

PLANBESKRIVELSE

Datert: 22.06.2023



Bergen kommune

Bergenhus, Gnr. 164, Bnr. 360 mfl. Frieleneskaien pumpehus

Arealplan-ID 70130000

INNHold:

1	Sammendrag og nøkkelopplysninger	3
2	Bakgrunn.....	4
3	Planområdet – dagens situasjon.....	5
4	Planstatus og rammebetingelser	17
5	Beskrivelse av planforslaget	23
6	Planprosess og medvirkning.....	43
7	Konsekvensutredning.....	44
8	Virkninger og konsekvenser av planforslaget	45
9	Avsluttende kommentar	52

1 Sammendrag og nøkkelopplysninger

1.1 Sammendrag

Planforslaget fremmes med bakgrunn i at eksisterende pumpestasjon/-hus på Frieleneskaien, Møhlenpris er oppført med bakgrunn i et midlertidig dispensasjonsvedtak med varighet til 17. februar 2025. Hensikten med planarbeidet er derfor å sikre at pumpestasjonen gis en permanent tillatelse iht. plan- og bygningsloven. For orden skyld kan det nevnes at alternative lokasjoner er vurdert i dispensasjonssøknad / byggesøknad.¹

I forbindelse med varsel om planoppstart uttalte kommunale etater at planarbeidet også skulle se til pågående transformasjon av Dokken og at et planforslag følgelig skulle legge til rette for etablering av et attraktivt byrom. Dette er imøtekommet i den grad det er hensiktsmessig på nåværende tidspunkt, og innenfor de rammer som gis av eksisterende teknisk og kritisk infrastruktur. Planarbeidets hensikt er derfor også å legge til rette for en fremtidig transformasjon av området iht. nyere kommunale strategier samt å sikre at eksisterende teknisk og kritisk infrastruktur tas hensyn til i forbindelse med transformasjon av området i fremtiden. Statens vegvesen er en av flere anleggseiere i området som har tydelige føringer i den forbindelse. Utover dette legges følgende premisser til grunn for planarbeidet:

Aktuelt planområde er et viktig koblingspunkt mellom de fremtidige bymiljøene nord og sør for Puddefjordsbroen, og slik sett et viktig område for pågående transformasjonsarbeid. Plangrepet legger til rette for etablering av et slikt koblingspunkt, men planforslaget setter ikke detaljerte krav til hvordan området skal opparbeides eller kobles til areal utenfor planområdet. Dette begrunnes i at premissene for utforming av aktuelt koblingspunkt og byrom gis av fremtidige omliggende arealbruk, by- og bebyggelsesstruktur. Sagt på en annen måte så synes det mest fornuftig at traseer og byplangrep innenfor planområdets avgrensning tilpasser seg fremtidige bevegelseslinjer og bebyggelsesstruktur på tilgrensende tomter, og ikke omvendt. På denne måten vil man sikre at koblingspunktene mellom bymiljøene på begge sider av Puddefjordsbroen blir effektive, og at byrommet under broen og mellom de samme bymiljøene kan bli både funksjonelt og attraktivt. Planforslagets setter derfor ikke detaljerte krav til hvordan og når byrommet skal utformes, men planforslagets illustrasjonsmateriale eksemplifiserer slik fremtidig bruk. Detaljering og prosjektering av planområdets må derfor løses når transformasjonsprosessen for Dokken er kommet vesentlig lenger mht. detaljering og design. Dette sagt så åpner planforslagets bestemmelser for en fremtidig etablering av et offentlig byrom med tilgang til sjø iht. overordnede planrammer og strategier, en strandpromenade, gang- og sykkelvegtrase og tverrforbindelser mellom disse.

Vesentlige tema for planarbeidet er teknisk og samfunnsmessig infrastruktur, adkomst for drift og vedlikehold, promenade langs sjølinje, offentlig / allmenn tilgang til sjøl, byrom og blågrønn struktur. Når det gjelder strandpromenaden så er det vurdert to løsninger; derav en på østsiden av pumpestasjonen og en på sjøsiden av pumpestasjonen. Sist nevnte medfører en utvidelse av kaiarealet ut i Puddefjorden / Damsgårdssundet. Av hensyn til promenadens og områdets flyt og romlighet samt sikkerhetshensyn knyttet til vedlikehold av sjøledningen (ref. ROS-analysen datert 21.02.2022.), så anbefaler planforslaget at strandpromenaden følger naturlig sikt- og bevegelseslinje øst for eksisterende pumpehuset. Dette er blant annet redegjort for i planbeskrivelsens kapittel 5 og 8. I tillegg legger planforslaget til rette for en mindre utvidelse av kai-arealet vestover, slik at overordnede strategier og intensjoner om et byrom og om offentlighetens adkomst til sjø og strandsone kan ivaretas på en attraktiv måte.

¹ Saksnr. 201634045

1.2 Nøkkelopplysninger

Bydel:	Berghus	Gårds- og bruksnummer:	164/360 m.fl
Gårdsnavn/adresse:	Frieleneskaien		
Forslagsstiller:	Eviny Termo AS og UiB	Plankonsulent:	Tippetue Arkitekter AS
Sentrale grunneiere:	Bergen og Omland havnevesen (BOH). (Pumpehus-tomten leies ut til Universitet i Bergen).		
Planens hovedformål:	Andre typer bygg og anlegg (ABA), samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.	Planområdets størrelse:	3,7 daa
Grad av utnytting:	%-BRA = 32 %	Nytt bruksareal / Antall nye boenheter:	0
Varsel om innsigelse:	Nei	Konsekvensutredningsplikt:	Nei
Kunngjort oppstart:	18.04.2020	Offentlig ettersyn:	02.07.2022
Problemstillinger:	Utfordringer mellom fremtidig transformasjon til byrom og eksisterende teknisk og kritisk infrastruktur innenfor planområdet, dels motstrid mellom føringer fra Statens vegvesen og overordnede strategier om utvikling av et byrom samt kobling til fremtidige byrom hvis bebyggelsesgrep og bystruktur ikke er detaljert / kjent.		

2 Bakgrunn

2.1 Bakgrunn for planarbeidet

Planinitiativet fremmes med bakgrunn i et eksisterende tiltak, som er gitt tillatelse til gjennom midlertidig dispensasjon med hjemmel i plan- og bygningsloven § 19-3, og med en varighet på inntil 8 år inntil ny reguleringsplan for området er vedtatt. Vedtaket om midlertidig dispensasjon er datert 17.2.2017, ref. 201634045/18 og utgår i 17.2.2025.

Tiltaket er en pumpestasjon for sjøvann på Frieleneskaien gnr. 164 bnr. 360 på Møhlenpris og utgjør kritisk infrastruktur for leveranse av sjøvann til energianlegg og forskningsaktivitet.

Pumpestasjonen leverer sjøvann til energianlegg i eksisterende jussbygg på Sydnes, til energiforsyning på Nygårdshøyden – UiB samt til frikjøling for Media City Bergen – Eviny Termo AS (tidligere BKK Varmer AS) i tillegg til fiskeriforsøk på Marineholmen – UiB. Det er også lagt opp til fremtidig levering av frikjøling til Nygård og Dokken, som er viktige parameter for utvikling av Dokken som fremtidsrettet og ny bydel. Sjøvannsleveranse er en vesentlig komponent i å gjøre UiB klimanøytral innen 2030, som er et satt og uttalt mål.

Tidligere lokaliteter for pumpestasjon ved Gassverkbygningen i Jekteviken og ved Ro-Ro rampen på Dokken er ikke aktuelle da tiltaket vil være i konflikt med BOH sine daglige aktiviteter ved lasting og lossing av skip og pga. at Gassverkbygningen skal rives / uavklart bruk. I forbindelse med byggesøknaden / søknad om dispensasjon ble det vurdert alternative lokasjoner. Av disse alternative er dagens plassering den mest optimale / minst konfliktfulle.

2.2 Hensikten med planforslaget

Hensikten med planforslaget gis i stor grad av kapittel 2.1. Pumpehuset er oppført etter vedtak om midlertidig dispensasjon med varighet inntil 17.02.2025 og med vilkår om at det utarbeides en reguleringsplan. Ferdigattest for anlegging av sjøvannsledninger og oppføring av pumpestasjon er datert 03.12.21. Innvilgede tillatelser i saken (201634045) er datert 28.12.2016 og 17.12.2017.

Hensikten med planforslaget er følgelig å svare ut dispensasjonsvedtakets vilkår, og med det å sikre at eksisterende pumpestasjon på Frieleneskaien, Møhlenpris gnr. 164 bnr. 360 gis permanent tillatelse for videre leveranse av sjøvann til energianlegg og forskningsaktivitet.

Dernest skal planen sikre eksisterende kritisk infrastruktur i form av kabler og rør innenfor planområdet. Dette innebærer også de restriksjoner som følger av at Statens vegvesen må ha tilkomst for drift og vedlikehold av broen fra undersiden og 3 meter ut på hver siden av broen.

Til sist og iht. øvrige nevnte rammer legger planforslaget til rette for en fremtidig etablering av strandpromenade og gang- og sykkelvegtraseer iht. overordnede strategier samt en fremtidig utvikling av området til byrom / allmenning.

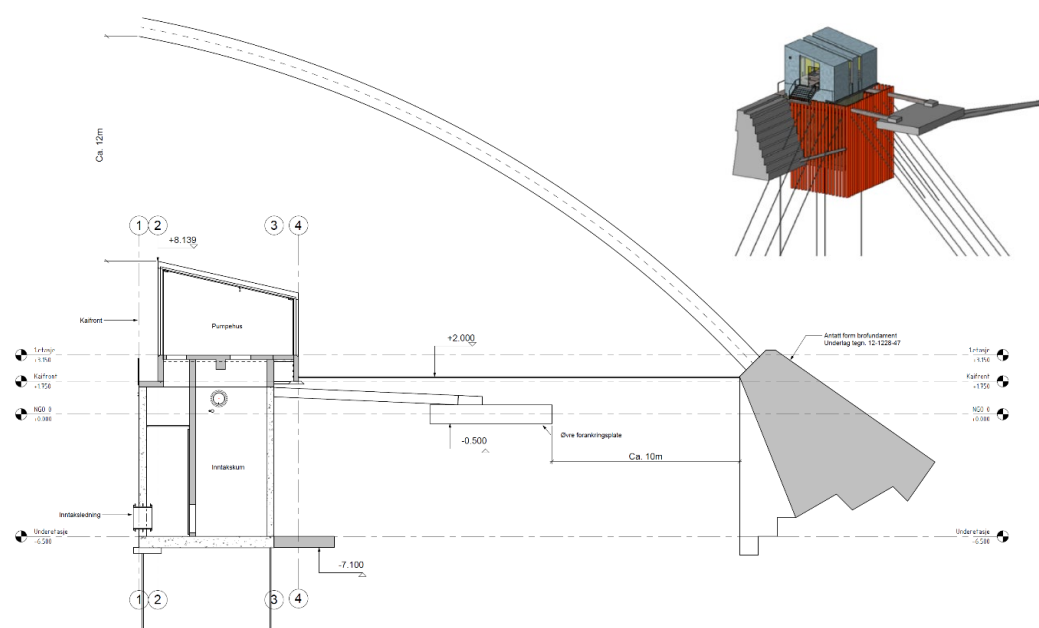
3 Planområdet – dagens situasjon

Planområdet er del av eksisterende hamne- og næringsaktivitet i området i tillegg til at det er av interesse for Statens vegvesen i og med at det meste av planområdet er under Puddefjordsbroen. Se øvrige avsnitt for mer detaljer, og bilder fra området nedenfor.



Figur 1 Dagens situasjon. Oppfylt / avrettet eldre fergeleie / fergekai vist med hvitt omriss.

Innenfor planområdet er et eldre fergeleie, som i dag er oppfylt og avrettet og del av det øvrige kaiarealet. Fergeleiet kan skimtes på sørlig kaifront hvor man ser forskjell i sementstruktur og farge. Se fig. 1.



Figur 2 Dagens situasjon.

Nederst: Eksisterende pumpehus/-stasjons dimensjoner. Pumpehuset stabiliseres med forankringsplater. Kilde: Multiconsult.

3.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger på bysiden av Damsgårdsundet, nærmere bestemt på Frieleneskaiaen under Puddefjordsbroen på Møhlenpris. Det ligger med kort avstand til viktige målpunkt og funksjoner med gangavstand til møteplasser, idrettsanlegg, kulturanlegg og sentrumsområde med stor variasjon i tjenester, handel og arbeidsplasser.



Figur 3 Bergen sentrum og Møhlenpris. Omriss av planområdet under Puddefjordsbroen.

Planområdet foreslås avgrenset som varselområdet, som er definert med bakgrunn i nødvendig areal for tiltaket og det arealbehov som utløses av Statens vegvesen sine kriterier mht. drift og vedlikehold av broen/vegarealet. I tillegg er det tatt med noe areal utenfor broens avgrensning samt også ut i sjø for tilrettelegging for en fremtidig promenade.

Dagens arealbruk innenfor planområdet er eksisterende pumpehus/-stasjon for sjøvann, VA-ledninger, øvrig teknisk infrastruktur samt brofundament.

3.2 Arealbruk

Planområdet tilhører et større hamneområde som er inngjerdet og utilgjengelig for andre enn dem med adkomst. I umiddelbar nærhet finnes Skur 25 og Skur 30 og øst for planområdet går O. J. Brochs gate. På østsiden av O.J. Brochs gate finnes bolig- og blokkbebyggelsen på Møhlenpris. Området på vestsiden av sundet er under transformasjon. Den sørøstlige delen av fjorden, sør for Puddefjordsbroen er i stor grad transformert med ny bebyggelse, hovedsakelig i form av høyhus. Her er leilighetsbygg med næring på gateplan og rene næringsbygg samt fellesarealer og en gjennomgående strandpromenade. Området nord for Puddefjordsbroen er fortsatt preget av noe industri og næring.

Tiltakets tomt er eid av Bergen og Omland havnevesen (BOH), og leies ut til Universitet i Bergen. Utleid areal er 100 kvm til plassering av pumpestasjon. Det foreligger avtaler om adkomst via bnr. g/bnr. 164/335 og bnr. 164.



Figur 4 Arealbruk i tilstøtende områder.

3.3 Stedets karakter og landskap

Møhlenpris er lokalisert på vestsiden av høydedraget Nygårdshøyden som dels danner en silhuett og landskapsvegg til bebyggelsen og sjøsiden på Møhlenpris. Hele sjøfronten er planert ut og bygget ut som hamne – og næringsområde. Særlig er arealet nord for Møhlenpris og Puddefjordsbroen preget av industri og næring. Det samme arealet omfattes av et initiert offentlig plan- og programarbeid for transformasjon av Dokken. Som del av dette arbeidet skal godshavnen transformeres til en ny bydel.

Området som skal transformeres har sterke tradisjoner i industrien og marint virke. Boligområdene rundt, og særlig på Møhlenpris har høy kulturell og historisk verdi. Bebyggelsen her ble i hovedsak oppført under urbaniseringen av området fra slutten av 1800-tallet som del av den sterke industrielle veksten. Bydelen ble planlagt utbygget i 1880, og var for det meste ferdig utbygget i 1920-tallet. Trikkelinjen ble utvidet til Møhlenpris i 1911.

Møhlenpris har en tydelig kvartalsbebyggelse med bygårder og leilighetsgårder i mur oppført i to til fire etasjer fra tidlig 1900-tallet. Det geometriske prinsippet for den historiske bebyggelsen er rektangulære kvartaler på 40 x 60 meter. Dette gir et strengt rettvinklet gatenett som avgrenser og bidrar til områdets egenkarakter.

Kvartalsbebyggelsens lengderetning ligger langs med kotene i det svakt skrånende terrenget mellom Damsgårdsundet og Nygårdshøyden, og er et tydelig identitetsskapende element. Langs vannet er grunnen i stor grad planert/fylt ut for industriell virksomhet, og særlig på nordøstsiden av sundet er tilgjengeligheten for allmennheten avgrenset da arealet er avstengt.

Kvartalene består hovedsakelig av helt eller delvis lukkede leilighetsgårder i mur. Stilpreget går fra 1800-tallets nyrenessanse via jugendstilen som preget tidlig 1900-tall, til nybarokk på 1910-tallet og nyklassisismen i 1920-årene². Mye av bebyggelsen, særlig kvartalene nærmest Nygårdsparken, fikk et ganske fornemt preg.

² Antikvarisk dokumentasjon Møhlenpris skole, Trikkehallen og omgivelser.
https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00171/Dokumentasjon_M_hle_171222a.pdf

Møhlenpris idrettsplass ble anlagt så tidlig som i 1899. Bolignøden etter bybrannen i 1916 førte til at kommunen gikk inn og bygget store boliganlegg. Siden har endringene stort sett skjedd i ytterkantene av området. I nord ble Blokkklamellene i Bredalsmarken og i Torborg Nedreaas' gate bygget på slutten av 1940-tallet og på begynnelsen av 1950-tallet. Dette var BOBs første boligprosjekt, og det første husbankfinansierte prosjektet i Bergen. Disse boligblokkene har en modernistisk og tidstypisk utforming tilpasset topografien, og følger gateløpet i en svak bue.

Puddefjordsbroen ble bygget 1956. Nye veianlegg i forbindelse med den og tunneler under Nygårdshøyden førte på 1980- og 90-tallet til at den nordligste rekken med kvartaler ble revet. I motsatt ende av Møhlenpris har det etter år 2000 vært en viss utbygging på tidligere verfts- og industritomter.

Selve broen er et visuelt landemerke. Den har et elegant svunget brospenn med tidstypiske kvaliteter. Da den ble utvidet på midten av nittitallet ble samme konstruksjonsteknikk brukt for å ikke ødelegge det visuelle uttrykket.³

Hele området er godt synlig fra motsatt side av Damsgårdsundet fra sjøsiden til Løvestakken / Damsgårdsfjellet, men også fra noen av utsiktspunktene på Nygårdshøyden og Puddefjordsbroen. Solforholdene er for det meste gode da det ligger sørvestvendt.

3.4 Kulturminner og kulturmiljø

Byantikvaren har i e-post datert 29.03.2020 uttalt at det ikke er behov for å utarbeide en kulturminnedokumentasjon iht. Bergen kommunes mal. For innhenting av opplysninger er det sett til Kulturminnegrunnlag for Bergen Havn⁴, Kulturminnegrunnlag for KDP Puddefjorden (2003)⁵ Riksantikvarens NB!-register og Askeladden.no samt Antikvarisk dokumentasjon Møhlenpris skole, Trikkehallen og omgivelser⁶.

Planområdet ligger i ytterkant av Murbyen Møhlenpris, som er et nasjonalt kulturminne med bakgrunn i at det er en godt bevart bydel fra slutten av 1800- og begynnelsen av 1900-tallet med det opprinnelige gatenettet og det aller meste av den opprinnelige bebyggelsen bevart. Øvre deler har homogen murleiegårdsbebyggelse fra slutten av 1800-tallet, i 3 – 4 etasjer og til dels med svært fornemt preg. Sitat fra NB!-registeret:

«Nedre deler av delområdet er bygget ut rundt 1. verdenskrig, med bl.a. flere viktige eksempler på sosial boligbygging i kommunal regi, et karakteristisk uttrykk for tidens aktive sosialpolitikk. Samlet viser strøket, i fysisk konsentrert form, det sosiale spennet fra høyborgerlig til arbeiderklasse. Samtidig demonstrerer strøket endringene i både i arkitekturspråk og boligpolitikk rundt 1900, med mer vekt på gode boliger for alle, i en arkitektur mindre bundet av fortidens stiler.»

