

Høringsinnspill arealstrategi Dokken



BERGENbyLIV.no
- for alle sentrumsentusiaster

Noe av det først Roger Valhammer gjorde som byrådsleder var å åpne nyskapningen ByLab.

Målet med Bylab er bred involvering, der ikke bare fagfolk og profesjonelle aktører skulle bli hørt, men også naboer, velforeninger og andre engasjerte som brenner for god byutvikling.

Skala var viktig

Den aller første ByLabben, 29. mai 2019, var om Dokken. Imponerende mange naboer tok seg fri fra jobb en hel dag for å være med. Etter gode foredrag og god lunsj ble de satt i grupper med fagfolkene og de profesjonelle aktørene for å bli enige om visjonene for nye Dokken. Og det fantastiske var enigheten, hvert fall tilsynelatende. Det måtte være boliger for alle, også småbarnsfamilier med lav inntekt. Skala var viktig. Dokken måtte bygges på menneskenes premisser, ikke for høyt og tett, men i et variert mangfold med gode uterom, sambruk og nullutslipp.

Skuffelsen

Visjonene ble tatt med videre i oppfølgende ByLab og lå til grunn for de tre parallelle oppdragene i 2020. Visjonene er i og for seg også med i forslaget til arealstrategi, helt til de konkretiseres. Det er da skuffelsene kommer.

Den største endringen av Bergen sentrum siden bybrannen i 1916 kom da havnen ble utvidet, rundt årtusenskiftet, gjennom gigantiske utfyllinger. Det er på disse utfyllingen en stor del av det som nå er nye Dokken skal etableres.

Det største avbøtende tiltaket i havneplanen den gang var opparbeidelsen av Nøstetorget. I tillegg kom en reguleringsplan som fastslo at Torborg Nedreaas gate skulle bli miljøgate.

Havnevesenet og politikerne ønsket egentlig ingen av delene, skulle det vise seg. Hopen foran den verneverdige Nøsteboden var fylt igjen. Det tok mange års arbeid for velforeningen før havnen og politikerne motstridene godtok å grave ut hopen igjen og anlegge Nye Sydnes sjøbad, i en så billig variant som mulig. Miljøgaten Torborg Nedreaas gate kom aldri.

Overser de eksisterende beboerne

I forslaget til arealstrategi går man bort fra at Torborg Nedreaas gate skal være miljøgate. Den skal fortsette med å være trafikkmaskinen til sentrum. Arealstrategien ser behovet for den bilfrie miljøgate, med bybane, men den skal gå lengre ut, på en ny fylling, over Nye Sydnes sjøbad.

Tydligere går det ikke an å overse de eksisterende beboerne! Det blir ingen bedring i Torborg Nedreaas gate. Det blir ingen opprustning av Nøstetorget og sjøbadet, for her skal jo bybanen komme, om 15 – 20 år! Kanskje. Og for å fjerne siste rest av håp hos beboere som trodde Bylab og involvering var noe annet enn et skuespill, så er dagens lave bossnett-terminal og parken, som skulle være et frempek om det gode bomiljøet, erstattet med tett høyhusbebyggelse. Ingen sol, ingen utsikt, men mer trafikk.

Smilene og enigheten på Bylaben våren 2019 mellom beboerne og de proffe aktørene var bare tilsynelatende. To år senere kan proffene la maskene falle og tilfreds konstatere at Bergen kommune leverer mer enn de kunne tørre å håpe på.

Det er egentlig tre store skuffelser

Den første skuffelsen er at de ikke en gang har forsøkt å løse utfordringen med å binde sammen dagens sentrum med den nye bydelen. I stedet forsterker de dagens trafikkspærre og gjør den nye bydelen til en øy isolert fra sentrum.

Den andre skuffelsen. Bergen og andre storbyer har et boligproblem. Familier med normale inntekter har ikke råd til å bo sentrumsnært. Dokken, der kommunen er tomteeier, gir en unik mulighet. I den muligheten griper de ikke. I stedet foreslår de mest areal til næring, som om problemet for Bergen sentrum var for lite rushtrafikk.

Den tredje. Dokken kan gjøre noe med at under 20 % har råd til boliger der det er mest miljøvennlig at folk bor, nemlig i sentrum. Hvis folk som har lyst til å bo sentrumsnært får råd til det, sparer det samfunnet for enorme beløp i infrastruktur. Sotrasambandet til over 10 milliarder kroner viser kostnaden ved byspredning. Sotrasambandet og fire felts motorvei til Stord er regnet som samfunnsøkonomisk lønnsomt. Men for Dokken er det ikke regnet inn samfunnsøkonomi, og dermed blir det en arealstrategi med høyt, tett og dårlig.

