

Til
BKMB – Kommunaldirektørens stab
Dokken 2050

Deres referanse: 202008744
Vår referanse: 13056
Dato: 31.05.2021

Fra
Opus

MERKNAD TIL AREALSTRATEGI FOR DOKKEN

Sammendrag

1. Bergen sin maritime kulturhistorie, som handelens og sjøfartens by, har stor verdi og bør innlemmes i den strategiske tenkningen for Marin klynge på Dokken. I arealstrategi for Dokken kommer det ikke godt nok frem hvordan strategisk veiviser 5 i overordnet strategi for Dokken ivaretas. Dokken trenger Laksevåg sine kulturminner som del av kulturidentiteten til Marin klynge, og bør etterstrebe god mobilitet for å oppnå dette.
2. Krysningen av Puddefjorden bør være så langt nord som mulig for å oppnå en best mulig forbindelse mellom Laksevåg og Dokken/sentrum. Plasseringen av brofeste på Laksevåg-siden vil ha stor betydning for Laksevåg sin mulighet til å være attraktiv, kunne avlaste Marin klynge sine positive ringvirkninger for ny næring og mer arealbehov, og bidra til Havbyens fleksibilitet i en ønsket dynamisk transformasjon.
3. Havet som veien i havbyen; Havet som veien er et strategisk grep for bærekraftig byutvikling, ikke bare et «krydder» slik strategien hittil har lagt opp til. Det bør legges til rette for mange og gode forbindelser for ny mikromobilitet og autonome fartøy på sjø.

