

BERGEN KOMMUNE
Postboks 7700
5020 BERGEN

Fråsegn til Arealstrategi for Dokken, Bergenhus, Bergen kommune

Vi viser til brev datert 07.05.2021 om høyring av forslag til arealstrategi for Dokken.

Føremålet med strategien er å bidra til å konkretisere dei overordna visjonane for området og vere grunnlag for diskusjon for vegen vidare. Plan og programarbeidet for transformasjon av Dokken er utløyst av vedtak om flytting av den regionale godshamna ut av sentrum, og er forankra i KPA.

Vestland fylkeskommune vurderer strategien ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar, i tillegg til Regionalt planforum 15.04.2021 og fylkeskommunen si fråsegn til *Overordnet strategi for Dokken*, i brev dagsett 12.02.2021.

Vurdering

Generelt

Bergen kommune skal ha ros for den omfattande satsinga både i innhald og prosess med programarbeidet for transformasjon av Dokken. Måla i dei overordna strategiane er i samsvar med VLFK sine strategiske mål for berekraftig utvikling. Arealstrategien er meint til å konkretisere dei overordna visjonane for vidare planarbeid for området.

Det vert lagt til grunn at arealstrategien skal vere langsiktig og skal bidra til å styre utviklinga på Dokken frå hamn til by. Strategien er ikkje ein plan etter PBL, men har avhengigheit til ei rekke pågåande planar. Det gjeld mellom anna KDP for kollektivtransport mot vest, områdereguleringsplan for Indre Laksevåg og områdeplan for Laksevågneset. Byutvikling på Dokken vil også ha verknad for trafikkløysingar i sentrum med meir. Det stiller høge krav til fleksibilitet i arealstrategien for å kunne ta opp i seg resultatet av desse planprosessane på sikt.

Behov for fleksibilitet står på den andre sida i motsetnad til at kommunen legg til grunn at arealstrategien skal gi rammer for etterfølgande reguleringsplanar. Arealstrategien gir mellom anna konkrete forslag til bystruktur, føremål, grønstruktur og høgder og breidder på bygg gater og allmenningar. Spennet mellom visjon og behov for konkretisering, gjer det utfordrande å tolke kva bør ligge fast, vere styrande, og kva bør fortsett vere ope og fleksibelt. For føreseie for alle parter vil det viktig at hovudtrekka i arealstrategien vert forankra i formelle planprosessar.

VLFK legg vekt på at det omfattande materiale er meint som eit grunnlag for diskusjon og strategien skal rullerast etter behov. Vi har følgande innspel til arealstrategien og vidare utvikling av Dokken.

By- og stadutvikling

Overordna er vi einige i prinsipp for byforming i arealstrategien, men vurderer at nokre av dei grunnleggjande intensjonane som ligger til grunn i *Overordnet strategi for Dokken*, fell bort undervegs. Dette er det vanskeleg å kritisere, då vi vurderer at det er eit imponerande arbeid som er gjort på kort tid.

Mellom anna gjeld dette oppfylgning av mål 4 i i overordna strategi, om fleksibel og robust bystruktur med plass for det uventa, og mål 9 om å skape gode nabolag med bustader for alle. Bukvalitet og berekraftig byliv heng tett saman. Det kan etter vår vurdering sjå ut som at hovudgrep i arealstrategien kan skape uønska negative konsekvensar for bukvalitet, men også for god utnytting av areala. Det finmaska bynettet som er bra for dei gåande, kan på den andre sidan skape små tomter som bidrar til å presse byggehøgda opp, noko som kan redusere kvalitet for livet på bakken.



Figur 1 Illustrasjon byggehøgder, frå Arealstrategie for Dokken s 51

Presentasjon av byggehøgder i arealstrategien viser til at det er lagt opp til ein gjennomsnittleg fasadehøgde på 90% av byromsbreidde, og ein variasjon mellom 4-9 etasjar. Kvartalslengder er sett til mellom 40-60m. Illustrasjonen viser prinsipp for høgde og breidde i gater, men har ikkje tilsvarende analyse av byggehøgder og verknad for gardsromma i kvartala.

