

MERKNADSSKJEMA - FORSLAGSSTILLERS KOMM. TIL UTTALELSER SENDT FAGETATEN UTENOM ORDINÆRE MERKNADSRUNDERDiverse eposter og brev innkommet til Bergen kommune i perioden 08.06.20 – 07.09.22

|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Plannavn</b>        | Bergenshus, Gnr. 168, Bnr. 377 mfl., Sandviksbodene |
| <b>PlanID.</b>         | 64780000  |
| <b>Saksnummer</b>      | 2022/20581  |
| <b>Utarbeidet av</b>   | Opus Bergen AS                                      |
| <b>Datert/Revidert</b> | 26.09.22  |

| <b>Avsender</b>                         | <b>Hovedpunkt i merknad/uttalelse</b>  | <b>Forslagsstillers kommentar</b>   |
|---|--|---|
| 1. Christineborg borettsl. 08.06.20     | 2. Uttrykker bekymring for økende trafikk i Sandviksveien dersom det etableres midlertidig p-anlegg på Saltimporttomten.   | 1. Det er riktig som borettslaget anfører at løsningen med midlertidig parkering både for kontorbebyggelsen og den planlagte utbyggingen på Sandviksbodene vil medføre økt trafikkbelastning på Sandviksveien forbi borettslaget inntil et permanent p-anlegg er etablert.  |
| 2. Strandens grend velforening 18.07.20 | <p>1. Velforeningen fremfører kritiske merknader til at kommunen tillater at planforslaget fremmes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strandens Grend Velforening synes det er utrolig at Bergen Kommune i det hele tatt tenker på å bygge boliger på denne tomten uten at trafikksikkerheten, hensynet til den Trondhjemske postveien, det kulturhistoriske miljøet med sjø boder og svært gamle trehus er ivarettatt!</li> <li>- Hvor er den helhetlige planleggingen? Hvor er samordningen og hvor er helhetsynet i Bergen Kommunes planlegging?</li> <li>- Har Bergen kommune nå åpnet opp for at man skal få lov å lage egne reguleringsplaner for hver enkelt liten tomt og kaste alt som heter helhetlig planlegging vekk?</li> <li>- Bergen kommune og utbygger viser her en total mangel på og forståelse for helhetlig planlegging! Med de store kostnader det har i forhold til å kunne ivareta trafikksikkerhet, hensynet til kulturhistoriske miljø, gamle sjøboder og gamle trehus og den gamle verneverdige Trondhjemske Postvei. Og også bomiljø og hensynet til barn og unge.</li> </ul> <p>2. Løsningen med et midlertidig p-anlegg vil føre til at beboerne først kjører ned med varer for så å snu og kjøre inn i p-anlegget. Medfører doubling i trafikken.</p> <p>3. En planlagt utbygging vil komme i konflikt med bybaneutbyggingen i området.</p> <p>4. En utbygging på Sandviksboder vil skape en enda mer dramatisk og uheldig situasjon i Gjensidigekrysset som er svært trafikkfarlig.</p> <p>5. En begrenset p-dekning vil kun gi minimal effekt på trafikken på postveien som allerede er svært stor.</p> <p>6. Mener bildeling, slik det ble foreslått for Ellesro brygge ikke har hatt positiv effekt for parkeringssituasjonen. Området er sterkt</p> | <p>1. Kommentarene er rettet mot kommunen og er ikke kommentert fra forslagsstillers side, men det er valgt å sitere direkte fra de kritiske merknadene..</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Noen av beboerne vil sikkert gjøre slik det beskrives i merknaden, men avstanden fra p-plass til boliger er ikke vesentlig større enn i til et planlagt fjellanlegg. Uansett anses det positivt at det blir an viss gangavstand til p-anlegg da det vil medføre at flere velger å sykle/gå til kortere ærend.</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Forslagsstiller har samarbeidet tett med bybaneplanleggerne og løsningen med et midlertidig p-anlegg har skjedd i samarbeid med disse og Statens vegvesen.</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Krysset er trafikkfarlig, og det er inngått utbyggingsavtaler som innebærer at private utviklere skal delbetale for opparbeidelse av krysset som starter til vinteren. Boligene vil ikke kunne tas i bruk før krysset er ferdig opparbeidet.</p> <p>5. Tatt til følge. Plaforslaget innebærer en samlet økning i trafikken mot Gjensidigekrysset på 150 ÅDT.