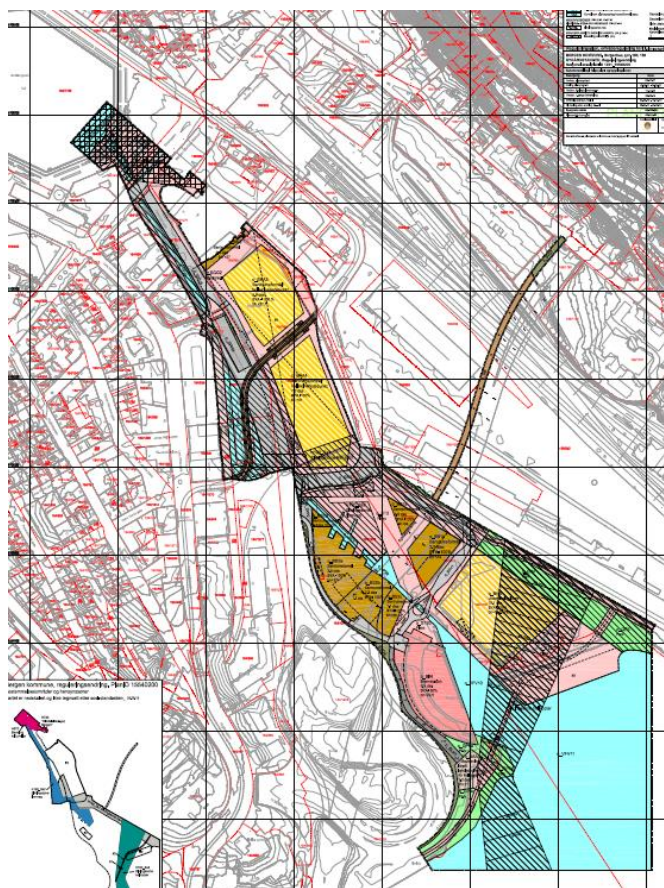
Bakgrunn for plansaken

Planforslaget samordner flere planarbeid og avklaringer over tid til et helhetlig grep. Dette gjelder arbeidet med *Kommunedelplan for Store Lungegårdsvann, nordre del*, lokalisering av helikopterbase for ambulanse til Nygårdstangen, svømme- og stupehall, videregående skole, samt utredning av studentboliger på ByGarasjen.

Håndtering av vann er basert på temaplaner om "Hovedplan for avløp og vannmiljø", "Retningslinjer for overvannshåndtering" og "Forvaltningsplan for vassdragene i Bergen". Temaplanenes krav er konkretisert for Nygårdstangen i et strategiprogram kalt "Vann mellom Lungegårdsvannene".



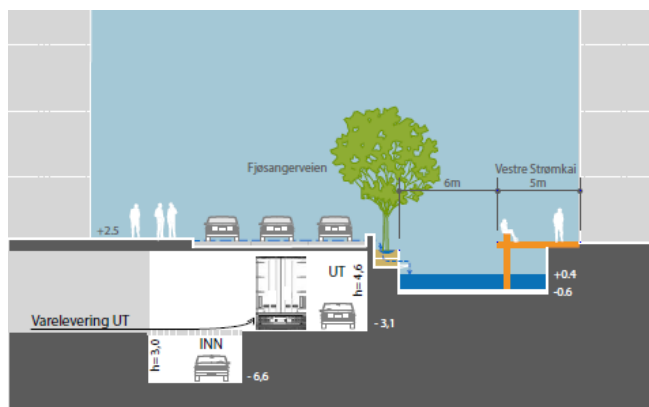
Figur 1: Illustrasjonsplan. Planområdet er avmerket med rød strek, se også fig 2 som viser avgrensning. I tillegg vises ny bebyggelse i nærområdet og potensiell bebyggelse på godsterminalområdet



Figur 2: Plankart, hovedkart på grunnplan

Trafikkvurderinger er basert på en helhetlig oppdatering av «Trafikkplan Sentrum Sør», som er en tematisk plan for ulike trafikkløsninger innenfor eksisterende veggrunn, herunder forholdet til en skissert «Bymiljø tunnel» (tidligere benevnt Skansentunnelen).

Vurdering av økte byggehøyder er basert på eksisterende høyhusmelding og parallell revisjon av byskikk- og høyhusutredningen.



Figur 3: Tverrsnitt Fjøsangervei, kanal og kai



Figur 4: 3D-modell, sett fra sør



Figur 5: Illustrasjon av mulig utbyggingsvolum i planforslaget, 3D-modell, sett fra nord

Planprosess

Oppstart av reguleringsendring og forslag til planprogram ble vedtatt 2.7.2007. Forslag til planprogram var utlagt til offentlig ettersyn i tidsrommet 10.8. – 24.9.2007. Det ble avholdt offentlig informasjonsmøte i Rådhuset 11.9.2007.

Det kom inn 21 uttalelser til melding om oppstart og forslag til planprogram. Planprogrammet ble bearbeidet og revidert etter innspillene, samt integrert med «Strategiprogram for vann mellom Lungegårdsvannene». Revidert planprogram ble fastsatt av byrådet i møte 10.12.2008.

Forslag til plan og konsekvensutredning ble lagt ut til offentlig ettersyn tidsrommet 2.9. - 16.10.2012. Det ble avholdt informasjonsmøte i Rådhuskantinen 12.9.2012. Det kom inn 31 merknader hvorav tre innsigelser, fra hhv fylkesmann, fylkeskommune og Jernbaneverket.

Hovedpunkt i mottatte merknader til første høring var knyttet til følgende tema:

- Storsenteret med 800 ansatte vil få driftsgrunnlaget ødelagt dersom nærheten til ByGarasjens 2300 parkeringsplasser faller bort
- Planer om riving av ByGarasjen krever avtaler med øvrige seksjonseiere og påpeking av at slike avtaler ikke foreligger.
- Ta hensyn til regler og standarder for varelevering og avfallshåndtering
- Ta hensyn til historisk identitet i utforming av området mellom Storsenteret og Smålungeren
- Behov for bruk av grønne tak og vegetasjon av hensyn til luftforurensning, fordrøyning av overvann og biologisk mangfold
- Påpeking av at det er tilknytningsplikt til fjernvarmenettet
- Om tilknytning til bossnettet i sentrum og behov for å sette av plass til en bossnett-terminal
- Om ønsket kvalitet på bomiljø er mulig å realisere innenfor en bebyggelse med store byggvolum
- Om plassering av nedkjørsel i Fjøsangerveien til parkeringsanlegg kan legges lengst mulig mot sør
- Skepsis til begrepet «signalbyrom», understrekning av behovet for opplevelseskvalitet og brukbarhet
- Behov for å finne en ny sentrumsnær sirkustomt
- Understreking av barn og unges interesser og behov for byrom med varierte urbane aktiviteter i trygge omgivelser
- Støtte til lokalisering av luftambulansebase og påpeking av mulighet for effektivt samvirke også med andre typer redningsoppdrag
- Støtte til gjenåpning av kanal mellom Lungegårdsvannene
- Behov for utforming av bebyggelse og plasser som gir god sammenheng med den omkringliggende historiske byen
- Parkeringsdekning er for høy

- Risiko- og sårbarhetsanalyse må oppdateres ut fra nye metodekrav (innsigelsespunkt)
- Biltilkomst til godsterminalområdet må sikres god lokalisering og tilgjengelighet, herunder unngå at gang- og sykkeltrafikk krysser tilkomsten, innsigelsespunkt
- Støtte til høy grad av fortetting nær kollektivknutepunkt
- Støtte til parkeringsløsning under Smålungeren
- Behov for opparbeiding av et sjøbad ved vannet i området foran svømmeanlegget
- Det er aktuelt å vurdere flytting av bybanens trase gjennom ByGarasjen lenger sør for å øke avstanden til planlagt nedkjøring i Fjøsangerveien.
- Det må unngås konflikt med trasé for *Bymiljøtunnelen*
- Kollektivterminalen må sikres god tilknytning til vegnettet, kapasitet til utbygging og sikring av fullverdig drift i anleggs- og byggeperiode (innsigelsespunkt)
- Det er behov for utbyggingsavtaler for oppfølging av rekkefølgekrav
- Utforming av rekkefølgekrav må ta hensyn til en rimelig kostnadsbelastning for tiltaket
- Sikre hensyn til kulturminneinteresser, herunder fredet bygrunn (innsigelsespunkt)
- Sikkerhet for gående langs kanaler
- Tilrettelegge for ungdommens interesser
- Tilrettelegge for flere gang- og sykkel-kryssinger av kanal og Fjøsangervei

Det vises til fagnotat for nærmere informasjon om mottatte merknader og vurderinger til første høring.

Bearbeiding av planforslaget etter første høring

Planforslaget er bearbeidet på en rekke punkt etter vurdering av høringsmerknadene og mottatte innsigelser. Endringen ble vurdert å være av et slikt omfang at det var nødvendig med ny høring.

Oppsummering av endringene som ble innarbeidet før ny høring kan beskrives i følgende 12 punkt:

1. Bygningsvolumet innenfor planområdet er økt betydelig, både ved at bebyggelsen er høyere og ved at det er åpnet for flere underetasjer.
2. Nedkjøringen i Fjøsangerveien til parkeringsanlegget under Smålungeren er forlenget sørover for også å gi tilkomst for varelevering, bossug og parkering i underetasjen under kollektivterminalen.
3. Arealet mellom kollektivterminalen og jernbanens godsterminal utgår. Dette vegarealet forutsettes avklart i forestående arbeid med områderegeringsplaner for Bybanen mot vest og for jernbanens godsterminal.
4. Parkeringsrammene er spesifisert i reguleringsbestemmelsene, tilsvarende kommuneplanen 2010.
5. Avvikling av parkeringskapasiteten i ByGarasjen i tilknytning til etablering av nye parkeringsanlegg er sikret i reguleringsbestemmelsene.
6. ROS-analysen er oppdatert i samsvar med nye krav i TEK10.
7. Sikringssonen for jernbanens havnespor er utvidet for å sikre muligheten for en ev forbedring i linjeføring for bybanen.
8. Kulturminnetema er bedre ivaretatt med klarere krav til håndtering i plankart og reguleringsbestemmelsene.
9. Kollektivterminalens funksjonalitet er ytterligere prioritert i planområdet og har i reguleringsbestemmelsene fått bedre sikring av kontinuerlig drift i anleggsperioden.
10. Gang- og sykkelbroen og plassen framfor svømmeanlegget er utvidet for å gi romsligere oppholdskvaliteter for allmennheten.
11. Plankartet er oppdatert i tråd med siste tegneregler og formålskoder i kartforskrift.
12. Mulig kryssing av kanal og trekai i Vestre Strømkai, søkes innarbeidet i planforslaget.

Det vises til fagnotat for nærmere omtale av endringene i planforslaget etter første høring.

Ny høring etter bearbeiding – andre høring

Revidert planforslag var utlagt til nytt offentlig ettersyn i tidsrommet 6.4. – 20.5.2014. Det kom inn i alt 17 merknader fra etater og aktører i området, hvorav to fortsatt var innsigelser.

Hovedpunkt i mottatte merknader kan oppsummeres som følger:

- Behov for nærmere bestemmelser for utvikling av plassen sør for Smålungeren.
- Hensyn til etablering av en siktakse gjennom Kaigaten mot Ulriken
- Etablere kanalen som en mer sammenhengende, og åpen åre og siktakse
- Konsekvenser av rivning av ByGarasjen for Storsenteret er ikke tilstrekkelig utredet og mangler juridisk grunnlag for gjennomføring
- Påpeking av at alternativ til rivning av bygarasjen kan være bygging av et tilsvarende nytt volum oppå eksisterende garasjeanlegg.
- Formelle krav til oppretting og fremstilling av plankart og bestemmelser som gjelder kulturminneinteresser, herunder innsigelsespunkt
- Behov for ytterligere redegjørelse for at kollektivterminalens kapasitet kan bygges ut i samsvar med påpekt behov (innsigelsespunkt)
- Krav om å ta inn krav om detaljregulering for knutepunkt- og terminalområdet (innsigelsespunkt)
- Behov for integrering av taxi-funksjonen i kollektivterminalen
- Planforslaget må sees mer i helhetlig sammenheng med fremtidige planer for godsterminalområdet, bybanetrasé mot vest og Store Lungegårdsvann (nytt innsigelsespunkt)
- Behov for krav om utarbeiding av renovasjonsteknisk avfallsplan i bestemmelsene
- Ta hensyn til siktlinjer til Ulriken fra Festplassen
- Påpeking av behov for krav om variasjon av bygghøyder innenfor fastsatt maksimal byggehøyde
- Spørsmål om nye store byggvolum gir negativ effekt for landskapstrekkene i Bergensdalen.

Hovedpunkt i mottatte merknader er nærmere bearbeidet, avklart, presisert og fulgt opp i foreliggende planforslag.

Det vises til fagnotat for nærmere informasjon om mottatte merknader til andre høring og tilhørende vurderinger.

