



Til
BKMB - Seksjon plan og transport (Arbeidssted)

Fra
Bymiljøetaten

Fagnotat

Vår referanse: 2020/84706-54
Saksbehandler: Helge Manuel Herreros
Dato: 23. februar 2021

Fagnotat - Infrastrukturplan Mindebyen

Hva saken gjelder:

Bymiljøetaten (BME) fremmet høsten 2019 gjennomføringsvedtak for «Mindemyren fase 1», som gjelder oppdraget «Infrastrukturplan Mindemyren» og BME sine økonomiske forpliktelser i forbindelse med bybanens byggetrinn over Mindemyren. Bystyret fattet vedtak i saken 23.10.2019 (*ref. sak 295/19*).

BME vil i dette fagnotatet redegjøre for infrastrukturplanoppdraget med følgende utgangspunkt

- Arbeidet som hittil er utført
- Orienterer om noen av hovedfunnene
- Synliggjøre noen oppgaver Bergen kommune står overfor de neste årene

Oppdraget ble igangsatt på bakgrunn i de vedtatte områderegeringsplanene på Mindemyren og Wergeland for å stille bedre rustet for å håndtere de mange tverrfaglige utfordringene i det nye byområdet. Transformasjonen er alt godt i gang, og BME har sett behovet for å utarbeide et oppdatert kunnskapsgrunnlag som også imøtekommer den fremtidige utbyggingen. Formålet med oppdraget er å skaffe til veie et felles kunnskapsgrunnlag for å oppnå helhetlig byutvikling.

Fagnotatet er naturlig å se i sammenheng med Plan- og bygningsetaten sitt fagnotat «Planprosesser på Mindemyren – Prinsipielle avklaringer» (*ref. saksnummer 201919218/6*). Som det fremgår der, må utviklingen på Mindemyren sees i sammenheng med tilgrensende område Wergeland. De offentlige områdeplanene for Mindemyren (Arealplan-ID 61140000) og Wergeland (Arealplan-ID 61160000), vedtatt i henholdsvis 2014 og 2013, utgjør derfor grunnlaget for arbeidet med Infrastrukturplan Mindebyen (IPM).



Figur 1 – Omriss av Mindebyen

I realiteten er det disse planene som danner forutsetningene for etablering av det nye byområdet «Mindebyen». BME har derfor endret prosjektnavnet fra «Infrastrukturplan Mindemyren» til «Infrastrukturplan Mindemyren».

I 2017 ble Bybanens byggetrinn til Fyllingsdalen over Mindemyren vedtatt (Arealplan-ID 64860000, 64050000) og i 2020 ble det fattet vedtak om ny trasé for hovedrute for sykkel gjennom området (Arealplan-ID 66070000). Det har også de senere år kommet en rekke nye offentlige styringsdokumenter som legger premissene for videre byutvikling i området. Nyere offentlige reguleringsplaner og styringsdokumenter medfører konsekvenser som det er tatt høyde for gjennom arbeidet med IPM. Bymiljøetaten vil redegjøre nærmere for dette i fagnotatet.

Fagetatens vurdering:

Mindebyen har behov for et oppdatert kunnskapsgrunnlag som videreutvikler og konkretiserer kommunens overordnede målsettinger for byutvikling med hensyn til infrastrukturplanlegging. Infrastrukturplan Mindemyren er utarbeidet for å imøtekomme dette behovet og kan bidra til at området øker sin attraktivitet. Det understrekes for øvrig at de formelle beslutninger tas etter vanlig saksgang i aktuelle fagetater, og ofte i reguleringsplaner og byggesaksbehandling som er hjemlet etter plan- og bygningsloven.

Følgende blir viktig å ivareta i den videre planleggingen av Mindemyren:

- Kvalitet i offentlige byrom
- Prioritering av blågrønn infrastruktur
- Fremtidig mobilitetsbehov og realisering av Mindemyren som en gåby
- Tilgjengeliggjøring av kunnskapsgrunnlaget fra prosjektet

Fagetatens anbefaling:

1. Kunnskapsgrunnlaget fra infrastrukturplan Mindemyren legges til grunn og anvendes i den videre planleggingen og utviklingen av Mindemyren
2. Avhengigheter avdekket i infrastrukturplan Mindemyren følges opp gjennom detaljreguleringsprosesser, konkrete byggesaksvurderinger og revisjon av VA-rammeplan
3. Bymiljøetaten videreutvikler kunnskapsgrunnlaget fra Infrastrukturplan Mindemyren både gjennom oppdateringer av materialet og egen prosjektutvikling

Anbefalingene fra Infrastrukturplan Mindemyren er ikke uttømmende med hensyn fagetatens anbefalinger for byutvikling i Mindemyren, og vil i tillegg følges opp gjennom ordinær saksbehandling av etaten.