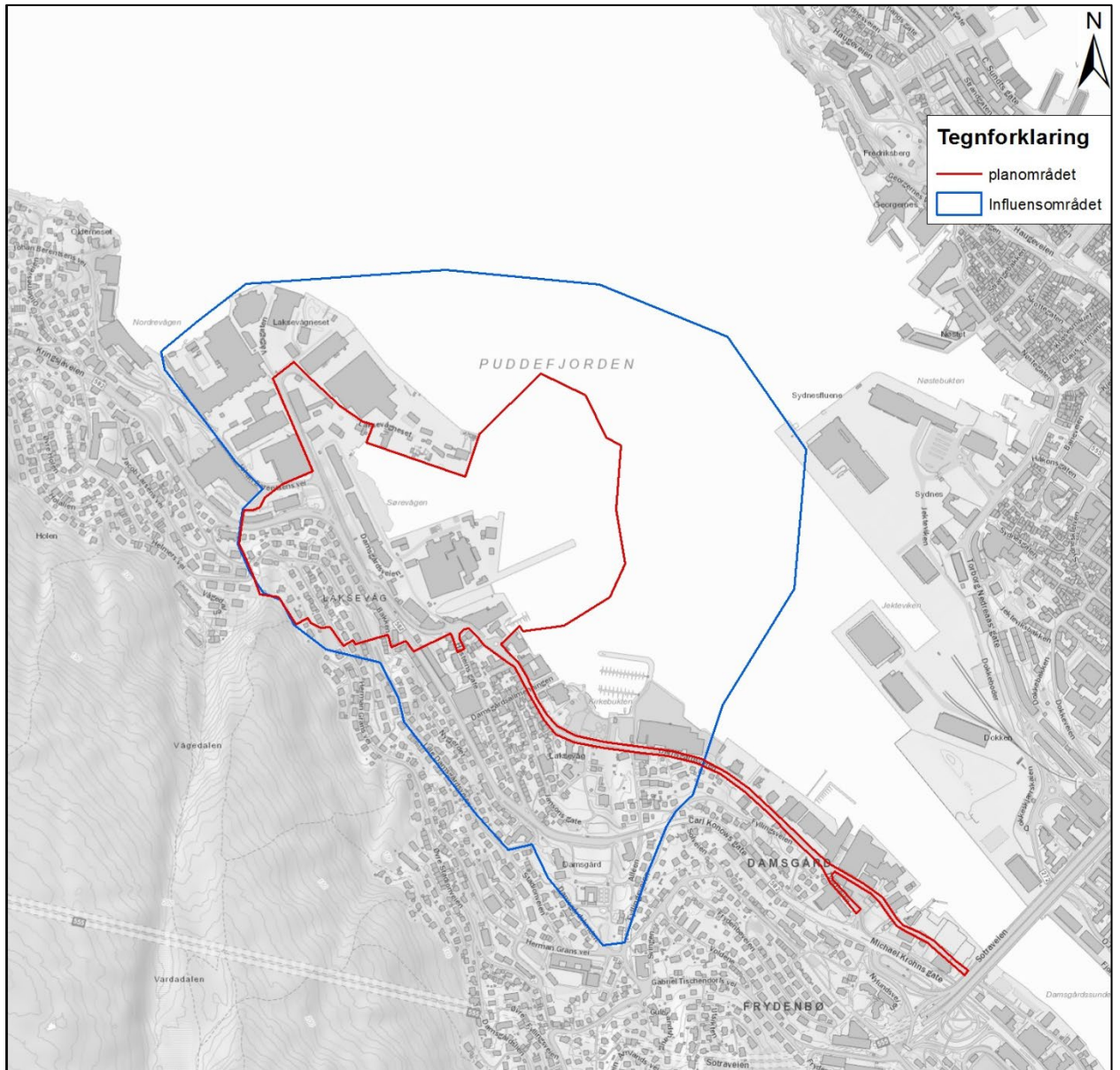
Innledning

På vegne av Marin Eiendomsutvikling AS gir Opus innspill til Arealstrategi for Dokken. Marin eiendomsutvikling er grunneier av Laksevåg verft, som er under omregulering siden 2013. Arealstrategien for Dokken må i større grad også ta hensyn til og skape vinn-vinn i den pågående transformasjonen av Laksevåg bydel, med sitt bydelsentrum i Gamle Laksevåg sentrum og Kirkebukten.

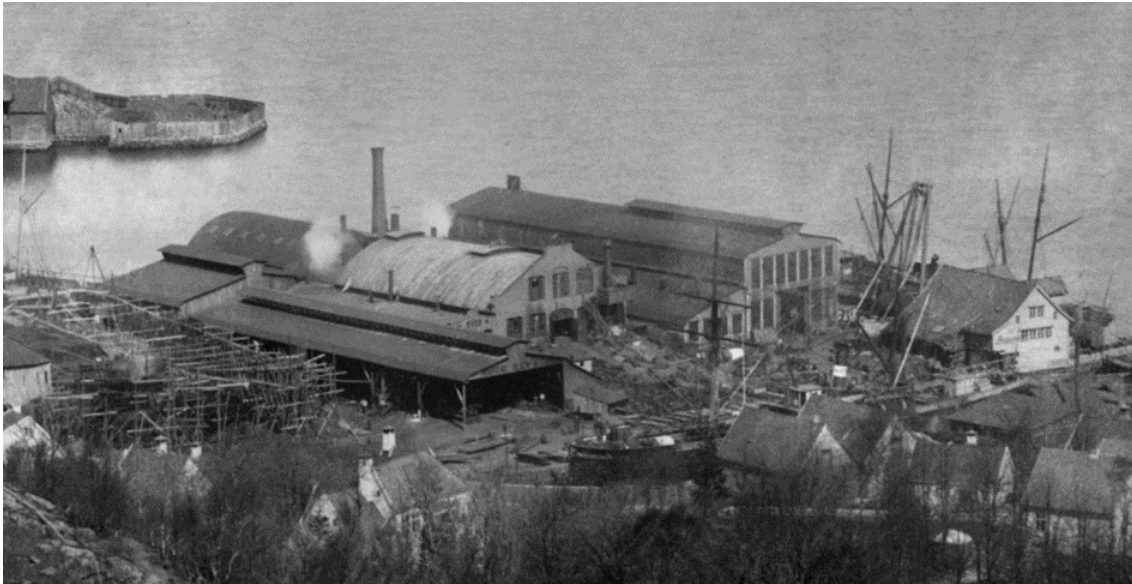
Vurdering

«Dokken skal være en integrert del av Bergen, med visuelle og fysiske forbindelser til omkringliggende deler av byen; sentrum og Nordnes, Laksevåg, Damsgård og

Møhlenpris. Bergenslandskapet skal kunne leses i både liten og stor skala» (strategisk veiviser 5, Dokken 2050 – overordnet strategi, vedtatt 28.4.2021).



