

TOMTE- OG REGULERINGMESSIGE VURDERINGER mm**– INNSPILL TIL KONSEPTVALGUTREDNING LOKALISERING AV MARINE FoU-
VIRKSOMHETER I BERGEN.****NOTAT FRA PLANSEKSJONEN (UP - bidrag fra EV)**

Prosjektnavn:	KVV Lokalisering av marine FoU-virksomheter i Bergen
Prosjektnummer:	1117701
Prosjektleder:	Line Dyb, UA
Medarbeidere:	Jorleif Jørgenvåg (UP) Kristin Vollan (EV)

Revisjoner (endringslogg):

Rev. nr:	Revisjon utført av:	Beskrivelse av hva som ble endret:	Dato:
1.0			
2.0			
3.0			

Signatur

Dato og signatur

UP medarbeider:

28.11 - 2016 Jorleif Jørgenvåg (sign)

UP leder

28.11- 2016 Nina Ødegaard (sign)

Innhold

1. Oppdragsdefinisjon og rammer	3
2. Alternativer	5
3. Rammebetingelser ved vurdering av lokalisering av marine FoU-virksomheter	7
4. Vurdering av lokalisering for nybygg	11
5. Tomte- og reguleringsvurdering for Nordnesområdet	15
6. Lokaliseringsalternativer for nybygg	28
7. Andre lokaliseringsalternativer	38
8. Beregning av klimagassutslipp fra transport for lokaliseringsalternativene	42
9. Plankrav og evt. kostnader ved rekkefølgeprosjekt	43
10. Sammenstilling av tomtealternativene for nybygg	44

1. Oppdragsdefinisjon og rammer

Statsbygg har 25.09.2015 inngått rådgivningsavtale med Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) om utarbeidelse av konseptvalgutredning (KVU) for lokalisering av marine FoU-virksomheter i Bergen. Statsbygg skal være ansvarlig for konseptvalgutredningens kvalitet og innhold. Statsbygg har engasjert Metier AS sammen med Link Arkitektur AS og OPAK AS, som hovedkonsulent for å bidra i KVU-arbeidet og gjennomføre alternativanalysen.

Statsbygg skal ut over totalansvaret for KVU-ens kvalitet og innhold bidra med relevant dokumentasjon om byggene, som for eksempel opplysninger om vernebestemmelser og tilstandsvurderinger/analyser for de eiendommer Statsbygg forvalter. Videre vil vi bidra med kostnadsoverslag byggeprosjekter og erfaringstall, erfaring og kunnskap om byggtekniske forhold, overordnede reguleringsmessige forhold og tomtealternativer samt leievurderinger i det private markedet.

NFD har flere underliggende marine FoU-virksomheter i Bergen. Flere av disse har små og lite hensiktsmessige lokaler og utdatert vitenskapelig utstyr. Det skal gjennomføres en ordinær konseptvalgutredning (KVU) hvor mulighetene for samlokalisering og felles infrastruktur skal vurderes for Havforskningsinstituttet (HI), Nasjonalt institutt for ernæring og sjømat (NIFES), Veterinærinstituttet, NOFIMA og det marine FoU-miljøet ved Universitetet i Bergen og eventuelt øvrige interessenter. Det er imidlertid ikke et krav at FoU-institusjonene skal samlokaliseres. Alternativene som utredes må løse problemene institusjonene har i dag, samt ivareta framtidig utvikling av marin forskning og utvikling. Mulighetene for forskningssamarbeid mellom institusjonene skal også vurderes i utredningen. I tillegg til 0-alternativet, skal det utarbeides minst to andre konseptuelt ulike alternativer. Varianter av alternativene og leie i markedet skal også utarbeides dersom dette synes hensiktsmessig.

Relevant dokumentasjon fra Statsbyggs tidligere arbeid med lokalisering av NFDs marine FoU-virksomheter i Bergen tas med i KVU-arbeidet. Dette gjelder i første rekke *Mulighetsstudie 1* (17.11.2008) og *Mulighetsstudie 2 for Fiskeri- og kystdepartementets etater på Nordnes, Bergen* (11.02.2011) av Statsbygg/B+B arkitekter AS.

Dette notatet omfatter faktagrunnlag og overordnede vurderinger av tomte- og reguleringsmessige forhold fra Statsbygg som underlagsdokumentasjon for alternativvurderingene i KVUen.

Rammer for vurdering av lokalisering i konseptvalgutredningen.

I konseptvalgutredninger skal det godtgjøres at de ulike konseptuelle alternativene er realistiske og gjennomførbare. Typisk beskrives for hvert konseptalternativ flere mulige tomter som er tilgjengelige når KVV utarbeides. De ulike tomtene/lokaliseringene som vurderes vil også kunne representere prinsipielle forskjeller, typisk er sentralt beliggende tomt kontra mindre sentral beliggenhet. Normalt foretas det ikke aktive eiendomssøk i markedet, og det inngås ikke forpliktende avtaler med grunneiere. Tomtene vil derfor kunne være uaktuelle når prosjektet kommer til gjennomføring. Særlig gjelder dette der det går lang tid fra KVV-utredningen til regjeringens beslutning om å gjennomføre et forprosjekt etter KS1 foreligger. Forprosjektet starter derfor normalt med en prosess for å finne en konkret tomt etter de føringer som er gitt i regjeringsbeslutningen.

Statsbygg forutsetter at dette vil være rammebetingelsene også for KVV for lokalisering av marine FoU-virksomheter i Bergen.

Kontakt med Bergen kommune og eiendomsaktører.

Det er i arbeidet med KVV-en ikke gjennomført et åpent eiendoms- eller tomtesøk i markedet. Det er avholdt møter med Bergen kommune 10.06.2016 (byrådsleder) og 22.08.2016 (byrådsavdeling for byutvikling) for innhenting av kommunens overordnede synspunkter, samt avklaring av konkrete rammebetingelser for lokaliseringalternativene. Det er ikke gjort forpliktende avtaler med eiere av lokaliseringalternativene. Det er kun innhentet nødvendige opplysninger om eiendommenes beskaffenhet for å kunne gjøre egnethetsvurderingen. Statsbygg har tatt direkte kontakt med eiere av lokaliseringalternativer som ble nevnt som aktuelle av Bergen kommune i møte 10.06.2016. Dette er:

- Marineholmen - CG Rieber Eiendom (24.08.2016).
- Hegreneset - Olsen Eiendom (23.08.2016).
- Laksevåg Verft - Marin eiendom (23.08.2016).

Statsbygg har avholdt møter med alle aktører som på eget initiativ har meldt sin interesse. Dette har vært:

- Askøy kommune - Byneset og Kleppestø sentrum og Chemco AS - Marikoven kai- og næringsområde på Askøy (10.06.2016)
 - Bergen og omland Havnevesen (BOH) – Tollbodkaien mm. (21.06.2016).
 - FAV Gruppen – Tollbodallmenningen 1b (21.06.2016).
 - Visjon Dokken - Mad Arkitekter, OBOS, EGD Property AS og Probiz AS (10.06.2016).
 - Bergen Business Park Flesland – DnB Næringsmegling mfl. (10.06.2016).
-

2. Alternativer

Konseptvalgutredningen vurderer følgende alternativer i alternativanalysen:

Alternativer	Alt. 0	Alt. 0+	Alt 1 Rehabilitering + Nybygg NIFES	Alt. 2a Laboratorie- alt.: Medium	Alt. 2a Laboratorie- alt.: Stor	Alt. 3a Nybygg	Alt. 3b Nybygg
	Minimum av vedlikehold som er nødvendig for at byggene skal kunne driftes videre i ca. 5 år.	Forlengelse 0-alternativet, videreføring av dagens funksjoner i eide bygg + leie	Nybygg for NIFES. Rehabilitering + leie for HI. Leie for FDir.	Nybygg HI + NIFES. Rehabilitering HI (lab. + kontor). Leie kontorer HI, NIFES og FDir.	Nybygg HI + NIFES Rehabilitering HI (kontor). Leie kontorer HI, NIFES og FDir.**	Nybygg for HI, NIFES og Nofima. Leie FDir.	Nybygg for HI, NIFES, Nofima og FDir.
Totalt behov 2050, m2 BTA		31 000 m2	43 500 m2	43 300 m2	46 600 m2	40 100 m2	40 400 m2
Behov nybygg m2 BTA			12 700 m2	14 900 m2	21 600 m2	33 900 m2	40 400 m2
Tomtebehov 2050, daa*			ca. 2,5 – 4,5 daa	ca. 3,0 – 5,0 daa	ca. 4,5 – 7,5 daa	ca. 7,0 – 11,5 daa	ca. 8,5 – 13,5 daa
* Tomtebehovet vurdert i spennet mellom 60% og 70% BYA, samt mellom 5-7 etasjer.							

Tomtebehovet

Tomtebehovet/-størrelsen vil generelt påvirkes mest av høydebegrensinger for bygget. Det vil i ulike deler av Bergen sentrum tillates ulike høyder for et nytt bygg. I deler av Bergen sentrum som er tett og bebygde er begrensningene større med tanke på høyder enn i større transformasjonsområder lenger ute. Eksisterende bebyggelse, kvartalsstruktur, torg- og møteplasser, solforhold og verneverdier kan innvirke på dette.

Tomtebehovet/-størrelsen må også sees i sammenheng med at det kan være nødvendig/ønskelig å skille laboratoriet og kontorfunksjoner, samt at det kreves areal til en funksjonell adkomst. Disse funksjonene kan gi et tomtebehov en del utover selve fotavtrykket til bygget. Tomtebehovet er grovt estimert for bygg mellom 5 og 7 etasjer og med bebygd areal (BYA) mellom 60% og 70%.

Det er forutsatt at virksomhetene har en karakter (lukt og/eller smitte) som ikke utelukker lokalisering i tett bystruktur og naboskap med andre sentrumsformål som for eksempel bolig. Det er også lagt til grunn at virksomhetenes krav til atkomst med større kjøretøyer kan løses på alle lokaliseringer.

Rederivirksomhet.

Det er lagt til grunn at behovene til HIs rederivirksomhet (kai og lagerarealer) ikke legger føringer for KVV-alternativene. Mulighet for å etablere rederifunksjonene er vurdert som en egenskap ved de ulike lokaliseringsalternativene.

Avstand fra Universitetet i Bergen.

Rammene for samarbeid med Universitetet i Bergen (Matematisk-naturvitenskapelige fakultet) er en sentral dimensjon i vurderingen av de ulike KVV-alternativene. Geografisk avstand er ett av elementene i vurderingen. Avstanden til UiB er beskrevet for de ulike lokaliseringsalternativene, men det er ikke definert en absolutt størrelse på avstand som utelukker lokaliseringsalternativer.

Behov for sjø- og råvannstilførsel.

Statsbygg legger til grunn at virksomhetene har behov for egen saltvannstilførsel. Det legges videre til grunn at virksomhetene kan benytte kommunalt ferskvann, samt at det er tatt høyde i arealbehovene for tekniske anlegg for nødvendig behandling av ferskvannet. For framføring av sjøvann på land er det lagt til grunn at dette er teknisk gjennomførbart.

Lokale forhold og grunnforhold.

KVV-alternativene skal ikke knyttes til bestemte tomter. Det forutsettes i utgangspunktet like grunnforhold for alle alternativer. Opplysninger i dette notatet om spesielle grunnforhold og eventuelt riving av eksisterende bygg som må forventes i enkelte alternativer vil være grunnlag for vurderinger i usikkerhetsanalysen.

3. Rammebetingelser ved vurdering av lokalisering av marine FoU-virksomheter

3.1. Statlige føringer for lokalisering

Det er gitt flere statlige føringer som berører lokalisering av statlige virksomheter. Følgende statlige retningslinjer skal etter Statsbyggs vurdering legges til grunn for konseptvalgutredningen:

Retningslinjer for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon (28.11.2014)

Retningslinjenes hovedhensikt er å gi føringer for den statlige lokaliseringspolitikken slik at statlige arbeidsplasser bidrar til vekst og verdiskapning i hele landet. Målet med lokaliseringspolitikken i disse retningslinjene er å styrke regionale arbeidsmarkeder. Statlige arbeidsplasser er attraktive, og de fleste kommuner ønsker slike arbeidsplasser til sin region. Følgende beskrives som formålet med lokaliseringspolitikken (punkt 5.2.2):

Hovedregelen er at nye og omlokaliserte statlige virksomheter og arbeidsplasser skal plasseres utenfor Oslo, og det stilles krav om at flere alternativer skal vurderes når statlige arbeidsplasser etableres eller ved større omorganiseringer som innebærer omlokalisering av virksomhet eller oppgaver.

Det er gitt vilkår for lokalisering som gjelder for virksomheter som har spesielle krav. I hvor stor grad virksomheten vil være i stand til å rekruttere og ta vare på kvalifisert arbeidskraft, er et viktig moment. Videre er nærhet til andre fagmiljø, offentlige myndigheter etc. hensyn som kan tas ved lokaliseringsvurderinger, jfr retningslinjene punkt 5.2:

Som grunnlag for val av og vurdering av alternative stader for lokalisering, skal vilkår for lokalisering, formålet med lokaliseringspolitikken og kostnadseffektivitet og effektiv oppgaveløsning leggjast til grunn. Dei ulike omsyna skal vegast mot kvarandre, og det skal gå fram av vurderinga korleis dei ulike omsyna påverkar kvarandre og på kva måte motstridande omsyn er tekne hand om.

