



Til  
PBE Kommuneplanavdeling og bybane  
(Arbeidssted) v/Knut Andreas Knutsen

Fra  
Bymiljøetaten

## Intern korrespondanse

Vår referanse: 2021/30363-81  
Saksbehandler: Tom Jarle Sandahl  
Dato: 15. juni 2021

## Bymiljøetatens uttalelse Arealstrategi for Dokken 2050

Byrådet vedtok 23.03.21 å legge Arealstrategi for Dokken på høring. Her følger Bymiljøetatens (BME) tilbakemelding på strategien på dette tidspunkt. Bymiljøetaten ønsker å bli involvert i det videre arbeidet med Arealstrategien og oppfølgende prosesser, og ser frem til videre samarbeid innenfor de faglige tema der BME har ansvar. Bl a kan det være aktuelt å vurdere nærmere en rekke spørsmål vedr. arealstrategien som BME stiller i det følgende.

### Utgangspunkt

I Dokkenområdet utpeker det seg noen overordnede tema/problemstillinger som arealstrategien må forholde seg til. Dette dreier seg om 4 avhengigheter:

1. Fremtidig **havnedrift**
2. Heftelser som gjelder **tidspunkt** for bygg og tomter
3. Fremtidig **bybanetrase** og kryssing av Puddefjorden
4. **Grunnforhold** og forurensning

Arealstrategien er derfor organisert som egne delprosjekter som behandler disse avhengighetene:

- A. Bergen havn
  - Hvordan ser fremtidens havn på Dokken ut?
  - Hvordan kombinere byliv med fremtidens havn?
- B. Samlokalisering av Havforskningsinstituttet/Fiskeridirektoratet/Nye akvariet
  - 1. ledd i utvikling av Havbyen
- C. Mobilitet og transport
  - Hvor skal kollektivtrase med bybane og sykkel gå?
  - Hvordan koble Dokken med omverdenen
  - Hvordan bygge gåbyen på Dokken og en bilfri bydel?
- D. Landskap og ekspansjon i sjø
  - Hvor og hvordan utvikle bkågrønne strukturer på land og under vann?
  - Hvordan bruke ekspansjon i sjø som klima-, miljø- og byutviklingstiltak?
  - Hvor har man spesielle hensyn?

Dessuten:

- Behovet for nye boliger i sentrum
- Dagens og morgendagens behov for offentlige tjenester

Det er nedlagt et svært omfattende arbeid med Dokken-prosjektet generelt og arealstrategien spesielt, og Bymiljøetaten har tidligere bidratt i workshops og med mer

direkte innspill fra fagkompetanse på etaten. Arealstrategien er omfattende og fokuserer bl a mye på tema Bymiljøetaten arbeider mye med; byrom, mobilitet og blågrønne strukturer. Vi vil nedenfor gjøre en del påpekninger og stille en del spørsmål som vi mener bør følges opp eller nærmere vurderes i det videre arbeidet med arealstrategien.

### **Bymiljøetatens viktigste innspill nå**

Vårt viktigste innspill nå knytter seg imidlertid til den sammenheng arealstrategien inngår i, og hvordan dokumentet kan bidra til å sikre god overgang mot etterfølgende prosesser, herunder arbeidet med oppfølgende reguleringsplaner. Her mener vi strategien med fordel kan gi mer tydelige føringer.

Arealstrategien bør etter vårt syn også nærmere omtale forholdet til det kommunale utviklingsselskapet som bystyret 28.04.21 vedtok skal opprettes. Utviklingsselskapet vil ha en viktig rolle i å tilrettelegge og klargjøre tomtene for utbygging, og få et særlig ansvar for infrastrukturbygging, jf bsak 117/21. Selskapet skal etableres snarest og senest innen 2022, jf bsak 117/21. Det blir viktig at prosjektene rundt Dokken fremover avklarer nærmere hva dette innebærer av roller og oppgaver for selskapet -og kommunen. Denne avklaringen vil være avgjørende for hvordan kommunen skal forholde seg til den videre gjennomføringen på Dokken, og hvilke virkemidler som er egnet for å sikre kommunens ambisjoner og fremtidige arbeidsmetoder/former.

