

Til  
BKMB – Kommunaldirektørens stab  
Dokken 2050

Deres referanse: 202008744  
Vår referanse: 20011  
Dato: 21.05.2021

Fra  
Opus

## MERKNAD TIL AREALSTRATEGI FOR DOKKEN

### Sammendrag

1. I arealstrategi for Dokken kommer det ikke godt nok frem hvordan strategisk veiviser 5 i overordnet strategi for Dokken ivaretas.
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; 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.

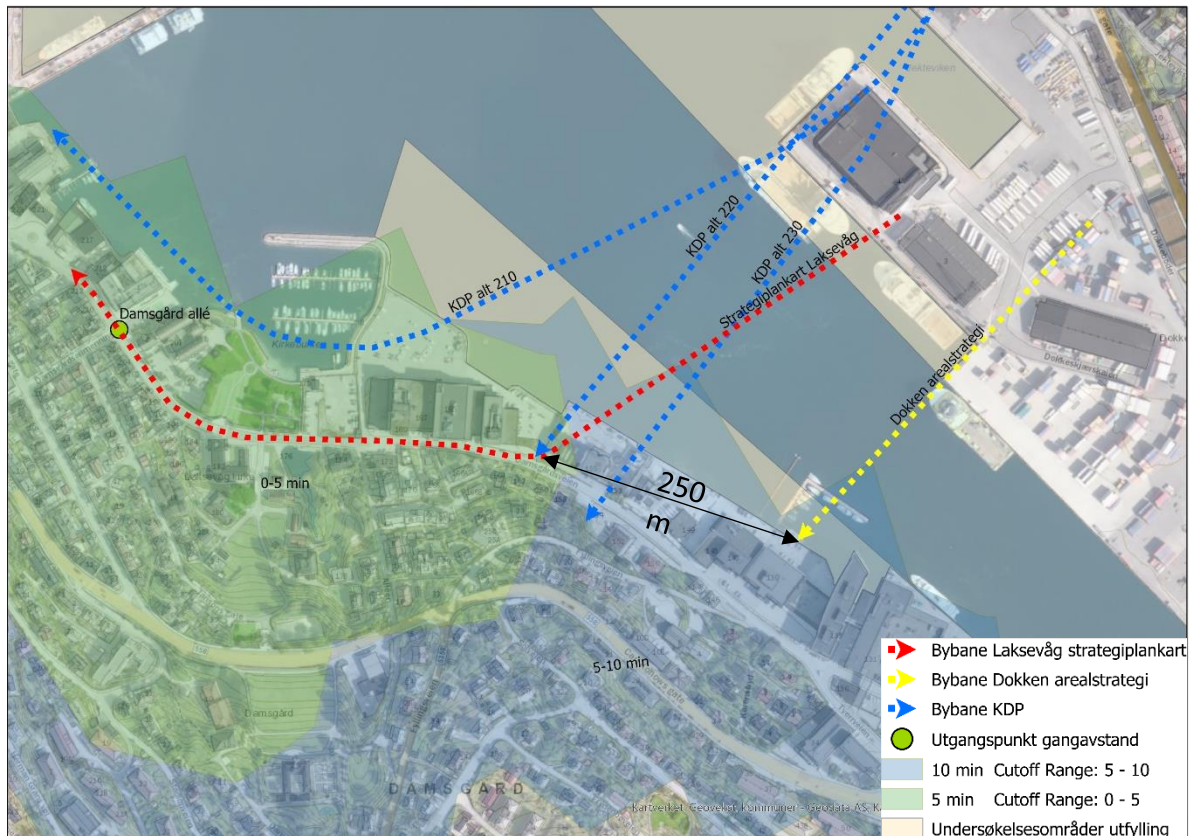
### Innledning

På vegne av Frydenbø eiendom er Opus bedt om å gi innspill til arealstrategi for Dokken. Frydenbø eiendom er grunneier av flere eiendommer på Laksevåg som grenser til Puddefjorden.