Her finnes flere SEFRAX registrerte bygg i tillegg til fredete bygg som trikkehallen. De mest nærliggende kulturminner til planområdet tilhører Møhlenpris hovedgård med renessansehage på nordsiden av Puddefjordsbroen.

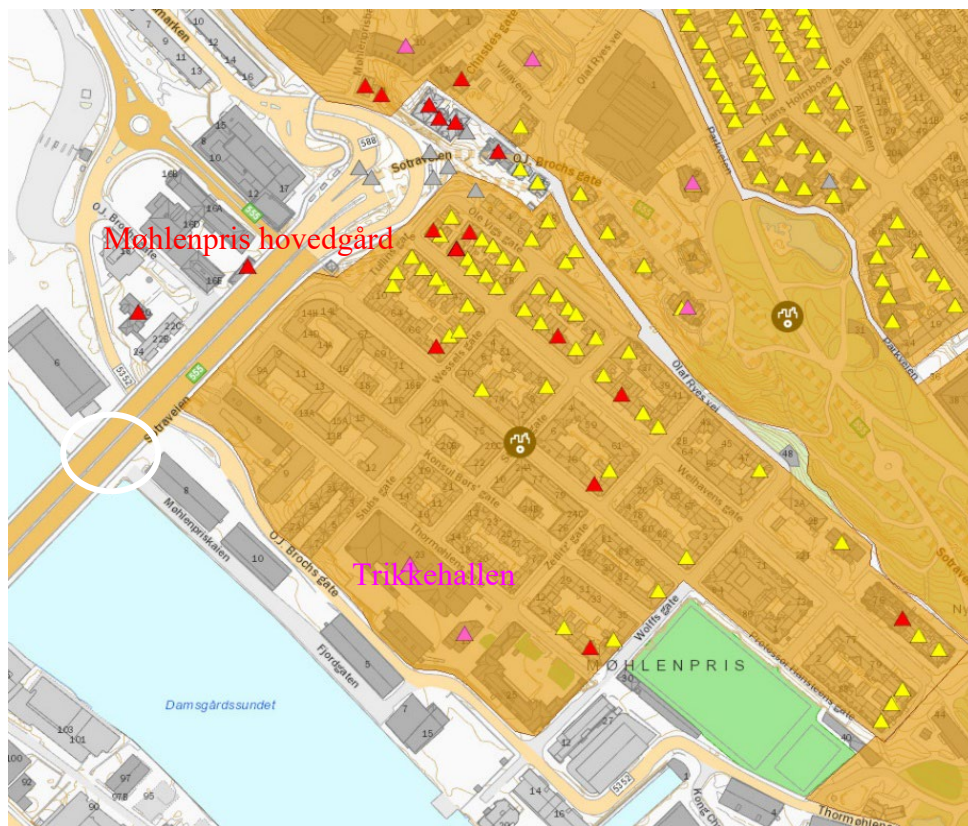
³ https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00017/Bergen_havn_kmgrlag__17756a.pdf

⁴ https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00017/Bergen_havn_kmgrlag__17756a.pdf

⁵ https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00341/Kulturminnegrunnlag_341858a.pdf

⁶ https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00171/Dokumentasjon_M_hle_171222a.pdf

I middelalderen var området del av Munkeliv klostres eiendom, og etter reformasjonen del av Bergens takmark der byens innbyggere kunne ha dyr på beite, hente ved etc. Navnet er etter den bergenske storkjøpmannen Jørgen Thormøhlen, som fikk festekontrakt på området i 1678 og anla flere industrivirksomheter bl.a. trankokeri, reperbane og oljemølle. De fleste ble avviklet relativt raskt etter Thormøhlens konkurs.



Møhlenpris Hovedgård og Seilforeningens havn i Dokken

Figur 5 Øverst: Møhlenpris murbyen med fredete og SEFRAK-registrerte bygg. (Kilde: NB!-registeret). Hvitt omriss viser indikerer planområdet under broen. Nederst: Møhlenpris Hovedgård og Seilforeningens havn i Dokken, kilde:

https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00017/Bergen_havn_kmgilag_17756a.pdf

Området ble innlemmet i Bergen kommune 1877 hvorpå den bymessige planleggingen av området startet. Området fikk en enkel rutenettregulering, og det ble etablert en forbindelse mot byen via Olaf Ryes vei i skråningen ned fra Nygårdshøyden. I området langs sjøen etableres industri med Mjellem & Karlsen Verft A/S (Thormøhlens gate 35/55) og senere Møhlenpris Mekaniske Verksted på samme tomt.

Møhlenpriskaien ble etablert i 1901 – 03 og var opptakten til et større planlagt havneanlegg. Kaien ble bygget med stein og var opprinnelig 120 m lang og 18 m bred. Dens kaifront har antikvarisk verdi, og bør ikke utbygges ytterligere.⁷ Frieleneskaaien, da Møhlenpris Utstikker ble planlagt i 1917. Se utklipp til høyre.

Viktige anlegg som ble bygd i denne tiden er Møhlenpris skole fra 1912 og Trikkehallen fra samme tid. De eldste bygårdene er oppført i nyrenessanse med trange bakgårder og ligger i de to rekkene av kvartaler mot Nygårdshøyden. Noen av bygningene er sammenhengende trehus i to etasjer med trange bakgårder. På nedsiden av Professor Hansteens gate ligger det 3 kvartaler med bebyggelse i nordisk nybarokk, hvor kvartalene åpner seg mot sydvest.

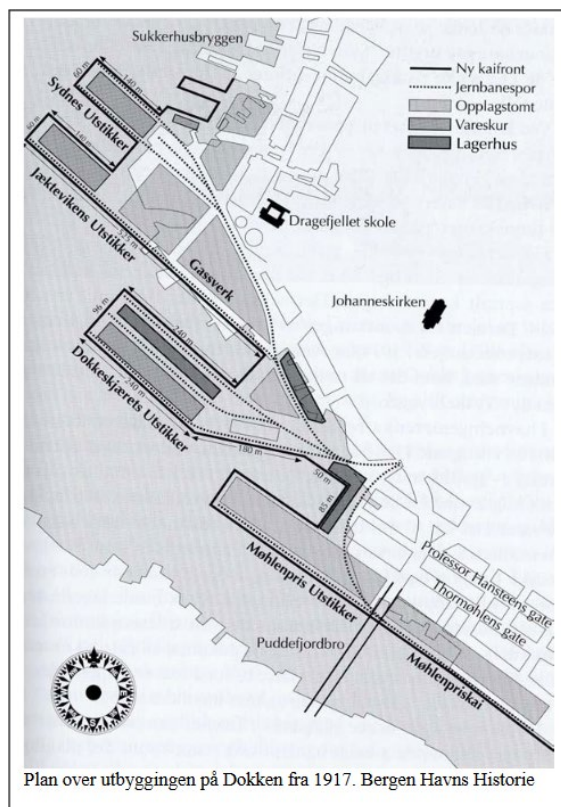
Mot Frielenesbryggen ligger Thormøhlens sitt gamle lyststed. Det ble fredet i 1927, men fredningen ble opphevet under 2.verdenskrig. Monclair-huset (Møhlenpris bydelshus), som ligger under Puddefjordsbroen, ble bygget i 1720, og ombygget i 1770, muligens av arkitekt J.J. Reichborn. Monclair-huset kan ha tilhørt Thormøhlens gods, og har sitt navn etter Jean Monclair som i 1788 overtok Thormøhlens reperi- og fergebane på Møhlenpris.

Havneskur, fergelemmer og trapper fremheves i kulturminnegrnlaget for KDP Bergen Havn da disse strukturene er av stor betydning for den historiske lesbarheten av området. Det er ofte gjennom de små detaljer den historiske helheten formidles selv om de i seg selv ikke er iøynefallende.⁸

Planområdet har et eldre/historisk fergeleie, som er avrettet og oppfylt med sement. Spor av dette fremkommer av fotografi i fig. 1.

3.5 Landbruk

Ikke aktuelt. Området er urbant og utbygd.



⁷<https://plnstoragejbyz5.blob.core.windows.net/bergen4601/17330000/Dokumenter/Kulturminnegrnlag.pdf?sv=2018-03-28&sr=b&sig=ZvxvObioDmO9HjKW29RXbFDswgUcA861MDJOM0NhdGg%3D&st=2020-04-28T08%3A36%3A56Z&se=2020-04-29T08%3A41%3A56Z&sp=r>

⁸<https://plnstoragejbyz5.blob.core.windows.net/bergen4601/18740000/Dokumenter/Kulturminnegrnlag.pdf?sv=2018-03-28&sr=b&sig=X7OopJTdOPoXIYJpMb%2FKMfKghRu5vq9uzCEQqQ46IGk%3D&st=2020-04-28T08%3A50%3A47Z&se=2020-04-29T08%3A55%3A47Z&sp=r/>
https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00017/Bergen_havn_kmgrlag__17756a.pdf

3.6 Naturverdier

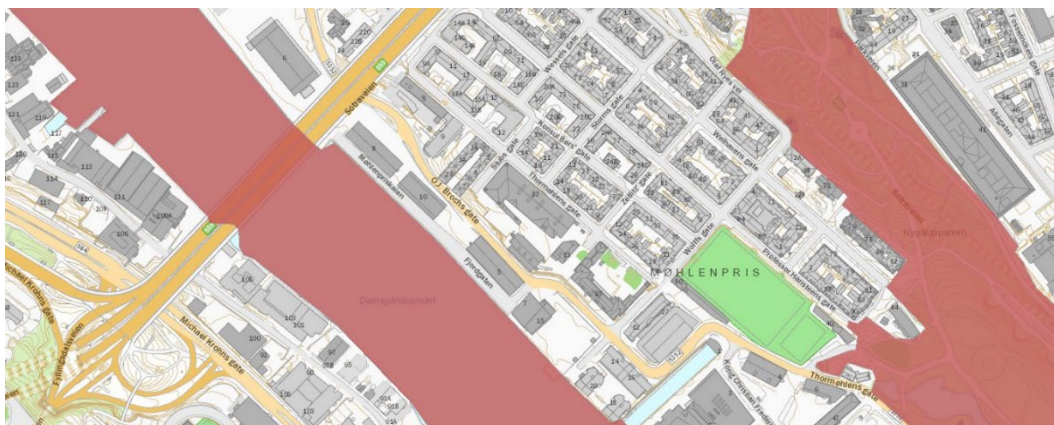
Området er bebygd; urbant/industrielt. Det er ikke registrert biologiske verdier eller naturtyper av særlig forvaltningsinteresse på land. I Damsgårdsundet er det registrert arter av særlig stor forvaltningsinteresse: krykkje, havørn, makrellterne, lomvi, alke, svartbak og sothøne. I tillegg er der registrert arter av stor forvaltnings interesse: fiskemåke og ærfugl.



Figur 6 Planområdet sett fra O. J. Brochs gate.

3.7 Rekreasjonsverdi- og bruk

Landsiden av planområdet er innenfor et område som er innegjerdet og avstengt. Det foreligger planer om etablering av en sammenhengende 10 meter bred strandpromenade langs sjøfronten. I tillegg til gangveg og sykkeltrase langs O. J. Brochs gate. I pågående arbeid med transformasjon av Dokken er et av forslagene at planområdet skal inngå i en allmenning.



Figur 7 Damsgårdsundet er et registrert viktig friluftsområde, reg.nr. FK00012439

Damsgårdsundet er del av et større og svært viktig friluftslivsområde FK00012439 *Puddeffjorden og sentrale deler av Byffjorden*. Bystranden på Marineholmen litt sør for planområdet er også et mye brukt og populært rekreasjons- og møtested. I sørøstlig ytterkant av Møhlenpris er Nygårdsparken kartlagt som svært viktig friluftslivsområde.

3.8 Skole og barnehage

Planområdet søker til Møhlenpris barneskole og Rothaugen ungdomsskole. Det er flere barnehager i området. Planinitiativet omhandler ikke tilrettelegging for bolig eller nye arbeidsplasser. Temaet skole og barnehage utdypes derfor ikke ytterligere.

3.9 Barn og unges interesser

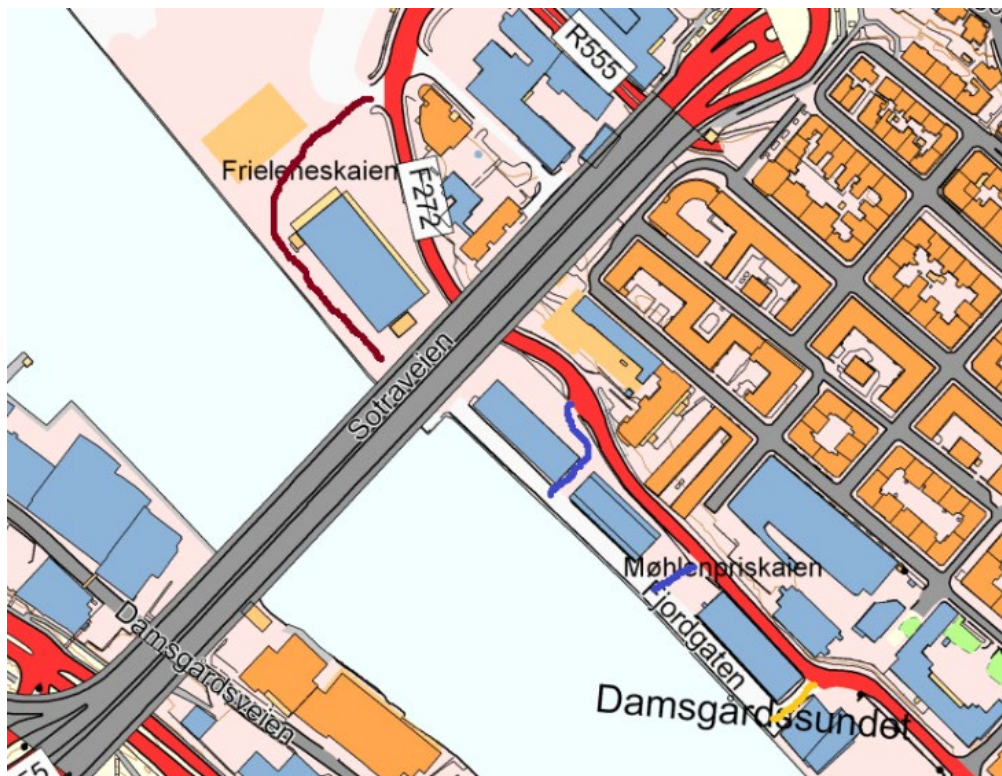
Dagens virksomhet innenfor planområdet er ikke forenlig med barn og unge sinteresser. Landsiden er dels innegjerdet og avstengt. Det meste av planområdet er lokalisert under Puddefjordsbroen. Nærliggende skoler og barnehager benytter ikke dette området.

Planinitiativet omhandler ikke tilrettelegging for bolig eller nye arbeidsplasser. Temaet skole og barnehage, samt avstand og tilkomst til nærmeste ballplass, lekeplass og idrettsanlegg utdypes derfor ikke ytterligere.

3.10 Veg og trafikkforhold

3.10.1 Kjøreatkomst

Adkomst inn til planområdet er fra O. J. Brochs gate til Fjordgaten via blå linjer i utklippet nedenfor. Alternativt bakveien via Frieleneskaaien som vist med rød linje, men dette fordrer henvendelse til Bergen Havns vaktbu. En annen adkomstmulighet er via gul linje som følger Fjordgaten hele veien. Adkomstene er på hamneformål og ikke utformet som kjøreadkomst.



Figur 8 Forslagsstiller benytter adkomstløsning fra O.J. Brochs gate blå linjer ned til Fjordgaten og videre til pumpehuset. Alternativt over Frieleneskaaien via rød linje. Et tredje alternativ kan være via Fjordgaten i sin helhet fra O.J. Brochs gate.

3.10.2 Trafikkmengde

Ikke aktuelt da området har adkomst via hamneareal, som er dels inngjerdet og avstengt for alle andre enn de som har godkjent tilgang. Trafikkmengde på strekning av O. J Brochs gate ved avkjøring til hamnearealet er 6000 ÅDT (2019-tall).

3.10.3 Trafikksikkerhet

Ikke aktuelt da planområdet er del av et hamneareal, som dels er inngjerdet og avstengt for alle andre enn de som har godkjent tilgang. Langs O. J Brochs gate er det tosidet fortau.

3.10.4 Kollektivtilbud

Ikke aktuelt da det ikke planlegges for arbeidsplasser eller for boliger, men nærmeste kollektivstopp er busstoppet Møhlenpris i Bredalsmarken / Sotravegen på broen samt også bybanestoppet på Florida. Servicelinjen stopper i Thormøhlens gate.

3.10.5 Myke trafikanter

Ikke aktuelt da planområdet er del av et hamneareal, som dels er inngjerdet og avstengt for alle andre enn de som har godkjent tilgang. Langs O. J Brochs gate er det tosidet fortau. Det er ingen snarveier igjennom området, heller ikke skoleveg.

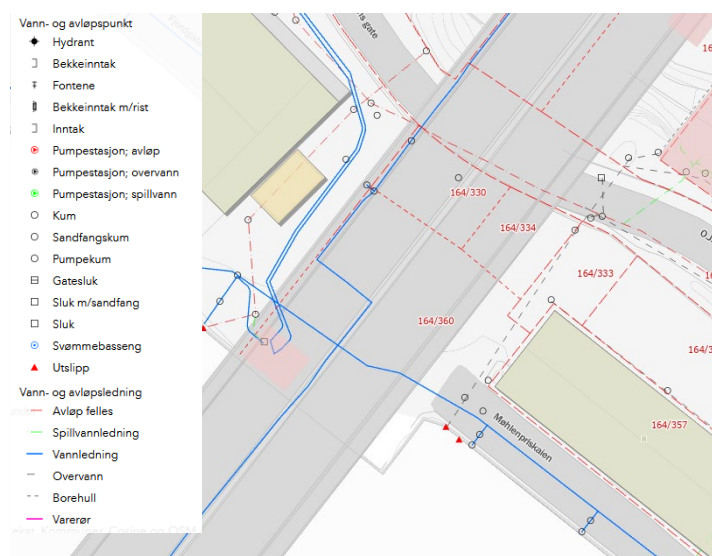
3.11 Universell utforming

Planområdet er på flatt og planert terreng og slik sett utformet iht. prinsippet om fremkommelighet og tilgjengelighet, men det er inngjerdet og avstengt for adkomst da det er del av et større hamneområde.

3.12 Vannforsyning og avløp

Det er vann- og avløpsledninger i planområdet. Se utklipp i fig. 9.