Figur 1: Avgrensning av planområdet markert med rød linje, influensområdet for kulturminne med blå linje. Planen hadde oppstart i 2013, har et vedtatt planprogram, og kultur som næring som et av tema for utredning.



Figur 2. Kulturminnene spenner over en lang tidsdybde fra tørrdokk og maskinverksteder, til krigsminner og etterkrigstid. Bygg og kulturminner helt fra 1807 til etterkrigstidens funksjonalisme er representert i dagens kulturminner i planområdet.



Figur 3. Laksevåg verft har en rekke flotte industrielle kulturminner som er viktige for sjøfartsbyen Bergen. Kulturminner illustrert med rød farge, i illustrasjon fra et av KU- alternativene i planprogrammet til reguleringsplanen.

Bergen sin maritime kulturhistorie som sjøfartsby har stor verdi og bør innlemmes i den strategiske tenkingen for Marin klynge på Dokken. Dokken trenger Laksevåg sine

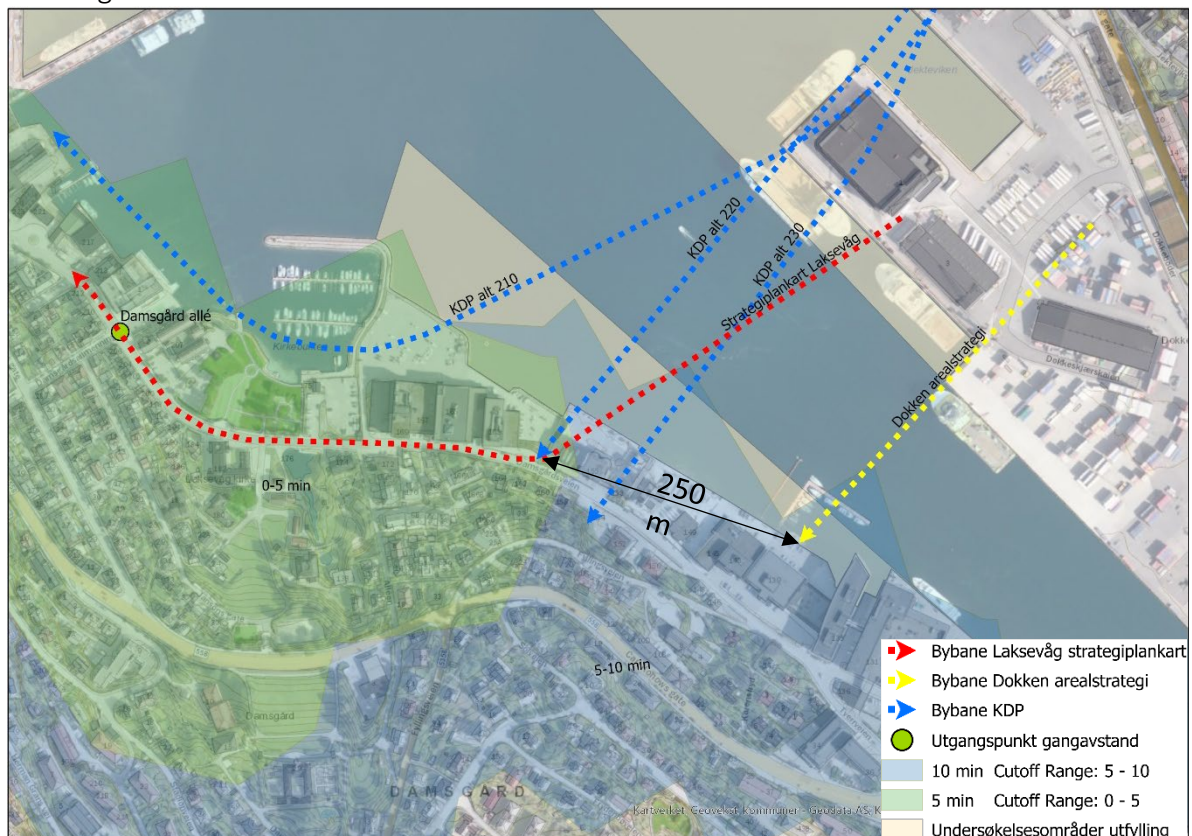
kulturminner som en kvalitet i Marin klynge, og bør etterstrebe god forbindelse og tilgjengelighet til disse. Planen hadde oppstart i 2013, har et vedtatt planprogram, og kultur som næring som et av tema for utredning.

