

Lerøybygget - skjerpet utbyggingspress på "gullkysten"

Strandens grends velforening protesterte i BT 14.04.11 mot Lerøy Seafood sitt forslag om ombygging av fryse- og kjøleanlegget i Storemøllen til et kompleks på tre fem-seks etasjers kontorbygg. Hovedargumentet var at de nye byggene vil føre til en kraftig økning av trafikkbelastningen i det trivelige og verneverdige boligmiljøet.

SKF deler bekymringen. I en høringsuttalelse til planavdelingen har vi også fremhevet strøkets unike karakter som minne om det førindustrielle Sandviken, nær inngangen til Gamle Bergen. Området mellom Glass Knag og Storemøllen er det siste i Sandviken hvor en ennå kan oppleve helheten og sammenhengen i det gamle bebyggelsesmønsteret. En del av husene i grenden er forsiktig modernisert, men samlet gir bebyggelsen et godt bilde av den gamle grenden. Den ligger ned mot idylliske Sandviksveien ("Gamleveien"), som her har sammenfallende trasé med Den trondhjemske postvei, bydelens viktigste veitekniske kulturminne. Både nedenfor veien her og lenger nord, ovenfor Lerøytomten, ligger åpne marker. Miljøet avsluttes mot sjøen av to gamle tørrfiskboder – en tredje blir snart gjenreist. Den synlige sammenhengen mellom sjøhus, åpne marker, historisk vei (sågar med stabbesteiner) og boligrend er umistelig.

Vi finner ikke slike vurderinger i reguleringsplanen, men forutsetter at de antikvariske myndigheter har vurdert forholdet. Her er det ikke nok å behandle kulturminnene enkeltvis, de må sees som ledd i et kulturlandskap. En modernisering ved nybygg må bidra til å understreke dette. Selv med bare fem-seks etasjer vil nybyggene på denne tomten bli for dominerende. Det er ikke uten grunn at kommunedelplan for Sandviken foreskriver maks. fem etasjer i strøket. Kravet om variasjon av høydene i samme kompleks innebærer at den ene blokken bare kan ha fire etasjer. Endelig er foreslått bruksareal dobbelt så stort som kommunedelplanens føringer: 16 500 mot ca. 8000 m².

De bygningsmessige volumer er alvorlig nok. Enda viktigere er de trafikkmessige konsekvenser. En trafikk til og fra 400 kontorarbeidsplasser i Lerøybygget vil måtte ledes gjennom den smale og intime Gamleveien. I tillegg kommer om noen år trafikken til og fra den store Hui-tomten i Stormøllen: Etter godkjenning av Lerøyutbyggingen ventes et nytt fremstøt her. Den forrige planen for seks etasjers boligblokker ble skrinlagt etter innsigelser fra fagetaten: Gamle Bergen var nærmeste nabo.

Lerøyplanen må vurderes i et enda større perspektiv, nemlig i sammenheng med alle de utviklingsprosjekter som er igangsatt eller kan forventes i området mellom Gjensidige og Gamle Bergen. Gjenreisning av den store Sandviksboder nr 77 a–b med mange kontorarbeidsplasser er godkjent. Sjøbodutvikling AS søker om innredning av boliger i de sterkt forfalne Sandviksboder 69–72, og har fått godkjent nybygg for bolig og næring på branntomten Sandviksboder 78. Det dukker nok også opp planer for vesentlig sterkere utnyttning av det store volumet i Glass Knag-gården. Og det forutses fremtidig storskala utbygging på resten av rivingstomten etter Tran-Martens, mellom nr 78 og Saltimport.

Økningen i trafikkbelastning som følge av de tillatte, planlagte og sannsynlige utbygginger i dette området får konsekvenser ikke bare for beboerne i området, men for hele nordre bydel, og for strilene enda lenger nord. Etter noen år med relativ køfrihet på nordre innfartsåre er vi på rask vei inn i en ny køtid. Kapasiteten er sprengt i rushtiden. Gjensidigekrysset er blitt én av seks flaskehalser på hovedveien mellom Torget og Eidsvåg. Dertil kommer lokale inn- og utkjøringer mot vest i Skuteviken, ved Skuten I og II, Slaktehustomten, Neumann/

Kristiansholm og Båt-Berge. Nordfra skaper rush-køen vansker for effektiv utnytting av Fløyfjellstunnelen.

I mai 2009 påpekte SKF i et skriv til planavdelingen ("Sjøgaten/Sandviksveien: Trafikkregulerende tiltak") at den daglige trafikkbelastning på nordre innfartsåre var på 15 000 ÅDT, mot veinormalens 12 000 ÅDT. Hvert nytt byggeprosjekt på strekningen Gjensidige–Gamle Bergen ville forsterke problemet. Konklusjonen var at dersom "alle bebudete planer for utbygging mellom Skutevikstorget og Glass Knag blir realisert, kan det forventes en økning i trafikken på 10 000 ÅDT, altså det doble av det veien er dimensjonert for. Det kan allerede i dag forutses at det raskere enn ventet vil bli problematisk i et større miljø- og klimaperspektiv å fortsette en så planløs og uansvarlig utbygging i bydelen som (...) hittil."

Dette innspillet passet med kommunens oppstart i 2007 av planprosess for områdefredning av hele Sandviksbuktens strandsone fra Skuteviken til Gamle Bergen, som et ledd i forsøket på å få verdensarvobjektet Bryggen utvidet mot nord – til det som ennå i 1995 av internasjonale verneeksperter ble karakterisert som "et havneteknisk kulturminne i verdensklasse". Men det var den gang, det. Vi fikk selvsagt aldri svar fra planavdelingen.

I 2009 foreslo vi som ett av fire strakstiltak "full stans i utbygging av nye nærings- og boligprosjekter langs eller med avkjøring fra Sjøgaten/Nye Sandviksvei/indre del av Helleveien inntil trafikksituasjonen er kommet under kontroll". Vi finner det i 2011 underlig at kommunen våger å slippe gjennom prosjekter av denne størrelse enkeltvis og uten å ha på plass en helhetlig analyse av veitrafikksituasjonen, og før bybanetraseen er klarlagt. Men ikke overraskende: Moderniseringen ved Sandviksbukten har det siste tiåret stort sett dreid seg om å slippe gjennom prosjekter formet til beste for utbyggernes profitt, på bekostning av lokalmiljø og bygningsarv – derfor uttrykket "gullkysten"..