### Vurdering

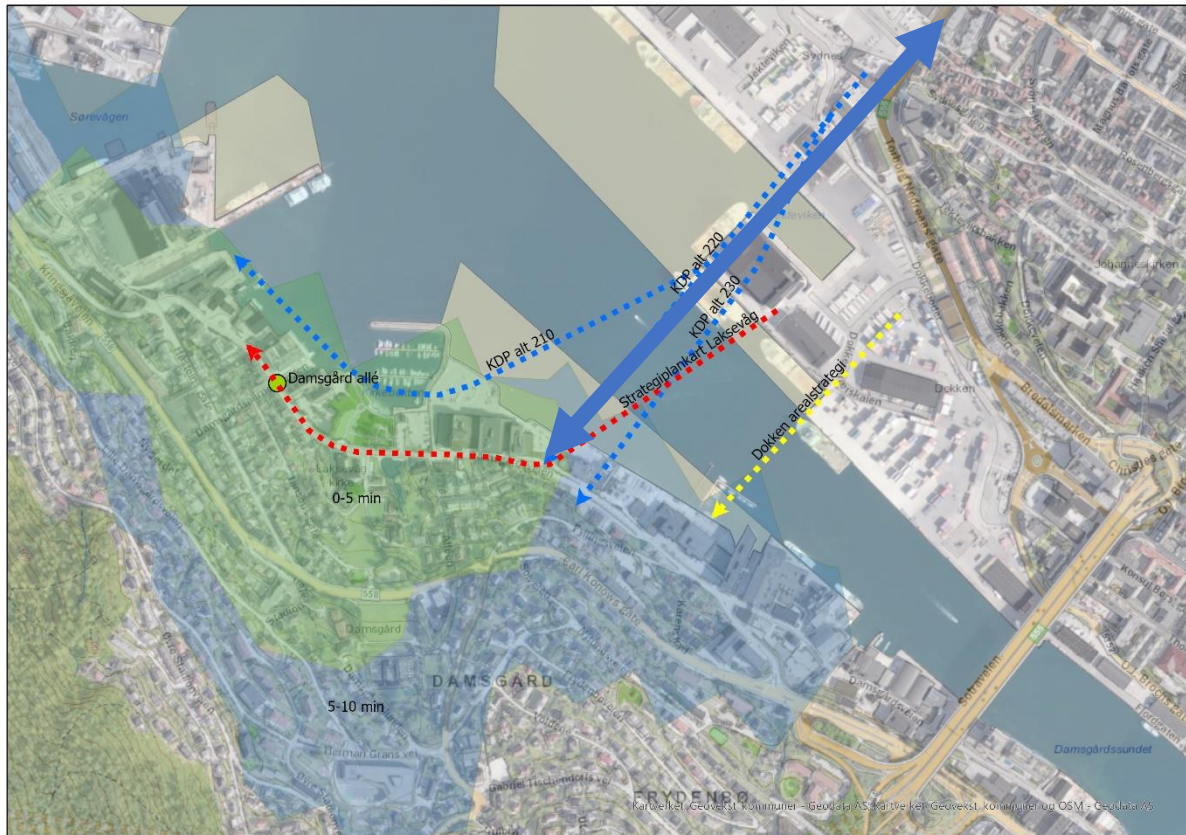
«Dokken skal være en integrert del av Bergen, med visuelle og fysiske forbindelser til omkringliggende deler av byen; sentrum og Nordnes, Laksevåg, Damsgård og Møhlenpris. Bergenslandskapet skal kunne leses i både liten og stor skala» (strategisk veiviser 5, Dokken 2050 – overordnet strategi, vedtatt 28.4.2021).

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 1. 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.

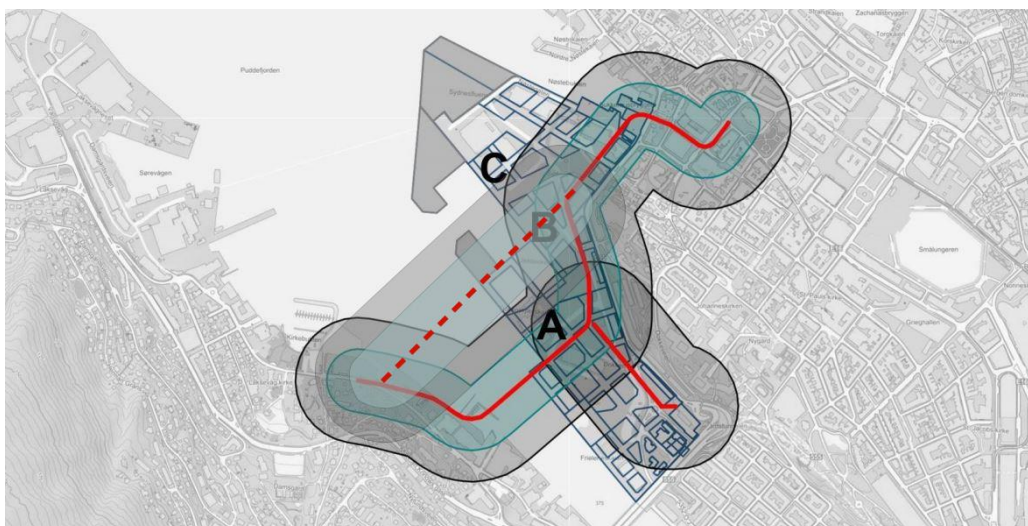
I arealstrategi for Dokken kommer det ikke godt nok frem hvordan strategisk veiviser 5 i overordnet strategi for Dokken ivaretas. Kryssingen av Puddefjorden blir den viktigste fysiske forbindelsen, og også en viktig visuell forbindelse, mellom Dokken og Laksevåg. Arealstrategien fokuserer på Dokkens 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 2. 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 3. Rød stiple linje er alternativ bybanetrasé som en forlengelse av parallellgate til Nøstegaten, med buffersone på 150 m.

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 og gjøre plass til de positive ringvirkninger og behov for areal til arbeidsplasser og støttefunksjoner etableringen av Marin klynge vil kunne sannsynliggjøres å generere.

I tillegg mener vi der er for ensidig fokus på Dokken sett fra landsiden. En må også tenke på tvers og se hvilke funksjoner Dokken skal ha sett fra sjø. I overgangen til fossilfri og autonome fartøy og mikromobilitet, gjenoppstår sjøveien som hovedveien. Fossilfri og autonome farkoster gir ferge og sjøbuss mer økonomiske driftsmodeller enn de landgående. Det må som del av arealstrategien legges til rette for mange muligheter for at både ny mikromobilitet og autonome fartøy får plass med sjøveien som veien i Havbyen.

**Med vennlig hilsen,**

Opus AS