</p> <p>6. Tatt til følge. Bildeling er ikke tilstrekkelig for å få bukt med fremmedparkeringen, men en viktig forutsetning for å redusere bilbruken. Fremmedparkeringen må vekk gjennom å etablere boligsoneparkering kombinert med p-forbud. Dette må kommunen håndtere.</p> <p>7. Ikke tatt til følge: Behovet for å bruke tyngre kjøretøy til et fremtidig utbyggingsområde gjelder også om utbyggingen er av mindre skala enn planlagt. For å hindre skade på veglegemet er det viktig med anleggsplan godkjent av rette vegmyndighet med begrensninger knyttet til kjøretøyets lengde og akseltrykk. Dette vil gjelde for en utbygging av Sandviksbodene.</p> <p>8. Ikke tatt til følge.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er ikke kjent at det har oppstått ekstremt trafikkfarlig situasjoner</li> <li>- Tilbakemeldingen etter anleggsperioden er at det ikke er skapt uopprettelig skade på postveien.</li> <li>- Det er ikke riktig at fremmedparkering har tiltatt. Dette problemet kan kun løses ved at trafikketaten innfører boligsoneparkering og skilter p-forbud.</li> </ul> |



|   |   |  |
|---|---|--|
|   | <p>plaget av fremmedparkering.</p> <p>7. Mener postveien er 100 prosent uegnet som anleggsvei og som tilførselsvei til et prosjekt av denne dimensjonen.</p> <p>8. Velforeningen fremsetter i tillegg en rekke påstander om følgene av en utbygging på Elsesro brygge</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utbyggingen skapte ekstremt trafikkfarlige situasjoner</li> <li>- Utbyggingen påførte postveien uopprettelig skade</li> <li>- Utbyggingen har skapt trafikkaos</li> <li>- Trafikkmengden er mangedoblet og skaper dårlig fremkommelighet og farlige situasjoner</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafikkmengden på postveien har økt.</li> </ul>   |
| 3. Strandens grend velforening 21.07.20 | <p>Merknadene er en kopi av merknadene innsendt 18.07.20 med følgende tillegg:</p> <p>1. En parkeringsdekning på 0,6 pr. 100 m2 BRA bolig, tilsvarende minstekrav i KPA 2018, gir parkeringsdekning til litt over halvparten av leilighetene. Sammen med bildelering skal dette løse problemet med trafikk til de nye boligene. Argumentet ble brukt av utbygger også når Elsesro utbyggingen skulle godkjennes. Og det gikk ikke som planlagt. Hele Sandviksveien og området rundt Elsesro er fylt opp av biler. Den faktiske situasjonen er slik at selv om leilighetene er uten parkeringsplass disponerer hver leilighet gjerne flere biler.</p>  | <p>1. Ikke tatt til følge. Merknaden gir et fortegnat bilde av trafikksituasjonen som skapes av lav p-dekning i planen for Sandviksboder, som for øvrig er i tråd med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Effekten av en slik lav p-dekning er at man er avhengig av parkeringstiltak langs postveien. Uten p-tiltak er det en reell fare for villparkering, noe velforeningen også har tatt opp med trafikketaten, jf. merknaden under datert 04.08.20.</p>  |
| 4. Strandens grend velforening 04.08.20 | <p>1. Merknaden er rettet mot trafikketaten, men er også sendt plan og gjelder i all hovedsak den vanskelige trafikksituasjonen langs postveien som ifølge velforeningen har en langt mer sammensatt årsak enn utbyggingen på Elsesro brygge. Viser blant annet til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Innføring av boligsoneparkering i Amalie Skrams vei som har ført til at mange nå parkerer langs Sandviksveien.</li> <li>- Turgåere til Fjellveien og Stoltzekleiven parkerer her.</li> <li>- Næringsdrivende bruker veien til parkering når de er på jobb.</li> <li>- Problemet har eskalert med utbygging på Elsesro brygge der <u>noen</u> har en p-plass men alle så å si har <u>minst</u> 2 biler. Disse parkerer også i Sandviksveien. (vår understrekning)</li> </ul> <p>Velforeningen ber om tiltak.</p> | <p>1. Trafikksituasjonen langs postveien krever tiltak for å få vekk fremmedparkering og gateparkering.</p>  |