Med hilsen
Bymiljøetaten

Lise Reinertsen
Etatsdirektør

Geir Haveraaen
Avdelingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Vedlegg A – forslag til overordnet IPM

Vedlegg B - bystyresak 23.10.2019, sak 295/19

Vedlegg C – Gjennomføringsvedtak - Mindemyren fase 1 – prosjekt H414 saksnummer 2018/39422 -4

Vedlegg D - Byrådssak 58/14, 2. gangs behandling av områdereguleringsplan for Mindemyren

Saksutredning

1. Bakgrunnen for arbeidet med Infrastrukturplan Mindebyen (IPM)

Av saksutredningen for gjennomføringsvedtaket for *Mindemyren fase 1* (ref. 2018/39422 -4) fremgår følgende:

«Bergen kommune ved Bymiljøetaten skal de neste årene bidra aktivt i transformasjonsprosessen på Mindemyren for å gjennomføre intensjonene i områdereguleringen av Mindemyren, jf. Arealplan-ID 61140000. I tillegg til arbeidet med Bybanen over Mindemyren har Bergen kommune ved Bymiljøetaten startet opp et arbeid med en samlet infrastrukturplan for Mindemyren, med planlagt oppstart høsten 2019. Dette gjøres særlig med hensyn til å være rustet til å håndtere en betydelig mengde pågående private planinitiativ. Infrastrukturplanen skal være en plan som sørger for at utbygging av private og offentlige aktører koordineres på en hensiktsmessig måte. Infrastrukturplanen vil også ta for seg prosjektering av Bymiljøetaten sine egne prosjekter på Mindemyren.»

Bergen bystyre behandlet saken i møtet 23.10.2019, sak 295/19, og fattet gjennomføringsvedtak for *Mindemyren fase 1*. Med dette utgangspunktet inngikk BME, etter forutgående anskaffelsesprosess, en rammeavtale med Sweco Norge AS (Sweco) for rådgiving og prosjekteringstjenester i forbindelse med dette arbeidet.

2. Overordnet infrastrukturplan

Første oppdrag i rammeavtalen har vært utarbeidelse av en «overordnet infrastrukturplan». Oppdraget har vært organisert etter fire hovedtema:

- Byliv, tidsdybde og grønnstruktur
- Trafikk og mobilitet
- Kanal og overvann
- Tekniske anlegg i grunnen

2.1 Kort om prosessen og tilgjengeliggjøring

Oppdraget hadde oppstart i januar 2020 og materialet er utarbeidet i tett samarbeid mellom BME og Sweco, med deltakelse underveis fra Vann- og avløpsetaten (VA) og Plan- og bygningsetaten (PBE). Oppdraget har vært organisert gjennom en prosjektgruppe med prosjektleder fra BME, prosjektkoordinator fra Sweco, og egne fagansvarlige for de fire hovedtemaene hos både BME og Sweco.

Forslag til overordnet IPM ble levert fra Sweco høsten 2020. I perioden etter dette har prosjektgruppen gjennomført en implementeringsfase for i hovedsak å gjøre ansatte i BME, VA og PBE kjent med materialet. Det har også vært gjennomført en møteserie i koordineringsgruppen for Mindemyren hvor materialet har blitt presentert og drøftet. Koordineringsgruppen styres av PBE, med faste deltakere fra Byarkitekten, VA, Etat for utbygging og BME.

Implementeringsfasen følges nå opp gjennom en mindre revisjonsfase som hadde oppstart i januar 2021 og avsluttes etter planen i april 2021.

Materialet som utgjør overordnet IPM har blitt delt både med private og offentlige samarbeidspartnere. IPM brukes også alt aktivt i hverdagen av BME, PBE og VA.

2.2 Et oppdatert kunnskapsgrunnlag

Målsettingen med IPM er å gi et oppdatert felles kunnskapsgrunnlag med konkretisering av hvordan kommunens overordnede målsettinger for byutvikling kan oppnås. Mange problemstillinger fra IPM må likevel jobbes videre med og avklares gjennom de mange detaljreguleringsplanene i det nye byområdet. Noen problemstillinger er gjennomgående for hele Mindebyen, mens noen gjelder spesifikke delområder.