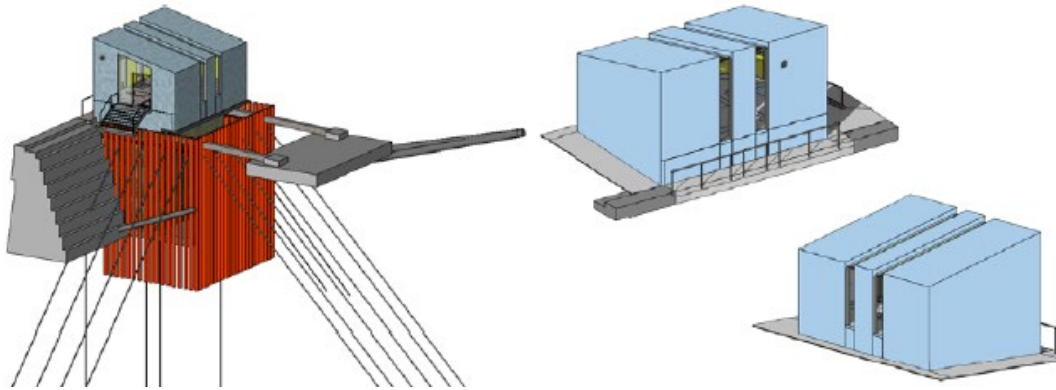
VA-anleggets kapasitet er tilstrekkelig for den drift som er i området i dag. Dette inkluderer pumpestasjonen.



Figur 9 VA-anlegg i planområdet og på tilgrensende

3.13 Energi

Planområdet er innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Pumpehuset på Frieleneskaaien utgjør i dag kritisk infrastruktur for leveranse av sjøvann til blant annet energianlegg og frikjøling. Konkret leveres sjøvann til energiforsyning på Nygårdshøyden – UiB samt til frikjøling for Media City Bergen – Eviny Termo AS (tidligere BKK Varme AS). Det er i tillegg lagt opp til fremtidig levering av frikjøling til Nygård og Dokken, som er viktige parameter for utvikling av Dokken som fremtidsrettet og ny bydel.



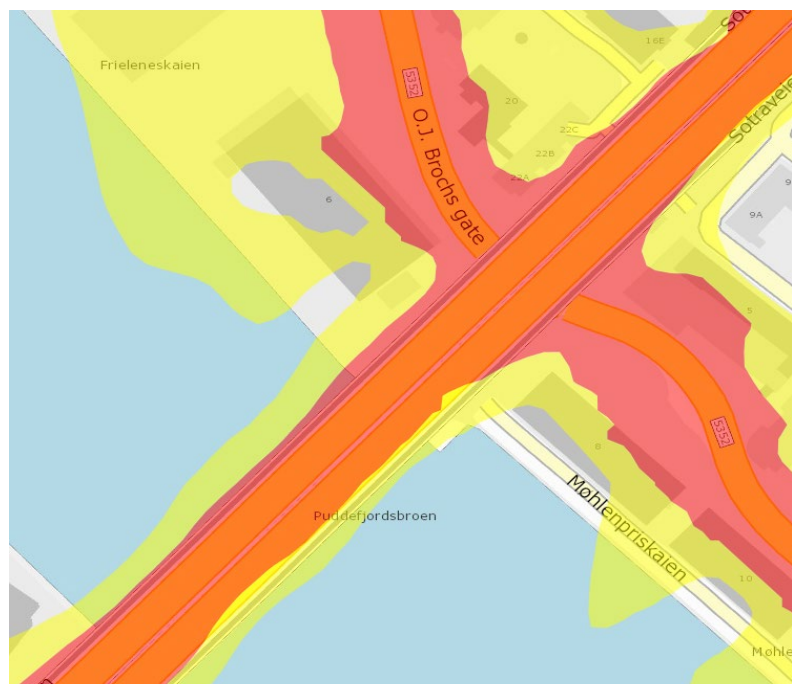
Figur 10 Skisser av konsept for eksisterende pumpehus med konstruksjon og ledningsnett under bakken / i sjø. Kilde Multiconsult (2017, saksnr.201634045).

Undervannskummen er plassert på kote -6,5, og henter rent sjøvann fra 100 meters dyp, se konsept illustrert i fig. 10. Pumpens bunnivå er lavere enn vann-nivået på utsiden, og dermed vil sjøvannet renne med fall inn i inntakskammeret i pumpestasjonen. Derfra pumpes sjøvannet videre til kundene. Siden sjøvannet renner inn i stasjonen kun hjulpet av det atmosfæriske trykket, trengs det lite energi for å distribuere sjøvannet videre. Denne type tekniske løsning er derfor robust og driftssikkert, energieffektivt og fremtidsrettet

Innenfor planområdet er kabeltrase for høyspent, også i sjø.

3.14 Støyforhold

Planområdet omfattes av rød- og gul støysone pga. trafikkstøy fra Puddefjordsbroen. Som det fremkommer av kartutklippet i fig. 11 har sørlig del av planområdet gul støysone mens nordlig del av planområdet har et belte med rød støysone. Støynivå under broen antas å være maksimalt på gult nivå.



Figur 11 Støysoner for vegtrafikk fra Puddefjordsbroen. Selve planområdet, under broen vil på deler av arealet ha gult støynivå.

3.15 Risiko og sårbarhet – eksisterende situasjon

Det er utarbeidet en ROS-analyse, 21.02.2022, som finnes vedlagt planforslaget. Planområdet er ikke vesentlig utsatt for risiko og sårbarhet annet enn flomfare i forbindelse med stormflo i tillegg til at her er kritisk infrastruktur, dvs. selve pumpehuset med tilhørende infrastruktur, annen teknisk infrastruktur (se kap. 3.15.1) og Puddefjordsbroen over planområdet.

En liten del av planområdets ytterkant mot nordvest, på g/bnr. 164/1, er del av et større areal med forurenset grunn nord for planområdet. Se kap. 3.15.2.

3.15.1 Grunnforhold

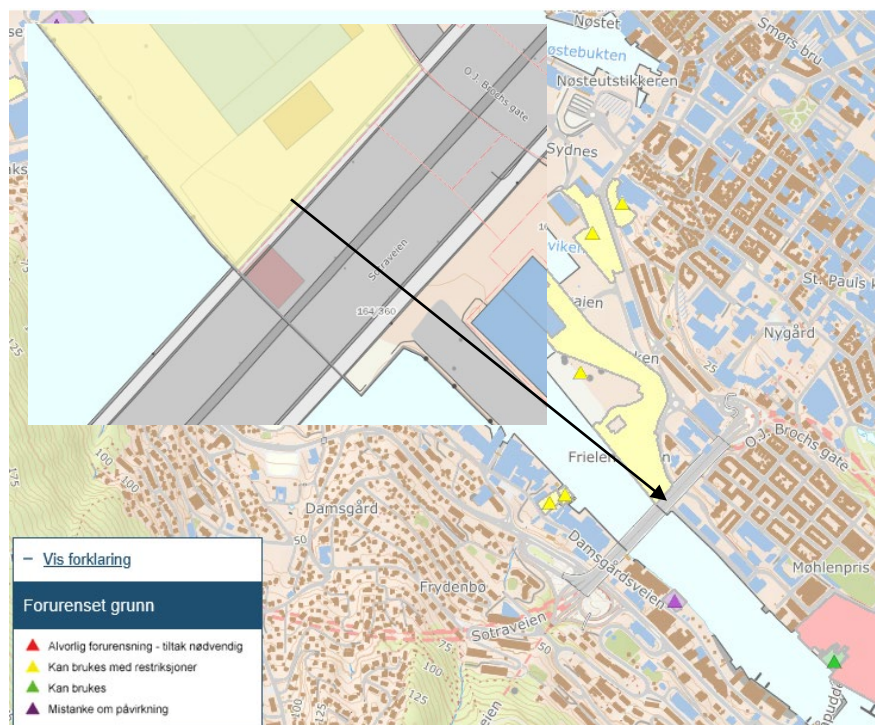
Planområdet er på etablert hamneareal under Puddefjordsbroen, og grunnforholdene er stabile. Planområdet både på land og i sjø er relativt gjennomtrukket av ledninger i form av høyspent, signalkabler, VA-anlegg inntaksrør til pumpehuset og pumpeledning.

3.15.2 Luft- og grunnforurensning

Planområdet er innenfor sone for luftforurensning (H390-1). Deler av Frieleneskaien (gnr. 164 / bnr. 1) er registrert med grunnforurensning. Planområdet omfatter en mindre del av bnr. 1 og da sonen med forurenset grunn.

Sjøbunnen har vært sterkt forurenset av bly, kobber, kvikksølv og organiske miljøgifter som har lekket ut i fjorden. Denne forurensningen har oppstått gjennom de siste 100 årene som følge av industrivirksomhet langs fjorden, i tillegg til kommunale utslipp og havnevirksomhet.

Sjøbunnen er ryddet for skrot og avfall, mudret og tilført rene steinmasser. Prosjektet Renere Puddefjorden var ferdigstilt med ny ren bunn sommeren 2018.⁹



Figur 12 Oversikt over Forurenset grunn på Frieleneskaia markert med gul farge på bnr. 1 nord for planområdet.

⁹ <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/renere-havn-bergen>

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnende planer

4.1.1 Regionale planer, statlige retningslinjer og kommunale sektorplaner / temaplaner

Aktuelle overordnede planer og retningslinjer er:

Statlig planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen lang sjøen, 28.05.2021.

Formålet med disse retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk og sikre nasjonale og regionale interesser i 100-metersbeltet langs sjøen. Strandsoneforvaltningen skal bidra til en bærekraftig utvikling i tråd med FN's bærekraftsmål. Denne omtales ikke ytterligere da planområdet er del av et større transformasjonsområde fra godshamn til ny bydel.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, 28.09.2018

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning). Planforslaget legger til rette for fremtidig og bærekraftig energiforsyning / energi omlegging til bydeler i Bergen kommune.

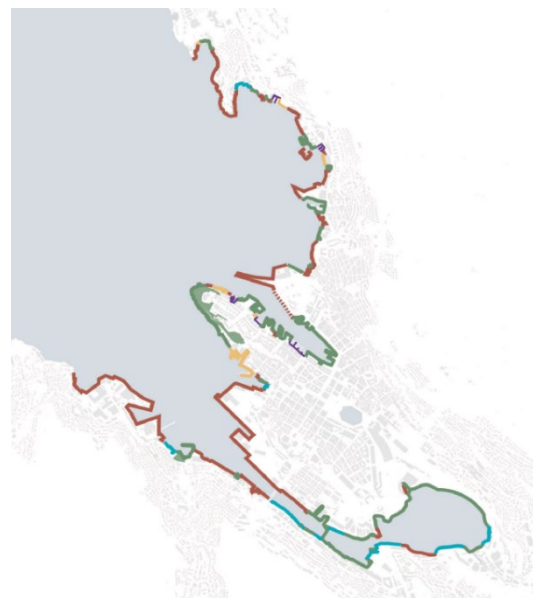
Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler

Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler skal være et styringsdokument for å sikre at verdiene og kvalitetene i sjøfronten videreføres og utvikles. Sjøfrontestrategien skal bidra til at utviklingen av disse attraktive områdene kommer hele byen til gode, og at det skapes langsiktighet og forutsigbarhet i videre planlegging og utbygging. I dag er planområdet kategorisert som en «utilgjengelig» strandsoner, ref. fig. 13.

Det er definert 4 mål for videre utvikling av sjøfronten:

1. Byens kontakt med sjøen skal styrkes
2. Bergens maritime identitet skal videreføres
3. Det skal skapes rammer for god og variert byutvikling
4. Bylandskap og sjøflate som er viktig for byens identitet og karakter skal sikres

Iht. strategien skal promenaden ta utgangspunkt i den eksisterende byen og langt på vei bestå av rom og forbindelser som allerede finnes.



TILGJENGELIGHET I SJØFRONTEN (2019)

- Utilgjengelig
- Tidvis stengt med ISPS-gjerde
- Regulert - ikke opparbeidet
- Tilgjengelig
- Tilgjengelig - hop
- Tilgjengelig - formell avklaring mangler

Figur 13 Planområdet er i dag del av en "utilgjengelig" strandsonen. Kilde: Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler, s. 25.

25

Som hovedregel skal promenaden ligge langs sjøen, men i enkelte tilfeller – som i møte med kulturminner eller der landskapskonsekvensene blir for store – kan promenaden legges i bystruktur i baklandet. De ulike bevegelsesprinsippene langs sjøfronten blir dermed langs, mellom, bak, foran og over, som vist i fig. 14.



Figur 14 Strategi for promenade langs sjøen. Bevegelsesprinsipp langs sjøfronten.

Arkitektur og byformingsstrategi for Bergen

Hensikten med arkitekturstrategien er å bidra til å nå kommunens samfunns mål i KPS, bidra til fortetting med kvalitet og særpreg, styrke arkitektonisk kvalitet i kommunale bygg og byrom, være et utfyllende verktøy til KPA § 8 Byform og arkitektur, fungere som veileder for vurdering av arkitektonisk kvalitet i saksbehandling samt å bidra med gode eksempler.

Andre kommunale planer og strategier som kan være aktuelle for planarbeidet:

- Kulturminne strategi for Bergen.
- Gåstrategi for Bergen 2020 – 2030.
- Sykkelstrategi for Bergen 2020 – 2030.
- Grøntmiljøplan 2010 -220.
- Grønn strategi. Klima- og energihandlingsplan for Bergen.
- Handlingsplan mot støy 2013 – 2018.
- Tiltaksutredning for bedre luftkvalitet i Bergen.

4.1.2 Kommuneplanens arealdel ev. kommunedelplaner

Kommuneplanens arealdel bygger på de strategier som fremkommer av kommuneplanens samfunnsdel (KPS). KPS fastsetter de langsiktige mål og strategier for hele kommunesamfunnet, og på ulike nivåer. Klimautfordringen og med det alternative energikilder er en sentral del av samfunnsdelen. Planforslaget sikrer en alternativ og renere energiløsning for bydeler i Bergen sentrum gjennom å gi pumpehuset permanent tillatelse.

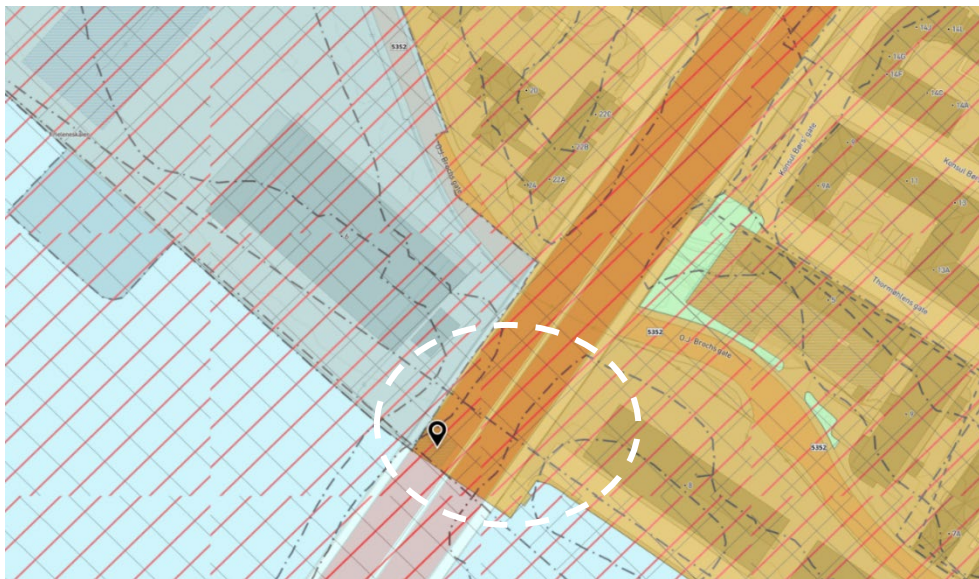
Området er regulert i kommuneplanens arealdel 2018 til 2030 til byfortettingssone, BY1 med sentrumsformål (1130).

Aktuelle hensyns- og sikringssoner for planområdet er: hensynssone veistøy sone rød (H210_3) og sone gul (H220_3), faresone luftkvalitet rød sone (H390_1) samt

gjennomføringssone (H820_2) Omforming Dokken, konsesjonsområde fjernvarme Flesland-Sentrum (H410_1) og sikringssone *Byggeforbud rundt veg, bane og flyplass* (H130_1) ang. forurenset sjøbunn i tillegg til hensynssone H570_7 *Bevaring kulturmiljø*.

Iht. bestemmelsespunkt § 6.1.1 i gjeldende KPA er det en byggegrense mot sjø på 10 meter. Tiltaket er oppført med avstand mindre enn 10 meter fra sjøkant.

Kommuneplanens samfunnsdel fastsetter de langsiktige mål og strategier, og definerer fokusområder for utvikling av kommunen og dets tjenester.



Figur 15 KPA 2018. Planområdet er del av Sentrumsformål (BY1). Planområdet innenfor stiplelinje i hvitt.

Bruk av sjøvann til nedkjøling av bygningsmasse og til bruk i forskningsøyemed er fremtidsrettet, og bidrar helt konkret til å nå Bergen kommunes mål om å satse på fornybar energi, redusere klimagassutslipp og å arbeide for et nullutslippssamfunn samt også til satsing på det grønne skifte innen innovasjon og teknologiutvikling, kunnskap og kompetanse, forskning og næringsliv.

Pumpehusets lokalisering har en strategisk plassering for den utvikling som er tenkt for Dokken. Som nevnt innledningsvis er det lagt opptil fremtidig levering av frikjøling til Nygård og Dokken.

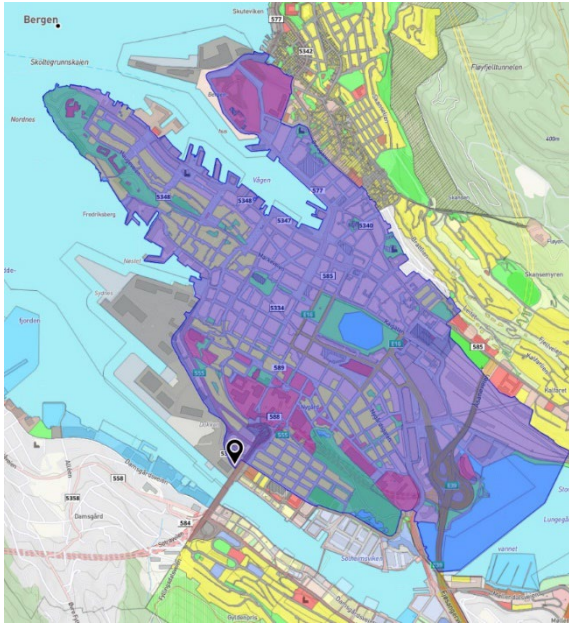
Kommunedelplaner i området er:

- Bergenhus. KDP Sentrum 15780000. Tilgrensende planområdet. Se fig. 16
- Bergenhus. KDP Bergen HAVN, plan-ID 18740000. Omfatter planområdet. Se fig. 17.
- Årstad. KDP Puddefjorden – Damsgårdsundet. Plan-ID 17330000. Omfatter planområdet. Se fig. 18

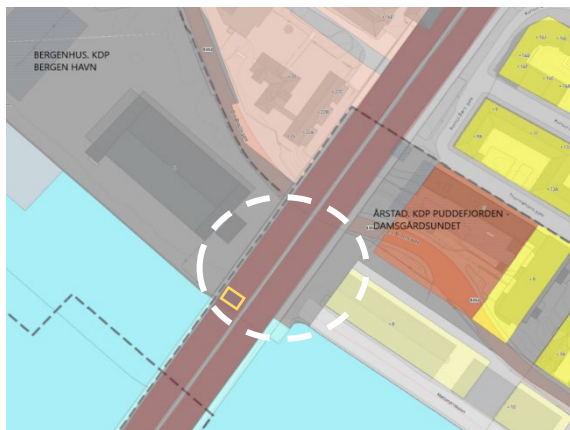
I plan-ID 17330000 Årstad. KDP Puddefjorden – Damsgårdsundet (vedtatt 2010) legges det opp til en 10 meter bred strandpromenade langs sjøkanten, ref. bestemmelse § 7.5:

«Strandpromenaden skal være sammenhengende og følge sjøfronten. Den skal benyttes til opphold og ferdsel for fotgjengere. På Møhlenprissiden og i

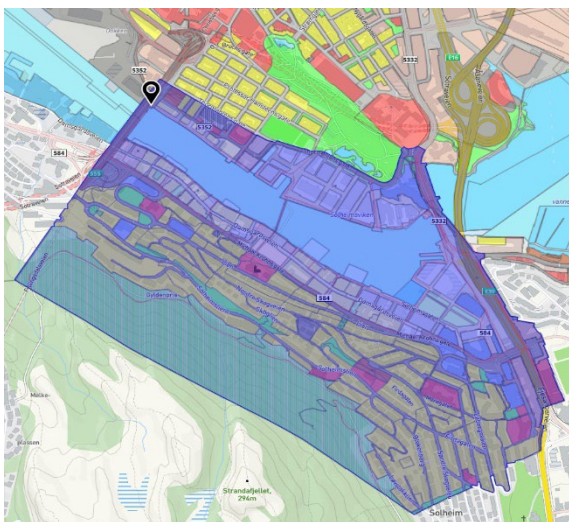
Solheimsviken skal den ha en bredde på min. 10 meter og på Damsgårdssiden en bredde på min. 4 meter.»



