

BERGEN NÆRINGSRÅD



Programleder Laura Ve
Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling
Bergen kommune

dokken@bergen.kommune.no

Bergen, 31.mai 2021

Høringsuttalelse om arealstrategi for Dokken – Dokken 2050

Vi viser til *Arealstrategi for Dokken*, lagt ut til offentlig høring den 17.april, i tråd med byrådets vedtak 25.mars 2021.

Arealstrategi for Dokken skal bidra til å konkretisere retning, rammer og føringer gitt i de overordnede visjonene for området. Det er derfor naturlig at vi innledningsvis peker på Bergen Næringsråds høringsuttalelse om *Overordnet strategi for endring av Dokken fra godshavn til fremtidsrettet bydel*, avgitt 4.februar 2021.

Havbyen på Dokken

Bystyret har lagt til grunn at Dokken skal transformeres og utvikles til «et fremtidsrettet og levende byområde for alle, med energi- og miljøløsninger som gir bærekraft og null utslipp av klimagasser». Havforskningsinstituttet, Fiskeridirektoratet og Nye Akvariet utgjør pionerene på Dokken. De vil i betydelig grad medvirke til en synliggjøring og forsterkning av havbyen Bergen. Marin kunnskap i verdensklassen kan gjennom bærekraftig arkitektur kommuniseres ut i det offentlige byrommet. Dette vil gi gode synergier mot kompetansemiljøene som alt finnes i havbyen Bergen, ikke minst på Marineholmen. Sammen vil byens og regionens havrelaterte virksomheter skape store, bærekraftige verdier som vil trekke til seg arbeidskraft og talenter av global kvalitet. Enda viktigere blir dette som del av et sammenhengende «Innovation district» fra Haukeland Universitetssykehus, via Nygårdshøyden, Marineholmen til Dokken.

Forutsetningene for pionerens etablering på Dokken må avklares i en tidlig fase. De må få anledning til å gå foran og vise vei innen ombruk og reelle bærekraftsløsninger. I forslaget til arealstrategi har Bergen kommune som et av sine alternativer at Nye Akvariet kan etableres på tomten til Bergen havnelager. Bergen Næringsråd støtter dette alternativet, og mener det ligger et stort potensial i ombruk av Bergen havnelager til et internasjonalt signalprosjekt innen sirkulærøkonomi og innovasjon.

Bergen havn

Bergen skal fortsatt være en havneby etter at Dokken er transformert og utviklet. Dagliglivet i den nye bydelen må la seg kombinere med fremtidens havnevirksomhet. Det må settes av arealer til publikumskaier (for folk og båter), rekreasjonskaier (uten båter) og kaier for rendyrket havnevirksomhet. Vi savner en tydeligere utredning av passasjerfergenes fremtid på Dokken. Vi må for all del unngå å komme i en situasjon der havnebyen Bergen mister viktige funksjoner, som for eksempel endestopp for Hurtigruten og Fjord Line.

Det må også tas hensyn til behovet for en gjennomgående sjøpromenade langs hele sjøfronten, slik den er beskrevet i den nylig vedtatte *Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler*. Det må settes av tilstrekkelige arealer ved Dokkeskjærskaien og i Nøstebukten til bybåtstopp.

Det foreslås en todeling av området, der nordøstsiden settes av til blandede formål med en høyintensiv bruk og miks («Havbyen»), mens sørvestsiden tenkes hovedsakelig til boligformål og sosial infrastruktur («Boligbyen»). Vi tror det er viktig at det også i den nordøstre delen etableres et betydelig antall boliger. Nærheten til sjøen er det fremste fortrinnet på Dokken, og dette potensialet må utnyttes best mulig. Nettopp derfor savner vi en drøfting av innslag av kanaler i området. Plangrepet med en hovedallmenning og sekundære allmenninger er sympatisk, men vi skulle gjerne sett at en kanal kunne skape enda bedre kontakt med sjøen for enda flere i området.

Bergen Næringsråd mener også at man ikke må utelukke muligheten for en småbåthavn i området. Bergen sentrum er i dag, i stor grad, akterutseilt som destinasjon for båtfolket i Vestland på grunn av utilfredsstillende gjestehavner for alminnelige fritidsbåter. En åpen småbåthavn vil ikke skape uønskede barrierer, men bidra til aktiv bruk av sjøen i en av Norges mest tradisjonsrike havnebyer.

Mobilitet og transport

Dokken må etableres som en effektiv bydel i gåbyen Bergen. Det er positivt at det legges godt til rette for en kollektivtrasé og gang- og sykkelvei. Ved en kryssing av Puddefjorden må disse ses i sammenheng. Dersom broen skal dimensjoneres for en bybane med ned mot tre minutters frekvens, vil det i praksis være umulig å åpne den bortsett fra korte perioder på natten.

I en tidligst mulig fase må det opprettes et busstilbud til, gjennom og fra området.

Beste hilsen,



Marit Warncke
Administrerende direktør
Bergen Næringsråd