Kulturminnene spenner over en lang tidsdybde fra tørrdokk og maskinverksteder, til krigsminner og etterkrigstid. Bygg og kulturminner helt fra 1807 til etterkrigstidens funksjonalisme er representert i dagens kulturminner på området. Laksevåg verft har en rekke flotte industrielle kulturminner som er viktige for sjøfartsbyen Bergen. Disse kan være en kvalitet også for identiteten også for Marin klynge og Dokken dersom en etablerer en god forbindelse mellom Dokken og Laksevåg verft.



Figur 4. Laksevåg verft har en rekke flotte industrielle kulturminner som er viktige for sjøfartsbyen Bergen. Illustrasjonen over viser den gamle kranen som kulturell markør og mulig stoppested for bybåt.

Valg av bybanetrasé og kryssing av Puddefjorden har stor betydning for sammenhengen mellom Laksevåg og sentrum. Ny bro over Puddefjorden vil være hovedforbindelse også for gående og syklende. At denne forbindelsen er funksjonell er av avgjørende betydning for at Laksevåg, med hovedvekt på det historiske Laksevåg sentrum, kan bli en integrert del av sentrum.



Figur 5. Foreslåtte bybanetraséer i ulike strategier og foreløpige alternativer i KDP for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest. Gangavstand fra Damsgård allé til midtre alternativ KDP (foreløpig) og trasé fra strategiplankart er under 5 minutter.

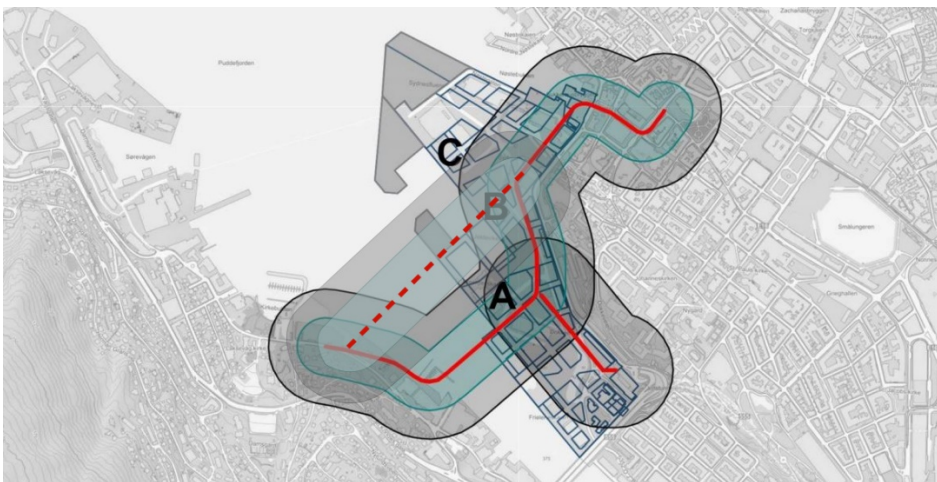
I arealstrategi for Dokken kommer det ikke godt nok frem hvordan strategisk veiviser 5 i overordnet strategi for Dokken ivaretas. Kryssingen av Puddefjorden blir den viktigste fysiske forbindelsen, og også en viktig visuell forbindelse, mellom Dokken og Laksevåg. Arealstrategien fokuserer på Dokkens egne arealbehov i plassering av ny bro, mens fokuset burde være hvordan broen kan binde sammen to nye bydeler til ett felleskap. En godt plassert bro kan innebære at en fremtidig havby kan utvide på begge sider av fjorden, og at bydelene i større grad kan dele på sosial infrastruktur og andre funksjoner. Bydelene kan bli ett arbeids-, handels- og boligfelleskap, der alt er innenfor gangavstand. I forslag til arealstrategi ligger broen 250 m lenger sør enn strategiplankartet og midtre alternativ i kdp. Omtrent alle målpunkt, inkludert gang-/sykkelatkomst til Bergen sentrum, ligger nord for broen, slik at økt gangavstand blir 500 m.