Figur 16 Bergenhus. KDP Sentrum 15780000.

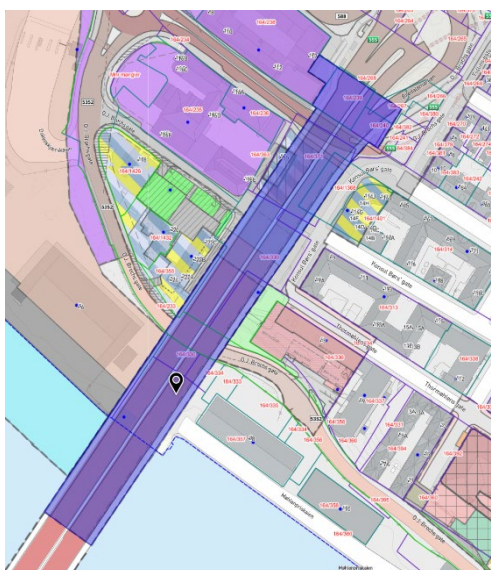


Figur 17 Bergenhus. KDP Bergen Havn. Plan-ID 18740000. Planområde angis med stiptet omriss. Gult omriss angir hvor pumpehuset står under broen.



Figur 18 Årstad. KDP Puddefjorden - Damsgårdsundet. Plan-ID 17330000.

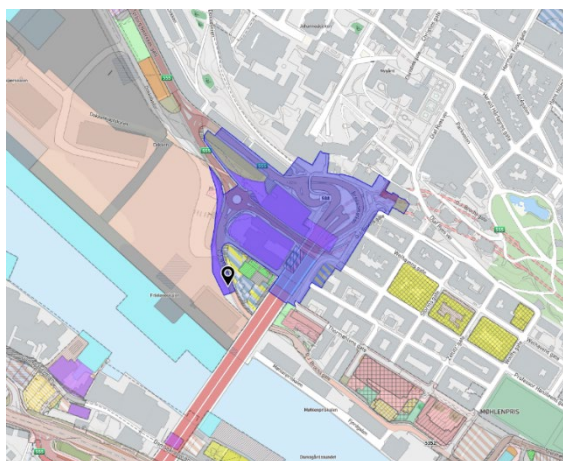
Gjeldende reguleringsplaner i området



Reguleringsplan

Planidentifikasjon	7490004
Vertikalnivå	Over grunnen (bru)
Planstatus	Endelig vedtatt arealplan
Plannavn	BERGENHUS. VESTRE INNFARTSÅRE, MØHLENPRISKRYSET
Planbestemmelse	Planbestemmelser på de kart og tekst
Ikraftredelsesdato	18.6.2002
Lovreferanse	PBL 1985
Fjern markering Planregister	

Denne planen berøres ikke direkte, men tas med da planområdet ligger under broen.



Reguleringsplan

Planidentifikasjon	7490004
Vertikalnivå	På grunnen/vannoverflate
Planstatus	Endelig vedtatt arealplan
Plannavn	BERGENHUS. VESTRE INNFARTSÅRE, MØHLENPRISKRYSET
Planbestemmelse	Planbestemmelser på de kart og tekst
Ikraftredelsesdato	18.6.2002
Lovreferanse	PBL 1985

Planforslaget vil ikke få konsekvenser for denne planen.



Reguleringsplan

Planidentifikasjon	63550000
Vertikalnivå	På grunnen/vannoverflate
Planstatus	Endelig vedtatt arealplan
Plannavn	BERGENHUS. GNR 164 BNR 336, THORM ØHLENS GATE 5
Planbestemmelse	Planbestemmelser på de kart og tekst
Ikraftredelsesdato	23.9.2015
Lovreferanse	PBL 2008
Vis i kart Planregister	

Planforslaget vil ikke få konsekvenser for denne planen.



Reguleringsplan

Planidentifikasjon	7490300
Vertikalnivå	På grunnen/vannover flate
Planstatus	Endelig vedtatt arealplan
Plannavn	BERGENHUS. GNR 1 64 BNR 355, O. J. BR OCHS GATE 20
Planbestemmelse	Planbestemmelser på de kart og tekst
Ikraftredelsesdato	26.4.2004
Lovreferanse	PBL 1985
Fjern markering	Planregister

Planforslaget vil ikke få konsekvenser for denne planen.

Pågående planarbeid i nærområdet

Arealstrategi Dokken 2050 – Transformasjon fra godshavn til ny bydel

Arealstrategien identifiserer planområdet som et viktig byrom med en gjennomgående sykkelrute i tilknytning til O. J. Brochs gate samt en sjøpromenade. Se utklipp nedenfor.

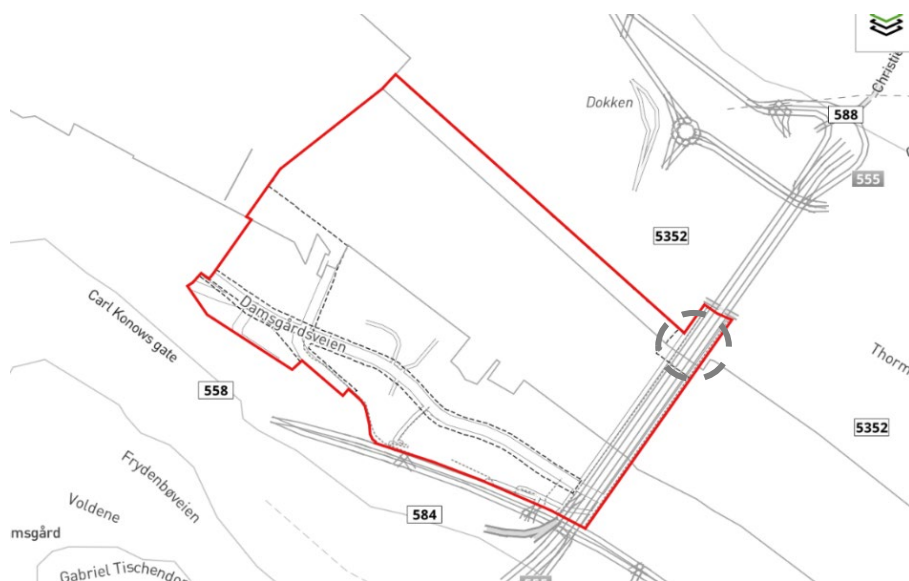
2.1 Hovedgrep med byromshierarki



Kilde: <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/kunngjoringer/arealstrategi-for-dokken>

Strandpromenaden anbefales med 15 meter bredde, som er breiere enn minimumsbredden i gjeldende kommunedelplan for området. Se omtale i eget avsnitt.

Laksevåg, gnr. 157 bnr. 201 mfl., Områdereguleringsplan for indre Laksevåg, arealplan-ID 70120000. Byrådet behandlet saken i møte 12-11-2020 og fattet vedtak om oppstart.



Planforslaget sikrer eksisterende arelbruk i planområdet og legger til rette for et frentidig byrom, og vil ikke få konsekvenser for de nylig oppstartede planarbeidet på motsatt side av Damsgårdsundet / Puddefjorden.

5 Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget består av plankart datert 22.06.2023 og bestemmelser datert 22.06.2023 i tillegg til illustrasjonsplan datert 18.01.2023, Snitt og oppriss datert 31.01.2023 og Fotomontasje, perspektiv datert 02.09.2021 samt ROS-analyse datert 21.02.2022 blant andre vedlegg. Se dokumentliste datert 31.01.2023.

Feltnavn og forkortelser i plankart og bestemmelser er oppdatert iht revidert liste datert 18. november 2021. Det samme gjelder henvisninger til feltnavnene i planbeskrivelsen.

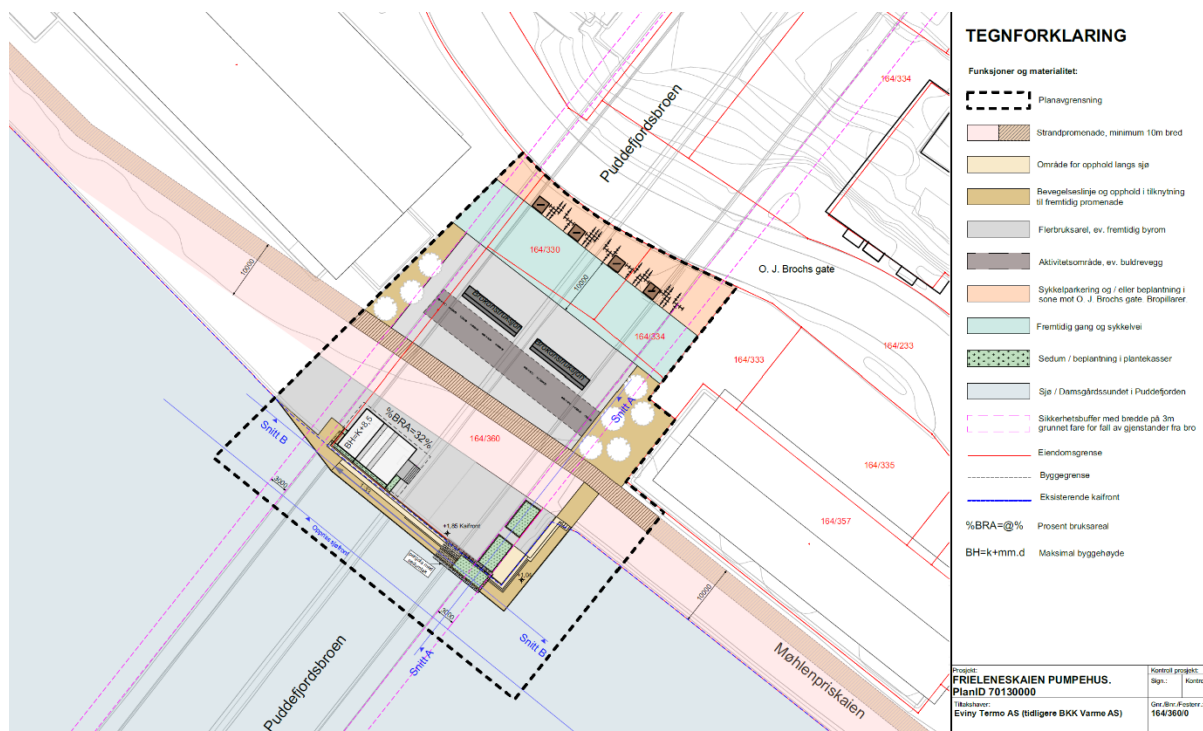
5.1 Planlagt arealbruk

Det planfaglige grepet må forstås ut ifra intensjonen og hensikten med planarbeidet. Dagens pumpestasjon/-hus er oppført med bakgrunn i en midlertidig dispensasjon med vilkår om at det må gjennomføres en reguleringsplan innen 8 år etter vedtak om rammetillatelse gitt 17.02.17.

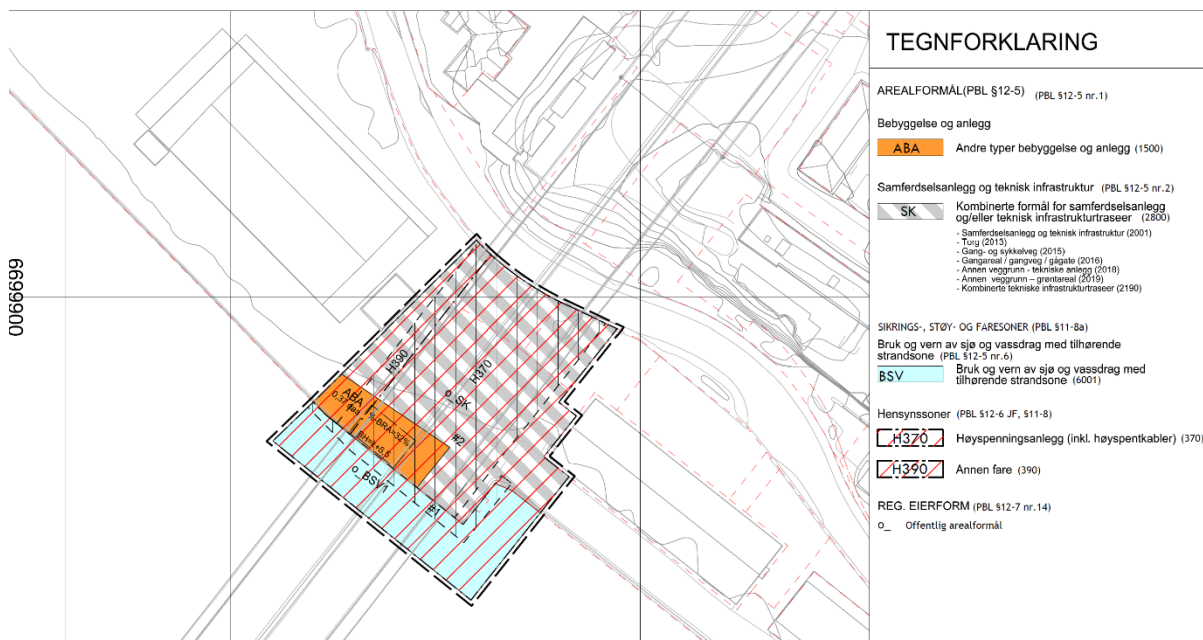
Planarbeidet og planforslaget skal følgelig sikre at pumpehuset og tilhørende teknisk og kritisk infrastruktur får permanent tillatelse gjennom et planvedtak.

Dernest tar plangrepet høyde for de restriksjoner som følger av at Statens vegvesen må ha tilkomst for drift og vedlikehold av broen fra undersiden, og at det er fare for nedfall fra brokonstruksjonen. I tillegg tar plangrepet høyde for den infrastruktur som finnes i bakken og i sjø innenfor planområdet i form av infrastrukturtraseer.

Til sist og iht. øvrige nevnte rammer legger planforslaget til rette for en strandpromenade, gang- og sykkelvegtraseer samt utvikling av området iht. byrom Bergen kommunes overordnede arealplaner og politiske strategier.



Figur 19 Utklipp fra illustrasjonsplan datert 18.01.2023.



Figur 20 Utklipp fra plankart datert 22.06.2023.

5.1.1 Reguleringsformål

	Planområdet: 3697 m² (3,7 daa)	Areal, m²	Maks %-BRA	Maks. m²-BRA
Bebyggelse og anlegg		367,8		
ABA	Andre typer bebyggelse og anlegg	367,8	%-BRA = 32 %	120 m ² -BRA
Samferdsel og teknisk infrastruktur		2344,4		
SK	Kombinerte formål for samferdselsanlegg og / eller teknisk infrastrukturtraseer (2019) - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (2001) - Torg (2013) - Gang- og sykkelveg (2015) - Gangareal / gangveg / gågate (2016) - Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018) - Annen veggrunn – grøntareal (2019) Kombinerte tekniske infrastrukturtraseer (2190)			
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (PBL 12 – 5, nr. 6)		985,2		
BSV	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	985,2		

I tillegg viser plankartet hensynssone for høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) H370 i tillegg til H390 *Annen fare* samt *bestemmelsesområde #1* og *#2*.

- H370 er tatt med for å sikre at eksisterende teknisk infrastruktur inkl. høyspent blir tatt hensyn til ved fremtidig transformasjon av området.
- H390 angir et mindre areal med forurensning i grunnen.
- Bestemmelsesområde #1 gjelder mulighet for utvidelse av kaien / kaikant med inntil 3 meter.
- Bestemmelsesområde #2 angir areal som skal være tilgjengelig for Statens vegvesen i forbindelse med drift / vedlikehold av Puddefjordsbroen.

5.2 Gjennomgang av reguleringsformål

5.2.1 Reguleringsformålene gjennomgås og løsningene beskrives

Andre typer bebyggelse og anlegg (ABA)

Arealformålet angir og omfatter eksisterende pumpestasjon/-hus for sjøvann på Frieleneskaiaen, i tillegg til areal for sporadisk parkering i forbindelse med drift og vedlikehold av anlegget. I beregningen av utnyttelsesgraden er det for orden skyld tatt høyde for areal som opptas av 2 parkeringsplasser for liten lastebil (LL). Det presiseres at planforslaget ikke foreslår å regulere spesifikt areal til parkering da behov for parkering er meget sporadisk og kun knyttet til drift og vedlikehold. Dagens parkeringsløsning videreføres følgerlig.

Arealformålet er trukket nordover og utenfor brokonstruksjonen. Dette er gjort for å sikre plass for plassering av en kran dersom det skulle bli behov for å løfte inntaksrøret til pumpehuset opp av sjøen. En kran må stå utenfor broen, og må derfor være på nordsiden av pumpestasjonen. Dette er den eneste aktuelle plasseringen for en slik kran.

Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer (SK)

Øvrige deler av planområdet er regulert til arealformål o_SK *Kombinerte formål for samferdselsanlegg og / eller teknisk infrastrukturtraseer* med følgende underformål:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (2001)
- Torg (2013)
- Gang- og sykkelveg (2015)
- Gangareal / gangveg / gågate (2016)
- Annen veggrunn – teknisk anlegg (2018)
- Annen veggrunn – grøntareal (2019)
- Kombinerte tekniske infrastrukturtraseer (2190)

Bakgrunn for valg av formål:

Planområdet har en relativt stor andel teknisk og dels kritisk infrastrukturtraseer (rør og kabler) samt også flere ulike anleggseiere, hvis hensyn og interesser skal ivaretas mht. drift og vedlikeholdsarbeid. Statens vegvesen skal i tillegg ha tilgang til brofundamentet for drift og vedlikehold. I forbindelse med varsel og kunngjøring av planarbeid kom det innspill fra Plan- og bygningsetaten og Byarkitekten om planforslaget måtte se til fremtidig transformasjon av Dokken og de intensjoner som følger av det. Konkret ble det stilt krav til mulighet for å etablere et fremtidig byrom med en strandpromenade iht. overordnet plan og en gang- og sykkelveg langs O. J. Brochs gate samt tverrforbindelser mellom disse.