Innsigelser er trukket

Det ble reist 3 innsigelser til siste høring av planforslaget:

1. Fylkesmannen:
Krav til parkeringsdekning må tas inn i bestemmelser, og ROS-analyse må oppdateres
2. Jernbaneverket:
Plassering av innkjørsel til godsterminal kan ikke endres, krav om bedre trafiksikring av gående og syklende ved terminalinnkjørselen og at det må settes av areal til bybane langs Fløenstien.
3. Fylkeskommunen:
Manglende sikring av at bussterminalen har kapasitet mht. forventet folkevekst og nye reisemønster, manglende rekkefølgekrav for ivaretagelse av fullverdig terminalfunksjon i byggeperioden, samt manglende hensyn til nasjonale og regionale kulturminneinteresser.

Innsigelsespunkt fra Fylkesmannen er trukket ved at forslag til bestemmelser spesifiserer parkeringsdekning og at ROS-analysen er oppdatert, jf vedlegg.

Det ble videre avholdt dialogmøte 27.5.2014 hos Fylkesmannen vedr. Jernbaneverkets innsigelse, og dialogmøter 6.6.2014 og 23.6.2015. vdr Hordaland Fylkeskommunes innsigelser.

Plangrense til godsterminalområdet er trukket tilbake slik at spørsmål vdr innkjøring skal håndteres i påbegynte planer for godsterminalområdet og bybane til Fyllingsdalen. Areal til utbygging av bybane er sikret ved å legge inn en tilstrekkelig bred Hensynssone i en korridor langs plangrensen.

Krav om fullverdig bussterminalfunksjon i byggeperiode er tatt inn i rekkefølgekrav. Terminalløsninger og kapasitetsvurderinger er ytterligere detaljert og tilstrekkelig avklart. Hensyn til kulturminneverdier er ytterligere presisert.

Etter dialogmøtene er plankart, bestemmelser og planrapport med konsekvensutredning revidert ytterligere, og innsigelsene kan trekkes dersom planvedtaket er i samsvar med fremlagte forslag i dialogmøtene, jf vedlegg.

Planforslaget er da klart for egengodkjenning av Bystyret.

Reguleringsbestemmelser

Det er utformet omfattende og detaljert forslag til bestemmelser for å sikre gjennomføring av utbygging av reguleringsplanen. Det stilles en rekke funksjons- og kvalitetskrav til planlagt bebyggelse, gaterom, samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur, grønnstruktur, sjø, vassdrag, samt til hensynssoner og bestemmelsesområder.

Det er en rekke krav om utfyllende planer og dokumentasjon for å kvalitetssikre saksbehandling av anleggs- og byggetiltak, herunder (offentlig) annonsering av søknader om tiltak, samt forelegging for kommunens rådgivende organ for byforming og arkitektur.

For alt uteareal skal det utarbeides *program for detaljplan* med krav til kvalitet og aktiviteter. Forslag til program og endelig detaljplan skal godkjennes av byrådet.

For utearealene som er definert som signalbyrom, ST1, ST2 og ST4 er det en forutsetning at det må avholdes *plan- og designkonkurranse* før søknad om rammetillatelse utarbeides. Program for konkurransen skal godkjennes av byrådet.

Illustrasjonsplan datert 25.6.2015 er foreslått retningsgivende for disponering og utforming av området.

Det er krav om utarbeiding av godkjent detaljregulering før behandling av rammesøknad og detaljplan innenfor bestemmelsesområdet #5 som omfatter bygarasjeområdet (delområdene BAA3-4, STS, SGG2, SGG5, SKV4 og SKV5).

Det er ikke satt krav til fordeling av reguleringsformål innenfor Sentrumsformål utover at kvartalene skal ha publikumsorientert virksomhet på gateplan, minimum boligandel på 10 % av totalt bruksareal, samt en barnehage.

Det er ikke spesifisert faser i planlagt utbygging av delområder utover det som følger av gjennomføring av rekkefølgekrav.

Rekkefølgekrav

Det er utarbeidet omfattende forslag til rekkefølgekrav om utbygging av infrastruktur innenfor og utenfor planområdet. Rekkefølgekrav er spesifisert i forhold til funksjonell sammenheng med utbygging av delområder og i forhold til når byggearbeid igangsettes eller ferdigstilles. Det forutsettes bruk av utbyggingsavtaler med kommunen for å oppfylle krav om tiltak som skal være innenfor begrepet «sikret opparbeidet».

Før det kan gis *igangsettingstillatelse* for BS3, BAA3 og BAA4 (eksisterende Bygarasjen) må *alternative* parkeringsanlegg være opparbeidet og tatt i bruk, dersom ikke annet fremkommer av parkeringsplan jfr. § 1.7. Planforslaget forutsetter et alternativt parkeringsanlegg under Smålungeren, men denne lokaliseringen er ikke et krav.

Gang- og sykkelvegbro utenfor planområdet og vest mot Nygårdsgaten, skal være etablert eller sikret opparbeidet før tiltak i (hele) planområdet kan igangsettes. Dette gjelder også omlegging av bekkeløp i Forskjønnelsen frem til viadukt.

Tilsvarende må hovedstrukturen innenfor planområdet for kanalsystem, overvann, fortau, g/s-veger/broer, plasser, parker, gatetun og kjørevege være etablert eller sikret opparbeidet før tiltak kan igangsettes.

Parkering for bil og sykkel

Dersom ikke annet er nevnt, skal all bilparkering skje under bakkenivå i SPH1 (Smålungeren) eller BAA1 (ByGarasje-området, se plankart for vertikalnivå 1). Begge anleggene skal være offentlig tilgjengelige.

For å kunne dimensjonere parkeringsanleggene skal det utarbeides en helhetlig parkeringsplan for bydelen og nødvendige naboområder. Planen skal omfatte hele dekningsområdet og anvisa aktuelle gater og plasser for sanering av overflateparkering samt gateparkering, både parkometer- og soneparkeringsplasser.

Planen skal angi bindende gjennomføring for avvikling av eksisterende parkering inkludert Bygarasjen, knyttet til samtidighet med innfasing av åpning av de nye parkeringsanleggene. Parkeringsplanen skal baseres på gjeldende kommuneplanbestemmelse for parkering av bil og sykkel i sentrum, sone P1.

Det er generelt ikke tillatt med bil- eller sykkelparkering i byrommene eller uteområdene, unntatt et felles offentlig anlegg for sykkelparkering på hovedplassen (o_ST2) og private anlegg for sykkelparkering for besøk til virksomheter.

Bossug-terminal

Etter den siste høringsrunden er det innpasset en bossug-terminal i planlagt bebyggelse under og ved siden av viadukten i byggeområde BS2, innenfor en avgrensning definert som Bestemmelsesområde #4. Denne terminalen skal betjene bossnettet i deler av sentrum i tillegg til terminalen på Nøstet.

Innkjørsel til Bymiljøtunnel i planområdet?

Det er startet opp arbeid med traseavklaring for Bymiljøtunnelen i samsvar med vedtaket i sak 47/12 i bystyret, samt gjennom vedtaket i sak 137/14 om behandlingen av utredningen om bybane til Åsane.

Gjennomført silingsrapport konkluderer med at nedkjørsel til Bymiljøtunnel i Fjøsangerveien har så store ulemper trafikkteknisk, funksjonelt og arealmessig at den ikke kan anbefales. Ut fra disse anbefalingene er spørsmål om innkjørsel til eventuell Bymiljøtunnel ikke en del av planforslaget og forutsettes nærmere avklart i en egen prosess og får en løsning for innkjørsel utenfor foreliggende planforslag og planområde.

Fagetatens vurderinger

Fagetatens vurderinger av planforslaget fremgår av planbeskrivelse med konsekvensutredning, og gjennom kommentarer i fagnotat til de enkelte mottatte merknader fra offentlige etater, virksomheter og privatpersoner i området. Utredninger og vurderinger er knyttet til følgende hovedpunkt, tematisk satt opp:

- Landskap
- Bystruktur – bebyggelse, gaterom, plasser, vann/kanaler, grøntdrag
- Funksjoner – kvartaler, svømmehall, videregående skole, brannstasjon, luftambulansbase, badeområde
- Kommunikasjon – trafikk, kollektiv, bybane, gående, syklende, båttrafikk, parkering

Fagetaten anser konsekvensutredningen som dekkende for vurdering av virkningene av planforslaget, herunder om betydning og aktuell oppfølging gjennom forslag til plankart og bestemmelser.

Viktige elementer i planforslaget og navn på plasser og kvartal som det refereres til i tekst:

1. Smålungeren kan få parkeringsanlegg under, bedring av vannkvaliteten, og er utgangspunkt for kanalen.
2. "Lillesøsterplassen" viderefører Festplassens urbane former og etablerer ny Storsenterplass og entre til Nygårdstangen.
3. I Vestre Strømkai kan det etableres kanal og kai med kulvertadkomst til parkeringsanlegget under.
4. "Portalløyn" blir en viktig fotgjengerkrysning i Fjøsangerveien over nedkjørsportalene til parkeringsanlegget.
5. "Fylkeskaiaen" får kanalutvidelse og overvannrensing.
6. "Vannplassen" er det samlede byrommet på Nygårdstangen, der alle byromsforløpene møtes.
7. "Lungeplassen" er sentrumkjernens plassavslutning mot Store Lungegårsvann.
8. Badelandskap etableres med varierte tilbud langs sjøen.
9. Grøntdrag etableres i øst som forlengelse av dagen park.
10. Akvadukt og ny viadukt for syklist og fotgjenger fra Kalfaret gjennom "Trekantnavet" til Nygårdsgaten.
11. Knutepunktskvaralene erstatter "Bygarasjen" og gir plass til kollektiv-knutepunkt, sentrumsformål og studentboliger.
12. "Kanalkvartalet" ligger mellom "Vannplassen" og utrykningsveien og kan gi plass til bossug og kontorer.
13. "Trekantnavet" er signalbygg og trafikkskjerm, men også knutepunktet for gående og syklende, vertikalt og på tvers.
14. Nytt Svømmeanlegg og videregående skole er bygget som fondbygning mot vannet.
15. Eksisterende Brannstasjon får ryddigere omgivelser.
16. Luftambulansbase skjærer badesvaberg på tangen.

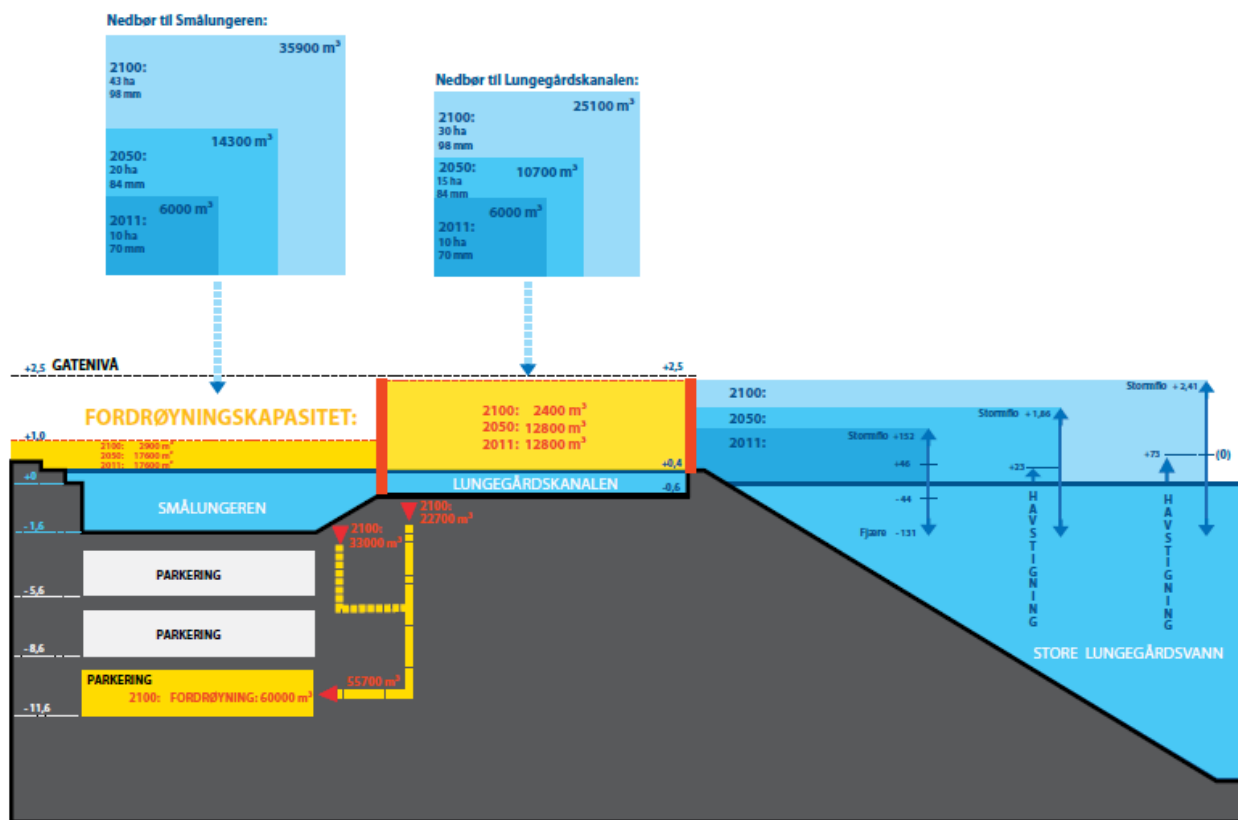


Tematiske hovedpunkt i planforslaget og konsekvensutredning:

Landskap og overvann

Ut fra hovedtrekk i landskapet med et langstrakt daldrag og en bebyggelse med en sammenhengende teppekarakter, er det lagt føringer for maksimal byggehøyde og å ta vare på unike opplevelsesverdier i møtet mellom dal og sjø på plassen foran ADO-bygget.