| 5. Christineborg borettslag 31.08.20    | <p>1. Vil stoppe at Sandviksveien blir tilkomstvei til et midlertidig p-anlegg på Saltimporttomten.</p> <p>2. Ber om at Sandviksveien forbi Christineborg blir enveis kjørt mot nord og at trafikk mot sør går over Saltimporttomten.</p> <p>3. Ber om at et fremtidig p-anlegg i fjell sikrer gjennomkjøring av trafikk fra Elsesro brygge og ut på Saltimporttomten.</p>  | <p>1. Ikke tatt til følge. Det må uavhengig av utbyggingen på Sandviksbodene etableres et midlertidig p-anlegg på Saltimporttomten for eksisterende kontorbebyggelse i sjøbodene nedenfor Strandens grend når Bybanen utbygging og Statens vegvesen etablerer rigg og anleggsområde på tomten. Tilkomsten mot Måseskjærveien stenges av rigg og anleggsområdet og trafikken må opp i Sandviksveien.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Saltimporttomten stenges i praksis frem til bybanen er ferdig og er ikke alternativ kjørevei.</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Det planlegges for et felles p-anlegg knyttet til Saltimporttomten, men dette bli ikke lenger et fjellanlegg</p> |



|   |  |   |
|---|--|---|
| 6. Strandens grend velforening 18.11.20                     | <ol style="list-style-type: none"> <li>Ber om begrenset høring for mindre planendring</li> <li>Krevet gangforbindelse langs Kattahopen, med henvisning til at slik forbindelse var mulig i tidligere situasjon og i gjeldende reguleringsplan.</li> <li>Er skeptisk til lav parkeringsdekning under henvisning til at nye beboere har flere biler og at dette medfører uønsket gateparkering med problemer for fremkommelighet. Hevder det står opp til 50 biler parkert ved Elsesro brygge.</li> <li>Skeptisk til etablering av parkering på Saltimporttomten. Mener dette vil medføre mye ekstra trafikk av beboere som først kjører hjemom med varer for så å parkere i p-anlegget.</li> <li>Frykter for skader på postveien og at ivaretagelse av denne sikres under anleggsarbeidet og etter at byggene er tatt i bruk.</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Tatt til følge. Det ble gjennomført begrenset høring</li> <li>Tatt til følge. Det etableres slik gangforbindelse. Kattahopen er for øvrig noe som planlegges etablert i det nye planforslaget.</li> <li>Ikke tatt til følgeParkeringsdekningen er i henhold til gjeldende kommuneplan og lav dekning sterkt ønsket for å holde biltrafikken nede. Problemene med fremmedparkering må adresseres trafikketaten, men er åpenbart et problem. Riktignok virker påstanden om 50 biler noe overdrevet.</li> <li>Ikke tatt til følge. Se svar i merknad 2, pkt. 2.</li> <li>Delvis tatt til følge. Se merknad 2 pkt. 7.</li> </ol>   |
| 7. Strandens grend velforening 20.02.21                     | <ol style="list-style-type: none"> <li>Mener det ikke er spekulativt og misvisende å sammenligne vedtatt næringsbebyggelse med planlagt boligbebyggelse.</li> <li>Viser til kommunedelplanen for Fjellsiden nord og mener planforslaget bryter fullstendig med bestemmelsene i denne hva angår byggehøyder og volum. Blant annet vises det til at en ved nybygg og utbedringer skal ta hensyn til bakenforliggende bebyggelse.</li> </ol>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Ikke tatt til følge. Vedtatt næringsbebyggelse sammenlignes med planforslaget fordi planen innebærer en drastisk reduksjon i byggehøyder, utbygging og p-dekning til beste for blant annet naboer.</li> <li>Planlagt bebyggelse har en helt annen skala enn bebyggelsen på Strandens grend, men skalaen bryter ikke med skalaen i eksisterende eller tidligere bebyggelse, hverken den mer moderne som ble revet eller tidligere bodbebyggelse. Der Elsesro brygge ligger stod i sin tid en sjøbod på 8 etasjer. Foran strandens grend står Rolf Olsen-boden en kopi av tidligere sjøbod på fire etasjer. Tidligere næringsbebyggelse som stod på tomten til Sandviksbodene var på seks etasjer. Sandviksveien 205, som ligger bak planlagt bebyggelse, lå i tidligere situasjon og i gjeldende reguleringsplan bak en sammenhengende bygningsvegg uten kontakt med sjøen. I planlagt situasjon vil en fra eiendommen ha sjøgløtt mellom bebyggelsen.</li> </ol>   |