Valgt arealformål kan legge til rette for alle disse hensynene og gir mulighet for en kombinert og flerfoldig bruk iht. de premissene som gjelder for både infrastruktur og bymiljø. Konkret skal arealformålet med tilhørende bestemmelser sikre:

- At pumpestasjonen kan driftes og vedlikeholdes på en sikker måte.
- At eksisterende infrastrukturtraseer innenfor planområdet, både i terrenget/kaiarealet og i sjøen, ikke utsettes for risiko i forbindelse med etablering av eventuell ny bruk innenfor (og utenfor) planområdet, og dermed kan tas hensyn til i forbindelse med fremtidige tiltak.
- At Statens vegvesen har tilgang til Puddefjordsbroen / brofundamentet for drift og vedlikehold.
- At motorkjøretøy gis mulighet for sporadisk adkomst inn i området i forbindelse med drift og vedlikehold.
- At fremtidig byrom / torgfunksjon skal kunne etableres, og at en fremtidig utforming av byrommet effektivt skal kunne kobles til fremtidig arealbruk på tilgrensende eiendommer.
- At strandpromenaden kan på østsiden av pumpestasjonen og at det blir mulig å knytte de fremtidige promenadetraseene sør og nord for Puddefjordsbroen på en helhetlig og god måte via Frieleneskaia / Møhlenprisikaia (planområdet).
- At gang- og sykkelvegtraseen(e) langs O. J. Brochs veg kan gis en hensiktsmessig trase igjennom planområdet, som effektivt kobles til fremtidig trase nord og sør for planområdet.
- At fremtidig byrom kan inneholde tverrforbindelse som kobler sammen fremtidig strand-/sjøpromenade med fremtidig gang- og sykkelvegtrase langs O.J. Brochs veg.

Planforslaget åpner følgelig for transformasjon innenfor de rammer og behov som realiseres i kjølvannet av pågående transformasjonsarbeid for Dokken, og innenfor de rammer som gis av aktuelt planforslag når det gjelder teknisk og kritisk infrastruktur. Hvordan det fremtidige

byrommet skal designes, prosjekteres og opparbeides må med andre ord utvikles og formes i sammenheng med planlegging og utvikling av de tilgrensende eiendommene.

Hensynssoner

H370 Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler):

Grunnen innenfor planområdet har relativt høy andel av infrastrukturtraseer, som må hensyntas ved eventuell opparbeidelse av et fremtidig byrom eller andre tiltak. Hele planområdet er derfor angitt med hensynssone H370.

Siden hensynssonen gjelder hele området, kunne hensynet også vært ivaretatt gjennom «felles bestemmelser» men da flere av disse traseene er kritisk infrastruktur er det valgt å vise H370 i plankartet.

H390 Annen fare, forurenset grunn:

Denne sonen angir forurenset grunn og gjelder det arealet av planområdet som er innenfor bnr. 1.

Bestemmelsesområde

Innenfor bestemmelsesområde #1 er det tillatt å utvide kaien med inntil 3 meter. Tiltak her, som utvidelse av kai, kan ikke forankres i sjøbunnen og må i tillegg sikres på en måte som tillater vedlikehold og reparasjoner av/på kabler og annen teknisk infrastruktur i sjø.

Dersom det benyttes materiale av tre skal det vurderes brannhemmende behandling av hensyn til broen, og for at konsekvensnivå for broen forblir lavt og akseptabelt. Dette hensynet er ivaretatt i planforslagets bestemmelser, som sikrer at valgt materiale for fremtidige tiltak ikke skal bidra til å økt risiko for brann under broen, som er samfunnskritisk infrastruktur.

Bestemmelsesområde #2:

Statens vegvesen har i forbindelse med varsel om oppstart uttalt at de ønsker at arealet under Puddefjordsbroen samt en 3 meter buffer på hver side av broens ytterkanter, reguleres til *samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*. Aktuelt areal er avgrenset med bestemmelsesområde #2.

Byggegrensen vises i plankartet med juridisk linje *Byggegrense (1211)*. Mot sjø gjelder en byggegrense på 10 meter. Eksisterende pumpehus er unntatt byggegrensen mot sjø. Byggegrensen rundt eksisterende pumpehus er satt med ca. 0,5 meter offset fra tiltaket.

5.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Planforslaget omfatter ikke ny bebyggelse, men legger til rette for at eksisterende bebyggelse (pumpehuset) får permanent tillatelse. Det legges ikke opp til at bygningsmasse skal rives, ei heller flyttes.

Eksisterende pumpehus/-stasjon er oppført med avstand mindre enn 10 meter fra sjøkant, ref. fig 21 og tilpasser seg naturlig, logisk og uhindret gang- og siktlinje for en framtidig strandpromenade som illustrert i figur 27 – 29 (kap. 5.8.4).

Pumpehusets utforming videreføres i planforslaget, og bidrar sammen med framtidig etablering av promenade, byrom, gang- og sykkelvei til å gi området en menneskelig skala og dimensjon. Materialitet og fargepalett på framtidige tiltak samt flyten og overgangen mellom

de ulike sonene / funksjonene vil kunne bidra til å gi området en helhetlig og inviterende utforming. Dette eksemplifiseres i illustrasjonsmaterialet som følger plansaken, og i figur 29.



Figur 21 Pumpehuset forholder seg til og er godt tilpasset til brokonstruksjonens bue. Pumpehusets takvinkel står i kontrast til og bidrar til å understreke brokonstruksjonens bue. Se stiplet linje.

I dispensasjonssøknaden er pumpehusets utforming beskrevet på følgende måte:

Pumpestasjons overbygg er utført i plass-støpt selvkompimerende betong som gjør at bygningen blir «sømløs» uten skille mellom vegger og tak. Betongen er tilsatt et blålig pigment som samtaler med og tilnærmer seg det maritime miljøet og sjøen. Fasademateriale er betong som samtaler med Puddeffjordbroen, og henviser til det industrielle litt røffere preget. Betong er også valgt av praktiske grunner da det er robust, krever lite vedlikehold og har god motstandsstyrke. Dette er vesentlig da forslagstiller vil ha ansvar for tildekking og

sikring av pumpestasjonen slik at Statens vegvesen kan montere stillas ved behov. Betongen er videre sikret med et ubrennbart materiale.

Bygget er videre gitt gjennomgående glassfelt som eksponerer de tekniske sider av vann - behandlingen samtidig som grepet bryter opp byggets volum og gir siktlinje mot sjøen og landskapet på motsatt side av Damsgårdsundet. Det skrå taket på bygningen står i kontrast til og forsterker den visuelle opplevelsen av buen på broen. (Se fig. 21).

Gavlveggen mot nord er uten glassfelt på grunn av tekniske installasjoner innvendig. Når promenaden og byrommet i fremtiden skal utføres kan plassen foran gavlveggen brukes til f.eks. plassering av kunstverk eller informasjonstavle som visualiserer vannbehandlingen,



Figur 22 Pumpehuset under broens konstruksjoner; form og materialitet.

eller andre inspirerende og / eller opplysende element. Inntakskummen eller sjøvannskummen under overbygget er utført i vanntett betong.



Figur 23 Pumpehuset i dag. Gjennomgående vindu gir sikt mot sjøen og landskapet på motsatt side av Damsgårdsundet.

Tiltakets utforming skal iht. Bergen kommunes mal for planbeskrivelse vurderes i forhold til gjeldende arkitektur- og byformingspolitikk som gis av Bergen kommunens arkitekturstrategi Arkitektur+¹⁰. Strategien identifiserer 8 prinsipper som skal legges til grunn for arkitektonisk utforming av bygg og byrom i Bergen.

Nedenfor følger en vurdering av planforslaget ift. de enkelte prinsippene i Bergen kommunens arkitekturstrategi med henvisninger til bestemmelsene i KPA 2018 § 8 Arkitektur og byform (dvs. §§ 8.1 og 8.2). Vurderingen bærer nødvendigvis preg av at planforslaget ikke legger opp til ny bebyggelse og at hovedintensjonen er å sikre eksisterende teknisk infrastruktur i området ifb. med en fremtidig transformasjon av arealet til et byrom.

Arkitektur+ Prinsipp 01 om Helhetlig utforming.

I tillegg; KPA 2018 § 8.2.2 om bystrukturens overordnede prinsipper, § 8.2.4 om å ivareta sammenhenger i landskapet, § 8.2.5 om møtesteder og sammenhengende forbindelser og § 8.2.7 om vegetasjon innenfor rammen av en tydelig helhetskarakter.

Planforslaget legger ikke til rette for nye bygg, og har som hovedintensjon å sikre teknisk og trafikal infrastruktur i og tilknyttet planområdet. Samtidig legger planforslaget til rette for etablering av en fremtidig strandpromenade, et fremtidig byrom samt en fremtidig gang- og sykkelveg langs O. J. Brochs veg. Videre åpner planforslaget opp for en mindre utvidelse av

¹⁰ Ref. krav i KPA 2018 – 2030 § 8.1.1.

dagens havneareal og bearbeidelse av kaifront dersom det skulle være ønskelig og / eller hensiktsmessig i forbindelse med at området transformeres til ny bydel.

Det settes krav til materialbruk og fargepalett, som skal forholde seg til stedets karakter og som vil bidra til en helhetlig utforming. Det samme gjelder hvordan de ulike funksjonene og sonene knyttes sammen i en helhet internt i området, men også utad mot tilgrensende arealer og soner slik at sammenhengen med omkringliggende landskap ivaretas iht. § 8.2.4. Eksisterende brokonstruksjon gir i seg selv en tydelig helhetskarakter til stedet.

Planforslaget legger til rette for et byrom ut ifra en «samlende ide som løser flere oppgaver og skaper merverdi.» *Prinsipp 01 innfris.*

Planforslaget åpner opp for mulighet til å etablere fremtidige nye offentlige møtesteder og til å knytte sammen områdene nord og sør for Puddefjordsbroen på en god måte i forbindelse med fremtidig transformasjon av området. Det legges til rette for etablering av en attraktiv gang- og sykkelveiforbindelse iht. KPA § 8.2.5, et fremtidig byrom / en fremtidig allmenning som knutepunkt, offentlig forbindelse til sjø og en fremtidig strandpromenade iht. KPA § 8.2.2. Se de ulike komponentene illustrert i figur 27-29.

Planforslagets bestemmelser, 22.06.2023 sikrer bruk av beplantning for å skape grønne strukturer i det fremtidige byrommet, som bidrar til å definere soner og sammenhenger samt også variasjon i det arkitektoniske uttrykket iht. §8.2.7. Dette er eksemplifisert i planforslagets vedlegg; Illustrasjonsplan datert 18.01.2023 samt Fotomontasje, perspektiv datert 02.09.2021.

Arkitektur+ Prinsipp 02 om Estetisk opplevelse.

I tillegg; KPA 2018 § 8.2.1 om stedets egenart og nye kvaliteter, § 8.2.6 om kvalitet i arkitektur og byromsutforming samt §8.2.9 om god terrengtilpasning.

Planforslaget legger til rette for etablering av et fremtidig byrom med varierte funksjoner og ulike soner. Bestemmelsene stiller krav som sikrer at det fremtidige byrommet skal opparbeides på en attraktiv måte, som står til stedets egenart og som på sikt skal tilføre området nye kvaliteter, og som følgelig også løfter den estetiske opplevelsen i og av stedet.

Illustrasjonsmateriale eksemplifiserer hvordan den estetiske opplevelsen kan tilnærmes med bruk av variert materiale og beplantning samt gjennom etablering av attraktive soner for opphold og mobilitet; en sone for aktivitet (eksempelvis klatring), en sone for bevegelse og opphold (promenaden), en sone for transport (gang- og sykkelveg), soner for opphold langs kaikanten mot Puddefjordsbroen både sørover og vestover. Se også fig. 25 for forslag til utforming mot Puddefjorden/Damsgårdsundet. *Prinsipp 02 innfris av planforslaget.*

Planforslagets bestemmelser om estetikk, arkitektur og byromsutforming samt tilgjengelighet sikrer kvalitet iht. KPA 2018 § 8.2.6. Tiltak som skal gjennomføres må godkjennes av Statens vegvesen og øvrige anleggseiere innenfor planområdet.

En fremtidig etablering av promenaden og et tilhørende byrom vil tilføre stedet nye kvaliteter iht. KPA 2018 § 8.2.1. Terrenget er planert/flatt og det er følgelig ikke behov for skjæringer, fyllinger eller murer. § 8.2.9 er slik sett ivaretatt.

Arkitektur+ Prinsipp 03 om Samspill mellom by og natur.

I tillegg; § 8.2.2 om prinsipper for bystruktur og § 8.2.8 om allsidig aktivitet, grønne kvaliteter og bruk av vann.

Planområdet er høyst industrielt/urbant i uttrykket med planerte, asfalterte og skyggelagte flater under Puddefjordsbroen ved sjøen (Puddefjorden/Damsgårdsundet). Planforslaget legger til rette for at planområde kan gis et grønnere og mer inviterende preg. I tillegg legges det til rette for at kaikanten kan bearbeides og eventuelt trappes ned mot sjøen slik at det oppnås tettere kontakt mellom oppholdsarealet (by) og natur (sjø). Vegetasjon og vann brukes som ressurs. *Prinsipp 03 innfris av planforslaget.*

En fremtidig utvikling av planområdet der premissene gis av strandpromenaden langs sjølinjen, fremtidig gang- og sykkelveg på vestsiden av O. J. Brochs gate og koblinger mellom disse gjennom et fremtidig byrom samt en nedtrapping av kaifront mot sjø gir allsidig aktivitet iht. § 8.2.8 og svarer ut § 8.2.2 i KPA 2018.

Arkitektur+ Prinsipp 04 om Bymiljøer med egenart.

I tillegg; KPA 2018 § 8.2.1 om stedets egenart og § 8.2.4 om å ivareta sammenhenger i landskapet.

Pumpehuset er utført i helstøpt betong med blått pigment. Fargen er valgt for at bygget skal tilnærme seg det maritime miljøet. Betong som materiale tilnærmer seg stedets egenart som industriområde og med henvisning til Puddefjordsbroen, som også er støpt i betong. I tillegg har betong god motstandsstyrke og krever lite vedlikehold. Pumpehuset står i kontrast til og understreker Puddefjordbroens vakre og massive / storslagne brobue. Bestemmelsene setter krav som sikrer at en fremtidig utvikling av området skal skje iht. stedets egenart. *Prinsipp 04 innfris av planforslaget.*

Planforslaget legger til rette for at området kan utvikles som et attraktivt koblingspunkt mellom de fremtidige bymiljøene nord og sør for Puddefjordsbroen, og at offentligheten i fremtiden får tilgang til sjølinjen innenfor planområdet samt at siktlinjene i landskapsrommet (langs fjorden) ivaretas iht. KPA 2018 § 8.2.4. Som det fremkommer av fig. 27 – 29 så ivaretar planforslaget både de romlige linjene i landskapet og siktlinjen langs kaiarealet, og med det langs den fremtidige promenaden og sammenhengene i landskapet. Planforslaget hjemler ikke bygningstiltak, som vil komme i konflikt med stedets egenart eller de romlige sammenhenger.

Innenfor planområdet er et eldre fergeleie / en fergekai, som i dag er avrettet og lite synlig annet enn at konturene kan sees i kaifronten mot sør (se fig. 21). Pga. eksisterende teknisk infrastruktur i grunnen og pga. de krav som Statens vegvesen setter for utøvelse av drift og vedlikehold av broens konstruksjoner så legger ikke planforslaget opp til at fergeleiet skal tilbakeføres og gis en ny funksjon i byrommet.

Arkitektur+ Prinsipp 05 om Vitalt byliv på bakkeplan.

I tillegg; KPA 2018 §8.2.3 om menneskelig skala, 8.2.6 om kvalitet i arkitektur og byromsutforming og § 8.2.10 om tilpassing til barn og unge.

Planforslaget legger til rette for etablering av et fremtidig byrom som vil stimulere til aktiv bruk innenfor de rammer som tillates gitt eksisterende infrastrukturhensyn, og som vil øke opplevelseskvaliteten for både de som oppholder seg her og de som beveger seg igjennom planområdet. Planforslaget legger til rette for etablering av funksjoner og oppholdssoner som gir aktivitet til området og som følgelig bidrar til et vitalt byliv på bakkeplan. *Prinsipp 05 innfris av planforslaget.*

Sammenlignet med dimensjonene på Puddefjordsbroen og brofundamentene bidrar pumpehuset til å gi området en menneskelig skala. Nye tiltak i forbindelse med fremtidig transformasjon og etablering av byrom, strandpromenaden og gang- og sykkelvegtrase vil visuelt styre blikkfanget mot byromselementer på bakkeplan og på denne måten ytterligere bidra til en menneskelig skala iht. KPA § 8.2.3. Gjennom de samme grepene vil planforslaget også sikre muligheter for en bedre tilpassing til barn og unge og mht. tilgjengelighet for alle (KPA §§ 8.2.10 og 8.2.6.)

Arkitektur+ Prinsipp 06 om Sosialt bærekraftig nabolag

Planforslaget utgjør et viktig koblingspunkt mellom to fremtidige bymiljø, og legger til rette for at arealet i fremtiden kan gis ulike aktivitets- og oppholdssoner, som er attraktive og inviterende for de nye nabolagene. På tilgjengelig areal kan det for eksempel også gjennomføres pop-up / mobile festivaler, konserter, gallerier, marked og torg eller annet som stimulerer til sambruk på tvers av nabolagene. Planforslaget setter ingen begrensninger på slik bruk og funksjon, men aktiviteten må selvsagt avklares med hjemmelshaver og anleggseiere innenfor planområdet. *Prinsipp 06 innfris av planforslaget.*

Arkitektur+ Prinsipp 07 om Lav energi- og ressursbruk

Planforslagets intensjon er å gi det eksisterende pumpehuset på Frieleneskaaien permanent tillatelse etter plan- og bygningsloven. Pumpehuset er kritisk infrastruktur for leveranse av sjøvann til energianlegg og forskningsaktivitet. Konkret leveres det sjøvann til energianlegg i eksisterende jussbygg på Sydnes og for energiforsyning på Nygårdshøyden – UiB samt til frikjøling for Media City Bergen – Eviny Termo As (tidligere BKK Varmer As) . I tillegg er det lagt opp til fremtidig levering av frikjøling til Nygård og Dokken, som er viktige parameter for utvikling av Dokken som fremtidsrettet og ny bydel. Sjøvannsleveransen er også en vesentlig komponent i å gjøre UiB klimanøytral innen 2030, som er et satt og uttalt mål. *Prinsipp 07 innfris av planforslaget.*

Det kan også nevnes at pumpehuset leverer sjøvann til Marineholmen - UiB som benyttes til fiskeriforsøk.