Nygårdstangenområdet er en utfyllt fjord. Det har blitt et lavtliggende flatt landområde der overvanns-avrenningen blir påvirket av tidevannets høydevariasjoner. Overvannet skal mest mulig håndteres i åpne kanaler for å øke kapasiteten. Planforslaget legger til rette for flere VA-løsninger som gir økt fordrøyning og avrenning av overvann og har kapasitet til økte nedbørsmengder. Maksimal høyde for en mulig stormflo er anslått til +2,41 m. I bestemmelsene er det lagt inn krav om en minimumshøyde for gateplan og bakkearealet på kote +2.50 m for å kunne sikre området og viktig infrastruktur fra havstigning. Smålungeren har en viktig fordrøyningskapasitet og det er lagt inn tilbakeslagsventil i planlagt reåpnet (Lungegårds)kanal for å hindre flom inn i sentrale byrom, se prinsippskisse figur 6.



2011 – 2010 Kapasitetsskjema: nedbørsøking, fordøyning og havstigning.

Figur 6: 2011 – 2010 Kapasitetsskjema: nedbørsøking, fordøyning og havstigning.

Bystruktur – utvidelse av bykjernen med bebyggelse, gaterom, plasser, vann/kanaler, grøntdrag
Nygårdstangen er blitt til gjennom mer eller mindre planlagte utfyllinger i byens bakland rundt fjordarmen Alrekstadvågen. Området har gitt plass til kommunikasjon til og fra bysentrum med innfartsveier fra sør. Området har gitt plass til industri, gassverk og elektrisitetsverk. Senere er det etablert busstasjon, hovedveikryss og parkeringsanlegg. Tilstøtende naboområder på Nedre Nygård og Kalfaret har hatt liten bymessig kontakt med disse funksjonene. Denne utviklingen har i dag gitt området en grovmasket struktur som er vanskelig å bryte ned, men planforslaget vektlegger en rekke plangrep for å kunne oppnå en mer urbant preget bystruktur.

Fagetaten understreker at målsettingen med planforslaget er at området skal kunne utvikles som en sammenhengende utvidelse av bykjernen med urbane kvaliteter. Det forutsetter at ny byromsstruktur må etableres fra grunnen av, og gis urbane innhold og målestokk der fotgjengeren er dimensjonerende bybruker.

3 akser i bysentrum avsluttes idag i Strømgaten, se figur 7:

- BLÅ - Middelalderbyens veifar og historiske akse gjennom Marken fra Fisketorget til Nonneseter.
- GRØNN - 1916-planens hovedgrep og grønne akse fra teateret mot Smålungeren og Ulriken.
- RØD - 1900-årenes kulturakse langs vestsiden av Nordnes over Engen og langs vestsiden av Smålungeren.



Figur 7: akser

En god sammenhengende utvidelse av bykjernen mot sør krever at disse aksene forlenges og samles i en integrert kjerne langs dagens Bygarasje frem mot Store Lungegårdsvann. Kjernen må videreføre klare byromsforløp som i den historiske byen, med gode opplevelseskvaliteter og bymessig vann som i 1916-

planens grønne akse og kulturaksens funksjonelle sammenheng med betydningsfull arkitektur. Biblioteket og Bergen storsenter fronter bykjernen mot nord og byparken, og andre publikumsrettede funksjoner som kollektivterminal, videregående skole, svømmehall og en byplass mot vannet, vil danne ryggraden i bydelen og ansiktet sørfra.

Byromsforløpene møtes sør for Bygarasjen der en ny plass (Vannplassen) knytter forbindelsene mot vest til Nedre Nygård og mot øst til Forskjønnelsen i Kalfaret. Byromsforløpene avsluttes mot Store Lungegårdsvann med en romslig plass (Lungeplassen) med en utsiktstange ved brannstasjonen i vest og sandstrand mot grøntdraget i øst.

Ved å etablere en ny byplass (Lillesøsterplassen) på sørsiden av Smålungeren kan det nye byområdet få en markert hovedinngang og videreføring av eksisterende bykjerne. Den nye plassen kan utformes med robuste grøntkulturer som knytter seg til parkprofilen rundt Smålungeren.

Mer vann i byrommene er et av hovedgrepene for å kunne skape miljø og trivsel, samtidig som det er viktige tiltak i håndtering av overvann, økt nedbør, flom og havnivåstigning. Kanal og gangveier knytter sammen flere byrom og plasser, se navn og lokalisering på illustrasjonsplan.

I tillegg tilrettelegger planforslaget for sammenheng med grøntdraget i Lungegårdsparken på østsiden av Store Lungegårdsvann.

Planforslaget viderefører en gangbro som viadukt og akvedukt i gjeldende plan langs vegbroen på tvers over Nygårdtangen, fra fjellsiden til Nygårdshøyden.

Bystrukturen i planområdet er fastlagt som bybebyggelse med fasader som skaper byrom, offentlige gater og plasser. Det er lagt særlig vekt på gode romforløp med siktlinjer som gir orienteringsmulighet og oversikt. Planen forutsetter at bybebyggelsen vil oppdeles i bygningsformer med egnet fasong til formålene, og at det bidrar til å gi rikere målestokk i området.

Kvartalstørrelsen/lengden er enkelte steder mer enn kommuneplanens øvre grense på 70 meter fordi noe av infrastrukturen i området har målestokk som ikke gir grunnlag for oppdeling eller innpassing av gangforbindelser. Modellering av planområdet i 3D-modeller viser at byområdene kan få rik variasjon i bygningsutformingen innenfor en moderat høydebegrensning og i et enkelt, men landskapstilpasset og ledig byplanmønster.

Bygningsvolum og høyder

Bygningsvolum og høyder er vurdert i forhold til Høyhusmeldingen og parallell revisjon av den. I høyhusmeldingen ble byens særmerkte byplanstruktur og landskapsforankring vurdert som så karakteristisk at konklusjonen var at Bergen ikke trenger høyhus. Bygningsstrukturen er samtidig så verdifull og sårbar for høye bygninger, at konklusjonen var at Bergen ikke tåler høyhus. Sist men ikke minst ble høyhusenes virkninger på lokalklima og nærmiljø, vurdert som så belastende at byromsstrukturen blir skadelidende. Det siste momentet er særlig utslagsgivende på Nygårdstangen. En attraktiv utvidelse av bykjernen med romforløp og plasser i et område som samtidig må gi plass til viktig infrastruktur, trenger godt lokalklima og solforhold, og er særlig ømfintlig for høyhusenes bivirkninger på uteareal.

Ut fra økt fokus på miljø i det grønne skiftet er byggvolum og høyder vurdert på nytt i avsluttende del av planprosessen. Det har resultert i en anbefaling om bygningshøyder opp til 38,5 meter i planforslaget. Dette ansees som tålegrensen for at byrommene kan oppleves som åpne og lyse, og minimumsfaktor for en levende by der folk trives og ønsker å være. Revideringen av bygningshøydene har sammen med økt utnyttelse under gatenivå medført en total økning på 39 % fra 155.700 m² BRA til 216.600 m² BRA for de fem nye kvartalene.

Redusert visuell virkning av veianlegget og universell utforming

I tidligere regulering var det et mål å redusere de visuelle virkningene av viadukten og veianlegget med ny kraftig bebyggelse i et enkelt og tydelig byplanmønster. Denne målsettingen er forsterket nå i revideringen, dels ved å gi byggene former som "sluker" veikonstruksjonene, dels ved å forsterke plass-utforming og bevegelsesmulighetene for myke trafikanter, ikke minst vertikalt ved at overvannshåndtering og universell utforming får prege bybildet. Det er lagt vekt på at bydelen skal preges av gode ganglinjer, kurvatur og stigninger i med universell utforming, kort sagt: Gåbyen.

Plassene er så langt mulig fredeliggjort for lek og opphold, og støyskjerming har vært en viktig faktor i formgivningen. På alle plassene kan det etableres trinnløs tilkomst til vann og lek. Det er samtidig lagt vekt på også å skape vertikal variasjon i bevegelsene og skape rike opplevelseskvaliteter.

Det er lagt inn føringer om at frodig, urban og slitesterk grønnkultur skal inngå i byrom med intensiv bruk. Områdets kompakte utnyttelse, store bygningshøyder og forventede store omfang av bruksareal på takene, tilsier at grønne tak vil ha marginal effekt mht. fordøyning, luftforurensning og biologisk mangfold. Det er derfor ikke innført krav om dette. Bruk av slitesterk og skjermende vegetasjon til uteopphold på tak, vil uansett være et naturlig virkemiddel.

Reguleringsbestemmelsene foreslår at byrådet skal godkjenne program for utforming av utearealene.

Funksjoner – knutepunktkvartaler, «kanalkvartal», «trekantnav», svømmehall, videregående skole, brannstasjon, luftambulansbase, badeområde

Planområdet har en rekke funksjoner som skal integreres og nye som skal etableres, se lokalisering på figur på side 9. Alle bygg og konstruksjoner skal bidra til kvalitet i byrommene og tilrettelegge og inkludere ulike tilstøtende andre byformål. Det er lagt opp til en integrert, arealøkonomisk og ambisiøs byutvikling som setter særlige krav til formgivere, byggherrer og saksbehandlere. Det er tatt inn krav i bestemmelsene om at rammesøknader og situasjonsplaner må dokumentere at utformingen ivaretar byens interesser og langsiktige sammen-henger og er overordnet særbehov og lokale ønsker.

Integrerte løsninger vil samtidig gi fordeler for utbyggerne ved at byggene får god tilknytning til bylivet og langsiktig forankring og profilering i bybildet. Høye ambisjoner om kvalitet i universell utforming, bærekraftig utforming, klimatilpasning og levende byliv vil gi området status og attraktivitet.

Knutepunktkvartalene – Bygarasjetomten og boliger

I 1995 ble det vedtatt å åpne for å bygge på "Bygarasjen", og i 1999 ble dette oppdatert i ny reguleringsplan. Det har imidlertid vist seg vanskelig å integrere nye funksjoner i eksisterende struktur. Selv om parkeringsanlegget er en viktig funksjon, så er det en dårlig utnyttelse av et så sentralt areal, og har en utforming som ikke gir de kvalitetene som området trenger.

Med forslaget om å flytte parkeringen til Smålungeren, er parkeringsadkomsten flyttet fra rampe opp på østsiden av Fjøsangerveien til nedkjørsel på vestsiden. Nedkjørselen kan også betjene kjelleretasjen under tidligere Bygarasjen, som kan romme samlet varelevering, busstasjon, parkering og evt. salgsareal. Nedkjørselen er og innpasset i det nye forslaget til trafikkplan for Sentrum Sør. Det gir nye muligheter for ny organisering av området når Bygarasjen kan rives.

Storsenteret er utviklet som en transformasjon av bygninger som var forutsatt revet. Reguleringsplan for Nonneseter-området definerte kollektivknutepunkt som prioritert funksjon, men det er gjort mange endringer senere der kjøpsenter og kontorbygg har lagt sine føringer uten noen helhetlig plan, bl.a. er vareleveringen ikke tilfredsstillende løst.

Ved nybygg på "Bygarasjetomten" åpnes det for å kunne etablere et sentralt felles varemottak i underetasjen som kan betjene eksisterende Storsenter, kontorbyggene i området og de nye kvartalene. Slik kan gateplanet i Nonneseter frigjøres fra belastningen med manøvreringen av store kjøretøy og unødvendige privatbilbelastning. Samme nedkjørsel kan også betjene et mindre parkeringsanlegg lokalt for planlagt

bebyggelse på Nygårdstangen. Det betyr at den nye kjelleretasjen kan ivareta parkeringsbehovet i området som i gjeldende plan var forutsatt å skje i Bygarasjen.

Det er lagt til rette for boligblokker som lameller på «taket» av et nybygg på bygarasjetomten. Takflaten har kotehøyde +15 m og det er åpnet for boligbygg opp til kote + 41 m, som tilsvarer 7 etasjer. Samlet antall etasjer for nye bygg tilsvarer 10 etasjer. Uteareal for boligene er planlagt på taket mellom blokkene og med bruk av offentlige plasser og torg. Blokkene planlegges plassert slik at de også fungerer som «støyskjermer» for utearealet, se illustrasjonsplan. Området vil ha en kapasitet til et boligantall på 600 – 1000 leiligheter, avhengig av størrelse.

