

AREALSTRATEGI

HØRING OG OFF. ETTERSYN



DOKKEN 2050

TRANSFORMASJON FRA GODSHAVN TIL NY BYDEL

Arealstrategi



BERGEN
KOMMUNE

HØRINGSUTKAST mars 2021



BERGEN
KOMMUNE



Høringsutkast til arealstrategi skal:

- Konkretisere visjonen fra Overordnet strategi for Dokken



Høringsutkast til arealstrategi skal:

- Konkretisere visjonen fra Overordnet strategi for Dokken
- Vise en hoveddisponering for byutviklingen



Høringsutkast til arealstrategi skal:

- Konkretisere visjonen fra Overordnet strategi for Dokken
- Vise en hoveddisponering for byutviklingen
- Fungere som diskusjonsgrunnlag i høringsperioden



Høringsutkast til arealstrategi skal:

- Konkretisere visjonen fra Overordnet strategi for Dokken
- Vise en hoveddisponering for byutviklingen
- Fungere som diskusjonsgrunnlag i høringsperioden
- Være et arbeidsgrunnlag for et nyetablert utviklingselskap



Høringsutkast til arealstrategi skal:

- Konkretisere visjonen fra Overordnet strategi for Dokken
- Vise en hoveddisponering for byutviklingen
- Fungere som diskusjonsgrunnlag i høringsperioden
- Være et arbeidsgrunnlag for et nyetablert utviklingselskap
- Avklare og foreslå prinsipielle beslutninger i tidlig fase



Problemstilling

Innenfor området utpeker det seg noen overordnede tema og problemstillinger som må belyses og foreslås løst helt innledningsvis i planleggingen. Dette utfordringsbildet består blant annet av usikkerheter knyttet til:

1. Fremtidig havnedrift på Dokken

De 4 avhengighetene



Problemstilling

Innenfor området utpeker det seg noen overordnede tema og problemstillinger som må belyses og foreslås løst helt innledningsvis i planleggingen. Dette utfordringsbildet består blant annet av usikkerheter knyttet til:

1. Fremtidig havnedrift på Dokken
2. Heftelser gjeldende tidspunkt for frigjøring av bygg og tomter

De 4 avhengighetene



Problemstilling

Innenfor området utpeker det seg noen overordnede tema og problemstillinger som må belyses og foreslås løst helt innledningsvis i planleggingen. Dette utfordringsbildet består blant annet av usikkerheter knyttet til:

1. Fremtidig havnedrift på Dokken
2. Heftelser gjeldende tidspunkt for frigjøring av bygg og tomter
3. Fremtidig bybanetrasé og kryssing av Puddefjorden

De 4 avhengighetene



Problemstilling

Innenfor området utpeker det seg noen overordnede tema og problemstillinger som må belyses og foreslås løst helt innledningsvis i planleggingen. Dette utfordringsbildet består blant annet av usikkerheter knyttet til:

1. Fremtidig havnedrift på Dokken
2. Heftelser gjeldende tidspunkt for frigjøring av bygg og tomter
3. Fremtidig bybanetrasé og kryssing av Puddefjorden
4. Grunnforhold og forurensning

De 4 avhengighetene



Arealstrategien er derfor organisert med egne delprosjekter som behandler disse avhengighetene:



Arealstrategien er derfor organisert med egne delprosjekter som behandler disse avhengighetene:

A) Bergen havn

*Hvordan ser fremtidens havn ut på Dokken?
Hvordan kombinere byliv med fremtidens havn?*



Arealstrategien er derfor organisert med egne delprosjekter som behandler disse avhengighetene:

A) Bergen havn

*Hvordan ser fremtidens havn ut på Dokken?
Hvordan kombinere byliv med fremtidens havn?*

B) Samlokalisering av HI/Fdir + Nye Akvariet

*Første ledd i videreutvikling av Havbyen på Dokken
NB! Egen prinsippsak for lokalisering av HI og Fdir*



Arealstrategien er derfor organisert med egne delprosjekter som behandler disse avhengighetene:

A) Bergen havn

*Hvordan ser fremtidens havn ut på Dokken?
Hvordan kombinere byliv med fremtidens havn?*

B) Samlokalisering av HI/Fdir + Nye Akvariet

*Første ledd i videreutvikling av Havbyen på Dokken
NB! Egen prinsippsak for lokalisering av HI og Fdir*

C) Mobilitet og transport

*Hvor skal kollektivtrasé med bybane og sykkel gå?
Hvordan koble Dokken med omverdenen?
Hvordan bygge gåbyen på Dokken og en bilfri del av byen?*