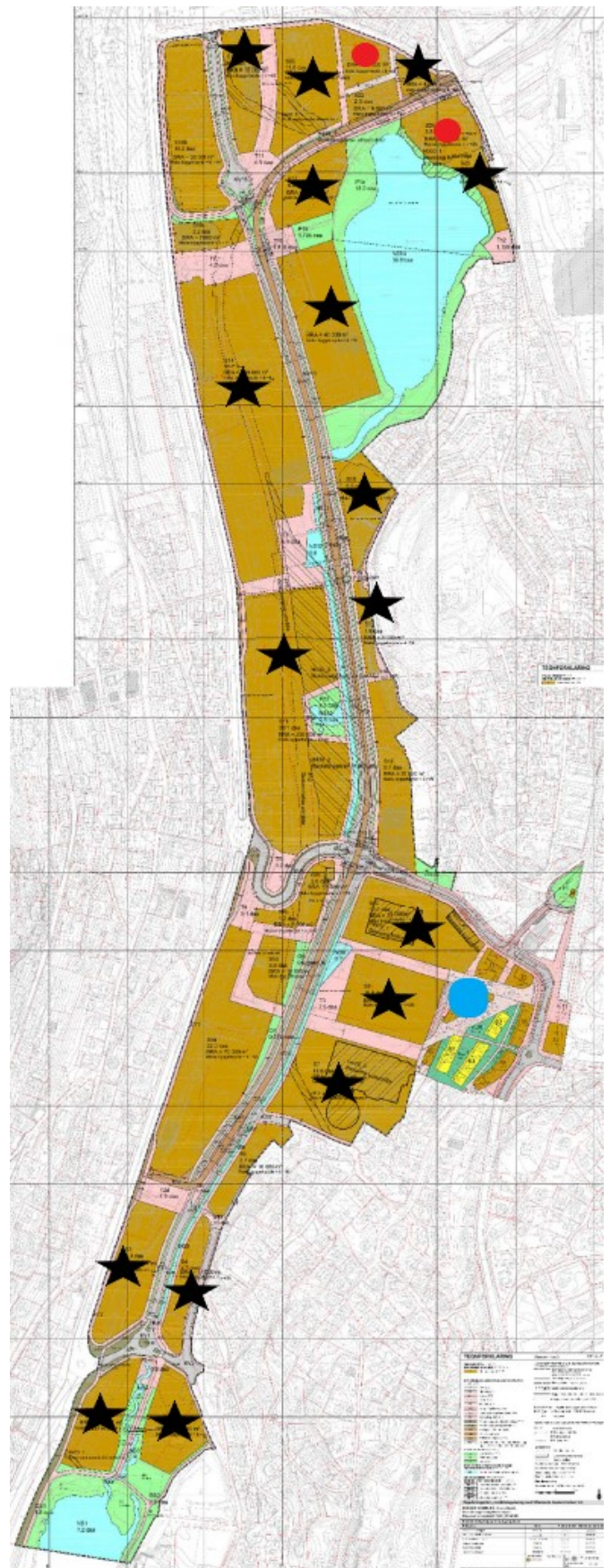
Materialet har i løpet av 2020 blitt benyttet som kunnskapsgrunnlag for infrastrukturplanlegging opp mot andre offentlige aktører, som for eksempel Bybanen utbygging, Vestland fylkeskommune, BIR nett og Statens Vegvesen. Bruken av materialet har blant annet avdekket fysiske avhengigheter mot blant annet bybaneprojektet, som tidligere var ukjent, og tiltak har blitt endret på bakgrunn av dette.

Det har også blitt gjennomført egne koordineringsmøter med flere private forslagstillere i Mindebyen, og det er en klar intensjon i prosjektet å videreutvikle dette samarbeidet. BME anser at et slikt samarbeid vil kunne gi gevinster både i form av bedre løsninger og sparte kostnader.

IPM vil benyttes som et verktøy for helhetlig infrastrukturplanlegging i det videre

2.2.1 Premisser for utvikling av Mindebyen:

I årene etter at områdeplanene i Mindebyen ble vedtatt har det kommet til en rekke nye premisser for byutvikling i Bergen kommune. Særlig viktig er KPA 2018, men også andre offentlige styringsdokumenter, som for eksempel gå-strategi, må tas høyde for i den videre planleggingen. Som det påpekes i nevnte fagnotat fra PBE, er det antatt at boligandelen vil bli betydelig høyere enn tidligere forutsatt. Dette har Bergen kommune blitt mer oppmerksom på både gjennom pågående planarbeid og allerede vedtatte planer i Mindebyen. Figur 2 viser hvor det pr. dags dato pågår detaljregulering (svarte stjerner), hvor det alt er vedtatte planer (røde prikker) og hvor det pågår byggesaksbehandling (blå prikk).



Figur 2 - Pågående aktiviteter

Det har i de senere årene blitt større fokus på krav til kvalitet i nye byutviklingsområder, og IPM fokuserer på konkrete løsninger for hvordan dette kan ivaretas i Mindebyen. Forslaget til overordnet IPM viser konkrete avhengigheter for hvordan områdereguleringsplanene for Wergeland og Mindemyren kan ivareta de eksisterende kvalitetene i området, samt hvordan disse kan videreutvikles. IPM foreslår noen nye infrastrukturtiltak som ikke er synliggjort av de vedtatte offentlige arealplanene i området. Dette som følge av både konsekvenser av fysiske endringer, men også nye offentlige ambisjoner for byutvikling.