«Trekantnavet»

Opprisset av "trekantnavet" (se lokalisering på figur på side 9) kan illustrere hvordan samvirket mellom hovedveiviadukt, gang- og sykkelbro, akvedukt og ramper gir bygget en sentral knutepunktrolle. Bygget har meget sentral plassering både mot hovedveien og i lokalområdet som fondbygg for mange retninger, og vil få en spesiell eksponering. Den funksjonelle rollen med å forene motsetningene mellom miljøbelastningene fra veianlegget med byliv, bevegelse og opphold kan gi bygget positiv energi og profil og fungere som motor i urbaniseringen. Dersom rampesystemet utnyttes til direkte adkomster til etasjene i bygget vil det framstå med særlig aktive og attraktive fasader. Dersom rampesystemet føres videre opp over veianlegget vil bygget også kunne få en attraktiv takterrasse for publikum. I tillegg til disse kvalitetene har bygget også et sykkelparkeringsanlegg ved rampesystemet slik at knutepunktsrollen forsterkes ytterligere.

Tilsvarende er det lagt vekt på andre urbane integreringer for alle byggeområdene og byrommene.

Et annet eksempel på kompakt bymessig integrering er kombinasjonen luftambulansebase og badesvaberg/utsikt og parkområde, der det oppstår helt nye aktive opplevelseskvaliteter.

«Kanalkvartalet»

Byggeområdet er lite endret i forhold til gjeldende reguleringsplan. Formålet er endret til sentrumsformål som åpner for flere bruksformål og maksimalhøyden er øket til + 37 m for delen nord for viadukten, mens det for delen på sørsiden er økt til + 30 m. Fotavtrykket er 7,1 daa, som kan gi ca. 59.900 m² brutto inkludert 2 underetasjer. I midtre delen ved og under viadukten er det avsatt plass til bossug-terminal.

Kvartalet ligger med meget god eksponering mot hovedveien, viadukten og mot "Vannplassen" med hovedadkomst for publikum. Sørensen av bygget ligger til snusløyfen på lokalveien, og har mulighet for direkte besøkparkering, dersom det er nødvendig og akseptabelt. Løsningen ble i utgangspunktet utarbeidet som forslag til tidligere lokalisering av legevakt. Kvartalet kan også være aktuell lokalisering for ny politistasjon.

Luftambulansebase

Forslag om lokalisering av landingsplassen og basen er avklart gjennom en lang prosess. Basen er nært knyttet til Brannstasjonen med tilkomst- og utrykningsveg. Plattformdekket er på kote +14 m og vil bli fremtredende i bybildet mot Store Lungegårdsvann. Det stilles høye krav til arkitektonisk utforming, og det er krav i bestemmelsene om at det skal avholdes arkitektkonkurranse med godkjent program. Høyden gir mulighet for et 5 etasjers baseanlegg der hangaren utgjør størstedelen av de øverste to.

Plass til sjøbadareal, service eller fritidsaktiviteter kan etableres under plattformdekket. Friområdet under plattformdekket vil foruten en utsiktsplass og badesvaberg med stupebrett, kunne utformes som et aktivitetsområde med klatring, disser og mer ungdomsrettede tilbud.

Sjøbad på Nygårdstangen

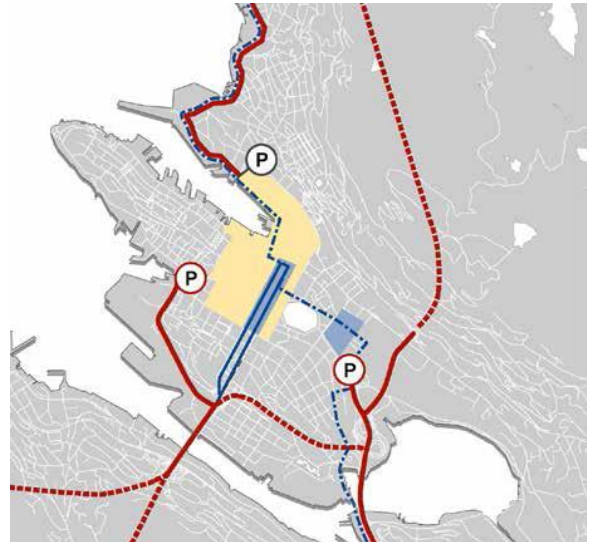
Bystyret har etterlyst planer om opparbeiding av et sjøbad på Nygårdstangen. I planprogrammet og senere i utformingen av reguleringsplan har det vært lagt vekt på å etablere varierte bademuligheter, og ulike muligheter og tilbud i strandsonen. Midtpartiet i badelandskapet vil utgjøres av trappeanlegget foran "Lungeplassen" som foreslås utformet i solid og urban formgivning som et treamfi med flytebryggefront for å gi plass til mange mennesker i alle aldre og ulike aktiviteter, særlig med tanke på plassen som avslutningen av bykjernen og det urbane bevegelsesmønster. Vågen vil naturlig være egnet som skjermet småhavn for brannstasjon og skolens behov for utsetting av kajakk og kano, og kaikantene bør utformes til slik bruk.

Utleggelse av flytende badeøyer eller flåter med ulik utforming vil øke bruksmulighetene for de badende og vil berike opplevelsene for de som holder seg på land.

Kommunikasjon – trafikk, kollektiv, bybane, gående, syklende, båttrafikk, parkering

Nygårdstangen er byens viktigste knutepunkt for bil- og kollektivtrafikken, og vil være det i lang tid inntil bedre løsninger kan etableres. Det er derfor en forutsetning at funksjonaliteten til hovedveisystemet er sikret mens området transformeres. Det langsiktige mål om å omforme området til en attraktiv utvidelse av bykjernen, krever aktiv strategi for bedring av forholdene for myke trafikanter og oppholdskvalitetene i gatene.

Hovedveisystemets rene bilprioritet avsluttes ved Agnes Mowinckels gate der må det signaliseres en tydelig terskel til et integrert kjøremønster med bymessig gateutforming. Figur 8 til høyre viser hvordan hovedveisystemet og kollektivtrafikken betjener bykjernen. Etablerte og planlagte parkeringsanlegg knytter seg til hovedveisystemet, og har god tilknytning til sentrumsområdet.



Figur 8: Hovedstruktur veg- og kollektivtrafikk

Bybane til Fyllingsdalen

Aktuell trase tar utgangspunkt i eksisterende linjeføring i Nonneseter og videreføres lang østsiden av Store Lungegårdsvann til Haukeland Sykehus. Både Hordaland veikontor og Hordaland Fylkeskommune har påpekt mulighetene for å justere eksisterende bybanetrase gjennom "Bygarasjen" når denne rives, dersom en trase sør for bygarasjen kan gi bedre linjeføring og trafikale fordeler. Planforslaget sikrer mulighetene for omlegging av traseen gjennom Bygarasjen og/eller fremføring av trase østover langs godsterminalområdet gjennom bestemmelsene og bruk av Hensynssone på plankartet.

Kollektivknutepunkt –terminal

I Kollektivstrategi for Hordaland, utvikling fram mot 2030, vedtatt juni 2014, er det gitt en prognose for veksten i kollektivtrafikken i Bergensområdet på 200 % fra 2012 til 2040. Dette betyr en økning på 249.000 reiser pr dag. Størstedelen av veksten vil skje innenfor Bergen kommune.



Figur 9: Kommunikasjon, hovedfunksjoner

Strategien illustrerer også prinsippene for stamlinjer og hovedlinjer, der Bergen busstasjon betjener region-stamlinjene. I tillegg vil busstasjon betjene fjernbusser og charterbusser, men strategien har ikke tallfestet hva som blir busstasjonens andel av trafikkveksten.

Reguleringsplanen legger opp til at arealet etter ByGarasjen kan gi høy utnyttelse med flere bykvartaler samtidig som kollektivterminalen har prioritet på gate-plan og evt. i underetasjen. Ved å legge varelevering til underetasjen vil det kunne betjene Stor-senteret, byggene i Nonneseter og de nye kvartalene. Det fjerner dagens bindinger på gateplan, og gir full frihet for prioritering av terminal og gående.

Det er viktig at det utarbeides et langsiktig og helhetlig knutepunkts-program som kan ligge til grunn for utvikling av en attraktiv og bymessig løsning som kan integreres i bykvartalene. Fagetaten har flere synspunkt på betydningen av utforming av funksjonene i kollektivterminalen for å kunne sikre kvaliteter for passasjerer, fotgjengere og syklister. Eksisterende løsning er i utgangspunktet midlertidig og kan utvikles videre. Fagetaten skisserer flere aktuelle prinsipper for utforming av funksjonene i kollektivterminalen.

Ut fra dette sikrer planforslaget nødvendig areal til utbygging av terminalen.

Gående

For at Nygårdstangen skal bli en aktiv og attraktiv forlengelse av bykjernen, har alle byromsforløpene romslige gangareal med krav til høy kvalitet i utføring og utforming. Med unntak av gang- og sykkelbroen som krysser godsterminalområdet og hovedkrysset, skal alle ganglinjer ligge på gateplan i samsvar med krav til universell utforming. Minimumsbredde på gangareal skal være 3 meter, i samsvar med gangareal i sentrum ellers.

Syklende

En viktig del av Bergensprogrammet er en kraftig forbedring av sykkelfremkommeligheten, spesielt nærmest sentrum der folketettheten er størst. Sykkelstrategien har lansert tre viktige lenker gjennom området der det er behov for separat areal for syklende. Planforslaget tilrettelegger for oppgradering av dagens gang- og sykkelvei langs godsterminalområdet (Landåsruuten) til egen sykkelveg med 4 meters bredde, med parallell gangvei adskilt av rabatt. Med siste justering av plangrensen langs terminalområdet må forlengelsen av sykkeltraseen mot Kaigaten og sentrum i Lungegårdskaiaen, ivaretas i planer for bybane og godsterminaleffektivisering. Tverrforbindelsen mot vest og Nedre Nygård opprettholdes, men justeres. Tverrforbindelsen langs vestsiden av Store Lungegårdsvann på utsiden av hovedkrysset oppgraderes til separate felt for sykkel og gange, med unntak av over plassene foran skole og helikopterbase og broen i mellom der syklene er integrert, men med markering i plassdekket.

Lokal vegtrafikk/tilkomst:

Det lokale gatenettet har avkjørsel fra Fjøsangerveien, og betjener Busstasjonen, godsterminalen og byggene på Nygårdstangen. Ny innkjørsel til godsterminalen er utredet i reguleringsplanen for effektivisering av terminalen. Adkomst til søndre del av planområdet skjer med lokalveg langs godsterminalen. Lokalvegen ender opp i snuplass ved Brannstasjonen, som sikrer enkel retur for allmenn kjøretrafikk. Det er lagt inn mulighet for adkomstkontroll til interne veger til Brannstasjon, luftambulansebase og kanalkvartalet med bossugterminal. Utrykning vil foregå fra dette interne vegsystemet, via eksisterende utrykningsveg direkte ut i hovedkrysset i Fjøsangerveien. Øvrig utgående trafikk vil bruke lokalvegssystemet.

Andre tema:

Luftforurensning

Luftkvalitet er resultatet av samspillet mellom flere forhold, der utslipp av avgasser og svevestøvproduksjon modifiseres av topografi, meteorologi og lokalklima. I Bergen er luftkvaliteten god eller tilfredsstillende de fleste dager i året. Det skyldes i stor grad naturgitte forhold. Vind og regn bidrar til å skifte ut forurenset luft og til å vaske bort forurenset veistøv og andre luftforurensende partikler. I

perioder kan imidlertid luften i Bergen være like forurensset som i storbyer på kontinentet. Oppdaterte beregninger viser at forurensningsnivået er høyere enn i de nasjonale mål og gir en luftkvalitet som har negative helseeffekter for store deler av byens befolkning. Forurensningssituasjonen for Nygårdstangen er tilnærmet like problematisk som for Danmarks plass.

Forurensningsbelastningen er størst i hovedkrysset, tunnelmunningene og langs viadukten. Forurensningsnivået synker med avstand fra kilden, samt i høyden. Når avstanden til trafikkårene er mer enn 100 m eller høydeforskjellen er større enn 30 m, vil byens generelle forurensningsnivå være av like stor betydning som lokalbidraget fra trafikken.

Det har til nå vært praksis at bedre arealutnyttelse i byer i samsvar med prinsippene i rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR-SATP) går foran kravet til luftforurensning (gitt i rundskriv T5/93 fra miljøverndepartementet). Bakgrunnen har vært tanken på knutepunktfortetting som et langsiktig og forebyggende tiltak blant annet med sikte på å redusere behovet for individuell motorisert transport. Av mange grunner er det en forutsetning at alle bygg i området må ha balansert ventilasjon med rensefilter. (jfr. byggforskriften-TEK § 8-32 Luftkvalitet).

Måling av virkningen av brannstasjonens ventilasjonsanlegg viser at luftkvaliteten tilfredsstiller kravene. Med rensset inneluft, også til innglassede balkonger, samt felles uteareal på tak i nesten 30 meters høyde, vil det kunne være tilrådelig med etablering av boliger i området. For byrom og plasser vil forholdene variere, men målrettet plassering av bygningene kan gi maksimal skjerming.