Statsbygg vurderer at prosjektets mandat er å finne gode bygningsmessige løsninger for FoU-virksomhetene i Bergen, og derfor ikke kommer inn under retningslinjenes definisjon av omlokalisering. Lokalisering i Bergen-regionen er gitt i mandatet til KVV, og svarer ut et av retningslinjenes hovedmål. KVV-en vil drøfte alternative lokaliseringer lokalt for å oppnå effektiv oppgaveløsning og kostnadseffektivitet.

Statlige retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (26.09.2014)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå en samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen, slik at samfunnets investeringer fremmer god ressursutnyttelse og bærekraftighet. Et viktig mål med retningslinjene er å planlegge slik at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, gange og sykkel, slik at klimagassutslipp reduseres, i tråd med klimaforlikets målsetninger.

Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. De skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging og ved

enkeltvedtak som statlige, regionale og kommunale organer treffer. Statlige virksomheter bør bruke retningslinjene i sin virksomhet, heter det i retningslinjene. Følgende sitat omhandler spesielt statlige virksomheters lokalisering, punkt 4.5 og 6.5:

4.5 Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter. Virksomhetene må tilpasses omgivelsene med hensyn til størrelse og utforming.

6.5 Kommunale, fylkeskommunale og statlige etater og foretak skal legge retningslinjene til grunn for lokalisering av egne virksomheter

Statsbygg legger til grunn at virksomhetene som omhandles i KVUen er å regne som arbeidsplassintensive virksomheter. Retningslinjene skal derfor legges til grunn for lokaliseringsvurderingene.

3.2. Kommunale føringer for lokalisering.

Bergens kommuneplan

Gjeldende kommuneplan for Bergen er vedtatt 18.06.2012. Planen har følgende hovedprinsipper:

Redusere byspredningen. Den vedtatte fortetningspolitikken har som målsetting at 60% av boligbyggingen skal skje som fortetting, mens 40 % kan skje som feltutbygging. De prioriterte fortetningsområdene er definert som senterområder langs bybanen, men fortetting og fornyelse skal også prioriteres i og rundt sentrum, bydelssentrene og lokalsentrene.

Arealpolitikk som tilrettelegger for bedre kollektivtrafikk-løsninger. Ringvegssystemet skal ha prioritet, samtidig som det skal bygges sterke kollektivakser fra bydelssentrene til sentrum. Det skal satses på bedre sykkelvegnett. Hovedstrategien i parkeringspolitikken ligger fast og innarbeides i kommuneplanens bestemmelser.

Prinsipp-sak om bygningshøyde. I 2006 vedtok Bergen bystyre en prinsipp-sak om bygningshøyde. Bystyret vedtok da at store bygningshøyder kan tillates i begge ender av Nygårdshøyden, på Helleneset, Laksevågneset og Nonneseter. Bystyret åpnet også for videreføring av Bergens klassiske høyhustradisjoner knyttet til bygningers funksjon for styremakter og kirkevesen. Bygg med ekstraordinær symbolverdi eller med spesielt betydningsfulle og samlende fellesfunksjoner for allmenheten kan vurderes med større høyde.

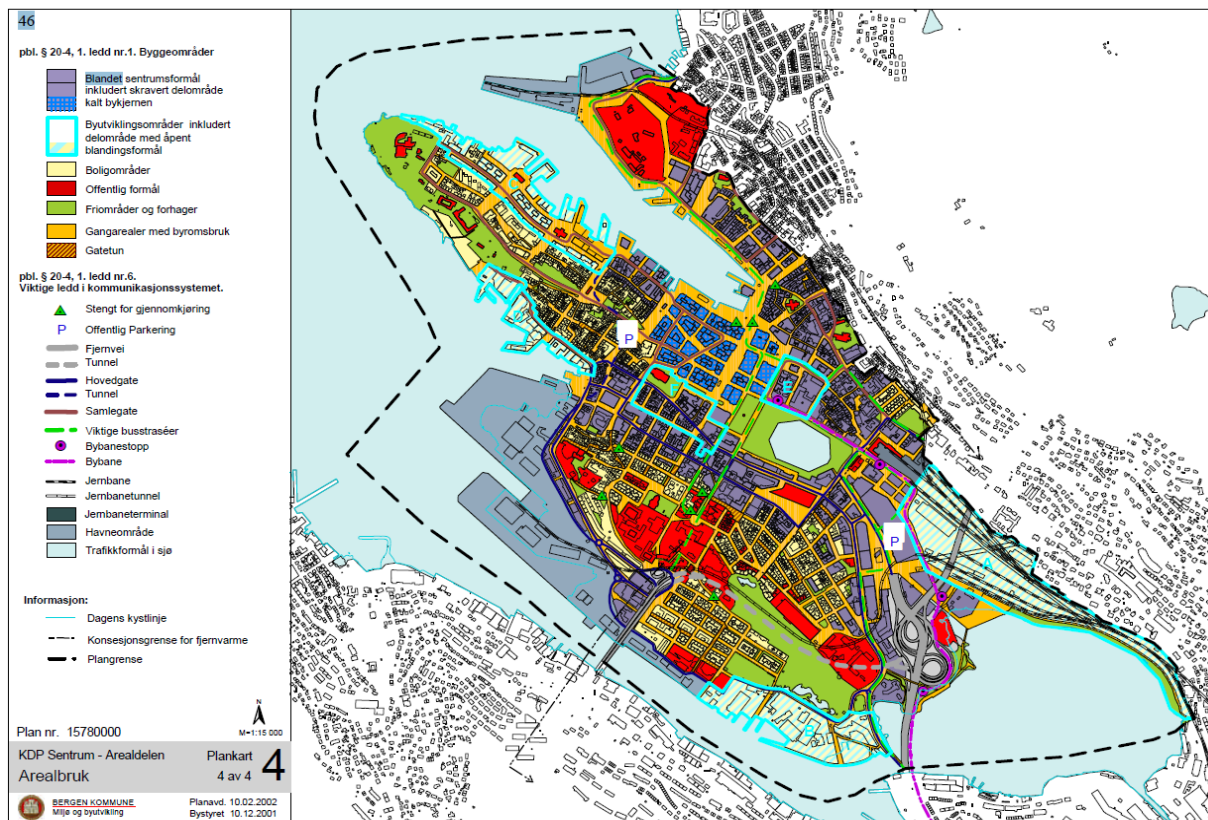
Innenfor hele kommunen skal all bebyggelse underordnes lesbarheten og opplevelsen av Bergens kulturhistoriske landskap. Der ikke annet er bestemt, skal nye bygg tilpasses høydene i eksisterende bebyggelse og følge landskapet (bebyggelsesteppet). Ny bebyggelse kan maksimalt være 10 meter høyere enn tilgrensende bebyggelse, dersom ikke annet er bestemt.

Utnyttelse: Kommuneplanen har en rekke bestemmelser til sentrumsformålet. Nye bygg skal underordnes estetiske krav. Bystyret avgjør om høyden på utbygging skal varieres innenfor hvert enkelt prosjekt. Innenfor disse rammene gjelder følgende maksimale byggehøyder (inkl. takoppbygg) og arealutnyttelse for Sjøfronten (S 8): 16 meter, %-BRA = 200%. Kommuneplanen gir en rekke forutsetninger som skal legges til grunn for arealplanlegging og søknad om tiltak i senterområdene. Bla skal reguleringsplaner omfatte alle tilstøtende byrom (plasser, allmenninger, gater og parker) og bebyggelsen gis en urban utforming med klart definerte byrom og ha sammenhengende fasadeliv, mm. Der byrom møter sjøen skal tilliggende tomter bebygges med spesiell omtanke for bakenforliggende bebyggelse og allmenn tilgjengelighet.

Parkeringsbestemmelser: Kommuneplanen setter maksimumskrav for kontorformål, og kravet er differensiert i soner, P1-P4. I sone P1 (beskriv området) er kravet 2 plasser per 1000m² BRA inntil 4.000 m² BRA, 1 plass pr 1000 m² BRA mellom 4000 m² og 20000 m² BRA, deretter 0 plasser. I sone P2 4 plasser, sone P3 6 plasser og sone P4 5-15 plasser. For sykkel gjelder 10 plasser pr 1000 m² BRA for arbeidsplasser over 20 ansatte. Dersom det føres opp bygg som ikke kan inngå i noen av de gitte kategoriene, skal parkeringsdekningen vurderes konkret fra sak til sak. Sammenliknbare virksomheter brukes som utgangspunkt der det er naturlig. Parkeringsplasser skal legges i underjordisk anlegg, kjellere eller i bygg som ikke har fasade mot byrom. All parkering i henhold til kravene i gjeldende parkeringsnorm, også sykkelparkering, skal etableres i bebyggelsen, overflateparkering tillates ikke med unntak av HC-parkering.

Rullering av kommuneplan 2016: Bergen kommune har i møte vist til det pågående arbeidet med ny kommuneplan, der det er utarbeidet fagnotater for håndtering av byggehøyder i Bergen (Prinsippsak om Bergensk byggeskikk og byggehøyder av 19.02.2016). Dette notatet/utredningen er offentlig selv om det foreløpig ikke er politisk vedtatt. Notatet baserer seg på en politisk bestilling om å kunne åpne opp for å bygge høyere i deler av sentrum. Føringerne åpner for en gåby med betydelig tettere og høyere bebyggelse, dersom stedegne forhold er analysert og ivaretatt. Det foreslås en reel økning i ramme for tetthet i sentrumsområdene til 300 % BRA, der halvparten av tilstøtende byrom tas med i beregningen. Det foreslås at bygningshøyder opp til 35 meter kan tillates i detaljreguleringsplane der dette forankres i stedsanalyser.

Statsbygg legger til grunn at regionale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging er ivaretatt i kommuneplanen.

Kommunedelplan for Bergen sentrum, vedtatt 10.02.2002.


Illustrasjon: Arealbrukskart fra gjeldende kommunedelplan for Bergen sentrum. Kilde: Bergen kommune

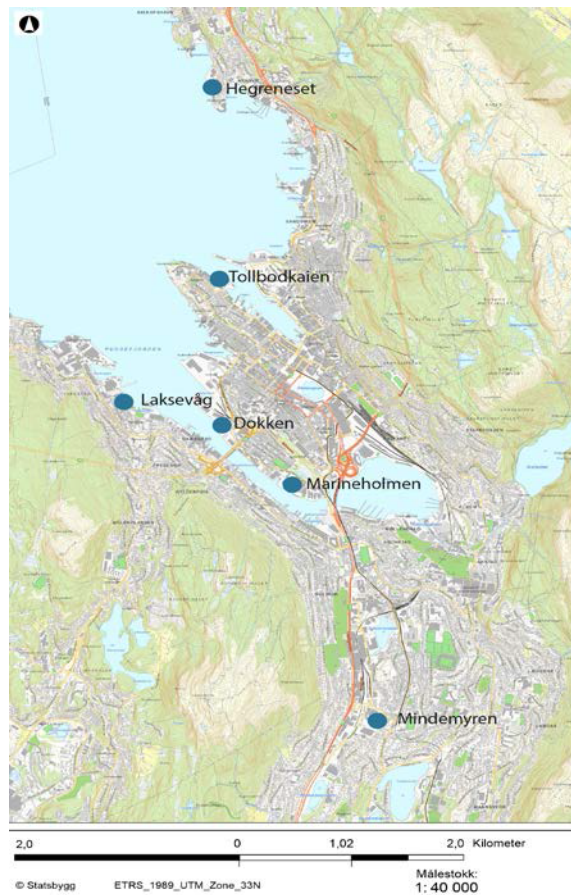
Relevante bestemmelser fra kommuneplan, kommunedelplan sentrum og område- og detaljreguleringer er beskrevet under de enkelte lokaliseringalternativene.

4. Vurdering av lokalisering for nybygg

Lokaliseringsalternativene

For en arbeidsplass-intensiv virksomhet vil Bergen sentrum, med gangavstand fra togstasjon, regional hurtigbåtkai, regional bussterminal og lokal kollektivtrafikk, være den mest gunstige lokaliseringen for alle typer arbeidstakere/brukere. Statsbygg vurderer at de marine FoU-virksomhetene har behov for spesialisert kompetanse som best rekrutteres i et større arbeidsmarked. Behov for en sentral plassering i et regionalt arbeidsmarked må derfor tillegges vekt.

Alle lokaliseringer i Bergen sentrum (avgrenset som kdp Sentrum) vurderes å tilfredsstille de krav som settes i statlige retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. For de marine FoU-virksomhetene må avstand fra UiB (sydlige deler) og de tekniske utfordringene/kostnadene ved å føre fram sjøvann tillegges stor vekt. Avstander innenfor området avgrenset av kdp-Sentrum kan etter Statsbyggs vurdering betegnes som gåavstand til sentrum og UiB. Se kapittel 10 for en sammenstilling av tomtealternativer og vurderingskriterier.



Lokaliseringsalternativer som er vurdert i KVV-arbeidet. Se kapittel 10. Kilde Statsbygg.