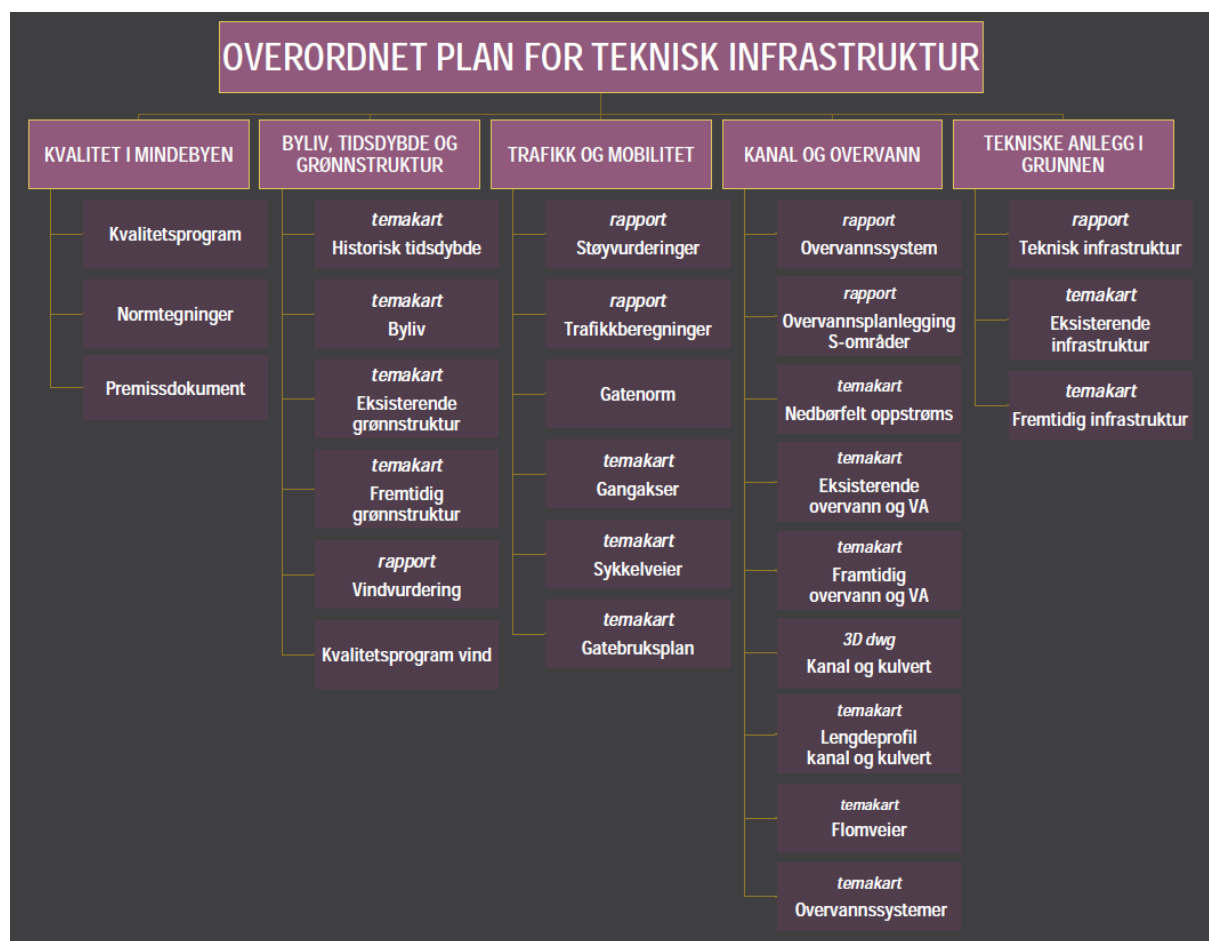
IPM har redegjort for forutsetningene i prosjektet, gjennom et premissdokument som presenterer en samling av tidligere politiske vedtak, ambisjoner, ønsker og intensjoner for byutviklingen. Premissdokumentet har vært utgangspunktet for utarbeidelse av materialet som utgjør forslaget til overordnet IPM.

2.2.2 IPM – nærmere om innholdet:

Arbeidet med en overordnet plan for infrastruktur for Mindebyen har sitt utgangspunkt i områdeplanen Mindemyren sin planbestemmelse § 2.1.4, (tekst uthevet av IPM):

*Illustrasjonsplan skal følge detaljreguleringsplaner for delområder og vise hvordan sammenhengen i byrommene ivaretas og hvordan tiltaket er tenkt innpasset i fremtidig bystruktur. **Overordnet plan for teknisk infrastruktur** skal også utarbeides.*

Det er utarbeidet et omfattende prosjektmateriale. Figur 3, illustrerer hvordan materialet i IPM er organisert. Hoveddokumentet er en «Overordnet plan for teknisk infrastruktur», med tilhørende vedlegg som viser valg og begrunnelse.