Støy

Støybildet i reguleringsområdet er dominert av veitrafikken som gir høye nivå. Viadukten virker som en skjerm, mens støynivået ellers er høyt langs veier og ramper. Støynivået for mesteparten av planområdet ligger over de anbefalte grenseverdier for rekreasjonsareal og oppholdsareal for boliger. Andre støykilder som godsterminalen, togtrafikk, bussterminalen og helikoptertrafikk gjør seg gjeldende på forskjellig vis f.eks. gjennom mer sporadiske forekommende markante støybelastninger.

Støysituasjonen er beregnet frem til 2020. Aktuelle tiltak, som plassering av store bygg, vil gi store forbedringer for utearealene i nesten hele området. Best utslag oppnås for plassen ut mot Store Lungegårdsvann og for den sentrale delen av "Vannplassen", men støyforholdene for fotgjengere i byrommene vil også bli betydelig bedre.

Som ledd i kommunens langsiktige grep om bærekraftig byutvikling er det forutsatt at en betydelig andel av byveksten skal skje gjennom fortetting. I statlige retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) er det åpnet for avvik:

"I sentrumsområder i byer og tettsteder, spesielt rundt kollektivknutepunkter, er det aktuelt med høy arealutnyttelse av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging. Forutsatt at kommunen har angitt grensene for slike områder i kommuneplanens arealdel, kan det vurderes å tillate oppføring av ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål innenfor rød sone og/eller avvik fra grenseverdiene i tabell 2 i gul sone."

Det er i bestemmelsene til kommuneplan2010 (pkt.15. Støy) åpnet for boligbygging i sentrumsområder der støybelastningen er opptil 73 dB. Det er også åpnet for at privat uteplass kan lages som vinterhage/innglasset balkong. Nødvendige forutsetninger for dette er at det dokumenteres god kvalitet på fasadetiltak, inn klima og stille side (støysituasjon, luftkvalitet og lysforhold), og at nødvendige utredninger, avveininger og avbøtende tiltak foretas og fastsettes gjennom reguleringsplan.

Bruk til boliger forutsetter balansert ventilasjon, støyskjerming og klimaskjerming med innglassede balkonger mot sør og skjermet felles uteareal på tak. Det er stilt krav om detaljreguleringsplan der nødvendig dokumentasjon kan utarbeides.

Vannkvalitet og grunnforhold

Det er funnet flere miljøgifter, dels i høy konsentrasjon, i sedimenter i Store- og Smålungeren og i utfylte masser som området består av. Det trenges en tiltaksplan i henhold til forurensningsforskriften før det eventuelt graves eller bygges på massene med miljøgiftkonsentrasjoner over SFTs/Miljødirektoratets norm (særlig eldre fyllinger).

Energi

Området er egnet for utvikling av samordnede energiløsninger. Det er stilt krav om energiplan til søknader om byggetiltak. Hele området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og det er et godt utbygd distribusjonsnett. Det er tatt inn krav om tilknytningsplikt i bestemmelsene, i samsvar med kommuneplanen 2010.

Risiko og overvåkning (ROS-analyse)

Det er utarbeidet en egen ROS-analyse for planområdet som del av konsekvensutredningen. Analysen har identifisert 6 uønskede hendelser som er representative og beslutningsrelevante. Hendelsene er nærmere vurdert i planarbeidet og er fulgt opp med avbøtende tiltak for å kunne redusere risiko til akseptabelt nivå.

Program for (miljø)overvåkning

Å oppnå de angitte mål for vannkvalitet er en viktig premiss for planarbeidet. Tiltak for bedring av vannkvaliteten er innarbeidet i planarbeidet, og vil kreve kontinuerlig oppfølging og kontroll. Luftforurensningssituasjonen i sentrumsområdet er under permanent overvåkning og kan utløse overordnede tiltak i henhold til kommunens klimaplan.

Gjennomføring – bruk av utbyggingsavtaler og andre finansieringskilder

I planforslaget er det innarbeidet krav til rekkefølge i utbyggingen som skal sikre opparbeidelse av felles infrastruktur. Rekkefølgebestemmelsene er basert på den vurdering at all ny utbygging innenfor planområdet har behov for alle infrastrukturtiltakene i samme grad, og krav om opparbeiding er således fordelt ved at *samtlig*e byggeområder har rekkefølgekrav for *alle* tiltakene.

Rekkefølgebestemmelsene skiller imidlertid mellom på hvilke tidspunkt det er tilstrekkelig at tiltakene er *sikret* opparbeidet og på hvilke tidspunkt de må være opparbeidet. Førstnevnte vilkår anses oppfylt dersom utbygger/grunneier har inngått utbyggingsavtale med Bergen kommune, som fastsetter forpliktelse til å betale den aktuelle utbyggings forholdsmessige andel av kostnadene ved opparbeiding av felles infrastruktur.

Skillet er basert på planfaglige vurderinger av hvilke tiltak som er særlig viktig å få opparbeidet tidlig i gjennomføringsfasen, og hvilke tiltak som kan opparbeides senere. Ved å legge opp til en differensiering får man fordelt kostnadene over tid i samsvar med utbyggingstakten i området.

Pr. i dag er Bergen kommune grunneier av samtlige byggeområder innenfor områdeplanen. Det er ikke konkrete planer for i hvilken grad realiseringen skal skje ved utbygging i kommunens egen regi, eller ved salg av hele eller deler av arealet. Ved utbygging i egen regi får kommunen ansvar for finansiering og opparbeiding av infrastrukturtiltakene som byggherre. Ved salg av areal kan ansvaret for infrastruktur som alternativ til utbyggingsavtale knyttes til den privatrettslige kjøpsavtalen. Vurdering av løsning ut fra økonomiske og praktiske hensyn må gjøres i tilknytning til konkrete beslutninger om realisering av byggeområdene.

Det understrekes at også øvrige finansieringskilder vil bli benyttet i tillegg til finansiering gjennom utbyggingsavtaler mellom Bergen kommune og utbyggere/grunneiere.

Om forhold til Bergen Storsenter

Storsenteret hevder at konsekvensene av en omlokalisert bygarasje til Smålungeren for senterets 70 virksomheter og 800 ansatte ikke er tilstrekkelig utredet. Det påpekes at riving av Bygarasjen vil medføre økonomiske tap, tapte arbeidsplasser og at flere butikker vil bukke under. Det hevdes også at byutvikling på Nygårdstangen ikke er avhengig av at Bygarasjen rives. Det foreslås i stedet at garasjen får et påbygg

og kles med nye fasader og at det er mulig å få samme utnyttelse ved at bygningshøydene økes ytterligere.

Fagetaten peker på at det i gjeldende reguleringsplan for Nygårdstangen fra 1999, er åpnet for transformasjon av Bygarasjen med ombygging, tilbygg og påbygg i høyden. Imidlertid ble det tidlig i arbeidet med foreliggende reguleringsendring konkludert fra byggeteknisk konsulent at selve garasjekonstruksjonen er fullt utnyttet og har et avstivningssystem som ikke er egnet til gradvise små inngrep. Konstruksjonen er tilpasset opprinnelig busstasjon og har et søylemønster som er svært begrensende og gir dårlig funksjonalitet og arealøkonomi. Rasjonell transformasjon vil kreve at konstruktive enheter må rives i etapper som hver utgjør ca. en femtedel av bygget. Utredningene har konkludert med at eksisterende garasjekonstruksjon ikke er egnet for påbygg eller endringer. Planen åpner derfor for full utskifting.

Fagetaten tar ikke stilling til ev økonomiske konsekvenser for driften av Storsenteret, men peker på at reguleringsplanen tilrettelegger for en forventet transformasjon av Nygårdstangen til en forlengelse av bykjernen. Byutviklingen krever omstillinger for alle eksisterende virksomheter til et mer bymessig område med mer bærekraftige kommunikasjonsløsninger. Transformasjonen vil øke folketallet i området, både bosatte og arbeidsplasser, og omleggingen av transportsystemene vil kunne medføre økt kundetilstrømning til Storsenteret. Det krever omstilling og mer urbane løsninger tilsvarende som for bymessige kjøpsentre som Galleriet og Kløverhuset. Kommunens planforslag er ut fra dette utviklet som en helhetlig områdeplan i tråd med statlige retningslinjer for bærekraftig byutvikling, og den vil som vanlig praksis bli utgangspunkt for forhandlinger om privatrettslige forhold.

Fagetatens oppsummering

Nygårdstangen har som byens mest eksponerte område også blitt det mest komplekse. I byens viktigste kommunikasjonsknutepunkt møtes forventningene om moderne byutvikling med til dels uavklarte ekspansjonsbehov fra flere trafikkategorier, lokale, regionale og nasjonale. Løsningene ligger i areal-effektiv rasjonalisering og byforming med høy kvalitet.

Gjennom tidkrevende tilpasninger har planen nå blitt både svært detaljert og har fått mange krav og føringer. Det har vært nødvendig for å sikre tilsynelatende uforenlige motsetninger. Det krever tilpasninger til alle hensyn som må ivaretas i en attraktiv, kompakt og velfungerende by. Det har vært lagt vekt på å foreslå bestemmelser som sikrer god forutsigbarhet i prosess og gjennomføring.

Fagetaten mener at reguleringsendringen for Nygårdstangen gir et godt grunnlag for utvikling av området i samsvar med kommunens målsettinger, og anbefaler at den vedtas.

Byrådets vurderinger

Nygårdstangen utgjør søndre del av sentrumskjernen. Området er etablert gjennom utfyllinger i en tidligere fjordarm, og har vært nyttet til arealkrevende infrastruktur og transportfunksjoner. Nygårdstangen er innfallsporten for de fleste som ankommer Bergen fra landsiden. Området er preget av manøvrering og lagring, og bygningsmassen har format og proporsjoner som er lite tilpasset menneskelig målestokk. Området er lite integrert i bystrukturen rundt og fremstår som en stor barriere for bevegelse på tvers og langs i den delen av bysentrum.

Området har lenge vært ansett som bysentrums største utviklingspotensial. Områdets strategiske beliggenhet og sentrale plassering i landskapsrommet er det beste utgangspunkt for utvikling og utbygging av en aktiv og attraktiv del av sentrum. Planområdet er på ca 120 daa og har et potensial for utbygging av (nye) 221.000 m² BRA til Sentrumsformål, herav 600-1000 nye boliger. Transformasjon av Nygårdstangen til en utvidet, attraktiv, bærekraftig og forlenget del av bysentrum er en spennende, viktig, men også en krevende utfordring.

Byrådet ser positivt på planforslaget og slutter seg til hovedpunktene i fagetatens vurdering. Planforslaget er i samsvar med sentrale målsettinger i kommuneplanen og i byrådets politiske plattform:

«Bolig og byutvikling

Bergen skal vokse i årene fremover og har et stort behov for flere boliger. Byrådet ønsker en byutvikling som legger til rette for komplette bydeler med en bedre balanse mellom boliger, arbeidsplasser, tjenestetilbud og detaljhandel. En god fortettingsstrategi handler om å bygge nye, attraktive bo- og næringsområder ved eksisterende knutepunkt, først og fremst i sentrum og i bydelssentrene.

Sentrum trenger en revitalisering og en ny, offensiv politikk for utviklingen. Byrådet vil legge til rette for boligbygging på rivningstomter, parkeringsareal, nedlagte næringsareal og godsområder. For å sikre at sjøen i større grad kan inngå i byen, må utfylling vurderes. Byrådet vil invitere til idékonkurranser og legge til rette for prosesser med større grad av aktiv medvirkning fra både innbyggere, næringsdrivende og utbyggere enn det som er tilfelle i dag.

Byrådet vil jobbe for at Bergen sentrum utvikles som en mangfoldig bydel. Å få flere barnefamilier til å etablere seg i sentrum er en prioritet for byrådet. Da er det behov for flere lekeplasser og aktive byrom tilpasset barn og unge.

Byrådet vil åpne for å bygge høyere i deler av sentrum. En ny kommuneplan må legge føringer for etablering av høyhus der disse passer inn i bybildet, men skal også være tydelig på hvilke områder som skal skjermes. En ytterligere urbanisering av byen stiller strenge krav til arkitektur av høy kvalitet. Arkitektoniske kvaliteter må gis større betydning, og byrådet vil vurdere å etablere en byarkitekt etter modell fra Byantikvaren.

Det er ønskelig å bidra til etableringen av flere sentrumsnære badeplasser tilrettelagt for både barn og voksne. Arbeidet med strandpromenade rundt Store Lungegårdsvann må videreføres og det bør etableres badeplasser dersom fjerning av miljøgifter fra sentrumsnære sjøområder gjør det forsvarlig. Byrådet vil styrke arbeidet med fjerning av giftige masser både i sjø og jordsmonn, for eksempel i Puddefjorden, Store Lungegårdsvann og på Slettebakken. Byrådet vil benytte seg av nasjonale støtteordninger og jobbe for statlig støtte til større prosjekter.

Bergen skal være en grønn by med plass til alle. Universell utforming av byrommene skal prioriteres.»

Utvikling av området reiser også en rekke sentrale tema og spørsmål innen en bærekraftig byutvikling. Dette gjelder spesielt bruk av bil, parkering, kollektivtransport, skape attraktivitet i store byrom og boligkvaliteter i et område som også er utsatt for støy og luftforurensning. Videre er sårbarhet for klimaendringer et stort tema.