Bukvalitet i tett by er i stor grad knytt til uteareal og i særleg grad for barnefamiljar. Strategien viser mellom anna til Sluseholmene i København (s 61). Ei viktig kvalitet ved desse bustadkvartala er dei store felles gardsrommet og at høgder på bygga er differensiert etter solinnfall på uteareal. Dokken er i prinsippet jomfrueleg land. Og arealstrategien er framleis strekar på eit kart. Vi vil difor rå til at kvartalstørrelsar og byggehøgder vert revurdert for å legge til rette at Dokken vert eit attraktivt val også for barnefamiljar.

Lokalisering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet

Utfordringa mellom føreseie og behov for fleksibilitet og ei robust plan, møter ein også i spørsmålet om tomt til Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet. Dette sentrale prosjektet meldar inn behov om 40 000m² BRA. Det medfører behov for anten å opne for høgare bygg eller større tomt for det eine tomtealternativet. Det er også påreknaleg at programmet for kontorbygget utfordrar intensjonen om aktive fasadar og byliv.

Tre av tomteforslaga ligger eksponert mot den nyetablerte vågen. Dette vert også eit viktig rekreasjon og badeområde. Av erfaring trekker desse områda til seg mange menneske og det er difor ikkje ønskeleg å legge bustader tett på, men heller kafear o.l. som skapar synergi med folkelivet.



Tomtealternativ 1 - med maksimal ekspansjon i sjø (i form av flytende konstruksjoner)

Figur 2 Tomtealternativ for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet og Akvariet

Vi vil rå til at kompetansesenteret knytt til havbysatsinga for ei framtrekande plassering i dette området, (alt. 3/6/7) og i kombinasjon med anna meir publikumsretta aktivitet. Dette bør vere ei premiss i reguleringsplanen, saman med krav til høg arkitektonisk kvalitet.

Havbyen

Havbyen er tett kopla til arealstrategien der satsinga er ei viktig del av profileringa av den nye bydelen og sjørelatert næringsutvikling i heile regionen. Fylkeskommunen har vor engasjert i å behalde Bergen si unike posisjon som havby. 11.05.2021 gjorde Fylkestinget vedtak om at Vestland fylkeskommune, saman med Bergen kommune, tek initiativ til at det blir etablert eit prosjekt som får ansvar for å utvikle «Havbyen Bergen». -og at satsinga skal styrke og auke samhandlinga i heile regionen.

Saka omhandlar ikkje ny lokalisering av Havforskningsinstituttet og Fiskeri direktoratet på Dokken.

Det er gjort vedtak om samlokalisert fagskole og yrkesfagleg vgs med maritime og petroleums-tekniske fag i Bergen. I skolebruksplanen er denne plassert på Laksevåg. Ved ei eventuell revidering av skulebruksplanen kan det være aktuelt å vurdere ei alternativ plassering som ein del av Havbyen Bergen på Dokken.

Kulturminne og kulturmiljø

Dokken, er ein del av havnebyen Bergen og omlandet rundt. Planområdet med influensområde inneheld viktige kulturminne og kulturmiljø som spenner frå nasjonal interesse til lokal interesse. Dokken er ein viktig del av eit større kulturmiljø prega av eit mangfald av nyare tids kulturminne. Nøstebukten, Nygårdshøgden, Møhlenpris, Møhlenpriskaien og Puddefjorden med Laksevåg er alle område som har viktige kulturminne og kulturmiljø som spenner frå småskala trehusbebyggelse og lystgarder til krigsminne og teknisk-industrielle kulturminne.

Det vert viktig å sjå på volum- og detaljutforminga av nye bygningsmiljø og korleis dette verkar på opplevinga av dei tilstøytane historiske bygningane, byromma eller landskapsrommet. I tillegg vert bruken av bygningar med kulturhistorisk verdi endra.