Arealstrategien er derfor organisert med egne delprosjekter som behandler disse avhengighetene:

A) Bergen havn

*Hvordan ser fremtidens havn ut på Dokken?
Hvordan kombinere byliv med fremtidens havn?*

B) Samlokalisering av HI/Fdir + Nye Akvariet

*Første ledd i videreutvikling av Havbyen på Dokken
NB! Egen prinsippsak for lokalisering av HI og Fdir*

C) Mobilitet og transport

*Hvor skal kollektivtrasé med bybane og sykkel gå?
Hvordan koble Dokken med omverdenen?
Hvordan bygge gåbyen på Dokken og en bilfri del av byen?*

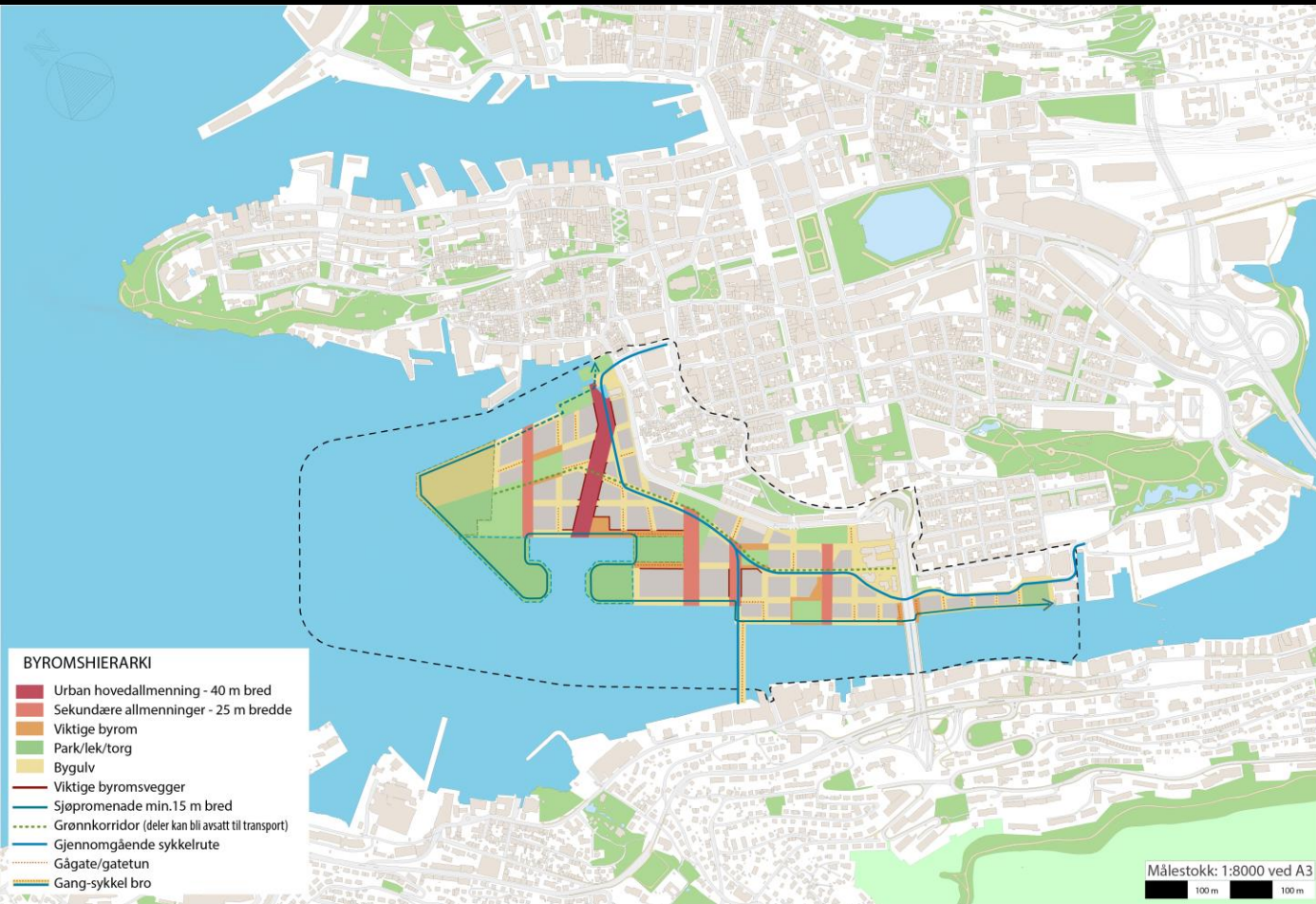
D) Landskap og ekspansjon i sjø

*Hvor og hvordan utvikle blågrønne strukturer på land og under vann?
Hvordan bruke ekspansjon i sjø som klima-, miljø-, og byutviklingstiltak? Hvor har man spesielle hensyn?*