Etableringen av ny bybane i Bergen, slik den er påbegynt og nedfelt i kommuneplanen, reiser spørsmålet om det i framtiden vil oppstå nye områder som vil kunne defineres som sentrumsnære og ha en akseptabel tilgjengelighet og bymessighet for FoU-virksomhetene. Mot sør representer Mindemyren et større transformasjonsområde der to bybanelinjer vil krysse hverandre. Mot nord vil planlagt bybane til Åsane aktualisere Hegreneset som mulig lokalisering. Med utgangspunkt i de sydlige delene av UiB er f.eks. avstanden til Laksevåg verft ikke mye lengre unna enn Tollbodkaien ytterst på Nordnes.

Gitt beliggenhet ved sjøen har Statsbygg valgt å evaluere lokaliseringsalternativene på Hegreneset og Laksevåg verft sammen med de sentrumsnære alternativene.

Bergen kommune har vedtatt områdereguleringsplaner for Mindemyren der store arealer er satt av til transformasjon av tidligere industriområder. Etter Statsbyggs vurdering vil Mindemyren, der to sentrale bybanelinjer vil krysse hverandre (Kronstad) med tiden bli et attraktivt sted å etablere arbeidsplasser i tråd med statlige føringer for samordnet areal- og transportplanlegging. Kollektivtilbudet vurderes allikevel samlet å bli dårligere enn i Bergen sentrum, og Mindemyren ligger ikke i rimelig gangavstand fra dagens sentrum (5 km). Etter Statsbyggs vurdering mangler området i dag bymessighet i form av et variert tilbud av handel og andre servicefunksjoner, tilstrekkelig tetthet og gatestruktur. Områdereguleringsplanen omfatter transformasjon av et stort område, med potensial for utvikling av ca. 800.000 m² BTA. Området vil derfor ha et godt tilbud av ledige tomter til en lavere pris enn i Bergen sentrum. Det er foreløpig usikkert når kommunens mål og visjoner for området er realisert og hvilken virkning som kan oppnås. For de marine FoU-virksomhetene, vurderes Mindemyren å være en mindre attraktiv beliggenhet enn Bergen sentrum. I tillegg kommer at kostnadene med å føre fram sjøvann til Mindemyren antas å utjevne fordel med billigere tomter.

Statsbygg vurderer på denne bakgrunn at det er lite aktuelt å vurdere lokalisering av marine FoU-virksomheter på Mindemyren.



Trase for ny bybane til Fyllingsdalen. Kilde: bergensprogrammet.no, [Planprogram](#) Bybane Sentrum - Fyllingsdalen, november 2014. Blå sirkel viser Wergeland stasjon på bybanen.

Andre områder i sentrum med mulige tomter for nytt bygg

Det er få tomter uten påstående bebyggelse i Bergen sentrum. I ytterkant av sentrum ligger det noen transformasjonsområder som vil være i gangavstand fra sentrum/UiB. Hvis KVV/KS1 prosessen konkluderer med nybygg i sentrum som foretrukket løsning, legger Statsbygg til grunn at det gjennomføres et utvidet tomtesøk. Statsbygg anbefaler da at de omtalte områdene beskrevet nedenfor inngår i søket.

Skuteviken/Bontelabo/Skolten

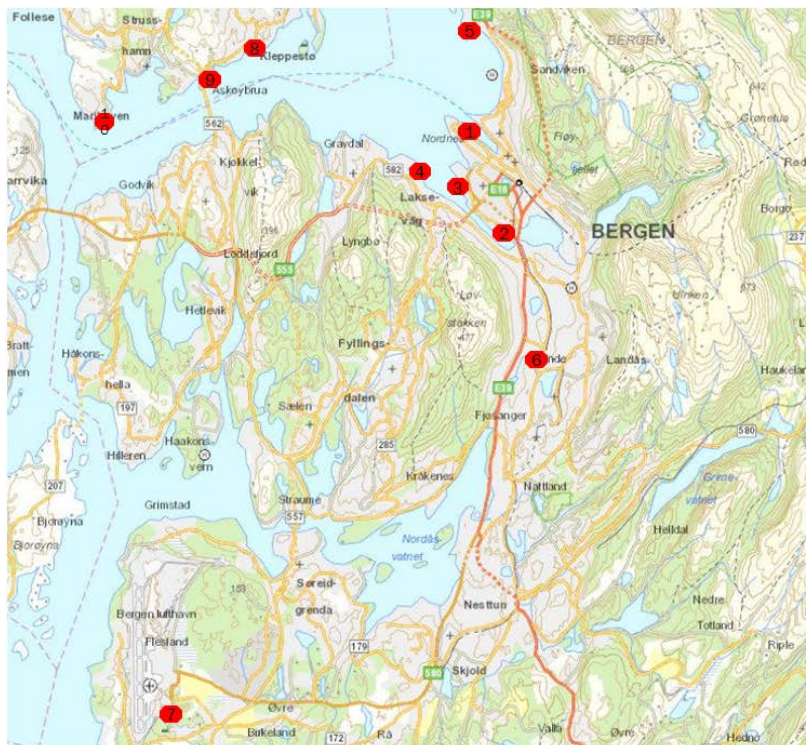
Skuteviken/Bontelabo/Skolten som et framtidig byutviklingsområde som kan gi en utvidelse av sentrumsfunksjoner mot nord, og med attraktiv sjøfrontbeliggenhet. Området ligger ca. 1,3 km fra Torget. I dag preges området av historiske bygninger og havnerelaterte virksomheter (hovedanløpssted for turistskip). Arealene eies av Bergen kommune, Bergen og omland havnevesen og private grunneiere. Trasevalg for bybane til Åsane kan også påvirke områdets attraktivitet. Statsbygg vurderer at området kollektivmessig kan sammenlignes med Tollbodkaien, men nok oppfattes å ligge mer perifert i sentrum. Foreløpig er utviklingsplanene for området lite konkrete og med lang tidshorisont.

Nøstebukten

Nøstet ligger langs sjøen rett nordøst for dagens tinghusbygg, i ca. 5 minutters gangavstand. Det er ca. 500 meter til Torget. Det er mange private grunneiere på nordsiden av Nøstebukten og det er laget/er underveis reguleringsplaner for disse områdene, for eksempel området mellom Vestre Holbergsallmenning og Dikkedokken (J. Berstad Eiendom AS) og Bergenhus (Dikkedokken AS). Statsbygg vurderer at det på Nøstet kan finnes arealer/eiendommer for nye større statlige funksjoner. Statsbygg vurderer at området kollektivmessig ligger mer sentralt enn Tollbodkaien.

Regional lokalisering

Det har i utredningen kommet lokaliseringsforslag som ligger i de ytre delene av Bergen kommune og Bergensregionen. Eksempler på slike forslag er flere alternativer i Askøy kommune og ved Flesland flyplass. Lagt til grunn at det er lite aktuelt å flytte de deler av UiB som samarbeider tettest med de marine FoU-virksomhetene kombinert med vurderinger etter retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging om lokalisering vurderer Statsbygg at det er uaktuelt å vurdere en regional lokalisering eller i de ytre delene av Bergen kommune.



Lokaliseringalternativer

1. Nordnes/Tollbodkaien
2. Marineholmen
3. Dokken
4. Laksevåg Verft
5. Hegreneset
6. Mindemyren
7. Flesland
8. Kleppestø
9. Askøybroa
10. Marikoven

Illustrasjon: Oversikt over lokaliseringalternativer som har vært drøftet i KVV-arbeidet. Se kapittel 7 *Andre lokaliseringalternativer*

5. Tomte- og reguleringsvurdering for Nordnesområdet

5.1 Situasjonen på Nordnes

Den byplanmessige situasjonen på Nordnes er godt beskrevet i Statsbyggs *Mulighetsstudie 1 og 2 for Fiskeri- og Kystdepartementets etater på Nordnes*.

Kommuneplan

Kommuneplanens arealdel 2010, vedtatt 18.juni 2012.

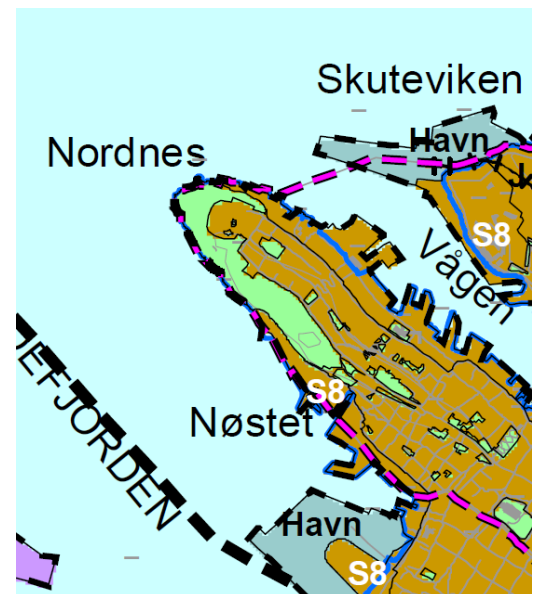
Arealformål for Nordnes er bebyggelse og anlegg, bestemmelsesområde S8, sentrumsformål (1130) og grøntformål.

Området ligger innenfor:
Parkeringsone P1

Hensynssone båndlegging etter lov om kulturminnevern (H730_256, rosa stiplet strek) med meldeplikt til RA for alle planer/arealinngrep (se nedenfor)

Hensynssone for bevaring av kulturmiljø (H570-234) Historiske senter/sentrum; kulturminneverdiene må vurderes spesielt i søknader om tiltak.

Hensynssone 390_50 brannsmitteområder (eldre trehusområder – gjelder for deler av området)



Båndlegging etter lov om kulturminner (H730)

Fredet bygrunn i Bergen sentrum. Meldeplikt til Riksantikvaren, jamfør Kulturminneloven.

Innenfor fredet bygrunn kreves det særskilt tillatelse fra riksantikvaren for følgende tiltak:

- Inngrep i bakken (for eksempel graving eller treplanting)
- Tiltak som kan endre grunnvannsnivået
- Tiltak som kan virke skjemmende på middelalderbygg eller automatisk fredete kulturminner
- Endringer i den middelalderse gatestruktur eller sperring av siktlinjer mot sjøen



*Illustrasjon: Utsnitt av gjeldende
kommuneplan (arealdel)*

Kommunedelplan for sentrum - vedtatt 10.12.2001



Fra bestemmelsene til KDP Sentrum.

INFO BYUTVIKLINGSOMRÅDE: C. Nordnes østside

Det har nå i mange år foregått en gradvis endring av næring og virksomheter på østsiden av Nordnes. De mange lager- og engrosvirksomheter som tidligere lå her, har i dag mer rasjonelle forhold i de ytre byområder, rent arealmessig og i forhold til tilgjengelighet for transport. En gradvis omforming til service, kontorer, skolevirksomhet skjer kontinuerlig. En uklar grense mellom sentrumsfunksjoner og boligbebyggelsen i de ytre deler mot øst har gjort dette området utrygt på kveldstid. Verdifulle havnearealer blir i dag nytt til utleieplasser for privat parkering. Området har en viktig funksjon også som ramme rundt Vågen og innløpet til Bergen.

Aktuelle utfordringer:

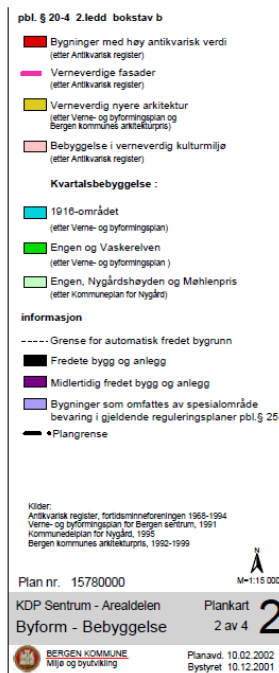
- * Avklare en grenseoppgang mellom sentrumsfunksjoner og områder der boliger skal være hovedfunksjon.
- * Legge til rette for - og eventuelt bidra til - den nødvendige omformingsprosess og miljøopprustning som er nødvendig i ytre deler av Strandgaten og C.Sundts gate.
- * Bidra til at gode formål som tjener byen og området lokaliseres hit.