Bymiljøetaten registrerer f eks at det i arbeidet med å følge opp krav til kvalitet og gjennomføring av byrom vurderes som essensielt å lage en veiledende plan for offentlige rom (VPOR) (Arealstrategien s. 72). Bymiljøetaten ser at VPOR kan være ett blant flere mulige redskaper å nytte for å oppnå ønskete målsettinger. Etaten er samtidig usikker på hvor egnet VPOR er for bruk i Dokken-sammenheng, bl a med bakgrunn i tidligere erfaringer med bruk av lignende planverktøy.

Situasjonen på Dokken skiller seg dessuten fra andre større byutviklingsområder ved at kommunen har eierrådighet over arealene i området. Bl a på dette grunnlag vil det som nevnt opprettes et kommunalt utviklingsselskap, som etter hvert vil tre inn som en viktig aktør ved utvikling av Dokken. Utviklingsselskapet må forholde seg til arealstrategien. Bymiljøetaten mener derfor det nå er for tidlig å konkludere på hvilken metode som er best egnet for å sikre ønsket areal- og byromsutvikling på Dokken. Vi mener dette er et drøftingspunkt som det vil være naturlig at bl a PBE og BME vurderer nærmere.

Vi viser til en nærmere utdyping av dette, samt omtale av en del andre forhold som gjelder oppfølging av arealstrategien, i vedlegg A.

### **Hva arealstrategien må bidra til å løse – fortsatt uløste problemstillinger?**

Bymiljøetaten vil nytte anledningen til å presisere betydningen av at den fremtidige bydelen Dokken må sikres et *rikholdig byliv*, med:

- Gode offentlige uterom og oppholdskvaliteter i byrommene, bl a ved sjøen
- God tilgjengelighet der det er mange «dører» til allmenningene
- Et sammenhengende byromsnett, der byrommene ligger som «perler på en snor». Behovet for sammenheng må ivaretas under utviklingen av bydelen, lokalt og som del av samspillet mot sentrum og områdene omkring
- En lesbar og identitetsskapende bystruktur

*Uteromskvaliteter* må sikres – også underveis i utviklingen av bydelen - ved bl a å fokusere på:

- Variasjonsrikdom i arealer og anlegg, som ivaretar udefinerte og spontane aktivitetsbehov
- Arealers størrelse, variasjon i beliggenhet og høyde og avgrensning mot nabofunksjoner som tilgrensende boligbebyggelse
- Sol/skygge og mulighetene for solinnfall der utbyggingsvolumer og byggehøyder avstemmes med behovet for sol og lys
- Skjerming mot vind, ikke minst nordavind
- Vegetasjonens vekstvilkår og mulighetene for innslag av store bytrær, herunder tilstrekkelig plass over og under bakken (for jordvolum), som sikrer tilfredsstillende sol/lys og vanntilgang.

*Blågrønne sammenhenger* må sikres slik at Dokken utvikles som en integrert del av byen, f eks ved å knytte ny sjøfront mot eksisterende strandpromenade langs Damsgårdssundet og på Nøstet, og ved å utvikle blågrønne sammenhenger mot Sydneshaugen-Nygaardshøyden-Nygaardsparken. Viktigheten av å etablere et stort offentlig område for aktivitet for barn og unge presiseres.

Bymiljøetaten mener arealstrategien må vurdere nedenstående spørsmål før arbeid med strategien slutføres. BME deltar gjerne i drøftinger omkring dette.