Kulturmiljø er ein ressurs i samfunnsutviklinga. Det vert viktig å sette merksemd mot korleis bygningar og historiske bygningsmiljø vert sikra i framtidens utvikling av Dokken. Gjenbruk og transformasjon av eksisterande bygningar eit viktig ledd i å få ned klimagassutsleppa. Utvikling gjennom vern, og at det vert skapt næring med utgangspunkt i kulturmiljø, er viktig for særpreget og eigenart på ein stad.

Bergen kommune sin kulturminneplan, som nyleg har vore på høyring, vert og eit heilt sentralt dokument saman med Kulturminnegrunnlaget for området. Desse dokumenta gir ei god oversikt over kulturminna i området, men det er likevel trong for ei meir utfyllande analyse. I vidare planarbeid er det viktig med dialog med kulturminnemyndet for å synleggjere konfliktområda og om mogleg finne løysingar som kan minske konfliktpotensialet i tidleg fase.

Samferdsel

Samordna areal og transport

Å lokalisere ny by langs kollektivåre er i tråd med planleggingsprinsippet om samordna areal- og transportplanlegging. VLFK er positiv til å lokalisere ny, tett by på Dokken og knyte det til bybanenettet saman med Laksevåg. Dette vidar ut det sentrale Bergen og stør opp under nullvekstmålet.

Det er viktig å sjå transformasjon av Dokken i samanheng med tilgrensande område og bydelar. Vegsystemet og trafikken gjennom planområdet er uavklart, mykje på grunnlag av overordna føresetnader som ikkje er vedtatt enda. Mobilitetsstrategien synleggjer desse problemstillingane på ein god måte.

Utvikling av effektive og attraktive mobilitetsløysingar er viktig grep for utviklinga av urbane kvalitetar. «Gåbyen Dokken» og ein «bilfri bydel» er viktige strategiar for det vidare arbeidet. Målsettinga er at arbeidsreiser til Dokken skal ha 0 % bilandel, mens personreiser til bustadane skal ha maks 10 % bilandel. Parkeringsdekke i området vil vere lavt, og bildeling vil vere eit hovudprinsipp. Berre HC-parkering og varelevering skal vere tillat inne i området. Det er lagt opp til omlag 1500 - 25000 bustader og 4000 - 7000 arbeidsplassar.

Det er ambisiøse mål knytt til mobilitet og reisevanar. Dette stiller store krav til den vidare prosessen og evna til å tenke heilskaplege løysingar både innan planområdet og koplingar til omverden. Dei som bur eller jobbar på Dokken skal kome seg rundt utan bil - også på lengre reiser til og frå andre bydelar og omegnskommunane. Det strategiske arbeidet og komande arealplanar må ta opp i seg denne problemstillinga.

Kollektivløysingar

Utviklinga på Dokken må sjåast i samanheng med Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Det må takast høgde for ein framtidig bybanetrasé og kryssing av Puddefjorden. Det kan og vere aktuelt med bussbetening, både før og etter ein eventuell bybane er etablert, avhengig av etterspurnaden etter kollektivreiser. Det er satt av areal til to busslommer, men det kan verte behov for endehaldeplass med vendemoglegheit. Den mest aktuelle busslinja vil mest sannsynleg få trasé frå Sydnes/Dokken via Sydnestunnelen til sentrum. Bybanen vil både støtte opp under mål og forventningar til transformasjon av området, samt betene større reisestraumar til/frå Dokken.

I kommunen sitt fagnotat er både tunnelloysing og daglinje gjennom Torgborg Nedreaas gate omtalt som moglege bybanetrasear. Det er ikkje fastsett kor ei bybanelinje mot vest skal gå, VLFK peiker på at ein dagtrase om Nøstegaten vil betene ein viktig del av sentrum og truleg gje betre kapasitet for det samla kollektivsystemet enn ein trase gjennom Sydnestunnelen. Sjølv ein kort forlenging frå sentrum via Christian Michelsens gate mot Dokken kan gje store fordeler for bybanesystemet. Det kan vere hensiktsmessig med haldeplass for Bybanen både på Sydnes og Dokken. Kor ei bybanekryssing av Puddefjorden vil finne stad er uvisst, men kryssinga bør ikkje kome for langt sør mot dagens Puddefjordsbro. Val av trase må ta høgde for at Bybanen skal vere eit attraktivt og effektivt transportmiddel også for lengre reiser frå vest, kor konkurranse med privatbilen er sterk.