Retningslinjer for utarbeidelse av plan for utviklingsområdet C:

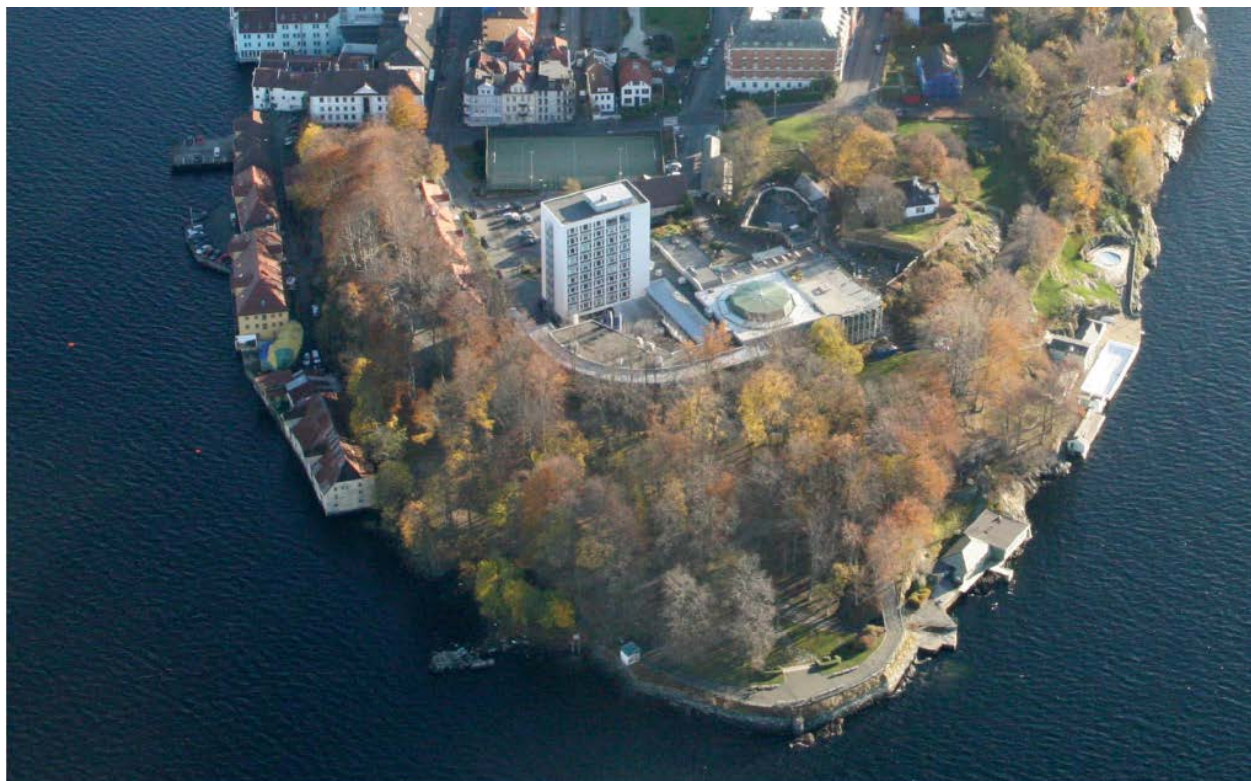
Nordnes østside: Det skal tydeliggjøres et område der boliginteressene skal være premissgivende for miljøforbedring og nye tiltak - tilsvarende for et område for blandet sentrumsformål. Det skal utarbeides forslag til aktuelle, offentlige tiltak for miljøforbedring i området og rammer for bruksendring, privat bygningsoppustning og eventuell

deltakelse i offentlig/privat samarbeid.

De offentlige kaiarealer mot Vågen, som ikke nyttes til rene havnefunksjoner skal gis en kvalitetsmessig utforming til offentlig bruk.



5.2 Nordnesgaten 50



Illustrasjon: Havforskningsinstituttet og Akvariet på Nordnes

Mulighetsstudie 1 og 2

I *Mulighetsstudie 1 og 2* er eiendommen grundig beskrevet, inkludert grensesnittet mellom HI og Akvariet beskrevet, samt at arealpotensialet for eiendommen vurdert. I alternativer der Akvariet blir værende på eiendommen er arealpotensialet begrenset til mindre utvidelser av sykdomslaboratorier (65 m² BTA), og endret bruk av «rundtank» (250 m² BTA). Det var også skissert en fjellhall med felleslager og underjordisk forbindelse mellom HI og NIFES.

Tilbakemeldinger fra Bergen kommunen i 2016 (møte 22.08.2016).

- Kommunen pekte på at Nordnes-parken er et viktig rekreasjonsområde i Bergen, og evt nye bygninger må bygge opp under parkfunksjonen på en god måte, ikke redusere kvalitetene. Nordnes har et markant grønt preg i innseilingen til Bergen, som ønskes bevart. Kommunen ønsker generelt en offentlig funksjon på eiendommen, hvis dagens brukere flytter ut.

- Alt areal rundt bygningene er i dag regulert til friområde. Kommunen viste til det fredete festningsanlegget på eiendommen som må hensynstas på en god måte.
- Parkeringsanlegget og fotballbanen er et viktig anlegg for beboerne på Nordnes, og det vil være problematisk å fjerne dette.
- Kommunen viste til at HI-bygget i dag er eksponert i bybildet, samt at HI-bygget er vurdert å ha bevaringsverdi, selv om dette ikke er registrert i kdp Sentrum. Påbygg, både i høyde og bredde, vil være en sak som det vil bli stor debatt rundt. Lavere bebyggelse (lavere enn trærne) vil være mindre utfordrende.
- Hvis Akvariet flytter, noe som anses som svært usikkert, vil det være et større potensiale for nybygg, innenfor de hensyn som er kommentert over.

Statsbyggs vurderinger:

- Statsbygg legger generelt til grunn de beskrivelser og vurderinger som er gjort i Mulighetsstudie 1 og 2 av eiendommen
- Statsbygg legger til grunn for vurderingene at Akvariet blir værende i nåværende bygg.
- Statsbygg vurderer at bygging av fjellhall, slik det er vurdert i Mulighetsstudie 1 og 2, framstår som en lite aktuell måte å dekke virksomhetenes arealbehov på.
- Med de føringene som Bergen kommune legger for utvikling av eiendommen, i hovedsak bevarings- og landskapshensyn, vurderer Statsbygg at det ikke er realistisk å kunne etablere nybygg/utvidelser av noe særlig omfang på eiendommen. Eiendommens arealpotensial i KVUen blir da i all hovedsak ombygging av eksisterende bygg.

5.3 Nordnesboder 6-8

Mulighetsstudie 2

- I Mulighetsstudie 2 (11.02.2011, s. 22-24) var det lagt til grunn at Nordnesboder 8 rehabiliteres, Nordnesboder 7 rives, samt at det bygges et nybygg på Nordensboder nr. 6-7 med dimensjoner/høyder som de eksisterende bodene. Dette ble i 2011 anslått å gi et arealpotensial på ca. 3300 m² BTA (henholdsvis ca. 1750 m² for nr. 6 og 7 og ca. 1600 m² for nr. 8.). Det var i 2011 innhentet kommentarer fra Bergen kommune/Byantikvaren.



Nordnesboder 1-8



Skisse som viser ny bygning på Nordnesboder 6 og 7

Illustrasjoner: bjerk og bjørge arkitekter i Mulighetsstudie 2 (11.02.2011).

Tilbakemeldinger fra Bergen kommunen i 2016 (møte 22.08.2016).

- Kommunen viste generelt til kommuneplanens bestemmelser for utbyggingspotensial, samt kommunedelplan for sentrum som beskriver generelle føringer/begrensninger for utbygging på Nordnes. Gjeldende reguleringsplan for området er fra 1979 (id. 5140000), samt mindre vesentlig reguleringsendring 5140101 med vedtak 27.4.2004 som er påklaget av Fiskeridirektoratet og sluttbehandlet av Fylkesmannen 10.2.2005 (se vedlegg).
- Bergen kommune viste til at Nordnesboder 7-8 begge er regulert til spesialområde bevaring jf. Pbl. (1985) § 25.6. Med hensyn til den minste boden (nr. 7) må det gjennomføres en antikvarisk dokumentasjon slik at kommunen har godt nok grunnlag for en vurdering.
- Kommunen framhevet også at Nordnesbodene er markant synlige i innseilingen til Vågen, på tuppen av Nordnes. I forhold til bygningenes høyde er det viktig at parkens skrånende terreng opp mot alleen bevares. Dette gjelder også for evt mellombbygg som tidligere var foreslått i skråningen bak bodene. Nordnesboder 8 har behov for en omfattende rehabilitering, og kommunen er positiv til at dette skjer. Kommunen mener at et volum som vist på skissene kan legges til grunn for utredningene på nåværende

tidspunkt, men at den endelige utformingen av bygget vil måtte skje gjennom en konkret byggesak/omregulering.

- Bergen kommunen kan ikke svare over bordet på om et nybygg kan gjennomføres som byggesak etter gjeldende planer eller om det forutsetter en ny plan. Dette forutsetter en konkret vurdering av et foreslått bygg opp mot gjeldende reguleringsplan og plankrav i kommuneplanen.

Statsbyggs vurderinger:

- Statsbygg mener at de vurderinger som er gjort i *Mulighetsstudie 2* (11.02.2011, s. 22-24) fortsatt kan legges til grunn for mulig utnyttelse for eiendommen. Her er det anslått et arealpotensial på ca. 3300 m² BTA (nybygg + rehabilitering).
- Slik Statsbygg leser reguleringsbestemmelsene fra 1979, kan det oppføres nybygg som byggesak innenfor de føringer som gis (byggelinje mm). Planen angir for Nordnesboder 7-8 formålet allmennyttig formål, med underformål kontor, industri (håndverk) og servering. Formålet er senere endret ved at bolig erstatter industri (se vedlegg). Endringer av formålet innenfor reguleringsplanenes hovedmål vil i seg selv ikke utløse krav om ny reguleringsplan. Her vises det til Fylkesmannens vurdering av 10.2.2005, som konkluderer med at dette ikke er nødvendig.
- Eiendommen har vanskelige atkomstforhold og bygningene ligger på utfyllinger i sjø, antatt kort avstand til fjell.

5.4 Tollbodkaien

Størrelse, eiendomsforhold, byplanmessige forhold og grunnforhold

Areal avmerket på kartutsnitt nedenfor utgjør ca. 5200 m² og består av gnr. 165 bnr. 463, eier Bergen og omland Havnevesen, og gnr. 165 bnr. 363, eier Bergen kommune.

Bruk: Tomten er i dag ubebygget og benyttes som parkeringsplass. Antatt ingen bevaringsinteresser på dette arealet, men nabobygg (Tollbodallmenningen 1a og b) er tillagt verneverdier av kommunen.

Offentlig kommunikasjon: Ligger ca. 1000 meter fra sentrum (Torget) og 1,2 km fra bybanen. Ca. 700 meter fra hurtigbåtkai. Betjenes med én bussrute.

Byplanmessige forhold: Tomten ligger på vestsiden av Nordnes, ned mot sjøen i en etablert bystruktur. Nabobebyggelsen er av ulik karakter. Den fredete Tollboden mot sør i Tollbodallmenningen er av beskjeden størrelse, mens bebyggelsen rett i bakkant er kontor- og boligbebyggelse fra etterkrigstiden med til dels store dimensjoner (7-8 etg.). Foran, mot sjøen, ligger Tollbodallmenningen 1a og b fra tidlig 1900-tall, i 4-5 etg.

Grunnforhold: Tomten er flat og består delvis av utfylling i sjøen. Det er ikke fortatt konkrete undersøkelser av grunnforhold. Det antas fjellgrunn på den innerste delen, samt fyllinger i sjøen med relativt kort avstand til fjell.



Illustrasjon: Kartutsnitt med eiendomsgrenser.



Illustrasjon: Beliggenhet i Bergen sentrum



Skråfoto av Tollbodkaien . Kilde. Bing maps



Skråfoto av Tollbodkaien . Kilde. Bing maps

Naboeiendommer; Tollbodallmenningen 1a og 1b mfl.

Tomten avgrenses mot sjøen mot sør av Tollbodallmenningen 1a, som eies av Bergen og omegn havnevesen (BOH) og leies av Toll- og avgiftsetaten Vest-Noreg til kontorarealer. Bygningen er registrert med høy antikvarisk verdi. Leieforholdet løper til 31.12.2022. Avtalen er i dette tidsrom oppsigelig for begge parter med 24 mnd. skriftlig varsel. BOH anser bygget anses som i god teknisk stand. Bygget er på ca. 1600 m2 BTA.

Tollbodallmenningen 1b, mot øst, eies også av BOH og leies av FAV Gruppen til kontorformål. Bygget har 4 etasjer og kjeller (med parkeringsplasser) og er på ca. 5200 m2 BTA. Bygget er ifølge FAV istandsatt til et moderne kontorbygg. Bygget henger fysisk sammen med Tollbodallmenningen 1a, men gjennomgang er i dag avstengt. FAV opplyser at det er en relativt god fleksibilitet i dagens leieavtaler for å kunne fase inn en ny bruker over tid. Dagens leieavtale med BOH er til 2036, uten opsjoner på forlengelse.

Kvartal mot vest framstår som ett helhetlig bygningskompleks, men består av flere ulike eiendommer (gbnr) med ulike eiere. I tillegg til kontor- og næringsvirksomhet er det boliger i de øverste etasjene. HI/F.Dir leier i dag lokaler (kontor/lager) i bygningskomplekset, i C. Sundtsgt. gt. 64.



Tollbodallmenningen 1b

*Tollbodallmenningen 1 a og b i forkant,
nabokvartal med bl.a. C. Sundsgt. 64 i bakkant.****Gjeldende plangrunnlag og pågående prosesser i kommunen og andre aktører***

Kommuneplanens arealformål er bebyggelse og anlegg, bestemmelsesområde S8, sentrumsformål (1130). Tomten er i dag uregulert.