Figur 3 - samlet oversikt innhold overordnet IPM

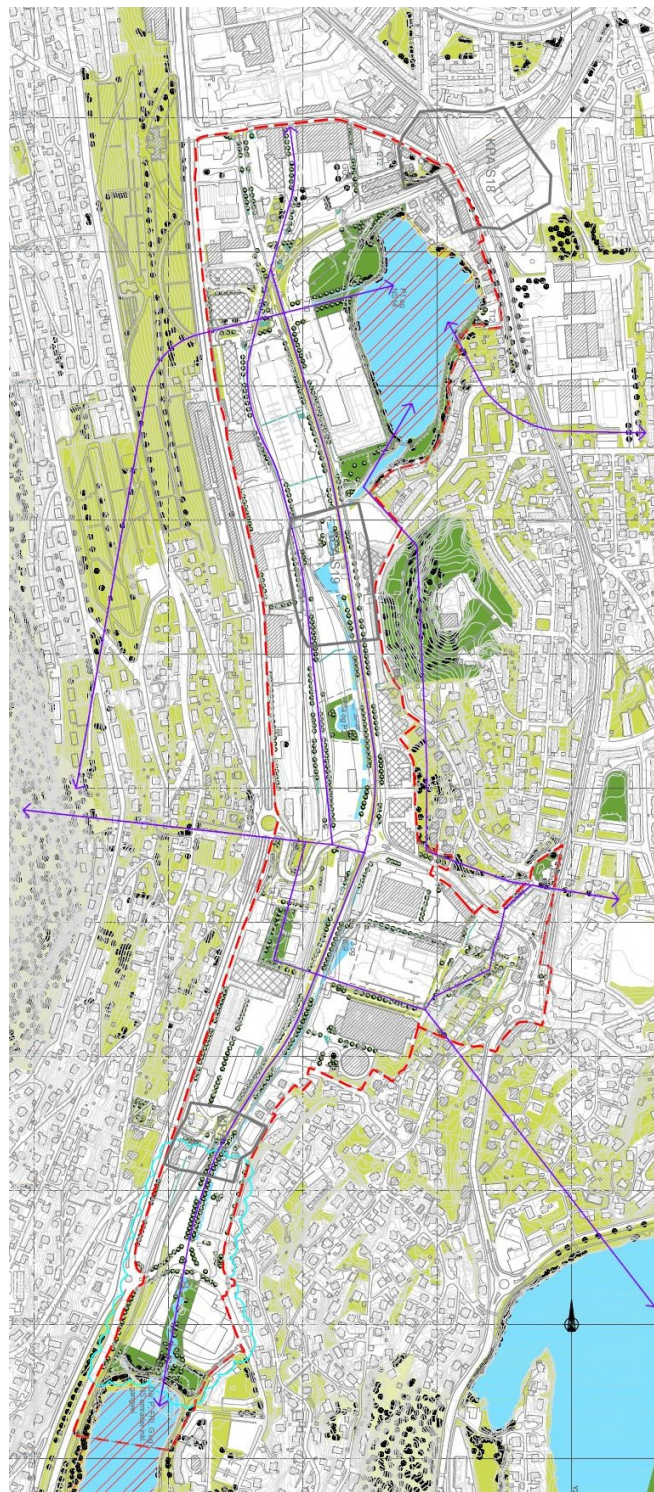
Overordnet IPM utgjør ett hoveddokument med 27 vedlegg i form av temakart (tegninger) og ulike fagrapporter. Hoveddokumentet utgjør vedlegg A til dette fagnotatet.

2.2.2.1 Kvalitetsprogram og temakart:

Som del av overordnet IPM er det blant annet utarbeidet et kvalitetsprogram. Kvalitetsprogrammet inneholder faglig veiledning om hvordan de enkelte overordnede krav og målsetninger innenfor prosjektets fire hovedtema nås i fremtidens Mindebyen.

Kvalitetsprogrammet er ikke uttømmende med hensyn til kvalitetene man ønsker å oppnå, men utgjør et faglig fundament som annet arbeid kan baseres på. Kvalitetsprogrammet og temakartene er blant annet ment til hjelp for å vurdere enkeltprosjekter opp mot helheten i området, og for å gi utbyggere og deres rådgivere god oversikt over det offentlige overordnede ambisjoner for Mindebyen.

Kvalitetsprogrammet er nærmere forklart gjennom kartfesting av tiltak på tegninger kalt temakart i prosjektet. Hensikten med temakartene er å informere om eksisterende situasjon og den anbefalte fremtidige situasjon for de ulike temaene. Temakartene er utarbeidet tverrfaglig slik at de innbyrdes er samordnet hva gjelder arealbruk. Mange av temakartene viser vurderinger av «system», slik som trafikkmønster, overvannsavrenning og grønnstruktur. Systemene viser at man ved å gjøre endringer et sted kan forårsake konsekvenser et annet sted. Temakartene er således til hjelp for å vurdere hvordan en enkelt utbygging påvirker/er en del av helheten i Mindebyen.