#### Byliv og oppholdskvaliteter:

- Hvordan sikrer arealstrategien at det gis liv til en ny urban sjølinje med impulser fra Bergen som havneby, der fremtidens «fritidsliv» i sjøkanten gis historisk dybde?
- Hvordan sikrer arealstrategien mulighetene for ferdsel på fjorden som fritidsaktivitet?
- I hvilken grad tar arealstrategien høyde for at det må utvikles alternative byromsstrukturer avhengig av hvor de tunge institusjonene lokaliseres i området?
- Hvordan kan arealstrategien hindre at Havforskningsinstituttet, Fiskeridirektoratet m fl plasseres i bygg med store volumer i en skala som bidrar til å nedtone byromskvaliteter og byliv? Stikkord kan være funksjonsblanding og føringer for programmering av 1. etasje mot tilstøtende byrom.
- I hvilken grad gir arealstrategien føringer for funksjonsspredning i Dokkenområdet, der boliger/utadrettet næring gis plass i bygningskroppene til statsinstitusjonene? Trengs en strategi for offentlige funksjoner på Dokken?
- I hvilken grad håndterer arealstrategien spørsmål om sambruk/brukskonflikter i gater og på plasser? Hvilken plass gis de «myke brukerne» av byrommene? Hvordan håndteres forholdet mellom «trafikal hverdagslogistikk» og behovet for oppholdsareal og ferdselslinjer for gående og trillende? Hvordan kan plassering av nedkast og søppelhåndtering bidra til utvikling av gode byrom?

#### Blågrønne kvaliteter:

- I hvilken grad sikrer arealstrategien nok plass for utvikling av blågrønne kvaliteter i den nye bydelen? Er det behov for å utvikle grøntplan/landskapsplan som verktøy for å kunne ta stilling til dette spørsmålet?
- I hvilken grad er økologiske konsekvenser av å foreta betydelige utfyllinger i sjø kartlagt?

#### Mobilitet:

- Trafikken i Torborg Nedreaas gate og parallellgate:
  - Hvordan håndterer arealstrategien en situasjon der utviklingen i ÅDT går i «feil» retning?
    - Er situasjonsforståelsen robust nok ved kun å ha mål for reisemiddelfordelingen i gateløpene? Hva med gjennomgangstrafikken?

- Bybanetraseen:
  - Hvordan forholder arealstrategien seg til en situasjon der det velges en dagløsning for bybanen (uten Nordnestunnel)? Hvilke muligheter ligger i å eventuelt nytte den gamle jernbanetunnelen?
- Lokalgatene:
  - Plassering av målpunkt og ulike bydelsfunksjoner har effekt på trafikkproduksjonen. Hvordan sikre et robust gatenett med et godt samspill mellom lokalisering av funksjoner og avgrensede trafikkvolumer?
    - Hvilke byromskvaliteter kan hentes ut ved å redusere antallet lokalgater? Kan sambruksfelt gi gevinster for bylivet?
    - Hvilke behov for klassifisering av lokalgater bør foretas før spørsmål om regulering tas opp? Trengs flere «gatekategorier»?
- Prinsipper for mobilitet:
  - Skal dagens behov og løsninger for varelevering være styrende, eller kan det tenkes andre løsninger som sikrer at varer og tjenester når frem?
  - Styrer målsetning om maks ÅDT ønsket reisemiddelfordeling godt nok?
  - Hva er mulighetsrommet for å utvikle monofunksjonelle parkeringsanlegg for bil? Hvilke muligheter ligger i å etablere mobilitetsanlegg?
- Andre spørsmål tilknyttet mobilitetsfeltet som det er behov for å arbeide videre med:
  - I hvilken grad vil arealstrategien forankre nødvendig infrastruktur, som gang-/sykkelbro mot Laksevåg?
  - I hvilken grad vil arealstrategien legge føringer for å kunne kombinere byrom og lokalgater, uten at dette går ut over bylivskvaliteter?
  - I hvilken grad vil arealstrategien kunne håndtere trafikkutviklingen i området?
  - Hvordan vil arealstrategien sikre et helhetsblikk på behovet for fremtidig varelevering til området? Hvor mye trafikk vil etablering av Havforskningsinstituttet og de store arbeidsplassene ellers generere?
  - Hvordan løses adkomst/sammenheng mot Møhlenpris?
  - Hvordan løses randsoneparkering ved viktige byrom?
  - Hvilke roller skal utviklingsselskap og kommune innta ved etablering og oppfølging av forutsatte parkeringsanlegg? Det er behov for å avklare rollefordeling når det gjelder bygging, eierskap, finansiering og drift av anleggene.