| 8. Strandens grend velforening 23.03.21                     | <ol style="list-style-type: none"> <li>Hevder utbygger i kontakt med plan og bygg gir en presentasjon av fakta som er «uriktig/strengt forvrengte».</li> <li>Mener det er «fullstendig uakseptabelt og urealistisk» å se for seg en realisering av dette prosjektet før eller samtidig som en skal gå i gang med både planlegging og bygging av bybane og forlengelse av Fløyfjellstunnel. Til det vil belastningene på dette kulturhistoriske viktige område for Bergen være for stor. En forsering av planarbeidet er fullstendig unødvendig og uriktig og har lite for seg.</li> <li>Hevder utbygger på en «høyst merkverdig, betenkelig og sterkt kritikkverdig» måte forsøker å legge press på forvaltningen. «Er det slik å forstå at dersom ikke planavdelingen og kommunen ser med velvilje på utbyggers planer på Sandviksboder ....ja så henger Saltimport tomten som rigg-annleggsområde for Bybane i enn tynn tråd? Slik formuleringen til utbygger er formulert kan en få en forståelsen av dette!! Og en slik opptreden og antydning er selvsagt helt uakseptabelt i kommunal forvaltning.»</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>Det presiseres ikke i brevet til plan og bygg hva som er forvrengt/uriktig og påstanden kan derfor vanskelig kommenteres.</li> <li>Ikke tatt til følge. Uavhengig av en fremtidig utbygging på Lerøy-tomten, så må det i forbindelse med anleggsarbeidet skaffes alternativ parkering til kontorbebyggelsen nedenfor Strandens grend. Det er kun mulig å løse på Saltimporttomten og vil medføre trafikk på Sandviksveien inntil rigg og anleggperioden er over. Rigg og anleggsarbeidet i tilknytning til bybanen/forlenget Fløyfjellstunnel vil først og fremst være en belastning på grunn av støy og støv og arbeidet vil trolig først starte opp i 2024/25. Innen den tid vil utbyggingen på Lerøy-tomten trolig være avsluttet.</li> <li>Påstanden er urimelig og står ikke i forhold til den uttrykte forventningen til om godt samarbeid med kommunen for å få behandlet reguleringsplanen på Lerøytomten Ellers har ikke utbygger makt til å stanse bruk av Saltimporttomten til rigg- og anleggsområde.</li> </ol> |
| 9. Christineborg borettslag/Sameiet Elsesro brygge 12.08.21 | <ol style="list-style-type: none"> <li>Er svært kritisk til at p-anlegget tas ut av planen og at det etableres et midlertidig anlegg på Saltimporttomten.</li> <li>Viser til at trafikkbelastningen på den smale Sandviksveien forbi borettslaget er trafikkfarlig.</li> </ol>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>Ikke tatt til følge. Forslagsstiller deler borettslagets kritikk, men må forholde seg til de plankrav som kommer fra kommunen, fylket og SVV.</li> <li>Ikke tatt til følge. Dersom det etableres et rigg og anleggsområde på Saltimporttomten må trafikken blant annet fra kontorbyggene nedenfor Strandens grend gå via denne</li> </ol>  |



|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>3. Viser til at bymiljøetaten i 2019 bad om at dette måtte utredes en mulighet for å koble fjellanlegget (det planlagte felles p-anlegget) med eksisterende p-anlegg ved Elsesro brygge.</p> <p>4. Mener det er pinlig at utbygger lot seg overtale av bybaneplanleggerne til å legge til rette for tverrslag og rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten.</p>  | <p>veien.</p> <p>3. Ikke tatt til følge. Muligheten ble vurdert, men var ikke praktisk mulig å gjennomføre, og etter at det er tatt beslutning i Saltimporttomten, er det ikke lenger aktuelt med et p-anlegg i fjell.</p> <p>4. Da muligheten for et samarbeid med bybaneplanen om et tverrslag ble utredet i 2018, skjedde dette med bakgrunn i helt andre planer enn det som nå gjelder. Nå er det tale om en rigg og anleggsperiode som kan strekke seg til 2033 og transport av to millioner kubikkmeter med stein over tomten. Et anlegg utbygger ikke har mulighet for å stoppe og som selvsagt vil være til stor belastning blant annet for beboerne i borettslaget.</p>   |