Dette går det an å gjøre noe med:

Visjonen om nullutslipp og bilfri Dokken må starte nå, med å redusere biltrafikken i Bergen sentrum. For eksempel få vekk bilfergene, øke prisen på matpakkekjørene og ta vekk et bilfelt fra og med Muren til og med Torborg Nedreaas gate.

Før gjennomgangstrafikken fra Torborg Nedreaas gate enten i en lang Nordnestunnel, for eksempel fra Puddefjordsbroen til Klostergarasjen, eller i en overbygget havnegate,

Finn en trase for bybanen som ikke ødelegger muligheten for å utvikle området rundt Nøsteboden og sjøbadet, som legger opp til at Nøsteboden for andre gang skal miste kontakten med sjø.

Mye høyere boligandel og bygg mange tusen boliger de første årene. Det vil både få fart på andre sentrumsprosjekter som i dag vente på stadig høyere priser, og det vil kunne føre til en reell prisnedgang for boliger i sentrum. Slik at flere får råd til å bo her.

Det vil også kunne åpne bebyggelse som i større grad kler og knytter seg til den eksisterende bebyggelsen, som vi vet har gode bokvaliteter. I tråd med den nylig vedtatte kommuneplanen!

Når man kan regne samfunnsøkonomisk lønnsomhet på vegprosjekter, må man kunne gjøre det samme på byutviklingsprosjekter. Dokken kan og må gi langt flere inntektsgrupper mulighet til å bo i sentrum. Staten må på banen med tilskudd og finansieringsløsninger. At hele den unike muligheten i Dokken skal avhenge av hva det koster havnen å etablere seg på Sotra er absurd!

Politikerne bør tenke på hva det er mulig å få til hvis de i denne saken lytter til hva både utbyggerne, naboer og fagfolkene ble enige om på ByLaben, når premisset var å tenke på hele byens beste.

Konkrete forslag fra BergenByliv – arealstrategi for Dokken

1. Torborg Nedreaas gate defineres som en miljøgate, trafikk til sentrum eller Klostergarasjen føres gjennom tunell eller kulvertløsning.
2. Trase for Bybane endres slik at Nøsteboden beholder sjøkontakt.
3. Andelen areal avsatt til boligformål økes betydelig, det tilrettelegges for rimelige boliger for familier, Bergen kommune sikrer dette gjennom å være tomteeier og tilrettelegger for bygging av boliger tidlig i utbyggingen.

4. Økt bruk av blandet formål for å sikre at slik at det bygges en ny bydel hvor det er aktivitet hele døgnet.
5. Bygg lavere og mer kompakt, med hovedvekten på 3-5 etasjer, i tråd med Bergens byggeskikk og vedtatte strategiplaner.
6. Bygg under og ved siden av Puddefjordsbroen kan med fordel være høyere bygg med næringsformål/allmenntillegelig formål - utformet slik at de skjermer den nye bydelen for trafikkstøy.
7. Flere mindre hopper og kanaler vil forlenge sjølinjen og gi rom for økt sjøkontakt for flere.
8. Behovene til tunge aktører som Havforskningsinstituttet, Akvariet, og bilferger må være underordnet visjonen om å bygge en ny bydel i sentrum. De beste tomtene må settes av til folk og byliv, ikke til biler og arealkrevende bygg som står tomme store deler av døgnet. Bilfergene bør derfor flyttes ut av bykjernen, en blå bybane bygges ut.

Bergen 31. mai 2021

Styret for BergenByliv

Trinlise Toska, Tyra Vaagland, Gisle Andersen og

Tormod Carlsen, styreleder, Baneveien 43 1, 5010 Bergem, tormodtc@gmail.com, 918 68 001

BergenByliv – paraply for velforeninger og andre sentrumsentusiaster, herunder

Nygård vel, Møhlenpris vel, Nygårdshøyden vel, Sydnes og Nøstet vel, Vitalitetscenteret
Frivilligsentral, Nygårdsparkens venner, Nøstet, Verftet og Klosteret vel, Ytre Markeveigrendens Vel,
Ytre Nordnes velforening, Klosteret Øst velforening, Fjeldets vel, Lille Øvre gaten vel, Kroken Vel,
Stølenstrøkenes velforening, Skuteviken vel, Hødden vel, Jægersminde vel.