### Renovasjon:

- I hvilken grad håndterer arealstrategien behov for tenking om helhetlig håndtering av avfall produsert på stedet og avfall som kommer fra skipstrafikk?
- På hvilken måte legger arealstrategien til rette for ombruk og sirkulærøkonomi som del av dagliglivet? Blir avfallet vurdert som en ressurs?
- Stimulerer arealstrategien til at BIR fokuserer på innovasjon og nye løsninger for avfallshåndtering på Dokken?

### Gjennomføring:

- I hvilken grad forholder arealstrategien seg til det faktum at et utviklingsselskap skal forstå det meste av utviklingen i området?
- I hvilken grad tydeliggjør arealstrategien sammenhengen mellom selve strategien og videre-utviklingen av den ved utarbeidelse av reguleringsplaner? Gir arealstrategien tydelige nok anvisninger for det videre arbeidet med reguleringsplanene?
- I hvilken grad synliggjør arealstrategien behovet for «fellesarealer/infrastruktur», utover de arealer som mer åpenbart forblir offentlig tilgjengelige?

- Hvilke konsekvenser gir arealstrategien med tanke på forventninger til kommunal oppfølging, ikke kun for Dokken men også for andre viktige byutviklingsområder (f eks v/bybanestoppene og langs kollektivaksene for øvrig).

### **Rammer for det videre arbeidet**

Bymiljøetaten mener bl a følgende rammer må legges til grunn for arbeidet med utvikling og oppfølging av arealstrategien, bl a som ledd i arbeidet med reguleringsplanene:

- Premisser for byromsutvikling:
  - Ambisjoner for byromsutvikling må forankres i utviklingsprogrammer som er balanserte og gjennomførbare. Ønsker fra tunge aktører må balanseres mot allmennings-interessene.
  - Utforming av forslag til plankart må bygge på gjennomarbeidete og illustrerte ideer for byromsutvikling. Vi viser til vedlagte tekstforslag til planbestemmelser på dette tema (vedlegg B)
- Premisser for arbeidet med mobilitet:
  - Vedlagte prinsipper for mobilitet legges til grunn (vedlegg C).
- Premisser for utvikling av blågrønne strukturer:
  - Økologisk kunnskap må legges til grunn for videre planlegging, der kunnskap om dyr, planter og deres arealbehov legges til grunn
  - Blågrønne hensyn må inkluderes i vurderinger av overvannshåndtering
- Premisser for renovasjonsfaglig infrastruktur:
  - Eksisterende bossterminal har ideell plassering
  - Minst mulig areal skal nyttes til søppelhåndtering
  - Mest mulig infrastruktur legges i bakken, minst mulig bruk av store bossbiler i gatene

### **Aktuelle oppfølgingsoppgaver og forholdet til tilgrensende prosesser**

#### Midlertidige tiltak

Arealstrategien (s. 74) fastsetter at det «må utarbeides en plan for midlertidighet som ledd i det som er tidlig- og testfaseutvikling», og åpner for medvirkning i realiseringen. Midlertidige tiltak kan være positivt med tanke på å bidra til økt aktivitet og attraktivitet i en lang transformasjonsprosess. Realisering forutsetter uansett at gjeldende/kommende arealplaner gir nødvendig handlingsrom, og/eller at midlertidighetene kan gjennomføres innenfor plan- og bygningslovens rammer. Erfaringsmessig kan ønske om å etablere midlertidige tiltak innebære tid- og arbeidskrevende prosesser. Det må dessuten tas høyde for finansieringen av midlertidighetene.