Tilbakemelding fra Bergen og Omland havnevesen (BOH):

- Det ble 21.06.2016 avholdt møte med Bergen og Omland havnevesen (BOH) ved fungerende havnedirektør Ulrik Jørgensen og leder for eiendomsutvikling Sverre R. Østvold.
- BOH viste til den pågående prosessen i kommunen der det er foreslått å overføre BOHs eiendommer som ikke skal benyttes til havneformål til Bergen kommune. Framdriften og utfallet av prosessen er uklar, men det er ikke umulig at dette blir avklart relativt raskt. Det er inngått en intensjonsavtale der målet er å få spørsmålet avklart innen 01.01.2017. Eiendommene som omtales i møtet kan derfor få ny eier. Siden Tollbodkaiaen i gjeldende kommunedelplan for Bergen indre havn (2011) allerede er satt av til byutviklingsformål uten ISPS-kai er det BOHs vurdering at et evt. nytt eierskap ikke vil gi vesentlig endrede rammebetingelser ved vurdering av innhold og utnyttelse på eiendommen. BOH viste til at Statsbygg bør avklare dette i videre dialog med Bergen kommune.
- BOH har i 2015 gjennomført en begrenset plan- og designkonkurranse for bla utvikling av Tollbodkaiaen og juryen har valgt forslaget fra Asplan Viak AS med arkitektkontoret MAD og Probiz sitt utkast «Sammen:kobling». Hensikten var å finne utviklingsstrategier som skal danne grunnlag for prinsipielle og politiske diskusjoner om utviklingen av områdene. For Tollbodkaiaen var det lagt til grunn at området skal utvikles til blandet byformål i kombinasjon med havneformål. BOH har antatt at boligutvikling, evt i kombinasjon med næring/kontor, er mest naturlig. Noen av forslagene viste plassering av opp til ca. 40.000 BTA. BOH presiserte at det ikke er foretatt et valg mellom forslagene, samt at ingen av forslagene har vært drøftet med Bergen kommunes planmyndigheter.

Tilbakemelding fra Bergen kommune:

- Kommunen er kjent med mulighetsstudiene, men har ikke deltatt i arbeidet eller gjort vurderinger av forslagene. Kommunen viste til det pågående arbeidet med å avklare eierforholdet til arealene mellom kommunen og havnevesenet.
- Kommunen framhever at Tollbodallmenningen er et viktig byrom som skal ha en sentral plass i utviklingen av området. Et nybygg må forholde seg til både selve allmenningen og den gamle Tollboden i nedre del av allmenningen på en god måte. Tollboden og Tollbodkaien 1a er registrert med høy antikvarisk verdi i kdp Sentrum. Tollbodkaien 1b er ikke registrert som verneverdig i kdp Sentrum, men er ikke uten antikvarisk verdi. Kommunen viser til plankart 2: Byform – bebyggelse hvor det står: «Kartet er bl.a basert på materiale som ikke er ajourført etter 1994. Det kan derfor forekomme at bygninger med antikvarisk verdi ikke er avmerket»
- Kommunen mener det ikke er hensiktsmessig å bruke regnereglene for mulige høyder/utnyttelse, slik som de er foreslått i notatet om Bergens byskikk og byggehøyder (fra februar 2016). Statsbygg/prosjektet må teste seg fram til et volum som tilpasser seg de hensyn kommunen vektlegger, bla i notatet om byskikk og konkrete forhold som det pekes på i dette møtet.
- Kommunen viser til at bygningsprinsipper som tar opp i seg den gamle bryggestrukturen, relativt smale bygninger på tvers av sjølinjen med hopper (sjø/bukter) mellom, er positivt. Ny bygningsmasse må trappes ned mot sjøen, og tilpasses høyder på omkringliggende eksisterende bygninger/kvartaler. Bygningene lengst mot nord vil ha en svært synlig og sentral beliggenhet i innseilingen til Vågen.
- Kommunen mener det er vanskelig å ta konkret stilling til mulighet for utfyllinger i sjøen nå. Det vil avhenge av en helhetsvurdering av hvilke kvaliteter hele prosjektet tilfører sjøfronten, for eksempel hopper og attraktive fellesarealer.

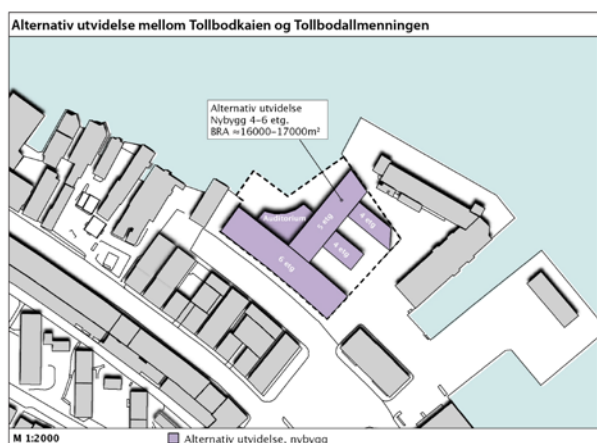
Punkter nedenfor gjelder for alle eiendommene som er drøftet på Nordnes:

- Atkomstveiene til Nordnes er kommunale med unntak av C.G Sundts gate, som er fylkesvei. Gatenettet er på et overordnet nivå antatt å ha tilstrekkelig kapasitet, men det må gjøres en konkret vurdering av dimensjonering når det foreligger et konkret prosjekt. Det må da bla vurderes om vegstubben ved beboeranlegget på Nordnes har tilstrekkelig kapasitet.
 - Kommunen har et prinsippvedtak om rekkefølgekrav for hele kommunen, men det er pr i dag ikke planlagt konkrete rekkefølgekrav for Nordnes- området. Kommunen påpeker at det vil bli gjort konkrete vurderinger når det foreligger et konkret prosjekt, og at rekkefølgekrav ikke kan utelukkes.
 - Dersom fylkesvegen får økt trafikk kan Statens vegvesen involvere seg om kapasitet og behov for evt. avbøtende tiltak og krav relatert til disse.
-

- Parkeringskrav for nybygg vil følge bestemmelsene i gjeldende kommuneplan. Parkeringskrav revideres ifm rullering av gjeldende kommuneplan, og trenden er at parkeringskravet blir lavere på sentrumsnære lokasjoner. Det er pr i dag ikke etablert en frikjøpsordning for p-plasser. Kommunen ser positivt på at parkering for flere bygg løses samlet ett sted.
- Kommunen påpeker at kommuneplanen har krav om sykkelparkeringsplasser og garderobefasiliteter ifm disse.

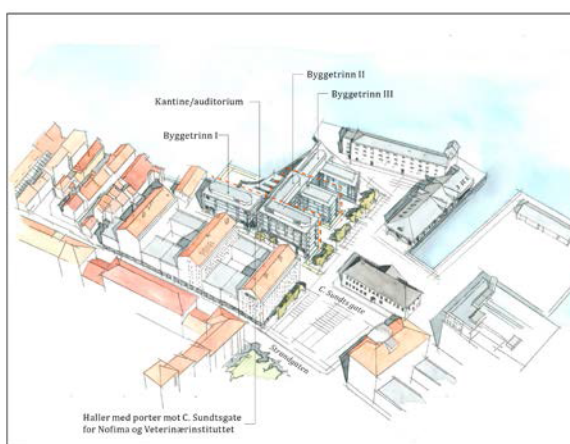
Tidligere vurderinger av utnyttelsespotensial på tomten.

I Mulighetsstudie 1 for Fiskeri- og Kystdepartementets etater på Nordens (17.11.2008) er det gjort en vurdering av tomtens egnethet for et utbyggingsbehov på 16.000 – 17.000 m². Det ble ikke gjort noen formelle avklaringer for bruk til dette formålet.



Det ubebygde arealet ved Tollbodallmenningen/ Tollbodkaien er etter vår vurdering den beste tilgjengelige lokaliseringen for de aktuelle etatene, som kan påvises på Nordnes.

Her kan det trinnvis oppføres bygninger, som kan romme så vel betydelige kontorarealer som laboratorier og forsøkshaller.



Illustrasjoner: Fra Mulighetsstudie for Fiskeri- og kystdepartementets etater på Nordnes, Bergen. Statsbygg/bjerk&bjørge arkitekter as 17.11.2008.

Statsbyggs samlede vurdering av rammebetingelser for Tollbodkaien

- Beliggenheten er godt egnet for etablering av et kontor- og laboratoriebygg. Det ligger i dag offentlige funksjoner og større kontorbygg i området. Byggenes og gatenes dimensjoner vurderes å være robuste for etablering av et større bygg, selv om bebyggelsen må trappes ned mot sjøen.
- Det vurderes at et nybygg på Tollbodkaien kan få en flott eksponering både mot havnebassenget og mot byrommet foran den gamle Tollboden.
- Statsbygg vurderer at tilgjengeligheten på Tollbodkaien er akseptabel, men ikke optimal pga lang avstand fra kollektivknutepunktet i sentrum (Festplassen) og få kollektivruter ut på Nordnes. Tomten må betegnes å ligge usentralt i sentrum.
- Tomten vurderes å ha kapasitet for romme KVVens alternativer 1, 2 a, 2b og 3a. For nybyggsalternativ 3b vil arealbehovet utfordre de byplanmessige rammene som ligger i gjeldende kommuneplan og slik de er signalisert fra kommunen muntlig. Under forutsetning av at Tollbodallmenningen 1a blir stående som i dag, vil dette gi et bygg på 10 etasjer. Mulighet for utfylling i sjøen vil påvirke potensialet. Hvis alternativ 3a Nybygg blir KVVens foretrukne konsept, må tomtens kapasitet testes ut gjennom grundige mulighetsstudier i samarbeid med Bergen kommune.
- Statsbygg vurderer at det i naboeiendommene Tollbodallmenningen 1a og 1 b, samt bykvartalet mot vest ligger et potensial for framtidig fleksibilitet ved å leie/kjøpe seg inn i eksisterende bygningsmasse.
- Det må tas høyde for at tomten ligger i sjøkanten (peling til fast grunn og håndtering av vann i byggegrep). Ut fra topografi legges det til grunn at tomten har forholdsvis oversiktlige grunnforhold med relativt korte distanser til fast fjell for de deler som er fylt ut i sjøen. Det vurderes å være et ukomplisert byggegrensesnitt mot naboeiendommer. Det vurderes å være god fleksibilitet for atkomst og rigg og drift i byggefasen.

6. Lokaliseringsalternativer for nybygg

6.1 Marineholmen

Det er avholdt møte med Marineholmen Forskningspark AS (MF), 24.08.2016; Tor Instanes (adm.dir.) og Gunnar Hernborg (prosjektdirektør).

Marineholmen Forskningspark – miljøet

**FORSKNING/
UTDANNING**

Nansensenteret – NERSC
Mohn-Sverdrup Centre
IRIS
UiB Institutt for biologi
bioCEED
Sea Lice Research Centre
Bergens forskningsstiftelse
Sarsenteret
IndustriLaboratoriet ILAB
Norsk institutt for vann
forskning NIVA
Uni Research Integrert
havbruksbiologi
UiB Computational Biology
Unit
UiB Molekylærbiologisk
institutt
UiB Institutt for informatikk

**GRÜNDER/
NYSKAPING**

Connect Vest
Nyskapingsparken
BTO
SeaSmart
Ocean Resources
FiskeTV



NÆRING

MSD Animal Health
Aqua Bio Technology
Arctic Medical Nutrition
Zym Holding
Biosense Laboratories
Pharmaq Analytic
Fishguard
ILAB
Vaxxnova
AquaGen
DNV GL
Ernst & Young
SINTEF
NIVA
Tekna
Lerøy Seafood

Handelshøyskolen BI
Mohn-Sverdrup Center for
Global Ocean Studies
and Operational
Oceanography
Marineholmen
Forskningspark –
Sjøvarmssentralen


MARINEHOLMEN

GC RIEBER EIENDOM / MARINEHOLMEN FORSKNINGSPARK

En bydel i endring.



1. Media City
2. HANDELSHØYSKOLEN BI
3. CORNERTEATER / SCENEKUNST
4. NANSENTER / FORSKNING
5. VILVITE / VITENSENTER
6. HØYTEKNOLOGISENTERET (UiB, SINTEF INTERVET, FORSKING OG UTVIKLING)
7. BERGENS STØRSTE HOTELL, MESSE OG KONFERANSSENTER (Planlagt, ikke besluttet)
8. SOLHEIMSVIKEN / STORE AKTØRER INNEN FINANS, FORSIKRING, SHIPPING
9. DNB
10. UiB
11. NY BRO OVER DAMSGÅRDSSUNDET 2016
12. Bergen Helsehus

21 GC RIEBER EIENDOM / MARINEHOLMEN FORSKNINGSPARK

Illustrasjon: Fra presentasjon fra Marineholmen Forskningspark

Eiendom:

- Beliggenhet: Marineholmen, ca. 1,0 km fra Bergen sentrum (Byparken) og 400 m fra UiB (Mat.nat).
- Størrelse: Området består i dag av 100.000 m² bebyggelse.
- Eierforhold: Marineholmen Forskningspark AS eies av: GC Rieber Eiendom AS 61 %, SIVA Eiendom Holding AS 20 %, Tryg 6 %, Nordea Liv Norge AS 6 %, DNB "Livsforsikring" 5 % og UiB m.fl 2 %.
- MF eier 16 % av Høyteknologisenteret (Bio-og Datablokken), UiB resterende 84 %.

Gjeldende planstatus og utbyggingspotensial for området/tomten:

- Området er i kommuneplanen satt av til bebyggelse og anlegg, sentrumsformål (S8)
- Gjeldende reguleringsplan (planid.18250000) er fra 27.04.2019. Det gjenstår et utbyggingspotensial på ca. 40.000 m² i gjeldende regulering.

Eiers planer for området:

- MF har startet et nytt planarbeid for å endre gjeldende reguleringsplan med sikte på omregulering for å øke utnyttelsen på området, innenfor gjeldende konsept. MF har fått utarbeidet mulighetsstudier, og mener det er realistisk å få plass til ca. 130.000 m² i tillegg til dagens bebyggelse. Planen er at ca. 90-100.000 m² av dette skal være næring.
- MF har avholdt oppstartsmøte for planarbeidet med Bergen kommune i september 2016. Fagetaten anbefaler at oppstart reguleringsplan anbefales, og MF opplever at kommunen fra politisk hold er positiv til at Marineholmen får en ny og mer hensiktsmessig reguleringsplan.