Figur 6. Mulig siktlinje fra Nøstegaten til bro. Eventuelt kan siktlinjen gå i parallellgate til Nøstegaten på Dokken

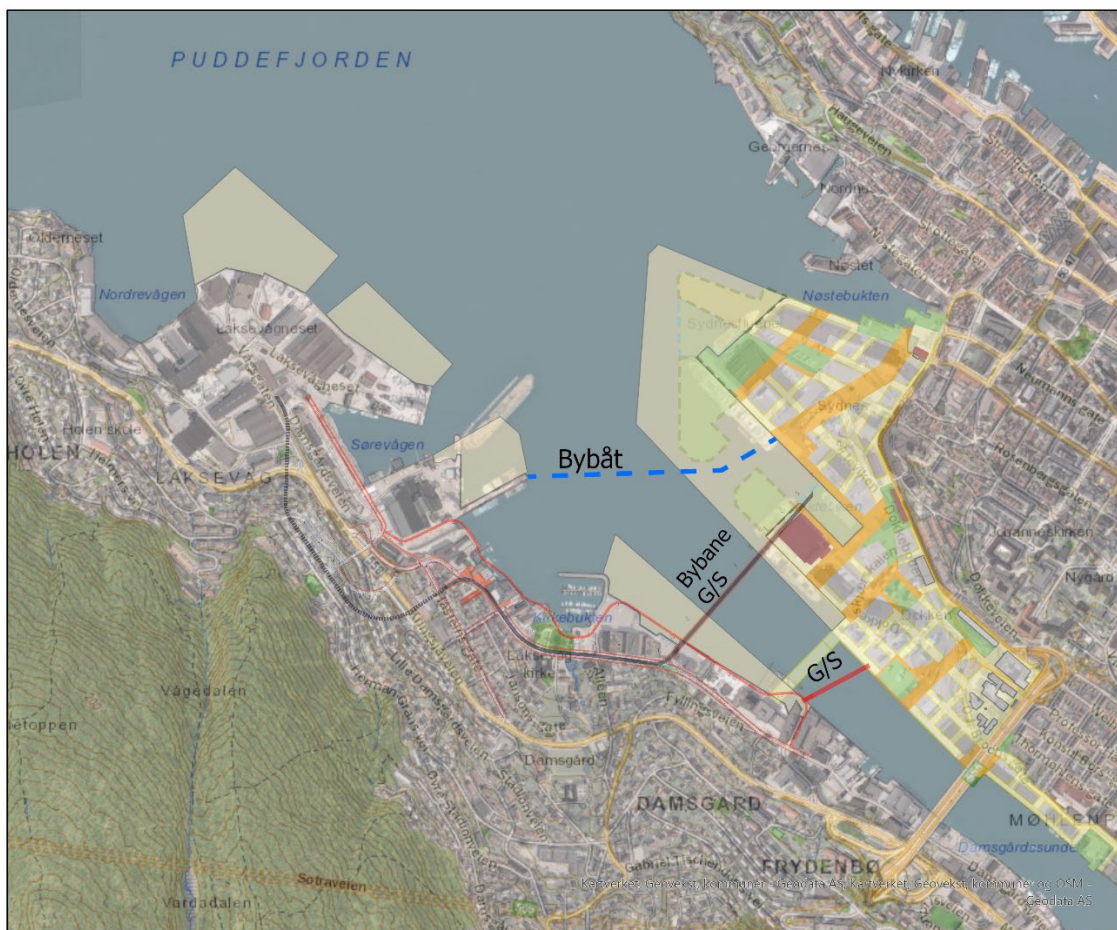
Det kan være en fordel også å få etablert en siktlinje fra Nøstegaten til broen. Siktlinjene i arealstrategien ender i sjø og viser ikke publikum hvor en skal gå for å krysse Damsgårdssundet.