Hvem som skal utarbeide midlertidighetsplanen fremkommer ikke i arealstrategien. Om utviklingsselskapet skal ha ansvar for utarbeidelsen, eller hvilken rolle selskapet eventuelt skal ha i arbeidet, bør avklares.

#### Planprosesser og videre gjennomføring

Å avklare og starte prioriterte reguleringsplaner er utpekt som en annen essensiell oppfølgingsoppgave i arealstrategien (s. 72). Arealstrategien legger til grunn en større, offentlig områderegulering for hele eller større deler av området – for å sikre en sammenhengende, kvalitativ utvikling. Bymiljøetaten støtter tilnærmingen. Samtidig påpeker vi viktigheten av at Bergen kommune høster av erfaringene og læringen fra bruk av områdereguleringer i andre transformasjonsområder.

Bymiljøetaten mener arealstrategiens tilnærming, hvor det legges til grunn en områdeinndeling og trinnvis utvikling synes fornuftig. Samtidig er vår erfaring at faktisk

realisering sjelden blir i tråd med antatt utvikling på et tidlig stadium. I de kommende prosessene mener vi det så langt mulig bør tas høyde for og tilstrebes lagt til rette for en fleksibilitet som innebærer at uforutsette forhold, uavdekkede avhengigheter mv. lar seg håndtere forholdsmessig.

Under VPOR-omtalen virker arealstrategien å legge til grunn at bruk av utbyggingsavtaler er forutsatt i realiseringen av Dokken. Bymiljøetaten anser spørsmålet uavklart og mener dette naturlig må tas stilling til i det videre arbeidet med området, med utgangspunkt i bystyrets prinsippvedtak for bruk av utbyggingsavtaler i Bergen kommune (bystyresak 2016/19).

Med hilsen  
Bymiljøetaten

Lise Reinertsen - etatsdirektør  
Frøydis Ones - avdelingsleder

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

Kopi: Forvaltningsavdeling (Arbeidssted) - Tord Honne Holgernes,  
Gjennomføringsavdelingen Bymiljøetaten (Arbeidssted) - Geir Haveraaen

Vedlegg:

- A: Gjennomføringsmessige forhold
- B: Forslag: Program for byrom, tekstforslag til planbestemmelser
- C: Prinsipper for mobilitet

## **Dokken – Innspill arealplanstrategi, Gjennomføringsavdelingen**

### **Generelt**

Bystyret har besluttet at det skal etableres et utviklingsselskap for Dokken, jf. [bystyresak 117/21](#). Selskapet vil ha eierrådigheten over arealene i området.

Formålet for selskapet skal være å finne best egnet og hensiktsmessig selskapsmodell for transformasjon og utvikling av Dokken, som kan balansere økonomisk avkastning (frigjøring av midler i forbindelse med flytting av havn) samtidig som selskapet skal være et verktøy for å gjennomføre og oppnå ønsket byutvikling.

Det heter også i saken at «Byrådet mener at utviklingsselskapet rolle som utbygger på dette tidspunktet først og fremst vil være aktuelt for infrastrukturbyggingen. Selv om omfanget av infrastruktur og rekkefølgekrav må avklares i planprosessen, så vet vi allerede nå at den transformasjon som skal skje på Dokken vil medføre omfattende infrastrukturbygging.»