Figur 4 - Eksempel på temakart - fremtidig grønnstruktur

2.3 Hovedfunn IPM

BME vil i de neste avsnittene redegjøre for noen av hovedfunnene fra IPM, forslag til grep samt hvordan IPM kan benyttes i det videre.

2.3.1 Offentlige byrom og kvalitet

Gjennom arbeidet med IPM har det blitt avdekket at støy, særlig fra Bybanen og E39 (Fjøsangervegen), er utfordrende med hensyn til å skape gode oppholdskvaliteter i de regulerte byrommene i Mindebyen. Mye av uteoppholdsarealet for boliger er forutsatt dekket gjennom bruk av offentlige byrom. Dette arealformålet vil få et større omfang enn forutsatt i områdereguleringen for Mindemyren, som en konsekvens av høyere boligandel enn først antatt.

Det er i områdeplanen for Mindemyren regulert tolv torg av ulik størrelse. IPM har avdekket at bare to av tolv regulerte torg i områdeplanen for Mindemyren vil ha et akseptabelt støynivå der byrommene kan benyttes som uteareal for bolig, uten støyreducerende tiltak. Det også gjort endringer i bybaneprosjektet som gjør at enkelte torgarealer er omdisponert til samferdselsanlegg. Videre er flere av arealene som er regulert til «torg» eller «park» i prinsippet for små til å fungere som faktiske torg- eller parkareal. For eksempel er grøntareal mellom vei og fortau regulert til «park» og rene gangforbindelser regulert til «torg». BME anbefaler at det i nye detaljreguleringsplaner i større grad benyttes arealformål «annen veggrunn» eller «gangveg» på slike arealer, da områdeplanens bruk kan gi inntrykk av at den faktiske tilgangen på «torg» og «park» er større enn det som er reelt.

IPM viser også at vind og solforhold er kvalitative kriterier som er utfordrende å ivareta på en tilstrekkelig god måte. Det er særlig viktig at dette blir hensyntatt ved videre detaljplanlegging.

Funnene i IPM, og kommunens ambisjoner om å styrke blågrønn infrastruktur, har gjort at en foreslår etablering av nye torg og parker i planområdet. Plassering av disse tiltakene er foreslått i stor grad på områder som er regulert til sentrumsformål, men de vil i tillegg kunne bidra til å oppnå gode uteoppholdsarealer for bolig. Forslagene fra IPM må i det videre få sin konkrete vurdering i detaljreguleringsarbeidet på Mindemyren.

2.3.2 Prioritering av blågrønn infrastruktur, sammenhenger og avhengigheter

Mindemyren, som historisk sett var et våtmarksområde, har de siste 100 årene gradvis mistet mange av de opprinnelige blågrønne kvalitetene sine. Eleven Lonen, som gikk gjennom området, ble drenert og lagt i rør på 50- og 60-tallet og grønne arealer har med tiden blitt omgjort til tette asfaltflater. I dag er det få større grønne flater igjen i området. Solheimsvannet og Kristianborgvannet skiller seg dog ut, ved at av de blågrønne kvalitetene her fortsatt i en vesentlig grad er ivarettatt. IPM foreslår å bygge videre på de kvalitetene de to nevnte vannene har og styrke dem med utvidelser av parkarealene som omkranser dem. Utvidelsene vil kunne gi offentlige rom med gode kvaliteter for både mennesker og biologisk mangfold. En konsekvens av dette kan være redusert utbyggingspotensiale i disse områdene. Dette vil måtte vurderes nærmere i detaljreguleringsplanene for området.

IPM har også identifisert et behov for at det etableres sammenhengende økologiske grønne korridorer i området, kalt *grønnkorridorer* i prosjektet. Det er på temakartet «*fremtidig grønnstruktur*» lagt opp til å forsterke og etablere disse på tvers og langs dalen gjennom Mindebyen. Slike korridorer på kryss og tvers bidrar til at dyr, insekter og planter kan spre

seg mellom levesteder og bevege seg mellom f.eks. beite- og hvileområder. Eksempel på grønnkorridorer er vist på figur 5.



Figur 5 - Eksempel på "grønnkorridorer"

Grønnstrukturen henger videre tett sammen med premisser for overvannshåndteringen i den fremtidige Mindebyen. Overvannshåndteringen er, i samsvar med blant annet Bergen kommune sin kommunedelplan for overvann, forutsatt løst gjennom bruk av mest mulig åpne, blågrønne løsninger. I tillegg til at overvann skal håndteres på en sikker måte skal overvannet heve området estetske, bruksmessige og miljømessige kvaliteter. Det vil si at det er både nødvendige og fysiske avhengigheter som må tas høyde for, men også opplevelseskvaliteter knyttet til den blågrønne infrastrukturen bør styrkes.