Eiers holdning til marine FoU på eiendommen:

- MF framhever at de marine FoU-virksomhetene er ideelt for forskningsparkens konsept, og at infrastrukturen som er etablert på området vil dekke mange av virksomhetenes behov. MF viser til at flere av virksomhetene som inngår i KVV-arbeidet har etablert seg/er i ferd med å etablere seg i forskningsparken.
- MF viser også til kontakt med Statsbygg i 2011 der ble sett på muligheten for å innplassere Havforskningsinstituttet på området.
- MF framhever at det er en del av deres «normalvirksomhet» å tilby økning eller reduksjon av arealer ettersom behovet endrer seg. MF mener derfor at arealpotensialet på Marineholmen må både sees innenfor eksisterende 100.000 m² og utbyggingspotensialet på 40.000 m². Med en ny reguleringsplan vil utbyggingspotensialet bli betydelig høyere en 40.000 m².

Eiers holdning til ulike modeller for eierskap/gjennomføring:

- MF har en modell basert på leie, men sier de er åpne for andre modeller.
-

Statsbygg vurderinger

- Statsbygg vurderer at Marineholmen har tilnærmet optimal beliggenhet i forhold til UiB, kort gangavstand til Bergen sentrum, med bybanestopp liggende inntil området.
- Statsbygg vurderer at forskningsparkens profil framstår som ideell for KVV-ens virksomheter. VI og Mattilsynet er der allerede, NIFES vurderer å etablere seg der.
- Tilgang til etablert infrastruktur (feks sjøvannsledning) kan gi fordeler i framdrift i etableringsfasen. Evt. økonomiske fordeler som følge av dette vil avhenge av forhandlinger med MF om gjennomføringsmodell og evt. leiepriser.
- Områdets utbyggingskapasitet etter gjeldende planer er mindre enn behovet i KVV-ens nybyggalternativ. Statsbygg vurderer at selv om det igangsatte planarbeidet ikke gir like mye økning i kapasiteten som omsøkt, er det sannsynlig at faktisk økning samt fleksibilitet i endringer i dagens leieforhold i MF vil gi tilstrekkelig plass for framtidige utvidelser.
- Statsbygg antar at sikring av tilstrekkelig arealfleksibilitet for de marine FoU-virksomhetene sannsynligvis forutsetter at de andre virksomhetene i forskningsparken ikke kan legge samme krav om å sikre vekst til grunn.
- Statsbygg vurderer at det finnes ulike måter å sikre utvidelsespotensialet. F.eks. kan en utvidelse skje i høyden, i ett eller flere senere byggetrinn. Det forutsettes da at ny reguleringsplan gir rom for denne utvidelsen. Det vil gi merkostnader å bygge på et eksisterende bygg i høyden i forhold til å bygge separate bygningsvolumer.
- [Redacted text block]

6.2 Dokken

Visjon Dokken

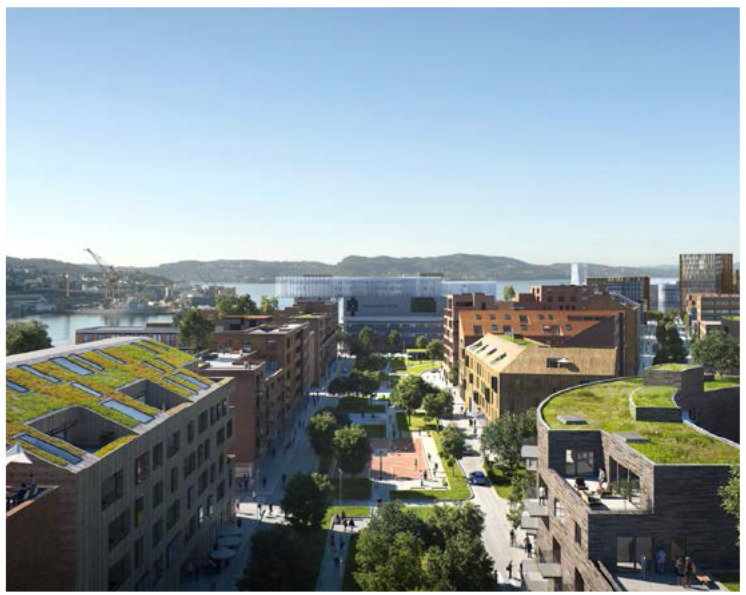
Det ble avholdt møte med initiativtakerne til Visjon Dokken 10.06.2016. Lars C. Pedersen (MAD Arkitekter), Stein Klakegg (regiondirektør OBOS), Tor Fredrik Müller (CEO EGD Property AS) og Christian Joys (ProBiz AS). MAD arkitekter, Asplan Viak og Probiz har gjennomført en mulighetsstudie for byutvikling og transformasjon av Dokken-området i Bergen Havn på oppdrag fra OBOS og EGD Property. Intensjonen med mulighetsstudien er å sette fokus på et meget sentralt område i Bergen som bør være et naturlig transformasjonsområde for byen. Alle arealene eies av Bergen kommune/Bergen Havn. Et moment som kom klart frem i mulighetsstudien var at et statlig investeringsprosjekt kan være det området trenger for å starte en transformasjon fra industri til havn. Initiativtakerne framhever Dokken som en aktuell tomt i den pågående konseptvalgutredningen for samlokaliseringen av marin forskningsvirksomhet i Bergen.

Bergen kommune

Kommunen har i møte med Statsbygg 10.06.2016 sagt at Dokken er et område for byutvikling når nødvendige avklaringer rundt havnevirksomheten er gjort. Byrådet har i mai 2016 vedtatt flytting av godshavnen til Ågotnes. Dette avhenger imidlertid av at det blir etablert bedre bruforbindelse til Sotra. Ågotnes skal stå ferdig i 2023, men det kan gjennomføres en trinnvis nedbygging på Dokken i årene fremover. Flere interessenter/aktører har kommet med forslag til byutvikling for Dokken-området. Kommunen ønsker å gjennomføre en helhetlig byutvikling av Dokken-området når havnevirksomheten flytter ut. Kommunen ønsker selv å ha eierskap til områdene og styre prosessen. Det er ønskelig med en variasjon av boliger og næringsvirksomhet for å skape en levende bydel. Utviklingen av Dokken må ses i sammenheng med utvikling av Laksevåg. Selv om viktige brikker i kommunens strategi for området er på plass, er framdrift for prosessen usikker. Det ble pekt på utfordringer med å rydde opp i forurensinger i grunnen fra havnevirksomheten.

Statsbyggs vurderinger

- Utbyggingspotensialet på Dokken er stort, ca 500.000 m² bolig og næring iflg MAD Arkitekter, og vil dekke behovet for de marine FoU-virksomhetene.
 - Dokken vurderes å ha en god beliggenhet, nær UiB – i nordenden av Nygårdshaugen og med god framtidig tilgjengelighet til Bergen sentrum.
 - Statsbygg vurderer at de marine FoU-virksomhetene vil være en attraktiv statlig aktør i transformasjonen og utviklingen av området. Dette vil kunne gi stort handlingsrom i utforming/lokalisering innenfor området.
 - Tross tverrpolitisk enighet i Bergen gjennom beslutningen om å flytte godshavnen til Ågotnes, er det knyttet usikkerhet til forutsetninger på regionalt nivå. I tillegg kommer det uavklarte kommunale eierskap til arealer og prosess. Til sammen gir dette en lang og uavklart tidshorisont for start av utbygging – anslagsvis 7-10 år. Det er nærliggende å trekke paralleller til utviklingen av Bjørvika i Oslo.
-



Illustrasjoner: Fra presentasjon fra MAD Arkitekter.

6.3 Laksevåg verft

Det er avholdt møte med Marin Eiendomsutvikling AS, 23.08.2016; Asbjørn Algøy (adm. dir.), Olav Kåre Vatnøy (styreleder) og Eskill Andersen, Nordic Office of Architecture.

Eiendom:

- Beliggenhet: Laksevåg, ca. 2,5 km fra Bergen sentrum (Byparken).
- Størrelse: Eiendommens størrelse er i følge ME på ca. 100 daa, inkludert utfyllinger i havnebassenget.
- Eierforhold: Eiendommen eies av Marin Eiendomsutvikling AS (ME), heleid datterselskap av Marin AS.

Gjeldende planstatus og utbyggingspotensial for området/tomten:

- Gjeldende reguleringsplan er fra 2012. Denne forutsatte fortsatt drift av skipsverft, i kombinasjon med næringsutvikling/byutvikling. Skipsverftvirksomheten er nå lagt ned for godt, og ME har startet et nytt planarbeid for å endre gjeldende reguleringsplan med sikte på omregulering av deler av området til sentrumsformål.
- ME framhever at det også i gjeldende reguleringsplan er kapasitet for å etablere bygg for marin FoU-virksomheter på eiendommen.
- Det ble vist til kommunens pågående arbeid med Strategisk planprogram for Laksevåg. ME deltar i dette arbeidet.

Eiers planer for området:

- Nordic Office of Architecture vant i 2014 med konseptet «Nye Laksevåg - Bo ved vannet» arkitektkonkurransen for utviklingspotensialet av området.
- MEs visjon er at det nye verftsområdet skal bli et signalprosjekt innen miljø og byutvikling. «Nye Laksevåg» skal bli en spennende bydel med fremtidsrettede og kunnskapsbaserte arbeidsplasser, boliger, kultur- og fritidstilbud, sentrums- og servicefunksjoner. Bærekraftig byutvikling = Balanse bolig/næring
-

Potensialet i «Nye Laksevåg»:

- I området kan det bygges mellom 1200 til 1600 boliger, med rom for rundt 4000 mennesker
- Næringsbyggene innenfor reguleringsområdet vil gi rom for mer enn 4000 arbeidsplasser.
- Den nye bydelen vil baseres på fremtidsrettede energiløsninger.
- Bærekraft og miljøløsninger vil stå i sentrum ved valg av transportløsninger og materialbruk.
- ME har ambisjoner om å ha en ferdig reguleringsplan i 2017.
- Når ser utbygger for seg at området er ferdig utbygget?

Eiers holdning til marine FoU på eiendommen:

- ME er svært positive til å kunne etablere funksjonen på denne eiendommen. Mener at eiendommen egner seg godt for dette formålet og har kapasitet og fleksibilitet over tid til å romme

- ME framhever at det er et gunstig tidspunkt å komme inn i planleggingen av området nå, i oppstarten av planarbeidet, planene kan tilpasses behovet for Marin FoU.

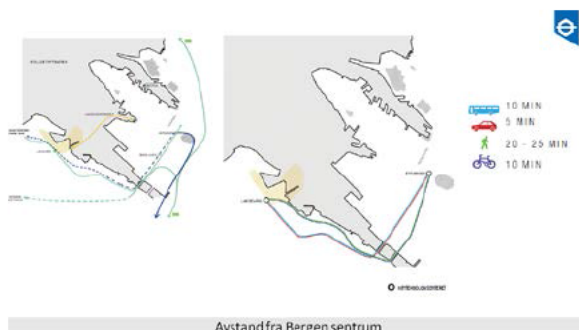
Eiers holdning til ulike modeller for eierskap/gjennomføring:

- ME er fleksibel for ulike gjennomføringsmodeller

Infrastruktur:

- Vanlig infrastruktur for næring/bolig etableres ifm utbyggingen av området. Spesiell infrastruktur (sjøvann/egget ferskvann) for marine FoU-virksomheter må etableres spesielt. Kort tilgang til sjøvann.
- Det er etablert kaier på eiendommen som kan benyttes av virksomhetenes båter.
- Tilgang til kollektivtransport: Buss er kollektivtilbudet, kollektivkorridor langs eiendommen. 10 minutters reisetid til sentrum. Frekvens pr. i dag 10 minutter/5 minutter i rushtiden. Det foreligger ingen konkrete planer om å etablere bybane til Laksevåg, men det gjøres overordnede vurderinger av løsninger for denne korridoren det bybane er en av mulighetene.
- Gang/sykkelavstand til Bergen sentrum og UiB: 10 minutters sykkelavstand til sentrum og UiB. 20-25 min gangavstand.

Evt fartøyer til HI/NIFES vil kunne benytte dypvannskai.



Illustrasjoner: Fra presentasjon fra Marin Eiendom

6.4 Hegreneset.



Illustrasjoner: Hegreneset, fra presentasjon fra Rolf Olsen Eiendom

Det er avholdt møte med Rolf Olsen AS 23.08.2016, Andreas Grimelund (adm. dir.) og Arnulf Haukeland (styreleder) der følgende informasjon ble formidlet.

Eiendom:

- Beliggenhet: Eiendommen(e) ligger på Hegreneset ca. 4 km nord for Bergen sentrum (Festplassen).
- Størrelse: Eiendommen er på ca. 50 daa. Påstående bebyggelse i dag er på ca. 16.000 m²
- Eiendommene eies av Rolf Olsen AS (RO)

Gjeldende planstatus og utbyggingspotensial for området/tomten:

- Eiendommen ligger i gjeldende kommuneplan innenfor område for bebyggelse og anlegg – sentrumsformål (S8 Sjøfronten)
- Kommuneplanen har generelle bestemmelser for høyde/utnyttelse Sjøfronten (S 8) (16 meter, %-BRA = 200%) men eiendommen ligger iflg OE innenfor unntaksområde der det er tillatt å vurdere større bygningshøyder.