Nedenfor følger noen punkter til innspill, og under noen synspunkter utdypet:

- Arealstrategien bør være tydeligere på sammenhengen mellom overordnet arealstrategi, og hvordan arealstrategien vil videreutvikles i reguleringsplaner for området
- Det er viktig at gjennomføringen av arealstrategien diskuteres opp mot det faktum at det skal etableres et utviklingsselskap for Dokken, og som vil ha et stort ansvar for gjennomføringen av infrastrukturen. Dette forholdet er i liten grad belyst i utkastet til arealstrategi. Om dette skal gjøres i arealstrategien eller eget dokument må vurderes.
- Oppfølgingsoppgavene som følger av arealstrategien er mange, komplekse og store. Det er viktig at kommunen diskuterer, og skaper klarhet i de oppgaver, roller og ressurser som skal til for å kunne følge dette arbeidet opp i de enkelte etater. Dette er særlig viktig med tanke på kapasitet til å følge opp annen byutvikling, eksempelvis
  - Områdene rundt utbyggingen av Bybanen
  - Gjennomføring av øvrig fortettingsstrategi rundt kollektivakser

### ***Bilparkering***

For å oppå mobilitetsstrategien tar arealplanstrategien (s. 44), i omtalen av bilparkering, til orde for «*to kommunale mobilitetsanlegg (boligsoneparkering, besøksanlegg)*» med sykkelverksted og -parkering mv. i 1. etg. I delprosjektet for mobilitet (s. 27-28) utdypes temaet, med en grunnlagt anbefaling om at kommunen tar ansvar for «*bygging, eierskap og drift av parkingsanleggene*».

Bymiljøetaten vurderer det sentralt at utviklingsselskapets og kommunens rolle med tanke på de forutsatte parkeringsanleggene avklares, spesielt hva gjelder byggingen, eierskapet, finansieringen og driften av anleggene.

Bymiljøetaten gir tilslutning til at det bør kunne åpnes for midlertidig overflateparkering (delprosjektet s. 28), i nødvendig grad. Se for øvrig våre generelle refleksjoner knyttet til midlertidige tiltak under.

### ***Midlertidige tiltak***

Arealplanstrategien (s. 74) fastsetter at det «*må utarbeides en plan for midlertidighet som ledd i det som er tidlig- og testfaseutvikling*», og åpner for medvirkning i realiseringen.

Midlertidige tiltak kan være positivt med tanke på å bidra til økt aktivitet og attraktivitet i en lang transformasjonsprosess. Realisering forutsetter uansett at gjeldende/kommende

arealplaner gir nødvendig handlingsrom, og/eller at midlertidighetene kan gjennomføres innenfor plan- og bygningslovens rammer. Erfaringsmessig kan ønske om å etablere midlertidige tiltak innebære tid- og arbeidskrevende prosesser. Det må dessuten tas høyde for finansieringen av midlertidighetene.

Hvem som skal utarbeide midlertidighetsplanen fremkommer ikke i arealplanstrategien. Om utviklingselskapet skal ha ansvar for utarbeidelsen, eller hvilken rolle selskapet eventuelt skal ha i arbeidet, bør avklares.

### ***Veiledende plan for offentlige byrom (VPOR)***

Utarbeidelse av VPOR er utpekt som en essensiell oppfølgingsoppgave i arealplanstrategien (s. 72). Ut fra vår kjennskap til VPOR, og andre opplyste erfaringer med verktøyet, er Bymiljøetaten spørrende til om VPOR er riktig grep og om alternative tilnærminger er vurdert.

VPOR i seg selv er ikke et juridisk bindende dokument. VPOR for Dokken er forutsatt basert på føringene og kvalitetene i arealplanstrategien, som er på svært overordnet nivå. Av denne grunn stiller vi spørsmål ved om oppgitt begrunnelse for forslaget om VPOR – kvalitetssikring og gjennomføring av offentlig byrom – vil slå til. Av samme grunn er vi skeptisk til om VPOR «kan legges til grunn for detaljprosjektering, kostnadsoverslag og forhandlinger om utbyggingsavtaler», slik arealplanstrategien tar til orde for.

Utarbeidelsen av VPOR vil ventelig pågå over en lengre periode og kreve ressurser. Hvorvidt et slikt planarbeid er formålstjenlig og tilrådelig i et effektivitets- og framdriftsperspektiv bør vurderes nærmere, og ses i sammenhengen med reguleringsplanprosessene som må iverksettes for Dokken.