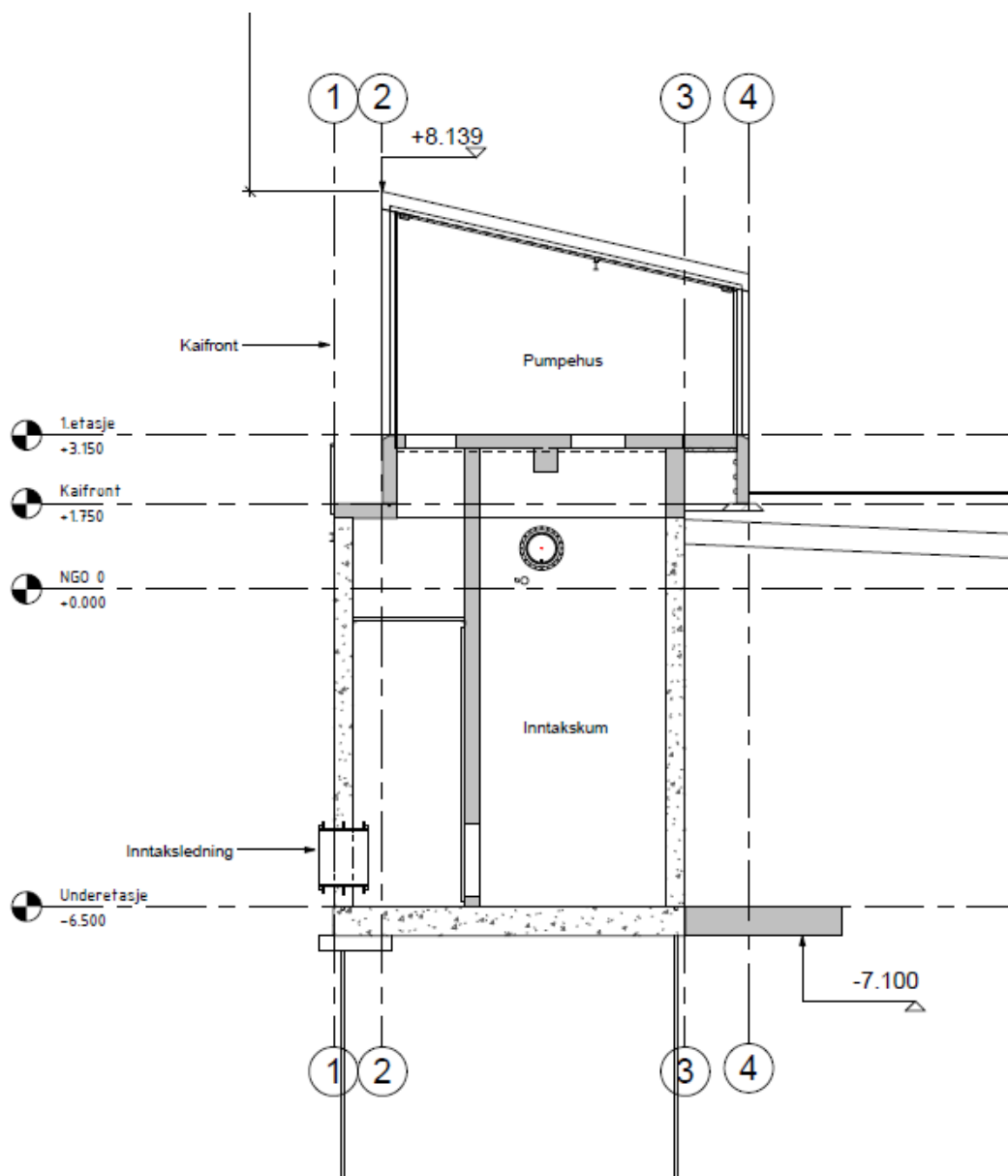
Arkitektur+ Prinsipp 08 om Endringsdyktig by

Planforslaget har som hovedintensjon å sikre teknisk og samferdselsmessig infrastruktur i/over planområdet i tillegg til at det legger til rette for en transformering av området til et fremtidig byrom med blant annet strandpromenade og gang- og sykkelvegtrase. Det legges til rette for endret bruk og fleksible løsninger iht. de behov vi har i dag og fremover, og de hensyn som må tas mht. eksisterende infrastruktur i planområdet. *Prinsipp 08 innfris av planforslaget.* Opplysninger under Lav energi- og ressursbruk er også relevant her.

5.3.1 Byggehøyder

Byggehøyden innenfor arealformål ABA forholder seg til dagens byggehøyde på pumpehuset, som det fremkommer i nedenfor skisse (fig. 24). Maks. byggehøyde i planbestemmelser og plankart er satt til, og avrundet til, +8.5. I tillegg er det satt krav til at taket skal vinkles ned mot lavere høyde i øst iht. dagens utforming.

Bygget er oppført i 1. etasje med en lav «grunnmur» i tillegg til undervannskum. Grunnmuren er et sikkerhetstiltak for å håndtere stormflo. Pumpehuset er i tillegg stabilisert / sikret med forankringsplater. Se fig. 10 for illustrasjon.



Figur 24 Byggehøyder, som oppgitt i vedlegg til byggesøknad fra Multiconsult, ref. Snitt m/brofundament datert 30.01.2017. I planforslaget runde byggehøyden opp til k+8,5.

På deler av potensielt nytt/utvidet kaiareal innenfor bestemmelsesområdet kan det etableres et takoverbygg / pergola for beskyttelse mot nedfall. Et eventuelt takoverbygg må utformes iht. bestemmelsenenes krav til arkitektonisk utforming i en passende skala som forholder seg til øvrige tiltak og byromsutforming. Det settes derfor ikke krav til byggehøyde for dette, eller tilsvarende fremtidige mindre tiltak innenfor planområdet.

Grad av utnytting

Innenfor arealformålet ABA er tillatt grad av utnytting lik BRA = 120 m², dvs. 32 % -BRA.

For øvrige arealformål legges det ikke til rette for bebyggelse annet enn mindre tiltak tilknyttet et eventuelt fremtidig byrom.

Tabell 1 Beregning, grad av utnyttelse for arealformål ABA

Areal ABA = 367,8 m ²	Pumpestasjon iht. IG 27.02.17.	Parkering (LL) (3*8) m ² * 2	BRA- m ² / BYA m ²	%-BRA / %-BYA	% - BRA / % - BYA
m²-BRA	68 m²	48	116	31,35 %	32% BRA
m ² -BYA	85 m ² , derav: Pumpehuset: 7,5m*10,4 m = 78 m ² . Utendørs trapp / adkomstareal: 7m ²	48	133	36,16 %	36 % BYA

Oppgitt måltall er iht. igangsettelsestillatelse (IG) datert 27.02.17 saknr. 201634045/22, til orientering.

5.4 Boligmiljø og bokvalitet

Planforslaget legger ikke opp til boligformål, men legger til rette for at deler av planområdet i fremtiden kan opparbeides til et fremtidig byrom. Dette må i så fall sees i sammenheng med fremtidig og planlagt transformasjon av tilgrensende eiendommer.

5.5 Uteoppholdsareal

5.5.1 Privat og felles uteoppholdsareal

Planforslaget legger ikke til rette for tiltak som utløser krav om privat eller felles uteoppholdsareal.

5.5.2 Andre uteoppholdsarealer

Planområdet inngår i det fremtidige byromsnettverket på Møhlenpris og Dokken, hvor det iht. strategidokumentet Dokken 2050¹¹ planlegges for en variert struktur av offentlige byrom med ulik størrelse, beliggenhet, karakter og målgruppe. Dokken 2050 foreslår at det kan etableres et byrom / en allmenning innenfor planområdet.

Planforslaget har primært som hensikt at eksisterende tekniske struktur sikres og ivaretas ved en fremtidig utvikling av området iht. de strategier som fremkommer av Dokken 2050. Planforslaget legger derfor til rette for transformasjon og etablering av byrom / allmenning innenfor de rammer som blant annet gis av anleggseiere innenfor planområdet. Se Fotomontasje, perspektiver 02.09.2021 for eksemplifisert utforming.

¹¹ <https://www.bergen.kommune.no/politikk/bystyret/bystyret-2019-2023/behandlede-saker/bymiljo/dokken-2050-skall-styre-videre-utvikling-av-dokken>

Iht. planforslaget vil adkomst til sjø gjøres tilgjengelig for offentligheten i fremtiden. I tillegg settes det av areal til en minimum 10 meter bred strandpromenade innenfor planområde, som skal videreføres nord og sør for planområdet langs Frieleneskaien og Møhlenpriskaen.

Strandpromenaden følger sin naturlige linje på østsiden av pumpehuset, mens det legges til rette for å utvide og bearbeide dagens kaifront på yttersiden av pumpehuset med inntil 3 meter.



Figur 25 Illustrasjon som viser mulig utforming av en eventuell og fremtidig utvidelse og bearbeidelse av kaifronten. Gul sikring følger eksisterende kaikant.

Vedlagt illustrasjonsmaterieill eksemplifiserer en utforming av dette arealet. Sørlig del av foreslått utvidelse er utenfor «nedfallsfare» og kan opparbeides som attraktivt møtested og oppholdsareal med eksempelvis nedtrapping mot sjø. Vestlig del av dette arealet er for det meste under broen og har «nedfalls-risiko.» Her kan det eksempelvis etableres en enkel bygningskonstruksjon med tak / pergola som beskytter mot eventuelt nedfall fra broen. Ved å utvide kaiarealet som foreslått kan det i større grad legges til rette for et attraktivt byrom uten at det oppstår interessekonflikt med Statens vegvesen og eventuelt andre anleggseiere. Ved eventuell etablering av eksempelvis pergola og tredekke må det benyttes materiale som ved brann ikke får økt risikonivå for broen, eksempelvis brannbeskyttet tre.

Når det gjelder arealet under broen hvor det er «nedfalls-fare» og hvor føringer fra Statens vegvesen medfører at det ikke er tillatt med ny bebyggelse, så anbefaler planforslaget tilrettelegging for opphold / aktivitet der høyde opp til brokonstruksjon er lavest. Her vil et ev. skadeomfang ved nedfall fra broen være lavt, relativt sett. Det kan også tenkes at dette arealet kan lettere sikres mot nedfallsfare uten at det hindrer drift og vedlikehold. Videre kan hele området som inngår i faresonen gis en symbolbruk som indikerer nedfallsfare, eller at det skiltes om slik fare. Detaljering og utforming av et eventuelt byrom må uavhengig etableres i dialog med Statens vegvesen og andre anleggseiere i området, og i forbindelse med transformasjon av naboeiendommene på begge sider av broen.

Langs O. J. Brochs gate skal det på sikt etableres en gang- og sykkelvegtrase. Denne skal kobles til strandpromenaden gjennom tverrforbindelser og byrom. Hvordan den ulike arealbruken og de ulike funksjonene skal designes, prosjekteres og opparbeides må løses i sammenheng med fremtidig planlegging og utvikling av arealbruk på tilgrensende eiendommer utenfor planområdet.

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

På Frieleneskaaien er det spor av en tidligere fergekai. Denne er fylt opp med sement, og avrettet i flukt med omliggende kai-areal. Flere infrastrukturtraseer går igjennom der det historiske fergeleiet der av- og påkjøringsrampen er anlagt. Planforslaget foreslår følgelig ikke å tilbakeføre dette kulturhistoriske elementet. Fergekaaien-/lemmens plassering er i dag synlig i kaifront mot sør, se fig. 21.

5.7 Miljøtiltak

Temaet er ikke relevant. Planområdet innehar ikke naturverdier (se kap. 3.6), men forslaget legger til rette for mer beplantning. Det settes for øvrig også krav til at det ikke er tillatt med forankring av nye tiltak i sjøbunn da dette kan punktere nytt mudret dekket med rene steinmasser, som er lagt over den forurensede sjøbunnen.

5.8 Samferdsel

Planforslaget åpner opp for Samferdselsfunksjoner innenfor arealformålet Kombinert formål for samferdselsanlegg og / eller teknisk infrastruktur, derav er følgende presiserte underformål samferdselsrelatert:

- Torg (2013), offentlig (o_TO).
- Gang og sykkelveg, offentlig (o_GS).
- Gangveg/gangareal/gågate (2016), offentlig (o_GG).
- Annen veggrunn – grøntareal (2019), offentlig (o_AVG).

Arealformålet er beskrevet i kap. 5.1.1.

Planforslaget angir ikke hvordan de ulike samferdselsfunksjonene skal eller kan detaljeres og utformes da dette må gjøres i forbindelse med transformasjon av, og eventuelt planarbeid for, nærliggende eiendommer. Dette med bakgrunn i det synes uheldig om planområdet under Puddefjordsbroen skal legge premissene for den fremtidige og overordnede strukturen (inkl. bebyggelsesstrukturen) på tilgrensende eiendommer.

Arealet under broen må i fremtiden fungere som et koblingsledd mellom bymiljøene nord og sør for Puddefjordsbreen, og i det store og hele dels også som en transportsone for myke trafikanter langs O. J. Brochs veg, langs Strandpromenaden og mellom disse.

Planområdet er flatt, og vil etter transformasjon være tilgjengelig for bevegelseshemmede. Per i dag er det avstengt. Her er ingen behov for skjæringer og fyllinger.

5.8.1 Veg og atkomst

Planområdet omfatter ikke kjøreveg, heller ikke avkjørsler. Adkomst til planområdet er fra fv. 5253 O. J. Brochs gate og er beskrevet i kap. 3.10.1. Avkjørselen er regulert i plan-ID 63550000 (iverksett 23.09.2015).

Da tiltaket ikke medfører endringer i den trafikale situasjonen er det ikke vesentlig å regulere inn adkomst til planområdet. Kjøreadkomst til planområdet er kun nødvendig i forbindelse med drift og vedlikehold på eksisterende teknisk infrastrukturtraseer, pumpehuset eller på broen. Statens vegvesen og Eviny Termo As er blant dem som trenger tilkomst til dette området. Nødvendige avtaler i denne forbindelse er eksisterende, per i dag.

For å ikke legge for mye føringer på hvordan naboeiendommene skal utvikles i fremtiden er det viktig at slik adkomst løses som en del av eventuelle planarbeid på tilgrensende eiendommer slik at man sikrer gode sammenhenger mellom de ulike soners funksjon og bruk.

Iht. planforslagets bestemmelser kan sjøpromenaden benyttes til denne type begrenset trafikk.

5.8.2 Varelevering og atkomst for store kjøretøy

Se ovenfor avsnitt.

Kranebil må ha tilgang til arealet nord for pumpestasjonen, utenfor broen. Dette vil være et svært begrenset behov, men iht. forslag stiller et viktig premiss for utførelse av vedlikehold på sjøledning.

5.8.3 Parkering

Dagens parkeringsløsning videreføres inntil overordnede strategier for transformasjon realiseres. Reguleringsbestemmelsene sikrer derfor mulighet for sporadisk parkering innenfor arealformål ABA samt o_SK til bruk i forbindelse med drift og vedlikehold av teknisk og kritisk infrastruktur, inkludert pumpestasjonen. Ergo legges det ikke opp til at et spesifikt areal angis med parkeringsformål i plankartet.

Fremtidig parkeringsløsning for drift- og vedlikehold av pumpestasjon og øvrig infrastruktur innenfor planområdet må vurderes og løses når fremtidig byrom i planområdet er detaljert og arealbruk er kjent, ref. § 2.9.2.1. Dette fordrer at transformasjonsarbeidet på Dokken må være kommet lenger og at ny arealbruk på tilgrensende eiendommer må ha større grad av detaljering. Det er ikke hensiktsmessig å vurdere eller fastsette fremtidig løsninger for sporadisk bilparkering i forbindelse med aktuelt planforslag da dagens kunnskapsgrunnlag om fremtidig arealbruk er for tynt.

Det presiseres at vedlegg Fotomontasje datert 02.09.2021 illustrerer dagens parkerings – situasjon. Dokumentet er ikke førende eller juridisk bindende for en fremtidig løsning for parkering i en byroms-kontekst.

Når det gjelder sykkelparkering i en fremtidig byroms-kontekst så er dette også noe som må løses i forbindelse når transformasjonsprosessen er kommet lenger og fremtidig arealbruk i nærområdet er gitt større grad av detaljering. Planforslagets bestemmelser legger til rette for at sykkelparkering kan løses innenfor planområdet, men angir ikke et spesifikt areal. Mulig plassering kan være i forbindelse med fremtidig sykkelveg langs O. J. Brochs gate, som eksemplifisert i figur 26 og som illustrert i Illustrasjonsplan, 18.01.2023 samt i Fotomontasje, 02.09.2021.



Figur 26 Sykkelparkering eksemplifisert i tilknytning til fremtidig gang- og sykkelveg langs O. J. Brochs veg (ref. overordnede kommunale strategier).

5.8.4 Gangtraseer og snarveger

Sjøpromenade

Planforslaget legger til rette for at det kan opparbeides en strandpromenade igjennom planområdet. Iht. overordnede kommunale strategier skal strandpromenaden være minimum 10 meter bred sammenhengende fra sjøsiden, men med unntak av langs arealformål ABA og følgelig langs pumpehuset.

Planforslaget foreslår å legge sjøpromenaden på øst- og innsiden av eksisterende pumpehus da dette gir best flyt mht. sikt- og bevegelseslinjer. Det er vurdert å legge den på utsiden av pumpehuset, men det fordrer en relativt massiv utvidelse av kaiarealet som vil bryte med de romlige linjene / aksialiteten langs sjøfronten og i landskapet for øvrig. Se fig. 28. I tillegg vil en slik utvidelse av kaiarealet skape store utfordringer mht. drift og vedlikehold av eksisterende infrastrukturtraseer. Se også ROS-analysen, 21.02.2022. På samme vis vil forankring av en slik promenade på utsiden av eksisterende kaiareal også være utfordrende.

Med bakgrunn i de nevnte hensyn og vurderinger foreslås det derfor at sjøpromenaden følger den naturlige og logiske linjen fra Møhlenpriskaien til Frieleneskaien i bakkant av eksisterende pumpehus, som illustrert med grønn pil i illustrasjon nedenfor.