Eiers planer for området:

- RO har startet opp reguleringsarbeid med sikte på å utvikle eiendommen for flere ulike formål.
- RO har ambisjon om å få bygge ca. 150.000 m² på eiendommen i det pågående reguleringsarbeidet. (sjekk om dette gjelder alle eiendommene OE eier i hele Sandviken, illustrasjon i PP viser ca. 94.000m² på OEs eiendommer på Hegreneset)
- RO viser til at det i planstrategi for kommende rullering av kommuneplan er satt fokus på utvikling av næringskorridor nord.

Eiers holdning til marine FoU-virksomheter på eiendommen:

- RO er positiv til etablering av marine FoU-virksomheter på denne eiendommen. RO mener eiendommen egner seg for dette formålet og har kapasitet og fleksibilitet over tid til å romme behovet.
- RO framhever at det er et gunstig tidspunkt å komme inn i planleggingen av området nå, i oppstarten av planarbeidet, planene kan tilpasses behovet for Marin FoU-virksomheter.

Eiers holdning til ulike modeller for eierskap/gjennomføring:

- RO ønsker å være åpen for ulike gjennomføringsmodeller.
- RO ønsker i utgangspunktet å selge «alt i ett», men er åpen for forhandlinger. Dette vil avhenge av om marine FoU-virksomheter evt. kommer inn i den pågående reguleringsplanleggingen på et tidlig tidspunkt.

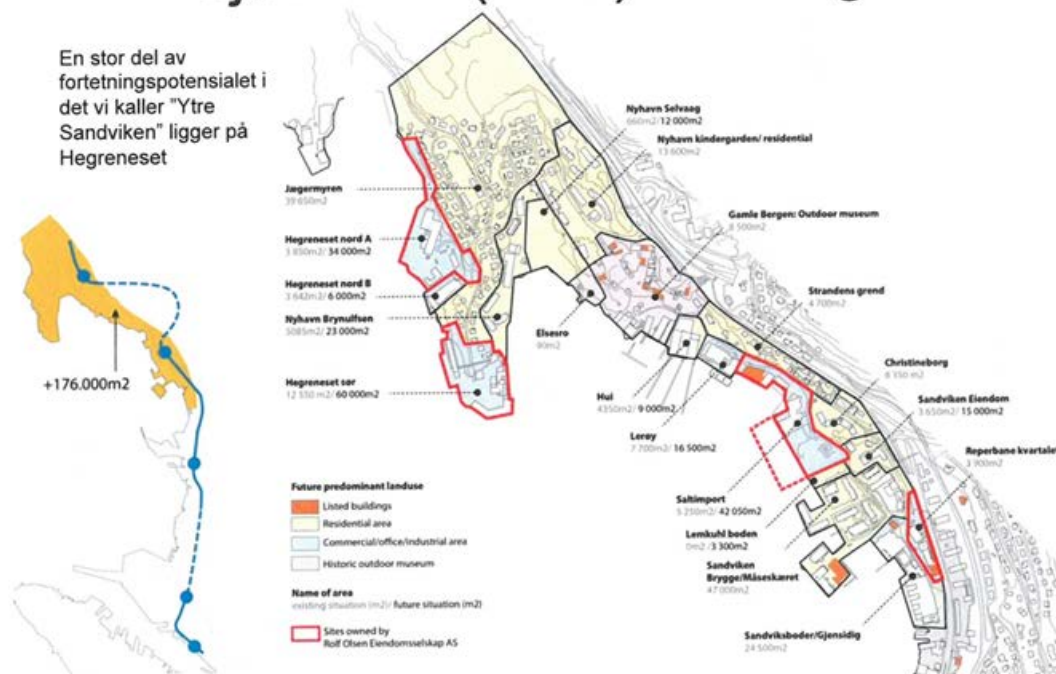
Teknisk infrastruktur:

- Veiatrikst er i dag noe «kronlete» gjennom boligområder. Bedret lokal atkomst for biler planlegges ved utbygging av området.
- Vanlig infrastruktur for næring/bolig etableres ifm utbyggingen av området. Spesiell infrastruktur (sjøvann/eget ferskvann) for marine FoU-virksomheter må etableres spesielt. Kort tilgang til sjøvann.
- Evt fartøyer til HI/NIFES vil kunne benytte dypvannskai på eiendommen.

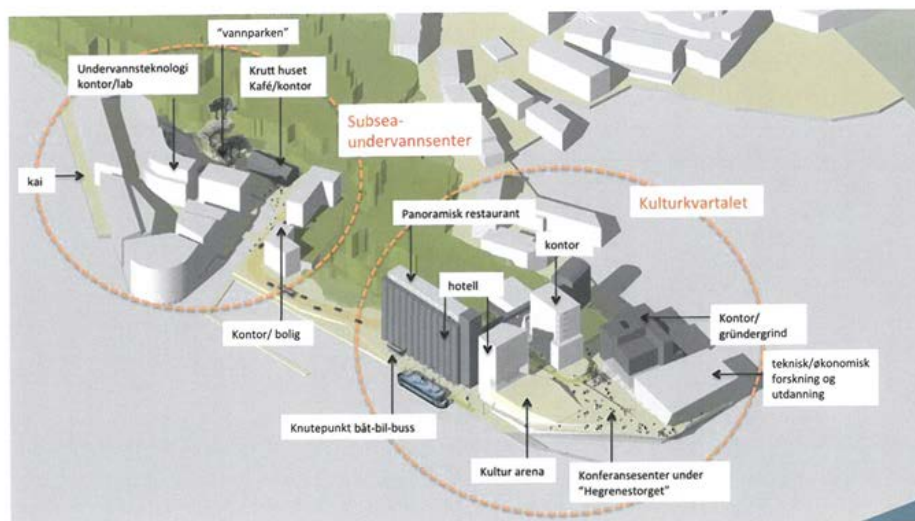
Tilgang til kollektivtransport:

- Buss er kollektivtilbudet, kollektivkorridor langs E39 mot Åsane. Det er ca. 700 m å gå til Sandviksleitet fra Hegreneset, og det ca. 14 minutters reisetid til sentrum (Festplassen). Frekvens pr. i dag ca. hvert 4-5 minutt. Det vil med stor sannsynlighet bli etablert bybane i korridoren til Åsane, beslutning forventes i nov/des 2016 iflg RO. Foreløpig er nærmeste bybanestopp planlagt å være Sandviken Sykehus ca. 700 m unna.
- Gang/sykkelavstand til Bergen sentrum/UiB: 15-20 minutters sykkelavstand til sentrum og UiB. 35-45 min gangavstand.

Sjøfront i (rask) endring



Type næring og aktiviteter i fremtiden



Illustrasjon: Fra presentasjon hold av Rolf Olsen Eiendom

7. Andre lokaliseringalternativer

Det er i KVV- arbeidet avholdt møter med (alle) relevante aktører som har tatt kontakt med Statsbygg, samt aktører på lokaliseringalternativer som er nevnt i dialog med Bergen kommune. Hensikten med møtene har vært å kartlegge mulighetsrommet på de aktuelle lokaliseringalternativene. Det er ikke inngått noe forpliktende samarbeid med aktørene.

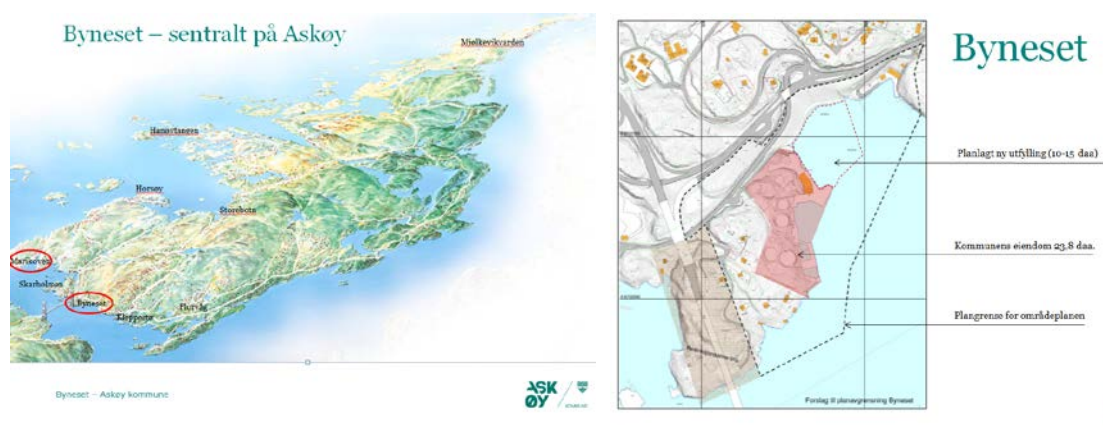
7.1 Askøy kommune og Chemco AS

Det ble 10.06.2016 avholdt møte med Askøy kommune ved rådmann Eystein Venneslan, Tore Dale (næringssjef) og Dag Folkestad (kommunikasjonssjef) samt eiere av Marikoven kai- og næringsområde, Eivind og Arild Solheimsnes fra Chemco AS.

Byneset i Askøy kommune

Askøy kommune ønsket generelt å presentere kommunen som aktuell lokasjon for et nybygg ifm KVV-arbeidet. Kommunen framhevet spesielt Byneset rett ved Askøybroen.

Byneset ligger ved Byfjorden, ca 1 km fra kommune- og regionsenteret Kleppestø. Kommunen fremhever god forbindelse til hovedvegssystemet mot Bergen, Flesland, region vest og resten av Askøy samt god kollektivdekning da alle busser til/fra Askøy stopper rett ved området. Hurtigbåtforbindelse til Bergen sentrum fra Kleppestø (12 minutter). Kommunen framhevet muligheten for et fremtidig fjordbybane-stopp på Byneset. Kommunen eier tomten som har dypvannskai. Kommunen utarbeider nå område-reguleringsplan. Ingen begrensninger i forhold til kulturminner eller biologisk mangfold, verken i sjø eller på land.

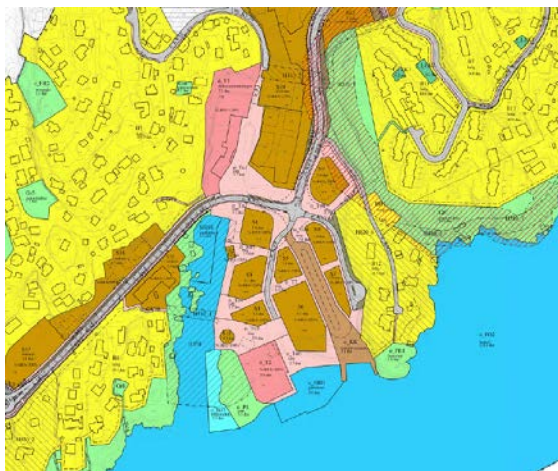


Kleppestø

Kommunen har i etterkant av møtet også supplert med informasjon om i hvilken grad det er utbyggingsmuligheter for et nybygg i kommunesenteret i Kleppestø.

Kommen framhever at Kleppestø som kommunesenter med alle sentrumsfunksjoner og med sin unike beliggenhet i Byfjorden kan spilles inn som aktuell lokalisering. Den nye Kleppestøplanen legger opp til at Kleppestø skal bli regionsenter i samsvar med Hordaland Fylkeskommune sine planer for regionsentre i fylket. Kleppestø har i følge kommunen meget god infrastruktur både på vei og sjø. Det tar 15 minutter med buss til Bergen, med båt ca 12 minutter til Strandkaiaen. Til Flesland tar det ca 20 minutter etter at den nye Knapptunnellen ble bygget, samme reisetid som fra Bergen sentrum.

Det planlegges ny bebyggelse innenfor sentrumskjernen på ca. 130.000 m². Det blir kollektivknutepunkt med båt og buss til Bergen sentrum, fjordbybanen skal tilrettelegges med elektriske båter. Her blir en tett og kompakt sentrumskerne innenfor en radius på 500 meter. I planen ligger urbane sentrumsfunksjoner med handel, restauranter og kafeer, kulturhus, boliger, rådhus, kaianlegg, båthavn og det er kort vei til dypvannskai. Askøy kommune eier tomten, og Kleppestøplanen er nå under politisk behandling. Kommunen framhever at timingen nå er meget god for å kunne planlegge helhetlig og legge til rette for at de arealbehovene dere etterspør kan tas inn i planen.



- Kommunesenter med alle sentrumsfunksjoner
- Regionsenter
- Båt direkte til/fra Bergen sentrum på 12 minutter. Hele næringsstedet har god parkeringsdekning og biltilgjengelighet (under 15 min. til Bergen) og direktebusser til Bergen
- Energigården har i dag mulighet for utvidelse til 15.000 m² til kontorlokaler
- Preget av nye varehandel, men finnes også helse- og sosialtjenester, bygg/anlegg, servicefunksjoner og andre industrier som er etablerte i området
- Store muligheter i et nytt sentrum. Politisk behandling våren 2016

Byneset - Askøy kommune



Utsnitt av planforslag til ny sentrumsplan for Kleppestø. Kilde: Askøy kommune.