Som del av bybaneutbyggingen etableres nå deler av hovedstrukturen i dette systemet, den åpne vannkanalen med tilhørende overvannskulvert. Som et hovedprinsipp skal overvann fra de ulike utbyggingsområdene føres til den åpne vannkanalen. IPM har konkretisert nærmere hvordan dette må gjøres i praksis. Høydesetting av vannkanalen, som vil bli bygget etappevis, og hvordan tilstøtende områder møter dette anlegget er vist i IPM. Det er avgjørende at fremtidig utbygging forholder seg til dette for at overvannvannet skal håndteres på en sikker og god måte. Vannkanalen skal også med tiden fungere som en anadrom strekning for fisk fra Nordåsvannet til Solheimsvannet. Et annet viktig premiss for videre planlegging er derfor at overvann tilført til kanalen ikke er forurenset

2.3.3 Fremtidig mobilitet og realisering av Mindebyen som en gåby

Mindebyen har de fleste forutsetninger for å bli et byområde hvor det er mulig å få til en reell endring i befolkningens transportvaner. Hovedruten for sykkel vil gjøre området svært tilgjengelig for syklister, og det samme gjelder Bybanen og mulighetene den gir med hensyn til kollektivtransport. Øverst på den omvendte transportpyramiden befinner likevel de gående seg, og skal Mindebyen realiseres som en «gå-by» er det nødvendig å gjøre målrettede grep. IPM har brukt Bergen kommune sin gå-strategi som fundament for arbeidet som er utført. Et viktig premiss for videre planlegging er at gå-strategien legges til grunn for all detaljregulering av Mindebyen. Utgangspunktet må være at det skal bli langt enklere og mer attraktivt å ferdes på kryss og tvers av Mindebyen i tilgjengelige traséer. Dette vil medføre behovet for å gjøre gjennomgående prioriteringer. IPM har på bakgrunn av dette foreslått løsninger for hvordan disse prioriteringene kan løses. Temakart «gangakser», «gatebruksplan» og forslag til «gatenorm» redegjør nærmere for noen av forslagene..

Parkering har også vært et vesentlig tema i arbeidet med å bygge videre opp under Mindebyen som en gå-by. Det er ikke bare antall parkeringsplasser som har betydning for om folk velger å bruke bil i stedet for andre transportmidler. Gangavstand mellom parkeringsplass og egen bolig har også betydning. Jo lenger det er å gå, jo mindre sannsynlig er det å velge bilen. IPM har sett noe nærmere på plassering av noen få større parkeringsanlegg. Områdeplanen har intensjoner om at parkering skal foregå i felles parkeringsanlegg, men planen har ikke krav om at parkering for de ulike delfeltene skal samlokaliseres. Kunnskapsgrunnlaget som omhandler tema trafikk og mobilitet vil bli benyttet videre i en arbeidsgruppe, med deltakere fra PBE og BME, som skal se nærmere på parkeringsløsninger for Mindebyen.

Til orientering vil deler av tema som omhandler parkering endres vesentlig i revisjonsfasen som prosjektet nå er inne i. Dette gjelder særlig at det i IPM foreligger et forslag til ny parkeringsnorm. Denne vil utgå ved revisjon. BME støtter ellers det som omtalt av PBE om parkeringsdekning i fagnotatet *Planprosesser på Mindemyren – Prinsipielle avklaringer*.

2.3.4 Tilgjengeliggjøring av informasjon fra IPM

IPM gir betydelig mengder kunnskap og informasjon som skal deles med de ulike private og offentlige aktørene som planlegger Mindebyen. Det foreligger også teknisk informasjon og avhengigheter, som påvirker den videre infrastrukturplanleggingen som ikke er særlig synliggjort gjennom andre offentlige dokumenter. BME mener at denne informasjonen bør tilgjengeliggjøres for alle parter. Spesielt oppfatter vi at kunnskapsgrunnlaget vil være sentralt for:

- Offentlige etater, blant annet når planer og byggesaker skal vurderes
- Utbyggere og deres rådgivere, når de enkelte områder skal utredes og planlegges
- Beboere, naboer og andre interessenter

BME og PBE jobber med å etablere en egen kommunal nettside for Mindebyen. Dette er antatt å være en aktuell plattform for tilgjengeliggjøring av deler av IPM, men også en egnet arena for medvirkning fra byens innbyggere og andre interessenter.