Byrådet anser at planforslaget gjennom en grundig planprosess tilrettelegger for fremtidsrettede løsninger for en bærekraftig byutvikling av området. Planforslaget bygger på og utvikler området sine kvaliteter for utvikling til en attraktiv del av sentrum med faktorene: sentralitet, gatenett, nærhet til kultur, park, plasser og grøntområder.

Byrådet ser behov for å knytte nærmere synspunkt til noen av hovedpunktene i planforslaget:

Byform, arkitektur og byggehøyder

Områdets store utstrekning og grovmaskede struktur stiller store krav til utforming av bebyggelse, gaterom og plasser for å kunne skape ønsket attraktivitet og kvalitet for et sentrumsområde. Etter byrådets vurdering har planforslaget gjennom plankart, illustrasjonsplan og bestemmelser lagt til rette for aktuelle krav som skal følges opp dels gjennom detaljplanarbeid og dels direkte på byggesaker.

Forslag til bestemmelser er omfattende, men tydelig på krav til kvalitet og funksjoner, samtidig som det åpnes for vurdering av flere mulige løsninger gjennom videre arbeid. Dette fremgår av krav om utfyllende planer og dokumentasjon til søknader om rammetillatelser og detaljregulering, herunder egne program for uteareal og bruk av plan- og designkonkurranse for definerte signalbyrom.

Byrådet vil imidlertid forsterke føringene om at frodig, urban og slitesterk grønnkultur skal inngå i byrom med intensiv bruk. Byrådet registrerer Plan- og bygningsetatens anbefaling om ikke å kreve grønne tak fordi etaten anser at dette vil ha liten effekt. Etter byrådets vurdering er det like fullt naturlig å kreve grønne tak i en så viktig plan i et så sentralt byområde, hvor plangrepet er utpreget urbant og kompakt, jf. også nedenstående vurdering av byggehøyder. Når Bergen har som ambisjon å bli landets grønneste storby, mener byrådet at argumentasjonen bør snus – det bør være vektige argumenter for ikke å kreve grønne tak. Byrådet vil peke på at Nygårdstangen er et utsatt område mht luftforurensning og klimautslipp, og at grønne tak vil ha en positiv klimateffekt mht karbonfangst og bedre luftkvalitet. Grønne tak i dette området vil også estetisk og sosialt være med å skape trivsel og en menneskevennlig by. Byrådet har derfor foreslått ny bestemmelse med krav om grønne tak, jf. innstillingens punkt 1Bb.

Byggehøyder er vurdert i sammenheng med utredninger av høyhus i sentrum, herunder arbeidet med rapporten om «Bergensk byskikk og byggehøyder. Byggehøyde foreslås opp til kt +41 m på bygarasjetomten og varierer ellers mellom kt + 30 og 37,5 m. for ny planlagt bebyggelse. Byggehøydene ligger markert over byggehøydene i den historiske delen av sentrum, og er samtidig lavere enn planlagt bebyggelse i Nygårds-området som er innenfor tidligere avklart område for høyhusbebyggelse. Etter byrådets vurdering er planlagte byggehøyder på Nygårdstangen en balansert avveining av hensyn til utnyttelsesgrad og utvikling av attraktive kvaliteter i byrommene.

Forslag om byggehøyder og byrom er innenfor rammene og prinsippene som er trukket opp i saken til bystyret i januar 2017 (sak 22/17). Dette gjelder også punktet om helhetlige vurderinger gjennom bruk av offentlig områdeplan, stedsanalyse og en rekke krav i bestemmelser som skal sikre arkitektonisk kvalitet i den detaljerte utformingen av området og bebyggelsen.

Byrådet vil også understreke den spennende utfordringen som ligger i å kunne skape en ny urban struktur og identitet på en «gammel fylling» som ikke har den bystruktur og egenart som byen ellers har i den historiske bykjernen.

Parkeringsdekning, parkeringsanlegg og reduksjoner

Parkering er et hovedtema i planforslaget, der aktuell løsning for alternativ lokalisering av Bygarasjen er en hovedforutsetning for riving og transformasjon av bygarasjeområdet. Forslag om rekkefølgebestemmelser setter krav om at et alternativt parkeringsanlegg må være ferdig og driftsklart før riving og byggearbeid kan starte opp på bygarasjetomten. Ut fra dette ble det i 2012 startet planarbeid for et parkerings-anlegg under Smålungeren, med tilsvarende parkeringskapasitet på 2.300 plasser. Det er tilrettelagt for vegtilkomst gjennom en nedkjøring i Fjøsangervegen i planområdet. Plan- og utredningsarbeid for dette parkerings-anlegget er imidlertid stilt i bero i påvente av nærmere avklaringer om dimensjonering av behov gjennom foreliggende planforslag.

Byrådet vil anbefale at forslag til bestemmelse om utarbeiding av en helhetlig parkeringsplan for bydelen og nødvendige naboområder for å kunne dimensjonere parkeringsanleggene først blir fulgt opp, før det tas nærmere stilling til videre planarbeid for et parkeringsanlegg under Smålungeren. Byrådet vil i denne sammenheng også peke på behov for å vurdere parkeringsbehovet i en ny Bygarasje i sammenheng med tidligere oppstartet planarbeid for et parkeringsanlegg Sentrum Øst – Fjellsiden for trafikken fra nord og øst.

Byrådet vil understreke at det er behov for å redusere antall parkerings-plasser i sentrum, for å kunne redusere den samlede personbiltrafikken i Bergen og oppnå miljøpolitiske mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Denne målsettingen bør også sees i sammenheng med nærmere utredning av innføring av nullutslippssoner og bilfrie områder, jf. vedtatt Grønn strategi (bystyresak 281/16).

Byrådet vil videre vise til nylig inngått Byvekstavtale (jf. bystyresak 184/17) som forutsetter nullvekst i personbiltrafikken i Bergen kommune, samt nevnte Grønn strategi, med målsetting om reduksjon i personbiltrafikken med minst 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.

Byrådet vil peke på at forslag om parkeringsdekning for nye reguleringsformål i planområdet må vurderes nærmere, og i sammenheng med revisjon av parkeringsbestemmelsene i kommuneplanprosessen.

Planforslaget er basert på bestemmelsene i kommuneplanen 2010 for sone P 1 som gjelder for sentrum, og med tilleggskrav om ulike parkeringsløsninger for bil og sykkel innenfor planområdet.

Ut fra Nygårdstangen sin svært sentrale lokalisering og tilgjengelighet er det grunnlag for å redusere parkeringsdekning for bil ytterligere, øke kravene til sykkelparkering, samt kreve tilrettelegging for ladepunkt og bildeleordninger. Dette er tatt opp i prinsippsak om parkering til bystyret (sak 23-17, 25.jan 2017) og aktuelle krav er tatt inn i høringsforslag til ny kommuneplan.

Ut fra dette vil byrådet presisere at det i forslag til parkeringsbestemmelser henvises til *gjeldende* kommuneplan. Aktuelle krav til parkering for bil og sykkel vil da bli oppdatert med kommende endringer i kommuneplanens arealdel og bestemmelser.

Tabell inntatt i § 1.7 i forslag til bestemmelser for planforslaget tas da ut, se innstillingspunkt 1.B.a.

Byrådet vil i sammenheng med kommende vurdering av aktuell parkeringskapasitet og løsninger for lokalisering av et parkeringsanlegg/Bygarasjen peke på at foreliggende planforslag har mulighet for flere underetasjer på bygarasjetomten, som vil kunne ha samme tilkomst som til varelevering m.m i planlagt underetasje. Hvert plan kan ha kapasitet opp til 700 p-plasser siden utstrekningen er tilsvarende som dagens Bygarasje.

Bolig og dekning av uteoppholdsareal i offentlig byrom

Bygging av boliger er et viktig grep for å sikre aktivitet og attraktivitet i planområdet og i bysentrum. Boligformål er en del av Sentrumsformålet, og kan slik sett realiseres i en stor del av planlagt bebyggelse dersom kvalitetskrav til bolig og uteareal kan oppfylles. Det er forslag om en minimum boligandel på 10 % i bestemmelsene for området med tidligere Bygarasjen. Etter byrådets vurdering bør dette kravet økes til minimum 20 % for å kunne bidra mer til bygging av flere boliger i sentrum. Videre vil byrådet anbefale at det tas inn krav om at boligene skal ha varierte størrelser tilpasset ulike aldersgrupper, se punkt 1.B.c) i innstilling.

Det er i utgangspunktet ønskelig med en større andel boliger enn 20 % av bruksarealet i planområdet for å kunne nå målsettinger om fortetting, gåby og attraktivitet i et miljøperspektiv.

I et lengre perspektiv vil byrådet peke på at det er potensial for mer boligbygging i området ved, til og rundt Store Lungegårdsvann. Det skal utbygges flere boliger på Grønneviksøren på sørsiden av vannet, og fremtidig flytting av godsterminalen vil i tillegg frigjøre et stort område til boligutbygging. Egenskapene til boligformål vil også bedres ved at forurensningsfaktorer tas hånd om med reduserte utslipp fra trafikk og tildekking av forurensede masser i vannet.

Tilgang på uteareal for boligene har stor betydning for å skape trivsel og attraktivitet i bomiljø.

Kommuneplanen har krav om 7 m² privat uteareal og 15 m² felles uteareal i senterområder. Planforslaget har krav om i alt 8 m² uteareal pr boenhet, herav at 4 m² skal kunne dekkes på gateplan som en del av det offentlige byrom. Kvalitetskravene til utearealene er på linje med kravene i kommuneplanen, spesielt med hensyn til gode solforhold og skjerming mot støy og luftforurensning. Arealkravet i planforslaget er en markert reduksjon av arealkravene i kommuneplanen, men er et uttrykk for balansering av krav til effektiv arealbruk i et tettbygd byområde opp mot tilgjengelighet til store offentlige byrom. Ut fra de store kvalitetskravene til utearealene og offentlige byrom, kan byrådet anse at det er akseptabelt med reduserte krav til uteareal for boligene.

Bygarasjetomten er mest aktuell for boligbebyggelse, og skal detaljeres gjennom krav om oppfølgende reguleringsplan, herunder om solforhold på uteareal i forhold til utforming av bebyggelse og byggehøyder.

Luftforurensning

Fagnotatet peker på problematiske situasjon med luftforurensning på Nygårdstangen og i forhold til boligformålet. Byrådet vil bemerke at det er primært utslipp av NOx fra kjøretøy som har vært krevende for Bergen. I nylig revidert «Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Bergen» (mai 2017) vises det til at en «naturlig utvikling» som følge av teknologisk utvikling og utskifting av kjøretøypark, vil føre til en dramatisk forbedring av utslipp fra kjøretøy. Tiltaksutredningen viser at utslippene av NOx fra trafikk vil bli redusert med cirka 40 % i perioden fra 2015 til 2021.

Kollektivterminal og mobilitetspunkt

Byrådet anser at viktige kollektivfunksjoner er ivaretatt gjennom avsatt areal på gateplan og i underetasje i planforslaget.

Som en del av utviklingen av en kompakt gå- og sykkelby frem mot fossilfrie kjøretøy i 2030, vil det også være behov for å kunne lokalisere flere mobilitetsbehov til kollektivterminalområdet. Det vil være behov for noe areal i forbindelse med samkjøring, bildeleordninger, sykkel og ladepunkt. Byrådet forutsetter at disse arealbehovene kan realiseres innenfor terminalområdet gjennom videre utvikling av bruken av området.

Forhold til Bergen Storsenter

Storsenteret har pekt på betydningen av nærheten til parkeringsanlegget for driften av kjøpesenteret. Byrådet vektlegger kjøpesenteret sin store betydning for attraktivitet og funksjonene i planområdet, men vil peke på at intensjonene med utvikling av Nygårdstangen vil styrke grunnlaget for kjøpesenteret. Parkeringsmuligheter er en viktig faktor, men må også sees i en større sammenheng med funksjoner og aktiviteter ellers. Lokaliseringen som det mest tilgjengelige punkt i sentrum vil også bli styrket. Ut fra dette anser byrådet at Storsenteret sitt grunnlag styrkes gjennom planforslaget og gir rom for videre utvikling, selv om dagens nærhet til parkeringstilbud kan bli noe endret.

Bossugterminal – omlokalisering og nærhet til brokonstruksjon

For å kunne bygge bossnettet i sentrum videre ut er det behov for en terminal til, utenom den nylig bygde i Jekteviken. Planforslaget innpasser nødvendig areal, byggvolum og tilkomst for en bossugterminal innenfor delområdet BS2a-d gjennom bruk av bestemmelsesområde. Terminalen er planlagt inkorporert i bygningsmassen i, ved og under viadukten.

I etterkant av planprosessen er det ved detaljplanlegging av terminalen fremkommet nærmere synspunkt og krav fra Statens vegvesen om behov for økt minimum avstand til viadukten for tilkomst til vedlikehold og drift.

Noen av synspunktene fremstår som nye krav, og medfører økt avstand til brokonstruksjoner.