Bybåt har vore vurdert tidlegare. Ulempa med slike løysingar er høge kostnader og krav om låg fart i hamnebassenget. Det er utfordrande å finne reisemål og store nok passasjerstraumar som kan forsvare eit slikt tiltak og samstundes konkurrere på tid.

Sykkel og gange / gåbyen Dokken

Vi er positive til det overordna byplangrepet med ein finmaska gatestruktur og breie allmenningar som skal legge til rette for gåbyen og byliv. Men som vist over er det viktig å avstemme dette opp mot anna byutvikling. Vi støttar opp om målsettinga om ein mest mogleg bilfri bydel som støttar

opp måla om 0-vekst i personbiltrafikken. Det er positivt at det vert lagt opp til minst mogleg biltrafikk internt i bydelen, og tiltak for bilfri bydel og reduksjon av barriereverknad verkar godt innarbeidd i strategien. Når det vert planlagt for mindre bruk av personbil, er det viktig å leggje til rette for eit godt kollektivtilbod og gode gang- og sykkelsamband. Det er òg viktig at planområdet blir universelt utforma jamfør krav.

Det overordna vegsystemet og kollektiv- og sykkelaksar gjennom planområdet vil, utan at det vert gjort gode plangrep, kunne fungere som ein barriere for mjuke trafikantar. Det er i denne samanheng viktig å sikre tilkomst og leggje til rette for trafikksikre og intuitive kryssingar på tvers av gateløpa.

Gang- og sykkelsamband må vere intuitive og effektive, både til og frå planområdet, igjennom planområdet, og internt innanfor planområdet. Det er særleg viktig å knyte dei nærliggande bydelane Laksevåg, Nordnes, Møhlenpris og Bergen sentrum saman med planområdet. Med tanke på tidsperspektivet støttar vi tanken om tidleg etablering av separat gang- og sykkelbru mot Laksevåg.

Vi saknar ein sterkare kopling mot pågåande planarbeid på Laksevåg, spesielt med omsyn til bru. Dette må jobbast meir med i vidare utgreingar og planar etter plan- og bygningsloven.

Av omsyn til trafiktryggleik bør det skiljast mellom gjennomgåande sykkelruter som inviterer til høgare fart, og interne sykkelveggar som vert ein del av byromsbruken. Erfaringa frå bybanens byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, er at kombinasjonen gjennomgåande sykkelveg og kollektivtrase er utfordrande, og då spesielt ved haldeplass. Det bør vurderast løysingar som frigjer gjennomgåande sykkelruter frå kollektivtraseen/traseane, men likevel gir god tilkomst til haldeplassane.

Infrastruktur og veg

Planområdet knytter seg til fylkesvegnettet både mot vest, sør og nord gjennom sentrum. Mykje av det langsiktige veg- og trafikksystemet er avhengig av overordna føresetnader som er uavklart enda, som omfanget av attverande hamneaktivitetar og bybanetrase mot vest. Framtidig klassifisering og eigarskap til overordna vegnett er uvisst, både med tanke på veg og sykkelveg. Det er viktig å sjå planområdet i samanheng med tilgrensande område og bydelar.