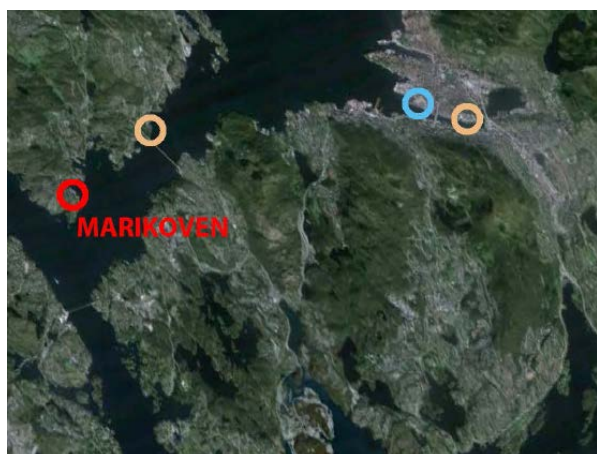
Kilde: Askøy kommune

Marikoven kai- og næringsområde

Chemco AS ble presentert som ledende innen utvikling av utstyr og metode for avlusing av laks i brønnbåt og merd. Selskapet har en stor andel av oppdrettere i Norge som kunder, og ønsker å være et bindeledd mellom produsenter, forskere og brukere.

Marikoven Marin Base ligger på Askøy, ca. 3,5 km fra Askøybroen, og vil bli ca. 22 –25 mål ferdig planert tomt. Reguleringsplanen gir trolig utnyttelsesgrad på 150 %, som tilsvarer 33.000 til 37.500 kvm bruksareal bygningsmasse. Området har dypvannskai og det vil bli etablert tre nye kaier som vil kunne betjene skip på opp til ca. 150 meter. Det planlegges for etablering av kontor, lager og industrivirksomhet. Eiendommen har stor strømkapasitet og vil bli tilrettelagt for landstrøm.

Chemco AS har kjøpt Marikoven med formål om å etablere en marin klynge tilknyttet oppdrett. Marikoven vil bli utviklet som marin base uavhengig av Statsbyggs konseptvalgutredning. Chemco AS mener Marikoven har en ideell beliggenhet for å bygge bro mellom oppdrett, leverandørindustri og forskning. Chemco AS framhever nærhet til Bergen sentrum og nærhet til produksjon av fisk, gunstig plassering i forhold til skipstrafikk og transport samt gunstig plassering i forhold til oppdrettsnæringen i regionen.



Beliggenhet i forhold til Bergen sentrum. Kilde: Chemco AS.



Fra mulighetsstudie for utvikling av Marikoven. Kilde: Chemco AS.

Bergen Business Park – Flesland

Det er avholdt møte 10.06.2016 med representanter fra Bergen Businesspark, bl.a. Harly Eilertsen og Mariann Fossmark fra DnB Næringsmegling. Bergen Businesspark framhever Flesland som et velegnet sted for lokalisering av Marine FoU-virksomheter, med nok kapasitet og et konsept som passer virksomheten.



Illustrasjon: fra presentasjon fra Bergen Businesspark

8. Beregning av klimagassutslipp fra transport for lokaliseringalternativene

Det er gjort en klimagassberegning for 5 av alternativene i beregningsverktøyet klimagassregnskap.no. Beregningene er gjort for klimagassutslipp fra transport i driftsfasen, ikke fra materialbruk.

Ansatte/daglige brukere 2050: 1224. Bruksareal: 40 000 m². Årsmiddeltemperatur: 7,6 °C (hentet fra yr.no). Dimensjonerende sommertemperatur: 27,6 °C

Reisemiddelfordeling: Det er tatt utgangspunkt i en lokal reisevaneundersøkelse for Bergen, med justeringer for spesifikk lokalisering der to ulike varianter er brukt. For de som anses som å være i sentrum (Marineholmen, Tollbodkaien, Dokken og Laksevåg) er det tatt reisevanefordelingstall for sentrum kontorvirksomhet, for de resterende (Hegreneset og Mindemyren) er det tatt tall for kommunen utenfor sentrum.

Parkering: Marineholmen, Tollbodkaien og Dokken er innenfor parkeringssone 1 med lavest krav om parkeringsplasser (26 plasser for 40 000 m²). Laksevåg, Hegreneset og Mindemyren er innenfor parkeringssone 2 der det er krav om en del parkeringsplasser (160 plasser for 40 000 m²). Derfor er tilpasningsfaktoren satt til 0,2 for tomtene med de strengeste parkeringsbestemmelsene, og 0,5 for de andre.

Tabellen under viser beregningsresultatet for de ulike lokaliseringene;

Alternativ	Klimagassutslipp	
	tonn CO2 ekv/livsløp	kg CO2-ekv/m2/år
Tollbodkaien	24000	10
Marineholmen	24000	10
Dokken	24000	10
Hegreneset	30160	12,6
Laksevåg verft	25200	10,5
Mindemyren	30160	12,6

Beregningen viser at klimagassutslippene er like for lokaliseringalternativene i sentrum, og stiger med avstanden fra Bergen sentrum. Utslippene for Hegreneset og Mindemyren er ca. 25,6 % høyere og Laksevåg verft ca. 5 % høyere enn de andre alternativene.

9. Plankrav og evt. kostnader ved rekkefølgeprosjekt

Det er for alle lokaliseringalternativene ikke sannsynlig å finne en eiendom/tomt for nybygg som er ferdig regulert for formålet. Det må derfor generelt påregnes en reguleringsprosess, anslått til minimum 2 år. Tiltak på eksisterende eiendommer på Nordnes kan gjennomføres etter gjeldende plangrunnlag (som byggesaker). Det må for Nordnesgt. 50 allikevel påregnes at det kan bli krav om ny reguleringsplan for forholdsvis små tiltak utenfor dagens bygningsvolumer.

Det er til dels stor forskjell i plangrunnlaget for de lokaliseringalternativene som er vurdert. For alle de vurderte lokaliseringalternativene, med unntak av Dokken-området (samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur), er overordnede arealformål (bebyggelse og anlegg) ivaretatt i gjeldende plangrunnlag. Dersom utformingen av bygget utfordrer etablerte høyder i sentrum eller prosjektet på annen måte er kontroversielt, kan det kreve en lengre prosess. Parallell reguleringsprosess og prosjektering kan vurderes. Dersom prosjektet kan fases inn i pågående reguleringsprosesser hos områdeutvikler/kommunen kan planprosessen ta kortere tid (Marineholmen, Laksevåg, Hegreneset). For Dokkenområdet er det vanskelig å si noe konkret om hvor lang tid en planprosess vil ta.

Hvis nybygg blir foretrukket konseptalternativ må det settes av tilstrekkelig tid for et tomtesøk. Det må påregnes kostnader i forbindelse med reguleringsplanarbeid og eventuell konsekvensutredning, samt rekkefølgekrav og utbyggingsavtale med kommunen.

Et planforslag for nytt bygg for marine FoU-virksomheter som tar høyde for et arealbehov på over 15.000 m² BTA vil da utløse KU-kravet i forskrift om konsekvensutredninger. Detaljreguleringsplaner slipper kravet dersom det konkrete tiltaket er konsekvensutredet på et høyere plannivå og der reguleringsplanen er i samsvar med overordnet plan. Som eksempel opplyser Bergen kommune det ikke er foretatt KU for den store områdereguleringsplanen for Mindemyren, og dette må gjøre som del av detaljreguleringsprosessen.

Bergen kommune forutsetter inngåelse av utbyggingsavtale i hele kommunen. Utbyggingsområder skal selv bære alle kostnadene med tilrettelegging av teknisk og grønn infrastruktur. Utbyggingsavtalen vil også omfatte bygging/oppgradering av offentlige anlegg og/ eller tilpasning til slike anlegg. Med offentlige anlegg menes alle anlegg/tiltak som er vist som offentlig regulerte formål i arealplanen og som følger av bestemmelser til planen, for eksempel offentlige trafikkanlegg, byrom, offentlige friområder og frigivingsbetingende arkeologiske undersøkelser. Offentlige anlegg omfatter også VA-anlegg, fjernvarme o.l.

Omfanget av tiltak i utbyggingsavtalen vil avhenge av byområdenes grad av ferdigstillelse. Dette er særlig aktuelt ved etablering i nye byutviklingsområder litt utenfor sentrum. Rekkefølgekravene skal stå i rimelig forhold til investeringskostnadene for prosjektet. Gjennomføringen av fortettningsstrategien i Bergen kommune ligger i stor grad hos enkeltaktører, både private og offentlige utbyggere. I denne utviklingen er de offentlige rommene viktige som sammenbindende elementer, med hensyn til form, kvalitet og funksjon. Det er derfor vesentlig at denne infrastrukturen bygges ut mest mulig samtidig med byggeprosjektene. Det vil særlig påligge aktører som etablerer offentlige publikumsrettede funksjoner å bidra med gode offentlige byrom.

Kostnader som følge av rekkefølgekrav vil normalt reflekteres i tomtens verdi, og derfor bli et tema i forhandlinger ved kjøp av tomtegrunnen. Hvor stor andel av rekkefølgekostnadene som kan reduseres

gjennom tomtekjøpsavtalen er vanskelig å fastsette, dette avhenger bla av hvordan risikoen er fordelt mellom partene.

For den nye Kunsthøyskolen på Møllendal i Bergen (Statsbygg, ferdigstilles 2017) er det framforhandlet en utbyggingsavtale parallelt med planprosessen. Møllen er et større transformasjonsområde fra tidligere industrivirksomhet. Avtalen innebærer et anleggsbidrag på kr 1470 pr m² BRA (prisnivå 2011), totalt i underkant av 22 mill. kr. Dette utgjør ca. 3 prosent av kostnadsrammen for prosjektet.

10. Sammenstilling av tomtealternativene for nybygg

	Marineholmen	Dokken	Tollbodkaien	Laksevåg	Hegreneset
Byplanmessig beliggenhet	God	God	God	Middels	Dårlig Lite utviklet byområde.
Tilgjengelighet	God	God	God	Middels	Lav
Avstand til UiB Mat.nat fakultet	Ca. 0,3 km 3-4 min gange 2 min sykkel	Ca. 0,7 -0,8 km 8-10 min gange 3-5 min sykkel	Ca. 2,0 km 15-20 min gange 6-8 min sykkel	Ca 2,6 km 20-25 min gange 10 min sykkel	Ca. 5,5 km 35-45 min gange 15-20 min sykkel
Reisetid kollektivt til Festplassen			8 min buss + ca. 200 m til holdeplass	10 min buss + ca 300 m til holdeplass	14 min buss + ca 700 m til holdeplass
Statlige retningslinjer lokalisering	Iht til retningslinjene	Iht til retningslinjene	Iht til retningslinjene	Iht til retningslinjene (delvis)	IKKE iht til retningslinjene
Etablering av sjøvannstilførsel	Ligger ved sjø Kan kanskje bruke etablert anlegg, usikkerhet om kapasitet	Ligger ved sjø	Ligger ved sjø Kan kanskje bruke deler av etablert anlegg for dagens HI	Ligger ved sjø	Ligger ved sjø
Størrelse tomt	Trang tomt	Stor nok tomt.	Trang tomt	Stor nok tomt	Stor nok tomt.
Byggegrunn	Middels komplisert	Antatt komplisert, pga antatt forurensning	Middels komplisert	Middels komplisert	Middels/enkel komplisert
Eieforhold	Marineholmen AS	Bergen Havnevesen	Bergen Havnevesen	Marin Eiendoms-	Rolf Olsen AS

1117701 KVV Lokalisering av marine
FoU-virksomheter i Bergen

		Bergen kommune	Bergen kommune	utvikling AS	
Plangrunnlag	Iht kommuneplan Ny reg. plan under arbeid Liten usikkerhet i planavklaring	Forutsetter endring i kommuneplan og ny reguleringsplan. Stor usikkerhet i planavklaring	Iht. kommuneplan Medium usikkerhet i planavklaring	Iht. kommuneplan Ny reg. plan under arbeid. Liten usikkerhet i planavklaring	Iht kommuneplan Ny reg. plan under arbeid. Liten usikkerhet i planavklaring
Plankrav/KU Rekkefølgekrav	Ny plan må ivareta KU-krav. Antatt færre rekkefølgekrav	Ny plan må ivareta KU-krav. Antatt mange rekkefølge krav	Ny plan må ivareta KU-krav. Antatt færre rekkefølgekrav	Ny plan må ivareta KU-krav. Antatt mange rekkefølge krav	Ny plan må ivareta KU-krav. Antatt mange rekkefølge- krav
Bevarings-interesser	Ingen	Ingen	Ingen på tomten. Verneverdige bygg på nabotomtene.	Ingen/få	Ingen/få
Krav til p-plasser	Lavt (Sone P1)	Lavt (Sone P1)	Lavt (Sone P1)	Høyere (Sone P 2)	Høyere (Sone P 2)
Transport behov	Genererer lavest transportbehov	Genererer lavest transportbehov	Genererer lavest transportbehov	Genererer høyest transportbehov.	Genererer høyest transportbehov.
Kommunal forankring	Muntlig med administrasjonen	Muntlig med administrasjonen	Muntlig med administrasjonen	Muntlig med administrasjonen	Muntlig med administrasjonen

*Godt egnet hvis man ser bort fra usikkerhet knyttet til planavklaring og oppstart gjennomføring.