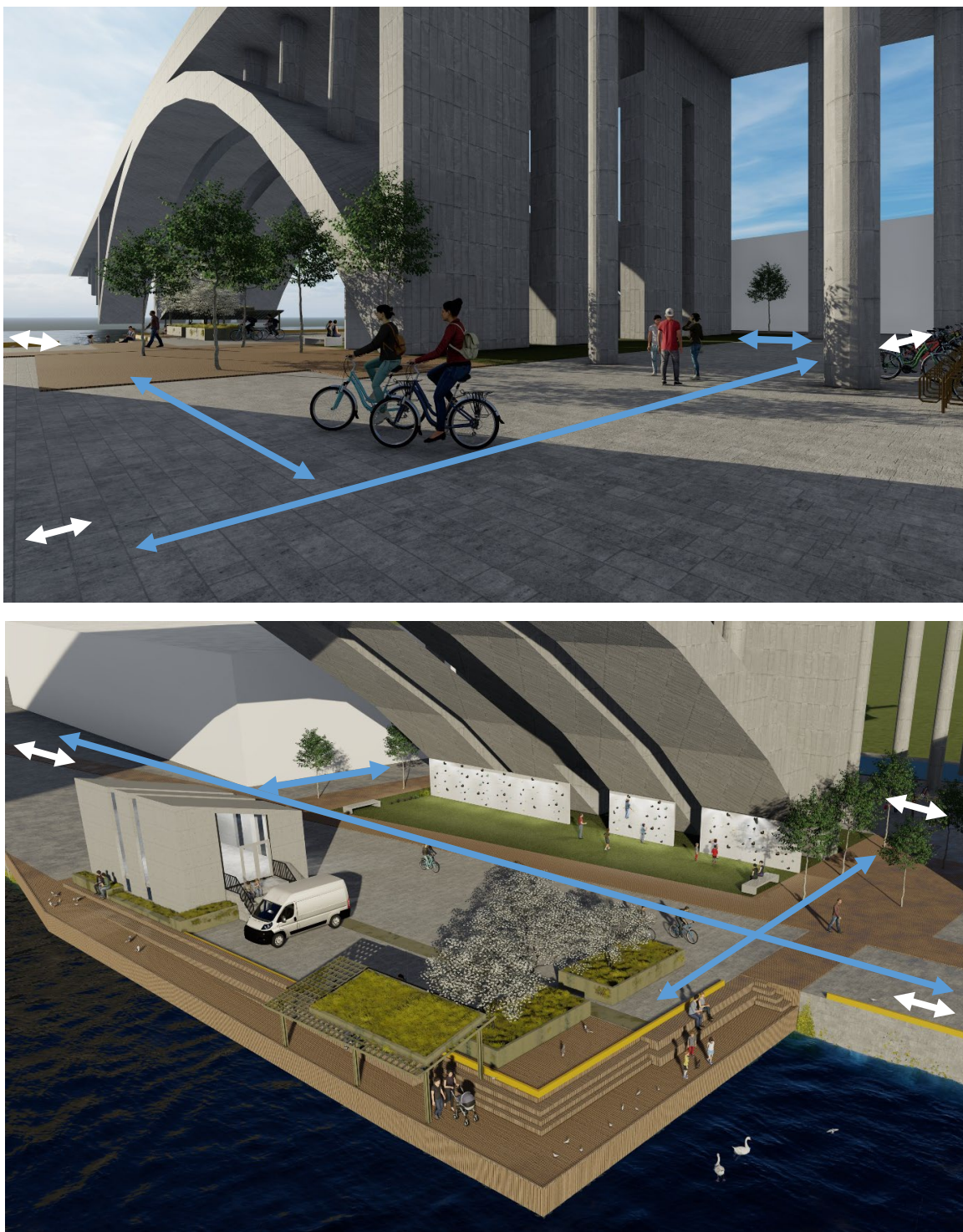


Figur 27 En sjøpromenade som følger sjølinjen langs Møhlenpriskaien som hobvedsak, men under broen anbefales det at den legges i bakkant av eksisterende pumpestasjon/-hus før den på ny treffer og følger sjølinjen langs Frieleneskaien. Dette er den mest naturlige sikt- og bevegelseslinje for en promenade. For de som ønsker å bevege seg langs sjøkanten under broen så legges det opp til en mulighet for å etablere en alternativ gangakse og oppholdsareal på utvidet kaiareal vest (og sør) for pumpestasjonen. Dette illustreres bedre i figur 25, 28 og 29.

Gang- og sykkelveg langs O. J. Brochs veg samt tverrforbindelser

Iht. til innspill fra plan- og bygningsetaten legger planforslaget til rette for en fremtidig prosjektering og opparbeidelse av gang- og sykkelvegtrase langs O. J. Brochs veg. Det er ikke hensiktsmessig å regulere slik trase i denne omgang, før tilkoblingen til tilsvarende traseer på naboeiendommene utenfor planområdet er kjent. Et eventuelt fremtidig tiltak omfattes av arealformål SK, underformål gang- og sykkelveg 2015.

Illustrasjonsplan datert 18.01.2023 viser hvor en slik gang- og sykkeltrase kan plasseres. Se også fig. 29 som eksemplifiserer utforming og sammenheng mellom aktuelle fremtidige funksjoner innenfor planområdet og dets kobling mot tilgrensende arealer.



Figur 28 Eksempel på fremtidig utforming av planområdet. Øverst: østlig del av planområdet mot O. J. Brochs gate hvor gang- og sykkelvegtrase planlegges. Nederst: Vestlig del av planområdet med utvidet kaiareal / oppholdsareal mot Puddeffjorden / Damsgårdsundet, Blå piler indikerer samspill mellom by og natur, strandpromenaden, gang og sykkelveg samt tverrforbindelser mellom disse.

Hvite piler angir behov for tilpassing til utvikling av tilgrensende eiendommer. Disse elementene sammen med de føringene som gis av anleggseiere innenfor planområdet utgjør premiss for hvordan et fremtidig byrom kan utvikles og designes her.

Planforslaget legger til rette for at det kan etableres tverrforbindelser mellom fremtidig gang- og sykkelveg langs O. J. Brochs gate og den fremtidige sjøpromenaden. I tillegg legges det til rette for en utvidelse av kaiarealet, som skaper en ny gangson på utsiden av eksisterende pumpehus og kaiareal. Grepet er sikret i planforslagets bestemmelser datert 22.06.2023, og eksemplifisert i Illustrasjonsplan, 18.01.2023 samt Fotomontasje, perspektiv 02.09.2021.

5.8.5 Kollektivtilbud

Nærmeste kollektivstopp er busstoppet Møhlenpris i Bredalsmarken / Sotravegen på broen samt også bybanestoppet på Florida. Servicelinjen stopper i Thormøhlens gate. Temaet er strengt tatt ikke relevant for planforslaget.

5.9 Universell utforming

Planforslaget setter krav om at nye tiltak innenfor planområdet skal utformes iht. funksjons- og kvalitetskrav i gjeldende lovverk, om ikke annet spesifiseres i de øvrige bestemmelsene. Av siste nevnte følger det at det ikke stilles krav til at pumpehuset inkludert adkomst skal utformes iht. krav om tilgjengelighet. Det er kun personer som skal utføre tilsyn som skal ha adgang til pumpestasjonen, og ifølge Multiconsult (på vegne av Eviny Termo AS, tidligere BKK Varne AS) kan disse oppgavene ikke utføres av personer med funksjonshemming.

Videre stadfester bestemmelsene at planområdet og et eventuelt fremtidig byrom skal utformes med vekt på orientering og kognitiv forståelse, og at sikring mot sjø langs kaikant må vurderes mht. universell utforming. Bestemmelse § 2.1 omhandler universell utforming.

5.10 Vannforsyning- og avløp

VA-anlegg er ikke et aktuelt tema for planforslaget da det ikke foreslås tiltak som trenger tilknytning til eller som på annen måte belaster VA—systemet.

Overvannshåndtering i forbindelse med opparbeidelse av et fremtidig byrom sikres i bestemmelsene § 2.4. Teknisk forskrift og Hovedplan for avløp og vannmiljø vil gjelde for nye tiltak. Det overordnede prinsipp er at overvann innenfor planområdet skal ledes mot sjø.

5.11 Renovasjon

Pumpehuset og gjeldende teknisk infrastruktur er eksisterende og utløser ikke behov for renovasjon. Ved tilrettelegging for et fremtidig byrom må eventuelt behov for avfallshåndtering sikres som del av detaljeringen og utformingen. Planforslagets bestemmelser § 2.9.2.1 setter krav til at renovasjonsløsning skal fremkomme i situasjonsplan i forbindelse med søknad om ramme.

5.12 Energiløsninger

Planforslaget bidrar til å sikre permanent tillatelse for alternativ, klimavennlig og fremtidsrettet energiløsning til bydeler og institusjoner i Bergen sentrum. Per i dag leveres det sjøvann til energianlegg i eksisterende jussbygg på Sydnes, for energiforsyning på Nygårdshøyden – UiB samt til frikjøling for Media City Bergen – Eviny Termo AS (tidligere BKK Varne AS).

Det er i tillegg lagt opp til fremtidig levering av frikjøling til Nygård og Dokken, som er viktige parameter for utvikling av Dokken som ny bydel. Sjøvannsleveranse er en også en vesentlig komponent i å nå målet om at UiB skal være klimanøytral innen 2030.

5.13 Risiko og sårbarhet – avbøtende tiltak

Det er identifisert 4 uønskede hendelser, som gjennom ROS-analysen, 21.02.2022 belyses for eksisterende situasjon vs. fremtidig situasjon. Disse er havnivåstigning og stormflo, brann ved pumpestasjon, nedfall fra broen og brudd på tekniske ledninger (VA, kabler, høyspent mm). Som oppsummert i kap. 4.5 i ROS-analysen er alle disse vurdert til å ha grønt og akseptabelt risikonivå, etter nye tiltak. Både plangrep og bestemmelser bidrar til å sikre dette. Planforslaget medfører ikke økt faresituasjon eller risikonivå sammenlignet med dagens nivå.

Av hensyn til kritisk infrastruktur innenfor planområdet, legges det ikke til rette for en stor utvidelse av kaifronten slik det i utgangspunktet ble tatt høyde for i forbindelse med avgrensning av planområdet etter innspill fra Byarkitekten og Byplan. Planforslaget legger derfor opp til at den fremtidige promenaden langs sjølinjen legges på innsiden av pumpehuset. Dette er også den mest naturlige plasseringen av promenaden mht. sikt- og bevegelseslinje igjennom planområdet.

5.13.1 Støytiltak

Det planlegges ikke for støysensitiv bebyggelse, heller ikke annen bebyggelse. Det er ikke satt krav om utarbeidelse av støyrapport. Se kap. 3.14 om støyforhold.

5.14 Rekkefølgebestemmelser

Planforslaget legger ikke opp til rekkefølgebestemmelser annet enn at det skal gjennomføres en vurdering av livbøye iht. § 2.8.5 før igangsettelsestillatelse, ref. § 6.1.1. Videre at *eventuelt nødvendige sikrings- og beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes*, ref. § 6.1.2. Punkt 6.1.2 i bestemmelsene må forstås ut ifra planforslagets hensikt, som primært er å sikre eksisterende pumpestasjon/pumpehuset permanent tillatelse etter plan- og bygningsloven § 12 – 12 samt også å sikre øvrig teknisk og kritisk infrastruktur.

6 Planprosess og medvirkning

Planarbeidet er kunngjort i Bergensavisen BA 18.04.2020 med høringsfrist 31.05.2020. Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt til naboer og grunneiere den 16.04.2020 og per e-post til offentlige og private instanser 17.04.2020.

Oppstartsmøte med Bergen kommune ble avholdt 02.04.2020. I etterkant er det gjennomført et arbeidsmøte den 15.09.2020. Det er tatt kontakt med Statens vegvesen for dialog rundt mulig bruk av arealet under broen. Merknadene / uttaler i forbindelse med varsel og kunngjøring av planarbeidet er tatt hensyn til ved å legge til rette for etablering av et byrom samtidig som Statens vegvesen som veieier / anleggseier og andre eiere av kritisk og teknisk infrastruktur sikres. Det er ikke avholdt folkemøter.

Planforslagets hovedintensjon er å sikre pumpehuset permanent tillatelse etter plan- og bygningsloven i tillegg til å sikre øvrige teknisk og kritisk infrastruktur i planområdet samt også Statens vegvesen sine interesser. Detaljering og avklaringer rundt det fremtidige byrommet med strandpromenade og gang- og sykkel veg må skje når tilgrensende eiendommers fremtidige by- og bebyggelsesstruktur er kjent. Eventuelle folkemøter m.m. kan vurderes gjennomføres i den forbindelse.

6.1 Krav om konsekvensutredning?

Tiltaket er vurdert til ikke å være omfattet av forskrift om konsekvensutredning. Se nedenfor for vurdering av mulige innslagspunkt.

Planer / tiltak som omfattes av forskriften			Vurdering
	§ 1	Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelser av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres.	Tiltaket er eksisterende.
§ 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding			
	§ 6b	reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen	Ikke relevant. Vedlegg I omhandler ikke tiltaket.
§ 8	Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis det kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.		
	§ 8a	reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen	Ikke relevant. Tiltaket omhandles ikke i vedlegg II, og er eksisterende.

7 Konsekvensutredning

Ikke aktuelt. Se kap. 6.1.

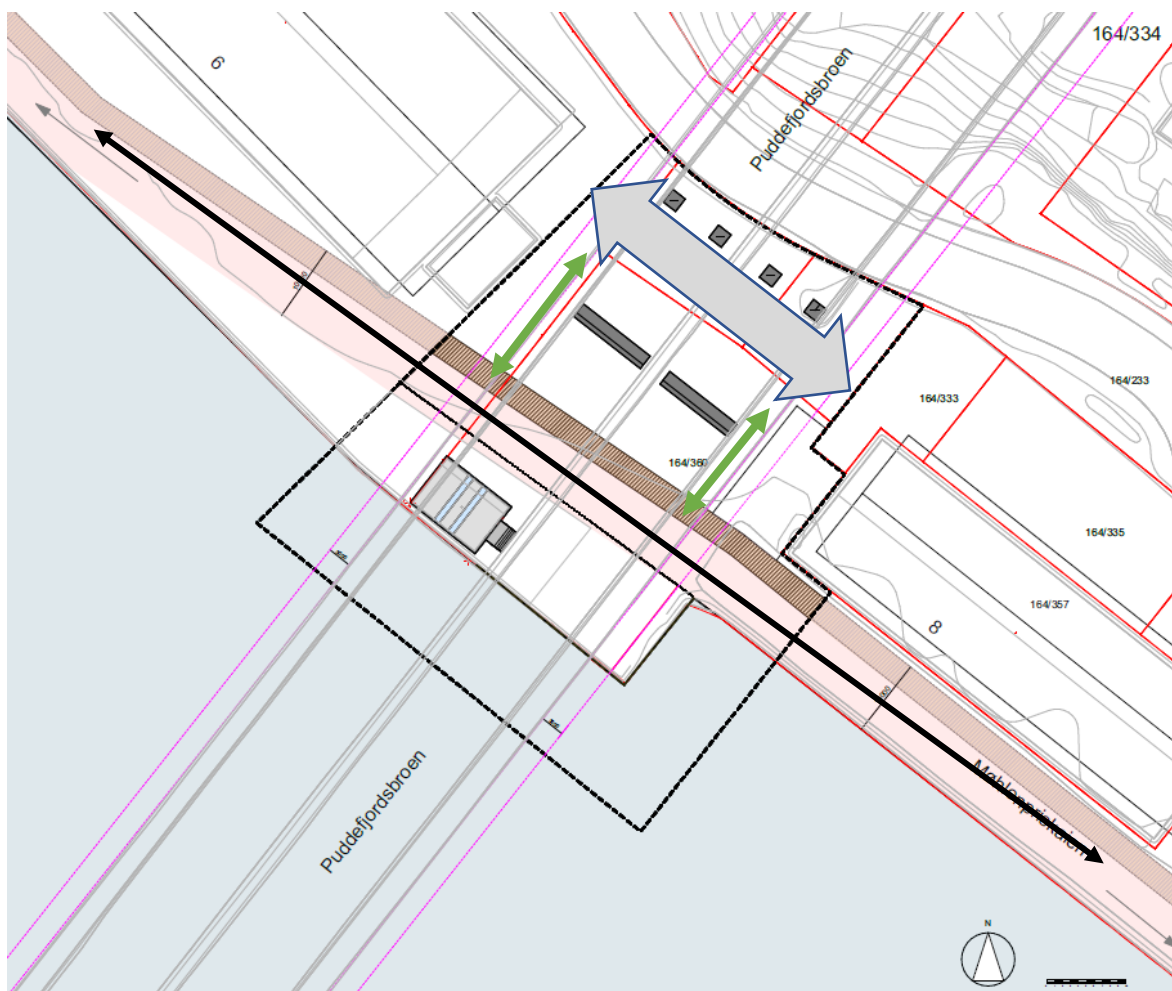
8 Virkninger og konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer

Planforslaget og Dokken 2050

Planforslaget forholder seg overordnet til arealstrategien *Dokken 2050 – Transformasjon fra godshavn til ny bydel*, som identifiserer planområdet som et viktig byrom og som definerer en gjennomgående sykkelrute i tilknytning til O. J. Brochs gate samt en sjøpromenade langs sjølinjen. Se illustrasjon nedenfor.

Planforslaget regulerer strandpromenaden med min. 10 meter bredde, mens det i arealstrategien for Dokken foreløpig legges opp til 15 meter bredde. En bredde på 15 meter utelukkes ikke i planforslaget, og i all hovedsak er her tilgjengelig areal for en promenade med 15 meters bredde. Hva som blir den endelige bredden, bør ses i sammenheng med transformasjonen og den fremtidige utbyggingen på tilgrensende eiendommer / areal.



Figur 29 Svart pil angir sikt- og bevegelseslinje for sjøpromenaden. Massiv grå pil angir areal og bevegelsesline for gangveg og sykkeltrase. Grønne piler angir forbindelser mellom disse.

Planforslaget og KPA 2018

I gjeldende kommuneplan er området regulert til byfortettingssone, BY1, med sentrumsformål (1130). Iht. bestemmelse § 6.1.1 er byggegrense mot sjø lik 10 meter.

Bestemmelsens tilhørende retningslinje åpner for at byggegrensen kan vurderes fleksibelt dersom den nye situasjonen tilfører nye og forbedrede allmenne brukskvaliteter til området.

Planforslaget legger ikke opp til nye byggetiltak, men regulerer eksisterende pumpestasjon / hus med omliggende areal til ABA *Andre typer bebyggelse og anlegg (kode 1500)*.

Arealformålets avgrensning mot sørvest følger dagens kaikant, og selve pumpehuset er plassert 1 meter fra kaikanten og slik sett ikke iht. byggegrensen slik den angis av kommuneplanen. I forbindelse med søknad om dispensasjon for oppføring av tiltaket ble det gjort alternative vurderinger mht. plassering. Her er flere faktorer som skal hensyntas, og den mest optimale plasseringen er hvor pumpehuset er plassert i dag. Den samfunnsmessige nytten synes klart større enn eventuelle negative konsekvenser av at pumpehuset er oppført nærmere enn 10 m fra sjøkant. Når det gjelder bevegelseslinje og siktlinje langs strand-/sjølinjen så er disse ivare tatt, ref. figur 30 og tilhørende tekst. Se også fig. 27 – 29.

Planforslaget legger videre til rette for en rekke allmennyttige kvaliteter. Det foreslås en utvidelse av kai-arealet og bearbeidelse av kaifronten for opphold og en alternativ bevegelseslinje langs sjøkanten. Planforslaget legger også til rette for at deler av planområdet i fremtiden kan møbleres og opparbeides som et byrom, gitt at nye tiltak forholder seg til og tar hensyn til områdets infrastruktur samt behov for tilgang ifb. med vedlikehold.

Planforslaget setter ikke detaljerte krav til utforming av byrommet da dette mest effektivt løses når den fremtidige utformingen av tilgrensende eiendommer er kjent slik at området nord og sør for broen kan knyttes sammen på en mest mulig gunstig måte. Men, som sagt legges det til rette for slik utvikling og følgelig etablering av et fremtidig og attraktivt byrom.