Dei ulike alternativa som blir lagt fram for å redusere biltrafikken krev til dels radikale endringar og grep, og kan ligge eit stykke fram i tid. Hamnelokalisering vil også få betydning for veg- og trafikksystemet og kor mykje trafikk som eventuelt vert overført til andre delar av vegnettet. Vegsystemet må i alle utbyggingsfasar henge saman med eksisterande innfartsårer, og ta høgde for framtidige endringar. Vi legg til grunn at det vert funne gode trafikale løysingar i alle scenario og alternativ, slik at framkomst og tilgjenge på det overordna vegnettet vert ivaretatt. Det gjeld også påverknad av vegnettet i samanheng med omkøyringsveggar og beredskap. Framtidige planarbeid må synleggjere korleis dei ulike alternativa for det samanhengande vegnettet, til og igjennom planområdet, vil påverke omkøyringsveggar til ulike målpunkt og beredskapsruter for uttrykkingskøyretøy.

Som vi har peikt på innleiingsvis er det utfordrande at Arealstrategien er tett kopla til overordna planar som KDP for kollektivsystem mot vest og trafikkplan sentrum som framleis er i prosess. Vestland fylkeskommune ønskjer i utgangspunktet bybane i dagen og ikkje i tunnel. Det er heller ikkje ønskjeleg med nye tunnelar for biltrafikk i sentrum som vi vurderer vil føre til auka trafikk i forhold til nullvekstmålet og skape store inngrep i byrom og gatemiljø. Vi meiner at det må søkjast løysingar for både bybane og biltrafikk i sentrum på gateplan som ikkje krev Nordnes-tunnelen. Dette arbeidet må samkøyrast med løysingane i Trafikkplan sentrum.

Til arealstrategien er det for tidleg å kommentere spesifikt på dei ulike forslaga til tverrsnitt av gater. For INV er det viktig at gatetverrsnitt blir skissert i tråd med krav til utforming i vegnormalane og trafikksikre løysingar for alle trafikantgrupper. Dei overordna prinsippa for gang- og sykkelveggar bør konkretiserast og gjerast førande for seinare enkeltplanar så tidleg som mogleg. Med overordna prinsipp meiner vi mellom anna avklaring av trasear for gjennomgåande sykkelruter, forkøyringsrett, interne lokale ruter, plassering i forhold til kollektivtrase og tilknytning til viktige målpunkt utanfor planområdet, fartsgrenser, fartsprofil og utforming/materialbruk som støttar opp om denne. I tillegg kjem overvasshandtering, bruk av mellom anna beplantning og gatetre som krev areal i tverrsnittet.

Konklusjon

Vestland fylkeskommune har vurdert Arealstrategi for Dokken som er på høyring, og vil gi ros til Bergen kommune for det omfattande arbeidet som er gjort på kort tid, saman med brei involvering av borgarar og fagfolk.

Vi har lagt til grunn at strategien er eit forslag til konkretisering av dei overordna visjonane for området og eit grunnlag for diskusjon for vegen vidare. Det er utfordrande at strategien kjem i forkant av overordna planar og prosessar som vil ha stor verknad for området, samstundes er det bra at strategien bidrar til å synleggjere kor vi vil og konflikhtar som må arbeidast vidare med.

Fylkeskommunen har stor interesse i transformasjon av Dokken til ein berekraftig bydel vert realisert og at vi saman lukkast med å utvikle Havbyen som ei drivkraft i regionen. Det er vesentleg at det vidare arbeidet vert implementert i planverket og samkøyrert med dei pågåande planprosessane. Dette krev tett samhandling. Vestland fylkeskommune ynskjer å vere del av desse prosessane.

Med helsing

Eva Katrine Ritland Taule
fagleiar

Sigrid Næsheim Bjercke
seniorrådgjevar

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift

Sakshandsamarar:

INV - Infrastruktur og veg - Forvaltning og utgreiing - Christian Stokke Rye, Guro Steine

MOK -mobilitet og kollektivtransport - Gunhild Raddum, Ole Hallvard Harlem Dyrbekk

KII - Kultur, idrett og inkludering -Kulturarv - Gunnbjørg Austrheim

OPK - Opplæring og kompetanse - Odd Bjarne Berdal

Kopi til:

STATSFORVALTAREN I VESTLAND AVD
BERGEN

Kaigaten 9

STATENS VEGVESEN

Postboks 1010 Nordre Ål