Flytting av trasé nordover vil ikke ha konsekvenser for HI sin beslutning om å gå for plassering lengst nord på Dokken



Figur 7. Rød stiplet linje er alternativ bybanetrasé som en forlengelse av parallellgate til Nøstegaten, med buffersone på 150 m.

Med bybåt, bybanebro med gang- og sykkelveg og kanskje en gang-sykelbro i sør (jf. arbeidet med områderegulering for indre Laksevåg) kan Laksevåg bli en del av et utvidet sentrum med et gatenett som virkelig binder Laksevåg til Dokken og sentrum, med tyngdepunkt nær Laksevåg sentrum. En strategi som fastsetter viktigheten av å koble Dokken til Laksevåg på en mest mulig funksjonell måte for gående, syklende og bybanen kan fungere som katalysator for bilfri byutvikling på Laksevåg. Dette bør veie tungt når bybanetrasé skal velges og er også viktig for Dokkenstrategien å hensynta.



Figur 8. Mulige krysningspunkt for myke trafikanter og bybanen..

Laksevåg har mistet svært mange av sine arbeidsplasser de senere år, og ligger på jumboplass på Bergen kommune sin levekårsundersøkelse. Marin klynge skal lykkes, og vil trenge god gangavstand til Laksevåg slik at de bedrifter som er kommende positive støttefunksjoner/ringvirkninger, eller ikke får plass til å lokaliseres på Dokken, kan ligge i gangavstand Laksevåg. Arealstrategien må ikke bare vise at den rommer dagens behov, men skue inn i fremtiden og gjøre plass til de positive ringvirkninger og behov for areal til arbeidsplasser og støttefunksjoner etableringen av Marin klynge vil kunne skape.



Figur 9. Stopp for bybåt på kranen til Laksevåg verft.



Figur 10. Stopp for bybåt på kranen til Laksevåg verft.

Havet som veien i havbyen; Havet som veien er et strategisk grep for bærekraftig byutvikling, ikke bare et «krydder» slik strategien hittil har lagt opp til. Ny mikromobilitet har økt rekkevidden til kollektivpassasjerer og er omveltende for arealplanlegging. Etablering av blå bybane som ny mikromobilitet gir mulighet til å tenke arealplanlegging i Bergen på en helt ny måte som kan fremskynde ønsket

bærekraftig transformasjon. Strategier og arealplaner bør legge til rette for etablering av mange mobilitetspunkt for ny mikromobilitet som forbinder sjø og land. Ønsket transformasjon i Bergen kan skje gjennom banebrytende norsk sensorteknologi, og være et forbilde for havnebyer i hele verden. Arealstrategien bør se behovet for Dokken sett fra sjø. Det bør legges til rette for mange og gode forbindelser for ny mikromobilitet og autonome fartøy på sjø.

Inspirasjon. https://www.youtube.com/watch?v=J1D8c_5F1zs

Med vennlig hilsen,

Opus AS