

Bergen kommune

Hjemmeside: <http://www.bergen.kommune.no>

Merknad til planforslaget

Merknad til planforslaget		
Fornavn/evt mellomnavn Jimmy	Etternavn Schmincke	
Adresse [REDACTED]	Postnummer 5042	Poststed BERGEN
Epost [REDACTED]		
Saksnummer		202008744
Sakstittel Offentlig arealplan for Dokken PlanID: H208		
Merknader Hei Vedlagt innspill til kollektivbetjening av Dokken-området. Mvh Jimmy Schmincke Geograf		
Eventuelle vedlegg lastes opp her: 20210629_dokketrikken.pdf		

Dokketrikken

Innledning

Bergen by er i ferd med å etablere en ny miljøvennlig bydel på Dokken. Her skal det legges til grunn viktige forutsetninger som «gåbyen Bergen» og nullutslipp. Ett av virkemidlene som skal bidra til måloppnåelsen er Bybanen som vil passere området i sin ferd mot Laksevåg en gang etter 2030. Selv om bybanen er et viktig transportmiddel vil ikke den alene kunne gi bydelen et godt kollektivtilbud da det mangler en forbindelse i retning nord-sør.

«Streetcar» som konsept

Flere byer verden over har de siste tiårene bygget light rail-systemer, det vi i Norge kaller bybane. En ny trend som særlig har slått til i USA er å etablere streetcar-linjer som supplement til bybane. Med «streetcar» menes mindre bytrikker som benytter eksisterende gateløp med blandet trafikk der det er nødvendig. Utbyggings- og driftskostnadene for slike linjer er lavere enn tilsvarende for bybane ettersom infrastruktur og vogner på alle måter er mindre og lettere.

Bytrikk på Dokken

Ved å etablere bytrikk på Dokken kan hele den nye bydelen kobles til bybanen i sør og sentrum i nord. Nordre endeholdeplass kan legges til Dikkedokken mens søndre plasseres ved Bybanens holdeplass på Florida. Slik opprettes en attraktiv kollektivakse fra Bergensdalen via utbyggingsområdet til nordre del av sentrum som i dag er underbetjent av kollektivtransport. Når bybanen etableres i området vil det både være mulig å krysse dennes trasé eller benytte dens spor over en fellesstrekning ettersom sporvidden og tekniske parametere for begge systemer tillater samkjøring.

Kobling med museumssporveien

Før Bybanen åpnet eksisterte en museumssporvei i gatene på Møhlenpris som bar med seg arven fra det opprinnelige sporveissystemet. Det dreier seg om den opprinnelige trikkelinje 3 fra Tyskebryggen til Møhlenpris som gjennom byrådsvedtak skal gjenåpnes mellom Veiten og Møhlenpris. Fra en sped begynnelse har den vært under kontinuerlig ekspansjon i regi av en gruppe entusiaster og forlenges i skrivende stund til Muséplassen mens sporanlegget er tilnærmet ferdig bygd helt ned til Engen.

Det er naturlig å se museumssporveiens trasé i sammenheng med Dokketrikken men dette må gjøres slik at de museale behovene ivaretas på en god måte. En god parallell til dette finner vi ved Djurgårdslinjen i Stockholm som i dag er en integrert del av kollektivtilbudet i regi av et driftsselskap, der museumsorganisasjonen har full adgang til å benytte infrastrukturen med egen tillatelse. Det er dermed ingenting i veien for å kombinere kollektiv- og museumsformål, også for den nye linjen til Dokken.

Fordelen med en slik løsning er at museumsforeningen vil kunne få dekket utgifter til infrastrukturvedlikehold samtidig som kontinuerlig drift av linjen garanteres. Traseen er attraktiv med tanke på kollektivbetjening av bydelene Møhlenpris og Nygårdshøyden som i dag står uten tilbud.

Behov

Siden man startet på museumslinjen fra Møhlenpris mot Engen har Møhlenpris bydel endret karakter og demografi. Mens det den gang var 400 arbeidsplasser på skipsverftet til Mjellem & Karlsen, er det i dag 3500 arbeidsplasser på samme tomteareal. I tillegg er det kommet til 3000 studenter ved BI like ved. Samtidig som Småpudden kom til for å knytte en ny Bydel på Solheim nord til Møhlenpris, forsvant bussen og kollektivtilbudet fra Møhlenpris.



Illustrasjon 2: Kartskisse over mulige traseer.