| 10. Strandens grend velforening 10.09.21 | <p>1. Mener Sandviksbodene ikke kan realiseres før det er bygget parkeringsanlegg i fjell med to utganger langs Sandviksveien nedenfor Strandens grend. Annen løsning vil medføre økt trafikkbelastning på Postveien.</p> <p>2. Ber om at hele fronten av bebyggelsen trekkes tilbake fra sjøkanten.</p> <p>3. Rommet må være av en slik størrelse og ha en slik utforming at den innbyr til opphold og ferdsel for allmenheten.</p> <p>4. Bebyggelsen må trappes ned mot sjøfront og mot Holmefjordboden.</p> <p>5. Broen mellom planområdet og Elsesro brygger er altfor svakt forankret i forslag til reguleringsbestemmelse (jf. pkt. 3.2). Broen MÅ sikres bygget!</p> <p>6. Detaljplanen endres betydelig både når det gjelder bebyggelse, utforming og plassering og privatisering.</p> <p>7. Bygg BBB4 må fjernes og det frigjorte området settes av til allmenheten.</p> <p>8. Felt BBB4 må trekkes vekk fra sjøfronten eller utgå.</p> <p>9. Man må sikre lys og åpenhet mellom byggene.</p> <p>10. Ber om avtrapping av bebyggelse mot sjøfronten og Holmefjordboden.</p> <p>11. 10 meter byggegrense mot sjø er for lite.</p> <p>12. Ønsker ikke utkragende balkonger mot sjø.</p> <p>13. Ber om at vollgravene mot sjø fjernes.</p> <p>14. Positiv til flytebrygge, men må ikke erstattes av flytebrygge for båt.</p> <p>I tillegg kommer ulike krav knyttet til offentlighetens tilgang til sjøfronten som er svart ut i flere av punktene over.</p> | <p>1. Forslagsstiller deler velforeningen synspunkt om at det opprinnelig planlagte fjellanlegget var en god løsning. Dette anlegget er umuliggjort av rigg og anleggsområde og vil på grunn av tverrslaget uansett vanskelig kunne la seg realisere. Når det gjelder trafikkbelastningen vides det til var på merknad 2, pkt. 2.</p> <p>2. Delvis tatt til følge. Bebyggelsen er redusert i omfang og trukket vekk fra Kattahopen. Det er etablert en 150 meter lang sammenhengende offentlig tilgjengelig sjøfrontpromenade på utsiden av bebyggelsen.</p> <p>3. Tatt til følge: Rommet ned mot sjøen er mellom 8,2 og 17 meter bredt og utformet slik at det innbyr til opphold.</p> <p>4. Delvis tatt til følge. Det er gjennomført en mindre nedtrapping mot sjøfronten og bebyggelsen mot Holmefjordboden er også trappet ned. Det er etablert et stort inviterende byrom fra Sandviksveien og ned mot sjøen langs Kattahopen.</p> <p>5. Tatt til følge. Broen er bedre sikret i rekkefølgebestemmelsene.</p> <p>6. Delvis tatt til følge. Planen er endret både hva angår byggehøyder, utnyttelse og avtrykk. Alt areal langs sjøfronten er foreslått regulert til offentlig formål.</p> <p>7. Delvis tatt til følge. Bygg 4 er trukket vekk fra sjøkanten og frigjort areal avsettes til offentlig formål.</p> <p>8. Delvis tatt til følge, se punkt 7.</p> <p>9. Tatt til følge. Det er skapt lys og åpenhet mellom byggene og utearealene har rikelig med sol.</p> <p>10. Se svar i punkt 4.</p> <p>11. Delvis tatt til følge. Avstanden mellom bebyggelsen og sjøen (dvs. bredden på sjøfrontpromanden er på det meste 17 meter.</p> <p>12. Delvis tatt til følge. Det er satt strengere bestemmelser for utkraging mot sjø.</p> <p>13. Tatt til følge. Vollgravene mot sjø er fjernet.</p> <p>14. Tatt til følge. Det planlegges ikke for flytebrygge for båt.</p> |
| 11. Strandens grend velforening 16.02.22 | <p>1. Viser til at utbygger vil bygge nærmere enn ti meter til sjø og forholder seg ikke til strandsoneplanen til kommunen</p> <p>2. Stoler ikke på at ansvarlig vegmyndighet vil følge opp bestemmelsene om å sikre at veien ikke skades av anleggstrafikken.</p> <p>3. Gjentar påstanden om at en midlertidig parkering på Saltimporttomten vil medføre økt trafikkbelastning på Postveien.</p>  | <p>1. Ikke tatt til følge. Sjøfrontstrategien og kommuneplanens arealdel er mer fleksibel enn det som gjengis i merknaden, men statsforvalteren har lagt til grunn en streng tolkning og krever offentlig tilkomst langs sjøen. Dette foreslå etablert med en sjøfrontpromenade/avstand fra bygg til sjø på mellom 8,2 og 17 meter.</p> <p>2. Ikke tatt til følge. Det skal utformes en anleggsplan som skal ta hensyn til postveien, og det må legges til grunn at vegmyndigheten, som skal godkjenne planen følger dette opp, se for øvrig svar til merknad 2 pkt. 7.</p>  |