Arealplanstrategien omtaler ikke ansvars- eller rollefordelingen knyttet til utarbeidelsen av VPOR. Bymiljøetaten peker på viktigheten av å avklare utviklingselskapets eventuelle ansvar og rolle i planarbeidet, gitt bystyrets vedtak i sak 117/21.

### ***Planprosesser og videre gjennomføring***

Å avklare og starte prioriterte reguleringsplaner er utpekt som en annen essensiell oppfølgingsoppgave i arealplanstrategien (s. 72). Arealplanstrategien legger til grunn en større, offentlig områderegulering for hele eller større deler av området – for å sikre en sammenhengende, kvalitativ utvikling. Bymiljøetaten støtter tilnærmingen. Samtidig påpeker vi viktigheten av at Bergen kommune høster av erfaringene og læringen fra bruk av områderereguleringer i andre transformasjonsområder.

Bymiljøetaten mener arealplanstrategien tilnærming, hvor det legges til grunn en områdeinndeling og trinnvis utvikling synes fornuftig. Samtidig er vår erfaring at faktisk realisering sjelden blir i tråd med antatt utvikling på et tidlig stadium. I de kommende prosessene mener vi det så langt mulig bør tas høyde for og tilstrebes lagt til rette for en fleksibilitet som innebærer at uforutsette forhold, uavdekkede avhengigheter mv. lar seg håndtere forholdsmessig.

Under VPOR-omtalen virker arealstrategien å legge til grunn at bruk av utbyggingsavtaler er forutsatt i realiseringen av Dokken. Bymiljøetatens anser spørsmål uavklart og mener dette naturlig må tas stilling til i det videre arbeidet med området, med utgangspunkt i bystyrets prinsippvedtak for bruk av utbyggingsavtaler i Bergen kommune (bystyresak 2016/19).



Bymiljøetaten oppfatter at arealstrategien i mindre grad tar inn over seg bystyresak 117/21, og utviklingsselskapets kommende rolle i utviklingen av Dokken. Sånn vi ser det er det behov for en nærmere avklaring av henholdsvis utviklingsselskapets og kommunes ansvar og rolle hva gjelder de videre prosessene og gjennomføringsrelaterte oppgavene og problemstillingene på Dokken.

# Program for byrom

## – tekstforslag til planbestemmelser

- Alle bygg og uterom skal gis høy kvalitet i utforming og materialbruk, og det skal redegjøres og illustreres hvordan tiltakene kan inngå i en helhetlig urban byutvikling.
- Før søknad om rammetillatelse skal det utarbeides et program for innhold i byrommene, som skal godkjennes av kommunens planmyndighet og etater med ansvar for byrom, parker og samferdsel. Programmet kan foreslå mindre justeringer eller unntak fra reguleringsplanens rammer, dersom de innebærer forbedringer i tråd med planens overordnede målsetting.
- Program for byrom i byggesaker skal inneholde:
  - 1. Henviing til vedtatt regulering, med tilhørende illustrasjoner.
  - 2. Vise med tekst og illustrasjoner hvordan vann og vegetasjon skal integreres i gater og byrom, slik at de bidrar til nye rekreasjonsmuligheter, åpen overvannshåndtering og øker det biologiske mangfoldet. (pkt.3 i arkitektur og [byformingsstrategi for Bergen](#))
  - 3.1. Redegjøre med snitt, plan og oppriss for relasjon og overganger mellom byrom og bygningers 1. etasje.
  - 3.2. Redegjøre med plan og snitt for hvordan utforming og materialbruk er planlagt for å skape gode oppholds-kvaliteter og et mangfold av ulike aktiviteter. (pkt. 5 i arkitektur og [byformingsstrategi for Bergen](#))
  - 4. Løsning for Parkering, varelevering og avfallshåndtering.