Pumpehuset i seg selv er av allmenn interesse og nytte ved at det blant annet kan bidra til renere energi i byen, og ved at det har opplegg for fremtidig levering av frikjøling til Nygård og den nye bydelen på Dokken.

Planforslaget og KDP

Planområdet inngår i plan id. 17330000 Årstad. KDP Puddefjorden – Damsgårdsundet (vedtatt 2010), som krever opparbeidelse av en strandpromenade. Iht. § 7.5 skal strandpromenaden *«være sammenhengende og følge sjøfronten. Den skal benyttes til opphold og ferdsel for fotgjengere. På Møhlenprissiden og i Solheimsviken skal den ha en bredde på min. 10 meter og på Damsgårdssiden en bredde på min. 4 meter.»*

Planforslaget setter av areal med 10 meter bredde, som strekker seg under Puddefjordsbroen fra Møhlenpriskaien i sør til Frieleneskaaien i nord. Bestemmelsene sikrer at bredden er minimum 10 meter. Tilgjengelig areal medfører at promenaden kan prosjekteres og etableres bredere, men dette må altså sees i sammenheng med transformasjon av planområdets tilgrensende eiendommer.

For den delen av planområdet som går under broen følger ikke promenaden kaikant mot sjø, men legges i bakkant av pumpehuset. Dette grepet sammenfaller strengt tatt ikke med kravet i KDP (§ 7.5), men det er likevel en god løsning sett i forhold til den naturlige bevegelse- og siktlinjen langs strandlinjen/sjøfronten samt også med tanke på fremtidige tverrforbindelser mellom sjøpromenaden og gang- og sykkelveger langs O. J. Brochs gate. Se fig. 27 - 29.

Det legges ikke til rette for ny bebyggelse innenfor planområdet. Arealet mellom foreslått trase for promenade og sjøfronten vil derfor kunne oppleves som en integrert del av promenaden og gis en tiltalende utforming med tanke på allmenn brukskvalitet. Det samme gjelder foreslått arealdisponering for området øst for strandpromenaden.

I tillegg legger planforslaget til rette for å utvide kaien 3 meter ut i sjø. Nytt kaiareal skal gis en formgivning som både er funksjonell og tiltalende for opphold og bevegelse, og vil være et godt supplement til fremtidig og dels tilgrensende sjøpromenade.

Arealet nærmest pumpehuset innlemmes i arealformålet *Andre typer bebyggelse og anlegg* (ABA) for å sikre nødvendig tilgang i forbindelse med drift og vedlikehold samt også areal for plassering av en kran dersom inntaksledningen til pumpehuset må løftes opp av sjøen i forbindelse med vedlikehold. Kranen kan kun plasseres nord for pumpestasjonen da den må plasseres utenfor selve broen / brofundamentet, og vil kun benyttes unntaksvis.

Plangrepet mht. strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler.

Strategien for sjøfronten omhandler også en sjøpromenade, som skal bidra til å redusere barrierer mellom by og sjø. Den skal være et strukturerende element som sikrer offentlig tilgjengelighet til fjorden når sjøfronten transformeres. Strategien gir eksempler på ulike byggestrategier, se fig. 13.

Planforslaget åpner for at et areal som per i dag ikke er tilgjengelig for allmennheten og ikke har allmenn bruksverdi, kan utvikles til et attraktivt byrom (innenfor visse rammer) for bevegelse og opphold langs og ved sjøen / strandlinjen. Den fremtidige sjøpromenade vil som hovedregel følge kaifront langs Møhlenpriskaien og Frieleneskaien, men iht. begrunnelse ovenfor legges den med avstand til / buffer mot sjøkant igjennom planområdet som vist i figur 27 – 29.

Promenaden følger en naturlig linje langs kaifront på Frieleneskaien og Møhlenpriskaien. Promenaden foreslås opparbeidet som en integrert del av et fremtidig byrom innenfor planområdet og mht. fremtidige bymiljø på begge sider av planområdet.

8.1.1 Eksisterende reguleringsplaner

Planforslaget vil ikke få konsekvenser for underliggende eller tilstøtende reguleringsplaner. Se kap. 4.2

8.2 Byform og arkitektur

Se kap. 5.3 for redegjørelse og vurdering av planforslaget mht. gjeldende arkitektur- og byformingspolitikk, Arkitektur+ samt kommuneplanens bestemmelser § 8.

8.2.1 Estetikk

Innenfor planområdet er et eksisterende bygg (pumpehuset med pumpestasjon) i tillegg til broens konstruksjoner (bropilarer). Hvordan eksisterende pumpehus forholder seg arkitektonisk og estetisk til omliggende miljø er beskrevet i kap. 6.3.

Planforslaget legger ikke til rette for ny bebyggelse, men det åpner for etablering og opparbeidelse av et fremtidig byrom. Hvordan byrommet skal utformes må løses helhetlig i forbindelse med utvikling av tilgrensende eiendommer, slik at funksjoner og elementer kan løses og kobles på en god måte. Planforslaget setter derfor ikke detaljerte krav til utforming, funksjonalitet eller materialitet, men bestemmelsene definerer rammer for en fremtidig opparbeidelse av planområdet som sikrer estetisk kvalitet, og som er positivt for stedet i seg selv og omgivelsene rundt.

Planforslaget medfører ikke negative konsekvenser mht. opplevelsen av landskap og omgivelser, og forholder seg til overordnede føringer mht. estetikk.

8.3 Levekår og folkehelse

Planområdet er i dag inngjerdet og ikke åpent for allmennheten. Planforslaget legger til rette for en sjøpromenade og etablering av gangveg og sykkelvegtrase samt også for byrom og nye møtesteder, som på alle vis vil ha et positivt bidrag for levekår og folkehelse.

Planbestemmelsene sikrer at et fremtidig byrom med sjøpromenade m.m. utformes iht. prinsippet om universell utforming og at en ny del av strandsonen gjøres offentlig tilgjengelig i fremtiden.

8.4 Uterom

En positiv konsekvens av planforslaget er at det forbedrer og øker tilgang til offentlige utearealer gjennom å legge til rette for et fremtidig byrom og en forskjønning av området, deriblant fremtidig strandpromenade, gang- og sykkelvegtrase og tverrforbindelser mellom disse. At området ligger under en bro gir livd fra vær og vind og med det muligheter for å gjennomføre aktiviteter som dels er væravhengige. Eksempelvis forestillinger, konserter og markeder.

Det faktum at planområdet som hovedsak er under en bro og at her er flere tekniske infrastruktur-traseer i bakken medfører også at her er en del begrensninger for bearbeidelse av området og for så vidt også for utformingen. Planforslaget legger følgelig til rette for de overordnede rammene i så måte, men detaljene må som tidligere redegjort for løses i forbindelse med at tilgrensende eiendommer transformeres fra næring/-havnefunksjon til et bymiljø med urban bebyggelse. På denne måten sikres det at koblinger mellom ulike forbindelseslinjer inn og ut av planområdet løses mest mulig gunstig.

Bestemmelsene sikrer fremtidige tverrforbindelser igjennom byrommet og mellom gang- og sykkelveg og promenaden, og derfor også offentlig/allmenn tilgang til strandsonen. Videre foreslås det noen mindre områder med beplantning for å gi området et grønnere preg, men også dette må sees i sammenheng med hvordan tilgrensende eiendommer utvikles.

Planforslaget legger til rette for etablering av et byrom, men detaljprosjekteringen må skje i forbindelse med transformasjon av tilgrensende eiendommer på begge sider av planområdet.

8.5 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget bidrar til å tilgjengeliggjøre et areal hvor man kommer tett på Puddefjordbroens konstruksjoner og den flotte brobuen fra 1950, som etter hvert begynner å bli et historisk element. Utover dette vil ikke planforslaget medføre konsekvenser for eller forringe kulturminner eller kulturmiljø i nær-/influensområdet.

Det tidligere fergeleie innenfor planområdet er per i dag «dekket til» og slik sett også fjernet. Det er i utredningsprosessen sett på et alternativ hvor man kunne tilbakeføre avrettingen og benytte leie til rampe ned mot et lavere liggende kaiareal / oppholdsareal, men dette ble ikke gått videre med pga. konflikt med eksisterende teknisk og kritisk infrastruktur. Planforslaget foreslår følgelig ikke å tilbakeføre dette kulturhistoriske elementet.

Pumpehuset som et moderne teknisk og industrielt anlegg vil etter transformasjonen av området kunne stå som et minne om stedets historie og marine/industrielle opprinnelse. Kanskje kan pumpehusets gavl-vegg mot nord eller nærliggende areal benyttes til plassering for opplysende oppslagstavler. Planforslaget setter ikke krav til slik bruk av pumpestasjonens vegger, men heller ingen begrensninger. Slik bruk må uavhengig avklares med anleggseier.

8.6 Blågrønne verdier og infrastruktur

8.6.1 Sammenhengende blågrønn struktur

Planforslaget legger til rette for at planområdet kan tilføres mer grønt samtidig som det åpnes opp for mer kontakt med sjø og blå struktur for allmenheten. Utover det er det ingen konsekvenser på sammenhengende blågrønn struktur.

8.6.2 Jordressurser

Det er ikke jordressurser i området.

8.6.3 Naturmangfold

Tiltaket er eksisterende på bebygd flate, og vil ikke få konsekvenser for naturmangfold.

8.7 Rekreasjon og friluftsliv

Planområdet legger til rette for flere moment som kan bidra til økt rekreasjon ved å øke allmennhetens tilgang til sjønære areal, og ved å tillate etablering av byrom innenfor et areal som per i dag er avstengt samt ved å legge til rette for etablering av gangveg og sykkeltrase på sjøsiden av O. J. Brochs gate i tillegg til deler av en lengre strandpromenade. Planforslaget reelle effekt på rekreasjon og friluftsliv er avhengig av at naboeiendommer også transformeres og utvikles med blant annet sjøpromenade og gang og sykkelveg, og at den overordnede transformasjonen gjennomføres.

8.8 Sosial infrastruktur

8.8.1 Skole og barnehage

Tiltaket har ingen konsekvenser mht. kapasitet på skole og barnehage.

8.8.2 Annen sosial infrastruktur

Tiltaket har strengt tatt ingen vesentlige konsekvenser på annen sosial infrastruktur.

8.9 Barn og unges interesser

Planforslaget vil ha positive konsekvenser for barn og unge ved at det legger til rette for et byrom, som kan tilby varierte aktiviteter i tillegg til gang- og sykkelveg for de som skal til og fra målpunkt i området.

8.10 Samferdsel og mobilitet

8.10.1 Atkomst og veg

Uendrede forhold. Planens hensikt gjelder et eksisterende tiltak, dvs. pumpestasjon med infrastruktur. En fremtidig etablering av gang- og sykkelveg vil øke trafiksikkerheten og fremkommeligheten for myke trafikanter i området tilknyttet O. J. Brochs gate.

8.10.2 Parkering

Uendrede forhold. Tiltaket er eksisterende, og planforslaget vil ikke medføre økt bilparkering. Planforslaget legger til rette for sykkelparkering, som er en positiv konsekvens.

8.10.3 Trafikksikkerhet

Planforslaget åpner for mulighet til å etablere gang- og sykkelveg på et areal vest for O. J. Brochs gate iht. overordnede føringer. Tiltaket vil kunne ha positiv konsekvens på trafikksikkerheten.

8.10.4 Kollektivtilbud

Planforslaget vil ikke få konsekvenser for kollektivtilbudet.

8.10.5 Myke trafikanter

Planforslaget åpner opp for å prosjektere, omsøke og etablere en fremtidig etablering av gang- og sykkelveg og en strandpromenade som vil gi bedre vilkår for myke trafikanter. Det legges også til rette for etablering av sykkelparkering innenfor planområdet.

8.11 Vannforsyning og avløp

Ikke aktuelt, tiltaket er eksisterende.

8.12 Energi og klima

Planforslaget har en positiv virkning mht. energi og klima. Det eksisterende pumpehuset – som gjennom planforslaget skal sikres permanent tillatelse – bidrar til en klimavennlig og fremtidsrettet energiløsning for bydeler og institusjoner i Bergen sentrum. Per i dag leveres det sjøvann til energianlegg i eksisterende jussbygg på Sydnes for energiforsyning på Nygårdshøyden – UiB samt til frikjøling for Media City Bergen – Eviny Termo AS (tidligere BKK Varme AS).

Det er i tillegg lagt opp til fremtidig levering av frikjøling til Nygård og Dokken, som er viktige parameter for utvikling av Dokken som ny bydel. Sjøvannsleveranse er en også en vesentlig komponent i å nå målet om at UiB skal være klimanøytral innen 2030.

8.13 Universell utforming

Planforslaget setter krav til universell tilgjengelighet og utforming på areal som skal være allment tilgjengelig iht. gjeldende lovverk.

8.14 Risiko og sårbarhet – konsekvenser

Planforslaget medfører ikke negative konsekvenser for risiko- og sårbarhetstema. Det vises i den sammenheng til ROS-analysen datert 21.02.2022. Planforslaget påvirker ikke lokalklimatiske forhold eller forurensningssituasjonen. Planforslaget hensyntar i plankartet og bestemmelser eksisterende høyspentkabel og annen teknisk og kritisk infrastruktur i grunnen, og i sjøen.

8.14.1 Forurensning

Planforslaget medfører ikke fare for forurensning, eller økt forurensningsnivå. Se også 9.12 ang. energi og klima, som også er relevant for forurensning.

Eventuelt fremtidige tiltak på / i forurenset grunn må planlegges og gjennomføres slik at eventuell forurensning fra grunnen ikke fører til helse- eller miljøskade, ref. § 2.7.3.

8.15 Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget pålegger ikke offentlig innløsningsplikt eller utløser behov for ekspropriasjon, men ved en etablering av et offentlig byrom må det gjøres nødvendige avtaler med eiendommenes hjemmelshavere og anleggseiere innenfor planområdet.

8.16 Konsekvenser for næringsinteresser

Planområdet benyttes i dag til næring, men går inn i et større område som skal transformeres til ny bydel. Dette medfører at dagens næringsaktivitet må flyttes. Tiltak som hjemles i planforslaget utover det eksisterende pumpehuset, kan ikke realiseres før etter næringsaktiviteten er flyttet. Planforslaget får ikke konsekvenser for næringsinteresser utover det som allerede er gjort kjent i pågående arbeid med transformasjon av Dokken.

8.17 Konsekvenser for naboer

Planforslaget vil ha positive konsekvenser for naboene.

8.18 Interessesmotsetninger

Statens vegvesen har i sine tilbakemeldinger vært noe negative mht. tilrettelegging av dette arealet da de har behov for å komme til brokonstruksjonen for drift- og vedlikehold fra undersiden, i tillegg til at det er nedfallsfare fra broen. Planforslaget forsøker å ivareta disse hensynene ved å sikre at Statens vegvesen sammen med andre anleggseiere i området må involveres i prosjektering og utforming av området. Denne detaljeringen kan ikke gjøres som en del av planforslaget da der er flere eksterne avhengigheter på tilgrensende naboeiendommer og areal, som per i dag ikke er avklart. Blant annet er det ikke kjent hvordan de fremtidige bymiljøene på begge sider av planområdet skal utformes med grøntstruktur, bevegelseslinjer og bygningsstruktur.

Fra et helhetlig perspektiv er det mest hensiktsmessig om naboeiendommene og den mer overordnede strukturen legger premisser for utforming av planområdet, enn at planområdet som er et koblingspunkt mellom 2 bymiljø skal legge premissene for grep på og utvikling v naboeiendommene. Ved at planområdet detaljeres og utformes i etterkant sikres de mest optimale koblingene og sammenhengene mellom tilgrensende bymiljø og overordnet struktur.

Se også kap. 8.16 om dagens næringsaktivitet innenfor planområdet. Denne aktiviteten må avvikles før planforslaget kan effektueres i sin helhet. Planområdet inngår i et område som skal transformeres ny bydel, noe som medfører at næringsaktører som hovedsak vil være i prosess med å finne annen lokalitet. I forlengelse av dette gjelder også en interessesmotsetning i at planområdet ikke bør detaljeres og prosjekteres før det er kjent hvordan tilgrensende eiendommer skal transformeres, som tidligere nevnt. Planforslaget løser dette ved å ikke sette rekkefølgekrav til opparbeidelse av byrom mm, men ved å tillate slik opparbeidelse når tiden er hensiktsmessig og rett.

8.19 Avveining av virkninger

Planområdet inngår i et avklart transformasjonsområde og virkningene av planforslaget er samlet sett svært positive.

9 Avsluttende kommentar

Planforslaget må forstås og vurderes ut ifra sin hensikt nr. 1, nemlig å sikre eksisterende pumpehus på Frieleneskaiaen permanent tillatelse etter plan- og bygningsloven. Dernest å sikre eksisterende teknisk og kritisk infrastruktur innenfor planområdet samt også Statens vegvesen sitt behov for tilgang til broen for drift og vedlikehold og det faktum at det er nedfallsfare fra broen. Dette sagt så legger planforslaget også til rette for etablering av et fremtidig byrom som kobler sammen en fremtidig gang- og sykkelveg langs O. J. Brochs gate samt en strandpromenade langs sjølinjen iht. overordnede planer. Det nevne bevegelseslinjer og byrom vil knytte sammen de fremtidige bymiljøene nord og sør for Puddefjordsboren og planområdet, og i dette ligger et vesentlig moment: Planforslaget kan ikke detaljere og «prosjektere» utformingen av de nevnte tiltakene, før fremtidig arealdisponering på naboeiendommene er kjent. Det er etter vår vurdering det mest hensiktsmessige ut ifra en planfaglig og helhetlig vurdering.

Et fremtidig byrom her vil svare ut de aller fleste av Bergen kommunes overordnede mål. Dette er redegjort for i kap. 5.3 med henvisning til Arkitektur+ og bestemmelse § 8.2 i KPA. Kort summert bidrar det eksisterende pumpehuset innenfor planområdet til bærekraftig utvikling og klimavennlig energi samt også forskning og utvikling, i tillegg til at det gir en menneskelig skala under brodimensjonene. Den fremtidige tilretteleggingen av et byrom, strandpromenade og gang- og sykkelvegtrase bidrar også til en menneskelig skala, til gåbyen Bergen, til en allmenning med sjøfront, til et attraktivt og estetisk fint uterom med kontakt til blågrønnstruktur som igjen har positive konsekvenser for/på levekår og folkehelse.

Med bakgrunn i dette og på vegne av tiltakshaver vil vi anmode om at planforslaget kan fremmes for 2. gangs behandling. Revidert planforslag inneholder følgende leveranser:

Plankart datert 22.06.2023	Uendrede / tidligere innsendte vedlegg:
Reguleringsbestemmelser datert 22.06.2023	Fotomontasje, perspektiv datert 02.09.2021
Planbeskrivelse datert 22.06.2023	ROS-analyse datert 21.02.2022
Merknadsskjema datert 01.02.2023	Uttale fra VA-etaten datert 29.05.2020
Illustrasjonsplan datert 18.01.2023	Uttale fra Byantikvaren datert 29.04.2020
Snitt og oppriss datert 31.01.2023	Ferdigattest datert 03.12.2021
Avklaringer arealformål datert 22.11.2022	Stedsanalyse datert 21.02.2020
Kravspesifikasjon datert 02.02.2023	Rammer_premiss i referat datert 23.11.2020