Planforslaget er imidlertid basert på tidligere synspunkt fra Statens vegvesen om aktuelle avstander. Det er viktig å kunne videreføre disse kravene for å kunne realisere intensjonene om å kunne bygge over, inntil og under brokonstruksjonen som en del av planens løsninger for effektiv arealbruk og reduksjon av trafikkstøy og dominerende visuell virkning.

Statens vegvesen har ikke fremmet innsigelser om avstandskrav til brokonstruksjoner. Byrådet ser ikke grunnlag for å endre planforslaget på dette punktet, og legger til grunn at aktuelle løsninger kan avklares ved gjennomføring av bygg og anlegg.

Etter nærmere vurderinger av aktuelle krav og løsninger, og vektlegging av behov for rask fremdrift av bygging av terminalen, vil byrådet anse at terminalen i sin helhet bør plasseres sør for viadukten, i delområde BS2c. Byrådet anser en slik lokalisering som mer hensiktsmessig for terminalen ved at den gir uavhengighet til hensyn til viadukten og heller ikke blir en del av planlagt bebyggelse i Kanalkvartalet ellers, se punktene 1.A.a) og 1.B.d) i innstilling om aktuelle endringer på plankart og bestemmelser. En slik løsning endrer ikke på det viktige potensialet for å kunne bygge inntil, under og over viadukten for å kunne sikre effektiv arealbruk og dempe visuell virkning av et tungt veganlegg i et sentralt område.

Bybane til Fyllingsdalen, godsterminal på Nygårdstangen og tilpassing til disse planforslagene

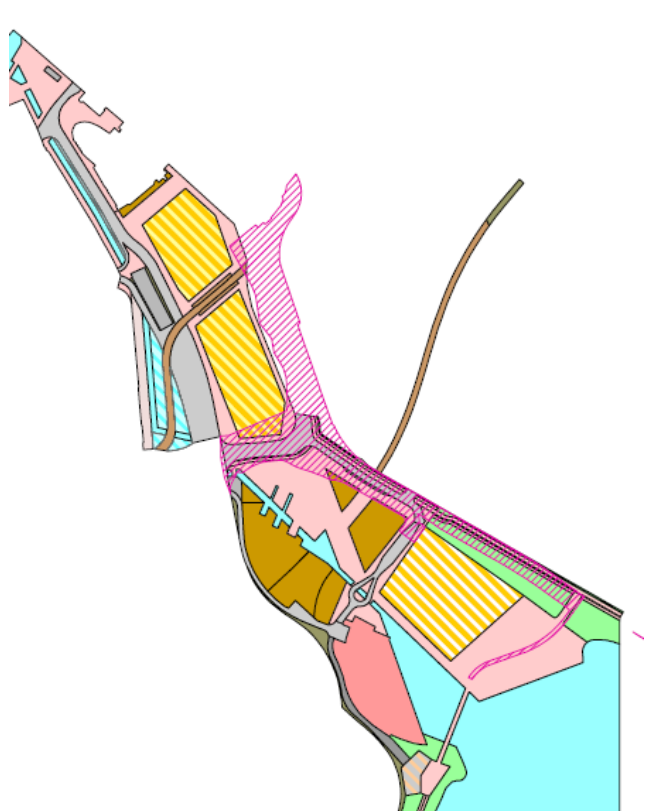
Planforslaget er utformet med hensyn til bybanetrase til Fyllingsdalen ved dels ikke å involvere aktuelt veg- og trafikkareal på østsiden av Bygarasjen og dels ved å sette av og sikre areal langs godsterminalen innenfor en hensynssone på plankartet. Denne hensynssonen åpner også for at eksisterende bybanetrase gjennom Bygarasjen kan legges sør for Bygarasjen dersom det er en mer egnet løsning for bybanetrasene i dette området.

Vedtatt plan for bybanetrasé til Fyllingsdalen har avklart aktuelle løsninger innenfor disse arealene i planforslaget for Nygårdstangen, herunder også for gang- og sykkelvegene langs godsterminalen, jf vedtak i bystyret i sak 198/17.

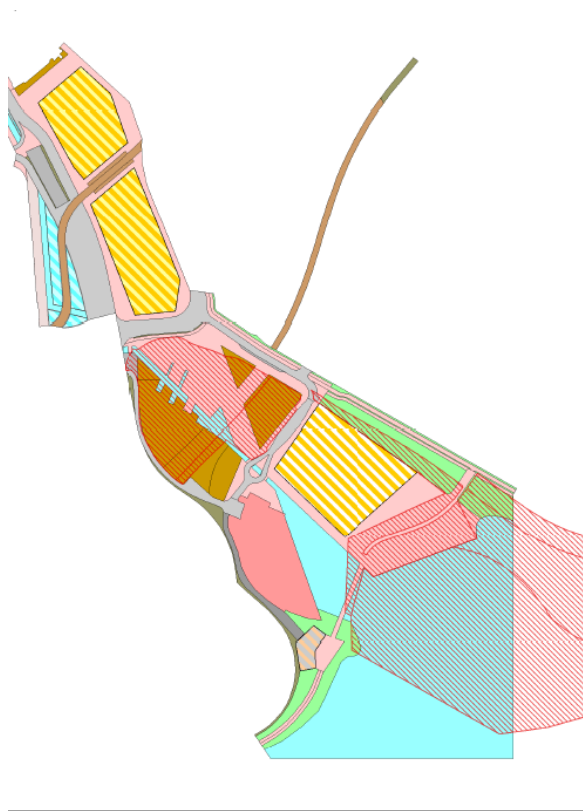
Byrådet viser til bybaneplanen og ser det som hensiktsmessig at foreliggende plan tilpasser seg denne ved å innpasse disse traseløsningene på plankartet. Aktuelt overlappende areal er vist med rød raster på figur 10. Bestemmelser er også oppdatert tilsvarende.

Plankart og bestemmelser er med dette oppdatert i samsvar med vedtatt plan for Delstrekning 1 for bybane til Fyllingsdalen. Aktuelle tilpassinger/endringer er ikke nærmere spesifisert siden de fremgår av vedtatt bybaneplan. Endringene ansees primært å være av planteknisk art.

Hovedpunkt om arealbruk og planlagte utbyggingsformål med tilhørende rekkefølgekrav ansees ikke berørt gjennom innpassing av berøringspunktene med bybaneplanen. Rekkefølgekrav knyttet til utbygging av infrastruktur i områder som tilpasses, ansees som videreført.



Figur 10: Areal med overlapping av bybaneplan



Figur 11: Areal til riggområder for bybanen og godsterminalen

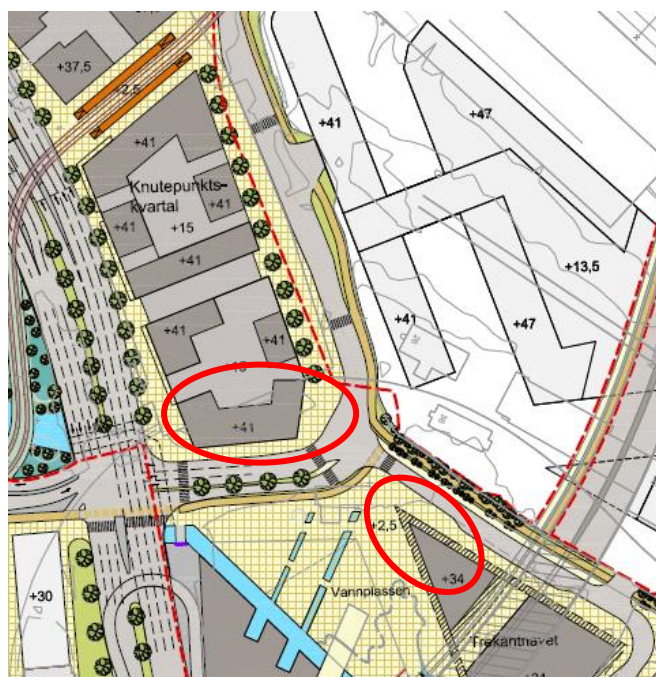
Behovet for tilpassing til bybaneplan gjelder også for behov for midlertidige riggområder, se arealer vist med raster på figur 11. Visning av riggarealet foreslås tatt inn på plankartet for å sikre nødvendig areal til dette behovet i utbygging av bybaneanlegget. Det er tilhørende tatt inn en bestemmelse om riggområdene som Bestemmelsesområder med samme innhold og avgrensing i tid som i bybaneplanen.

Byrådet tar til orientering at behovet for riggområder på Nygårdstangen som konsekvens vil innebære et midlertidig «forbud» mot realisering av andre aktuelle anleggs- og byggetiltak i flere år. Imidlertid gir denne anleggsperioden også anledning til å kunne forberede aktuelle tiltak for gjennomføring av planen etter at riggperioden er avsluttet.

Forholdet til vedtatt plan for effektivisering av godsterminalen er tilsvarende tatt hensyn til ved at planforslaget ikke involverer selve godsterminalområdet. Behovet for en mer effektiv og trafikksikker vegtilkomst til godsterminalen er løst og koordinert gjennom vedtatt plan for bybanen, Delstrekning 1. Vist vegløsning tar vare på trafikksikkerhet for gang- og sykkeltrafikk i området, men krever mer areal enn i tidligere planforslag for Nygårdstangen. Økt arealbruk for trafikkløsningen øker imidlertid barrierevirkningen av trafikken og reduserer noe av kvalitetene i løsningen for et mest mulig sammenhengende, effektivt og bilfritt gang- og sykkelareal i sentrumsområder.

Når det gjelder behovet for å redusere barrierevirkningen av hovedvei og jernbaneområdet, vil byrådet også understreke betydningen av planlagt gang- og sykkelbro på tvers av planområdet over jernbaneterminalen. Denne broen knytter Fløyfjellsiden sammen Nygårdsområdet, som er i markert endring med transformasjon og utvikling med byggene til MediaCity, Universitetet og flere andre planlagte bygg. Byrådet vil påpeke betydningen av at planen ikke legger til rette for konstruksjoner som ytterligere kompliserer en framtidig fjerning/ending av veianlegget.

Byrådet ser behov for å gjøre noen justeringer av nylig vedtatt bybaneplan for Delstrekning 1 for å optimalisere løsninger for berøringspunkt med sørligste del av planlagt bygg på bygarasjetomten, effektiv gang- og sykkelkryssing av tilkomstvegen til godsterminalen og berøring av planlagt bygg i Trekantnavet. Aktuelle punkt er avmerket på figur 12 og 13



Figur 12: utdrag av illustrasjonsplan for Nygårdstangen



Figur 13: utdrag av illustrasjonsplan for bybanen

Bybaneplanen gjengir eksisterende løsning for bygarasje og utkjørsel fra bygarasjen i sør, men ikke planlagt mulighet for utbygging av denne sørligste delen av bygarasjetomten. Rampen for utkjøring fra et forutsatt flyttet parkeringsanlegg er uaktuell å videreføre i ny plan. For å unngå et tapt byggvolum som følge av bybaneplan er utbyggingsformålet foreslått tatt inn igjen i foreliggende plan.

Vist traseløsning for gang- og sykkelveg berører og reduserer også bygningen «Trekantnavet» og Vannplassen. En avgrenset justering av den viste traseen for denne g/s-vegen i bybaneplanen, vil gjøre det unødvendig å berøre denne bygningen, og er tatt inn i foreliggende planforslag.

Ved planlagt utbygging av bygarasjetomten kan det bli aktuelt å flytte eksisterende trase for bybanen, til sør for tomten, i stedet for dagens trase gjennom bygget. Denne muligheten er videreført med bruk av en Hensynssone i innpassingen av bybaneplanen.

Etter byrådets vurdering er nevnte hensyn punkt som kan «repareres» i foreliggende plan gjennom innpassingen av vedtatt bybaneplan.

Sjøfront, bystrand og utfylling

Grensesnittet i sørlig del mellom sjøfront foran ADO-bygget med en flytende badeplattform og planlagt bystrand i bybaneplanen ikke detaljert utarbeidet. Byrådet legger til grunn at det kan utarbeides aktuelle løsninger i gjennomføring av tiltakene i planen.

Sett som en helhet legger planen til rette for utbygging av et stort område til bading og friluftsliv foran ADO-bygget og i sammenheng med planlagt bystrand, se figur 14.



Figur 14: Sjøfront og bystrand, utdrag fra bybaneplan

Havnesporet avsluttes

Jernbanesporet fra godsterminalen til Dokken har i lengre tid vært ute av bruk og er avlåst. I foreliggende planforslag er det i utgangspunktet tatt inn i en Hensynssone Transport (punkt 8.1 i bestemmelser) en mulighet for at det fortsatt kan kjøres godstog på sporet til havnen.

I plan for midlertidig effektivisering av godsterminalen fremgår det at ikke lenger er behov for havnesporet. Tilsvarende er det i plan for bybane til Fyllingsdalen ikke aktuelt med hensyn til havnesporet. Byrådet viser også til prinsippvedtaket om flytting av havnefunksjoner på Dokken til Ågotnes i Fjell, jf sak 148/16 i bystyret i mai 2016 om høringsuttalelse til KVV Logistikknutepunkt i Bergensregionen.

Byrådet tar vurderinger og avklaring om havnesporet til orientering. Punkt om hensyn til havnesporet tas da ut av forslag til bestemmelser, se innstillingspunkt 1.B.h.