## Vedlegg C: Prinsipper for mobilitet

### Gange

- Gangnettet skal være finmasket med maks kvartallengder på mellom 40- 60 meter.
- Brede gangforbindelser av høy kvalitet i alle nye gater.
- Samlokalisering av mange tjenester, boliger og arbeidsplasser.
- **Tidlig etablering av gang- og sykkelbro mot Laksevåg**
- **Separering mot syklist, bortsett fra i gågater.**
- Åpne og aktive førsteetasjer med god kontakt med gatene.
- Lyse og åpne byrom der høyder på bygg tar utgangspunkt i bredde på byrom.
- **Gode gangkoblinger mot sentrum og Møhlenpris.**
- **Nedbygging av Torborg Nedreaas' gate fra veistandard til gate med mindre barrierevirkning og bedre kryssing for fotgjengere.**
- **Universell utforming skal legges til grunn for utforming av gangnettet.**

### Sykkel

- Sykkelruter fra sør og vest gjennom området i form av **sykkelfelt** eller **sti**.
- **Tidlig etablering av gang- og sykkelbro mot Laksevåg.**
- Demping av tilkomsttrafikk til sentrum.
- **Minimalt med biltrafikk inne på selve Dokken med sykling i blandet trafikk.**
- Sykling mot kjøretretning forutsettes **sykkelfelt**, eller **sykkelsti**.
- I gågater vil syklistene kunne ferdes i gangfart på gåendes premisser.
- Plass i byrommene til bvsykkelstativer.

BERGEN  
KOMMUNE

### Varelevering

- Dokken skal ha en effektiv varelevering med lommer i enveisjorte gater. For større virksomheter må det etableres varemottak.
  - Varelevering i gågater, allmenninger, torg og parker **bør** unngås.
  - Varelevering må håndteres tidlig i reguleringsplanprosessene i tråd med Håndbok V126 Byen og varetransporten'
- Planlegging for varelevering basert på dagens behov og løsninger**  
– tjenester og varer skal frem, men på hvilken måte?

### Kollektiv

- Bybane er viktig for å utvikle et attraktivt kollektivtilbud. På kort sikt vil det være behov et busstilbud gjennom området.
- Bybaneløsning avklares eget planarbeid. Det er satt av plass til både dagløsning og tunneløsning. Det er også satt av plass til en Nordnestunell ved dagens jernbanetunell.
- Bybanekryssing av Puddefjorden bør skje sør for Havnelageret. Det forutsettes også lav seilingshøyde for å unngå negative konsekvenser for bymiljøet. Gang- og sykkelbro i samme kryssing.
- Området vil i første omgang bli betjent av buss. Det er satt av plass til busslommer.
- To mobilitetsanlegg

BERGEN  
KOMMUNE

**Prinsipper for bil (utover målsetning)?**  
**Maks ADT-tall – styrer ønsket reisemiddelfordeling godt nok?**

### Parkering

#### Bil

- Det legges til rette for lav parkeringsdekning, samlet parkering i ytterkanten tett på hovedveinettet, og bruk av bildeling
- Det settes derfor av to tomter til kommunalt parkeringsanlegg, der anlegget i sør forutsettes bygget først. Disse er på 1,5 daa hver, med bakgrunn i scenario med ca. 2000 boliger.
- Parkeringsanleggene er tenkt driftet som en kombinasjon av ordinære besøksanlegg med timebetaling, og boligsoneanlegg
- **Monofunksjonelle anlegg – mulighetsrom for utviklingen av disse?**

#### Sykkel

- KPAs bestemmelser for sone sentrum legges til grunn.
- Mindre forretninger kan inngå avtale om å bruke kommunale sykkelparkeringsplasser.
- Større publikumsvirksomheter må løse parkering for besøkende innenfor eget prosjekt.
- Offentlig tilgjengelige stativer for sykkelparkering.
- Trygg innendørs offentlig sykkelparkering for besøkende til området.