|   |   |   |
|---|---|---|
|   | <p>4. Krever vesentlig lavere byggehøyder og mener det det er trehusene på Gamle Bergen og i Strandens grend som må være forbildene for ny utbygging i dette vakre, verneverdige strøket.</p> <p>5. Ber om at bestemmelsen om mindre takoppbygg inntil 3 meter over angitt byggehøyde tas vekk.</p> <p>6. Ber om fasadematerialet blir tre og ikke teglpanner.</p> <p>7. Viser til at en tredel av tomen ikke er tomt, men fylling i sjø.</p> | <p>3. Ikke tatt til følge. Se svar i merknad 2 pkt. 2.</p> <p>4. Ikke tatt til følge. Se svar i merknad 7 pkt.2.</p> <p>5. Delvis tatt til følge. Bestemmelsen er endret. Det kan tillates mindre takoppbygg inntil 1 m over de angitte maksimale byggehøyder, med en tilbaketrukket plassering og på maksimalt 10 % av takarealet.</p> <p>6. Ikke tatt til følge. De liggende teglpannen er en værbestandig, vakker og kostbar kledning. Den er valgt for å gi den sjøbodlignende bebyggelsen et mer moderne uttrykk tilpasset vår tid. På avstand vil de liggende teglpannene se ut som trekledning.</p> <p>7. Reguleringsplanen bygger på gjeldende plan som åpnet for å etablere en dypvannskai på en fylling i sjø. Planlagt bebyggelse ligger med unntak for bygg 1 innenfor den gjeldende grensen mot sjø. Se en mer detaljert redegjørelse for dette i kommentar til merknad 12.</p>  |
| <p>12. Strandens grend velforening 07.09.22</p> | <p>1. Mener at planforslaget bryter med kravet fra Statsforvalteren ved at byggene ikke er trukket tilbake fra dagens sjøkant.</p>  | <p>1. Se også svar i merknad 11 pkt 7. Det er riktig som merknaden påpeker at den offentlige sjøfrontpromenaden foran bygg 1, 4 og 5 er etablerte ved å anlegge et gangareal på mellom 8,2 og 11 meters bredde. Over halve arealet ligger utenfor regulert kaikant i gjeldende reguleringsplan.</p> <p>Etableringen av denne må ses i sammenheng med den øvrige delen av planforslaget slik det nå foreligger hva gjelder tilgang til sjø for offentligheten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ved byggingen av Elsesro brygge, nordvest for planområdet for Sandviksbodene, ble det etablert en drøy 50 meter lang hop mellom Elsesro brygge og Sandviksboder. Langs denne hopen er det planlagt et offentlig tilgjengelig gangareal/uteoppholdsareal i en bredde på mellom 10 og 20 meter. Dette følger den nyetablerte hopen. Minsteavstand fra hop til byggegrensen er 12 meter.</li> <li>- På sørøstsiden av planområdet planlegges etablert en hop, Kattahopen, ca. 11 meter lang. Langs denne hopen planlegges et offentlig tilgjengelig gangområde/uteoppholdsareal med en minsteavstand fra sjø til byggegrense på 13 meter. Den regulerte kaien i gjeldende plan omreguleres dels til sjøareal og dels til gangareal. Det foreslås etablert en trapp og et oppholdsareal mellom Kattahopen og Sandviksveien som kobler seg til gangarealet langs sørøstsiden av bebyggelse. Med disse to tiltakene etableres en mer finmasket og vesentlig lengre sjøfront enn situasjonen var før det skjedde en boligutvikling i området og for gjeldende reguleringsplan. For planområdet Sandviksboders del vil det når denne planen er realisert være tilgjengelig en nær 150 meter offentlig sjøfrontpromenade langs planlagt boligbebyggelse. Det meste av denne vil ligge innenfor regulert kaiformål. Dette oppfattes å leve opp til målene i den vedtatte sjøfrontstrategien ved å gjøre den mer finmasket og ved å gi store verdier tilbake til byen, i form av spesielt tilgjengelighet og bo- /opplevelseskvalitet. Sjøfrontpromenaden ligger også godt innenfor bysjøgrensen i sjøfrontstrategien.</li> </ul> |