Byarena

Ut fra behovet for en byarena fattet bystyret vedtak i februar 2016 om å utrede to alternative konsepter for en «byarena» i Bergen og aktuelle lokaliseringer. Ut fra rapporten anbefalte byrådet valg av en byarena etter det konseptet som omtales som en «kamparena», med idrett som primærbruker, og konserter, arrangementer og messer som sekundær-brukere, og realisering i samarbeid med private aktører.

Bystyret sluttet seg til valg av hallkonsept i sak 185/17 i bystyret 21.6.2017. På bakgrunn av rapporten konkluderte bystyret med at arealet på Nygårdstangen ikke var aktuelt, blant annet fordi tomten er for liten.

Bymiljøttunnel - aktuell trase ligger utenfor planområdet

Det foreligger en silingsrapport om aktuelle konsept for en Bymiljøttunnel som en mulig løsning for å avlaste sentrum for biltrafikk. Silingsrapporten viser aktuelle traseer, og anbefalt trase er ikke avhengig av lokalisering innenfor planområdet til Nygårdstangen.

Byrådet viser her til at videre drøfting av trafikkløsninger for sentrum og vurdering av forslag om eventuell Bymiljøtunnel vil bli presentert i egen sak til bystyret.

Kan sørlig del av kanalen gjøres bredere?

Reetablering av kanalen mellom Lungegårdsvannene er et av hovedgrepene i planforslaget og en del av områdets historie som hadde en båtferdsel inn til Kaigaten. Kanalen med vannspeil og strandsone vil også være et viktig element i å skape attraktivitet og trivsel i de nye gaterommene. Utfra hensyn til planlagt hovedfunksjon som vannvei for overvann fra sentrumsområdet, vil det imidlertid ikke være mulig å gjenskape opprinnelig mulighet for båtferdsel på alle punkt. Overvannsfunksjonen sikres blant annet ved at innløpet er stengt for inntrengning av sjøvann. I tillegg er kanalen planlagt med et relativt grunt vannspeil og flere kryssende broer.

Det er likevel ønskelig å få nærmere vurdert mulighetene for en bredere kanal i sørlig del av planområdet i en egen rapport knyttet til gjennomføring av planen. Se innstillingspunkt 1.B.i.

Base for ambulansehelikopter – flytting fra Møllendal

Planforslaget tilrettelegger for flytting av ambulansehelikopterbasen fra Møllendal til Nygårdstangen. Det er startet opp prosess mellom kommunen og Helse Vest for å forberede og gjennomføre denne flyttingen. Flytting av basen har også stor betydning for videre bruk og utvikling av sjøfront og områder for boligbygging i Møllendal.

Ny gang- og sykkelvegbro

Det pågår arbeid for erstatning av midlertidig bro med en ny gang- og sykkelvegbro mellom Brannstasjonen og ADO-bygget. Det er gjennomført anbudsprosess for bygging, og prosjektet antas ferdigstilt i 2018.

Rekkefølgekrav

Planforslaget har krevende og omfattende rekkefølgekrav om utbygging av infrastruktur. Bestemmelsene forutsetter at all ny utbygging har samme behov for alle infrastrukturtiltakene. På dette grunnlaget er rekkefølgekravene fordelt på alle byggetiltakene, men det skilles mellom hvilke tidspunkt tiltaket skal være sikret opparbeidet eller opparbeidet gjennom bruk av utbyggingsavtaler.

Det foreligger ikke nærmere fordeling av infrastrukturtiltakene «offentlig og privat» i forhold til byggetiltakene sine behov eller som følge av områdets funksjon i sentrum for store infrastrukturtiltak.

Rekkefølgekravene er utarbeidet på et planfaglig grunnlag, og byrådet har i utgangspunktet ikke grunnlag for å endre eller justere dette grunnlaget som følger av behov i gjennomføring av utbygging. Byrådet vil imidlertid understreke behovet for differensiering av tiltakene og kravene om gjennomføring for å kunne fordele kostnader over tid. En viktig side ved differensiering er nærmere avklaring av hvilke infrastrukturtiltak som er aktuell for offentlig finansiering, som en del av en fordeling mellom «offentlige og private» tiltak.

Etter byrådets vurdering er gang- og sykkelbroen langs viadukten på tvers av området et offentlig ansvar og byrådet vil anbefale at rekkefølgekrav om gjennomføring av denne innenfor og utenfor området tas ut av forslag til bestemmelser, se innstillingens punkt 1.B.e)

Støy

Planen for utvikling av Nygårdstangen er kompleks, og støybildet er en del av denne kompleksiteten. Som fagetaten viser til, gir veitrafikk høyt støynivå, mens godsterminal, togtrafikk, bussterminal og helikoptertrafikk gir mer sporadiske, om enn markante, støybelastninger.

Byrådet viser til at aktuelle tiltak i planen, som plassering av store bygg, vil gi store forbedringer for utearealene i nesten hele området. Videre peker byrådet på at sterkere fortetting i senterområder uansett

gir utfordringer knyttet til støybelastning, og at disse håndteres ved at planen stiller krav til nærmere støyanalyser og avbøtende tiltak i videre detaljregulering.

Fremdrift, gjennomføring og kommunens egen rolle som byutviklingsaktør

Planforslaget er utarbeidet gjennom en grundig prosess og legger grunnlaget for videre utvikling. For å kunne nå sentrale målsettinger om byutvikling, har det stor betydning å få avklart plangrunnlaget som hjemmelsgrunnlag for tiltak. Planforslaget har forhold som er berørt av usikkerhet med behov for nærmere avklaringer innen definerte rammer, men har også forhold og del områder som er tilstrekkelig avklart for videre utvikling. Byrådet vil understreke behovet for fremdrift for å kunne legge grunnlaget for gjennomføring av tiltak i aktuelle faser.

Byrådet vil videre peke på den store utfordringen kommunen har som utbyggingsaktør som eier av i utgangspunktet alt grunnareal i planområdet. Byrådet sikter på å fremme en egen sak om aktuell rolle og strategi for utbygging av området.

Byrådets oppsummering

Forslag til plan for Nygårdstangen er utarbeidet gjennom en grundig prosess og er i samsvar med sentrale målsettinger om utvikling av bysentrum innenfor et bærekraftig perspektiv. Planforslaget legger et solid grunnlag for videre utbygging og planlegging av delområder.

Planen for Nygårdstangen er en viktig milepel for den langsiktige omformingen av området fra et kaotisk byområde, preget av trafikkbarrierer til en attraktiv utvidelse av bykjernen. Planen vil legge til rette for et helhetlig sentrumsområde som forsterker forbindelsen mot byens gamle historiske arve ved Alrekstad. Sentrum utvider seg mot sør, og det er viktig å skape sammenheng, menneskevennlige byrom og passasjer, samt å fjerne visuelle virkninger av trafikkbarrierer.

På sikt ønsker byrådet vurdert fjerning av viadukt og veianlegg. Det skal ikke etableres konstruksjoner som ytterligere vanskeliggjør dette, og som forsterker trafikkbarrierer. Den framtiden som kommer mot oss med gradvis fjerning av personbiltrafikk i området, gjør at både parkeringsbehov, type parkeringsanlegg og omlegging av vegsystemet må vurderes. Planforslaget tilrettelegger for begynnelsen på en spennende transformasjon og utvikling av sentrumsområdet mot sør, og er en del av utviklingen av områdene rundt Store Lungegårdsvann. Barrierer for gang- og sykkeltrafikk reduseres og sjøfronten tilrettelegges for aktiv bruk som fritids- og friluftsområder.

Byrådet vil peke på den store ressursen vann utgjør i området. Grepene med en kanal mellom Lillelungeren og Storelungeren er både historisk og framtidsrettet, og byrådet ønsker vurdert en utvidelse i bredden av den sørlige delen av kanalen. Betoningen av vann vil ellers kunne forsterkes gjennom vannkunst i byrommene. Planene om en bystrand vil kunne gi byen en magnet for friluftsliv og lek for barn i alle aldre og på et tidlig tidspunkt i transformasjonsprosessen gi en attraktiv kvalitet til et byområde som framtrer som rotete og lite innbydende – til tross for at byens største videregående skole og ADOarena ligger i området.

Byrådet vil også vise til at planforslaget legger til rette for en frodig, urban og slitesterk grønnkultur – energi- og miljøvennlige løsninger og grønne tak ønskes utviklet i området. Byrådet forutsetter høy arkitektonisk kvalitet i planområdet.

Byrådet vil tilslutt påpeke at selve forutsetningen for et levende sentrum, er å legge til rette for barnefamilier. Området vil først framstå som del av en velutviklet boligbydel når godsterminalen i framtiden fjernes, her ligger det beste arealet for boliger. Byrådet ønsker at boligandelen i planforslaget økes fra minst 10 % til minst 20 % og at boligenhetene er variert i størrelse, der boligstørrelsen også legger til rette for barnefamilier.

Planforslaget er tilpasset plan for utbygging av bybane til Fyllingsdalen og midlertidig utbygging av godsterminalen. Det er tilrettelagt for utvikling av sjøfronten til badeplass i sammenheng med en bystrand. Det arbeides videre med avklaring av aktuell lokalisering og dimensjonering av parkeringsanlegget som skal erstatte nåværende bygarasje. Det er tilrettelagt for planløsninger som skal kunne sikre tiltak for håndtering av overvann, flom og høyere vannstand.

Planen legger til rette for en transformasjonsprosess som vil måtte gjennomføres over tid, i etapper og i tett dialog med både berørt næringsliv, offentlige institusjoner og bysamfunnet som helhet.

Byrådet anbefaler at planforslaget vedtas.

Begrunnelse for fremleggelse for bystyret:

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

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven av 2008 § 12-12 vedtas følgende:
 - A. Bergenhus, gnr. 164 og 166, Nygårdstangen, områdereguleringsplan, plan-ID 15540200 vist på plankart sist datert 11.08. 2017 (vertikalnivå 2) og datert 26.06. 2015 (vertikalnivå 1 og 3), med følgende endringer:
 - a. Bestemmelsesområde #4 med vist areal til bossugterminal flyttes til delområde BS2c sør for viadukt.
 - B. Tilhørende bestemmelser datert 25.6.2015, med følgende endringer:
 - a. Endring, § 1.7: Tabell for parkeringsdekning tas ut. Det tas inn tekst om henvisning til gjeldende kommuneplan for aktuell parkeringsdekning.
 - b. Tillegg: Nytt punkt § 1.15: «Det det er hensiktsmessig, skal det etableres grønne tak».
 - c. Endring og tillegg, § 4.8.6 Kombinasjon sentrumsformål og kollektivknutepunkt: Minimum boligandel økes til 20 % og det skal tilrettelegges for varierte boligstørrelser.
 - d. Endring § 9 Bestemmelsesområder, # 4 Bossugterminal: bestemmelse oppdateres i forhold til endret lokalisering, herunder vektlegging av kvalitetskrav til utforming av fasade mot plass o_ST3a.
 - e. Endring, § 3 Rekkefølgebestemmelser: rekkefølgekrav til gjennomføring av Gang- og sykkelveg o_SB innenfor og utenfor planområdet tas ut av bestemmelsene.
 - f. Aktuelle bestemmelser som berøres av tilpassing av planområde til plan for bybane til Fyllingsdalen oppdateres tilsvarende, herunder tall for areal og utnyttelsesgrad.
 - g. Aktuelle bestemmelser for Midlertidige rigg- og anleggsområder i plan for Bybane til Fyllingsdalen (arealplan-ID 64040000) tas inn i bestemmelser for planområdet.
 - h. Hensyn til mulig fremføring av tog på havnespor i § 8.1 Hensynssone H190_Ss1 tas ut.
 - i. Det utarbeides rapport med vurdering av om bredde på kanal kan økes.
2. Vedtatte endringer i plankart og bestemmelser rettes opp før bystyrets vedtak kunngjøres.

Dato: 18. august 2017

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Harald Schjelderup
byrådsleder

Anna Elisa Tryti
byråd for byutvikling, klima og miljø

Vedlegg:

Fagnotat datert 13.07.2015 med følgende vedlegg:

- A. Plankart, vertikalnivå 1, datert 26.6.2015
- B. Plankart, vertikalnivå 2, datert 26.6.2015
- C. Plankart, vertikalnivå 3, datert 26.6.2015
- D. Plankart, vertikalnivå 2, revidert, datert 11.08.2017
- E. Reguleringsbestemmelser, sist datert 25.06.2015
- F. Illustrasjonsplan, datert 25.6.2015
- G. Planbeskrivelse og konsekvensutredning, datert dok 224
- H. VA-rammeplan, datert 25.4.2012
- I. Fjøsangerveien nedkjørsel, datert 30.9.2013
- J. ROS-analyse, datert mars 2014
- K. Helikopterbase, revidert, trafikksikkerhetsvurdering, datert 29.1.2009
- L. Trekking av innsigelse, Fylkesmannen, brev datert 20.05.2014
- M. Trekking av innsigelse, Jernbaneverket, brev datert 29.01.2015
- N. Trekking av innsigelse, Fylkeskommunen, brev datert 25.06.2015