3. Kommende oppgaver

3.1 Revisjon og nye oppdrag

BME vil etter planen starte opp følgende prosjektarbeider som videre oppfølging av overordnet IPM:

- Revisjon av overordnet IPM.
- Igangsetting av ett til to nye prosjekter knyttet til midlertidighet, tilgjengelighet og kanalen
- Oppdatering av kostnadsoverslag for opparbeidelse av ny offentlige infrastruktur på Mindemyren

3.1.1 Revisjon av overordnet IPM

BME har satt i gang et mindre revisjonsarbeid for overordnet IPM, som følger den ordinære fremdriftsplanen for oppdraget. Revisjonen vil innebære arbeid med spissing av materialet opp mot innspill fra implementeringsfasen til prosjektet. Implementeringsfasen ga prosjektet innspill både fra offentlige og private aktører som er ønskelig å innarbeide. Revisjonsfasen vil etter planen foregå frem til april 2021.

3.1.2 Nye oppdrag

BME mener det er behov for å prioritere tiltak som skal bidra til økt attraktivitet i Mindebyen i transformasjonsfasen. Funn i IPM har aktualisert dette. Dette gjelder hovedsakelig tilrettelegging for bedre tilgjengelighet i området, særlig rundt bybaneholdeplassen «Kanalveien», samt bedre forholdene i den eksisterende parken rundt Solheimsvannet.

BME ønsker også å se nærmere på den åpne vannkanalen forbi delfelt S8 og S10, ved gamle «Tine-meierier», hvor Bybanen Utbygging nå bygger et midlertidig profil. Planprosessen på nevnte delfelt har kommet relativt langt og prosjektet vil gjøre kommunen bedre rustet for å få realisert den nye offentlige infrastrukturen i området. Det er antatt at utbygging av delfeltet avhenger av at vannkanalen bygges først eller samtidig som nye bygg etableres.

3.1.3 Oppdatering av kostnadsoverslag for Mindemyren

Oppdraget oppdatering av kostnadsoverslag for Mindemyren har sin bakgrunn i saksutredningen fra byrådssak 58/14, 2. gangsbehandling av områderegeringsplan for Mindemyren. Finansiering og kostnadsfordeling mellom det offentlige og utbyggerne på Mindemyren for ny offentlig infrastruktur er nærmere redegjort for i eget økonomikapittel i byrådssaken. Som det fremgår av saken ble det utarbeidet et eget kostnadsoverslag, av ekstern part, som dannet grunnlaget for de økonomiske forutsetningene for finansiering av ny offentlig infrastruktur på Mindemyren. Tabellen i figur 6, viser fordeling mellom de ulike bidragsyterne, hvor det ble anslått at nye investeringer av offentlige infrastruktur lå på i underkant av 1,8 milliarder kroner i 2013-tall. Kostander knyttet til bygging av Bybanen var ikke en del av dette grunnlaget. 999 millioner kroner av dette ble forutsatt finansiert av utbyggerne på Mindemyren gjennom anleggsbidrag fra utbyggingsavtaler. Dette gir et anleggsbidrag på 1816,- pr. m²/BRA.

Infrastrukturtiltak	Kostnader eks. mva/inkl. grunnerverv	Fordeling i % Offentlig / Utbygger.	Andre Off.	Bergen kommune	Utbyggere **
Vei og G/S-vei	636	50 / 50	318 *		318
Kanal	230	50 / 50		115	115
Omlegging av VA	77	50 / 50		38	38
Teknisk kulvert	181	100 / 0	90	91	0
Torg - totalt 11 stk	477	20 / 80		100	377
Park - totalt	151	0 / 100			151
Totalt (mill.kr)	1 752		408	344	999
Kr/m ² /BRA= 550 000	3185				1816

*Bergensprogrammet. **I tillegg kommer infrastrukturkostnader i egne områder

Figur 6 - Kostnader ny offentlig infrastruktur Mindemyren samt fordeling

Videre er følgende opplyst i saken: «Summen på kr. 1816,- pr. m²/BRA må indeksreguleres, og en bør kanskje også gjennomgå beregningsgrunnlaget eksempelvis hvert 5. år for å korrigere for reell kunnskap om kostnadsutvikling.»

BME mener at det er naturlig å gjennomgå beregningsgrunnlaget nå i 2021, da de faktiske kunnskapene er bedre enn da områdeplanen ble vedtatt i 2014. Eksempelvis kan erfaringstall fra bybaneprosjektet gi et mer nøyaktig grunnlag for en ny beregning. BME vil med dette vurdere opparbeidelseskostandene og på nytt, og komme med eventuelle forslag til oppdateringer. Finansiering av ny offentlig infrastruktur som er foreslått i IPM vil som del av dette arbeidet også være en del av vurderingsgrunnlaget.

BME er for øvrig blitt gjort oppmerksom på at det foreligger noe mangler ved det opprinnelige kostnadsoverslaget, som vi vil håndtere i det kommende arbeidet. Kostander knyttet til erverv vil etter planen ikke bli oppdatert i denne omgang.