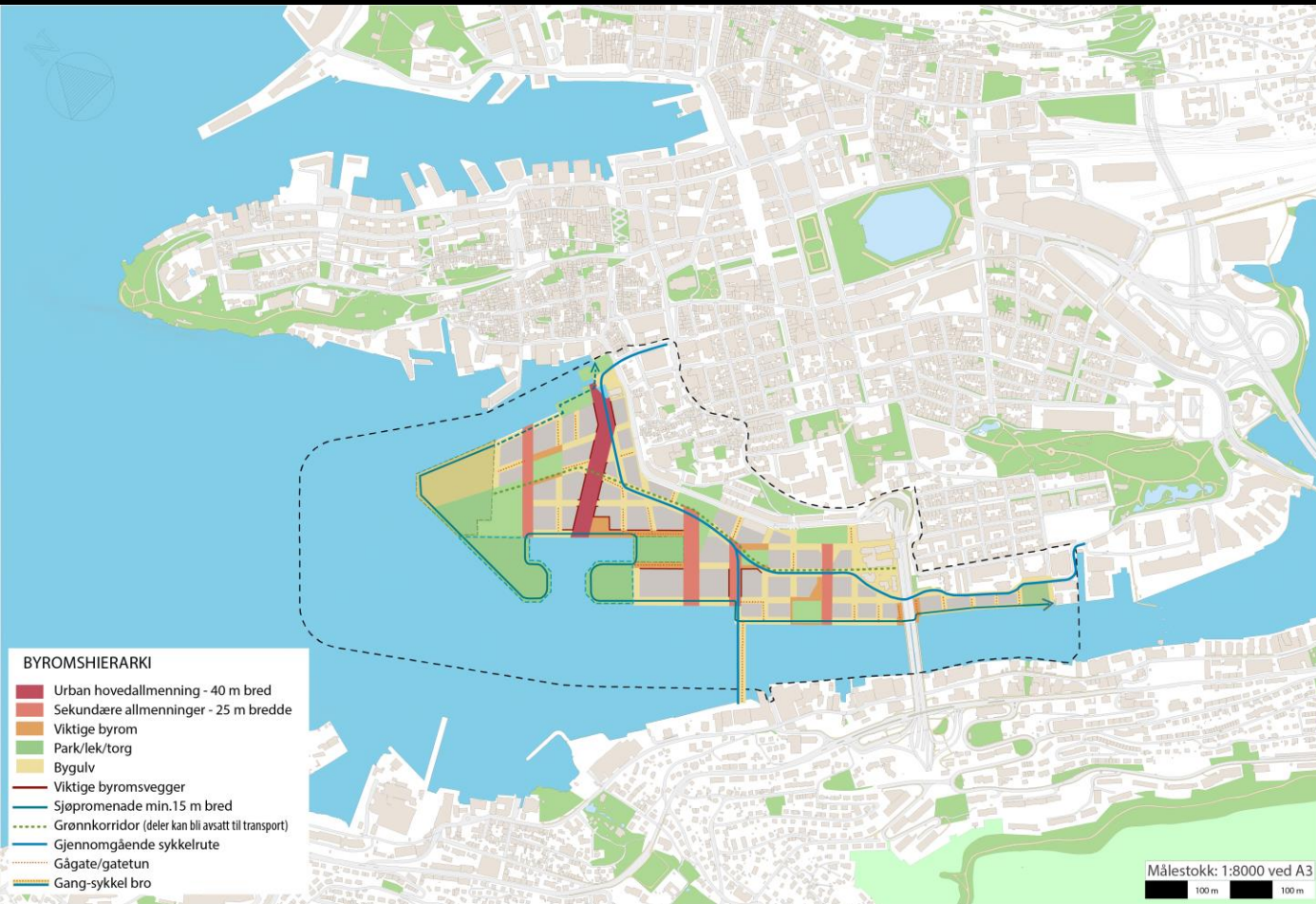
Andre viktige problemstillinger

- Behovet for nye boliger i Bergen sentrum (**boligbyen**)
- Dagens og morgendagens behov for offentlige tjenester (sosial infrastruktur) i området.



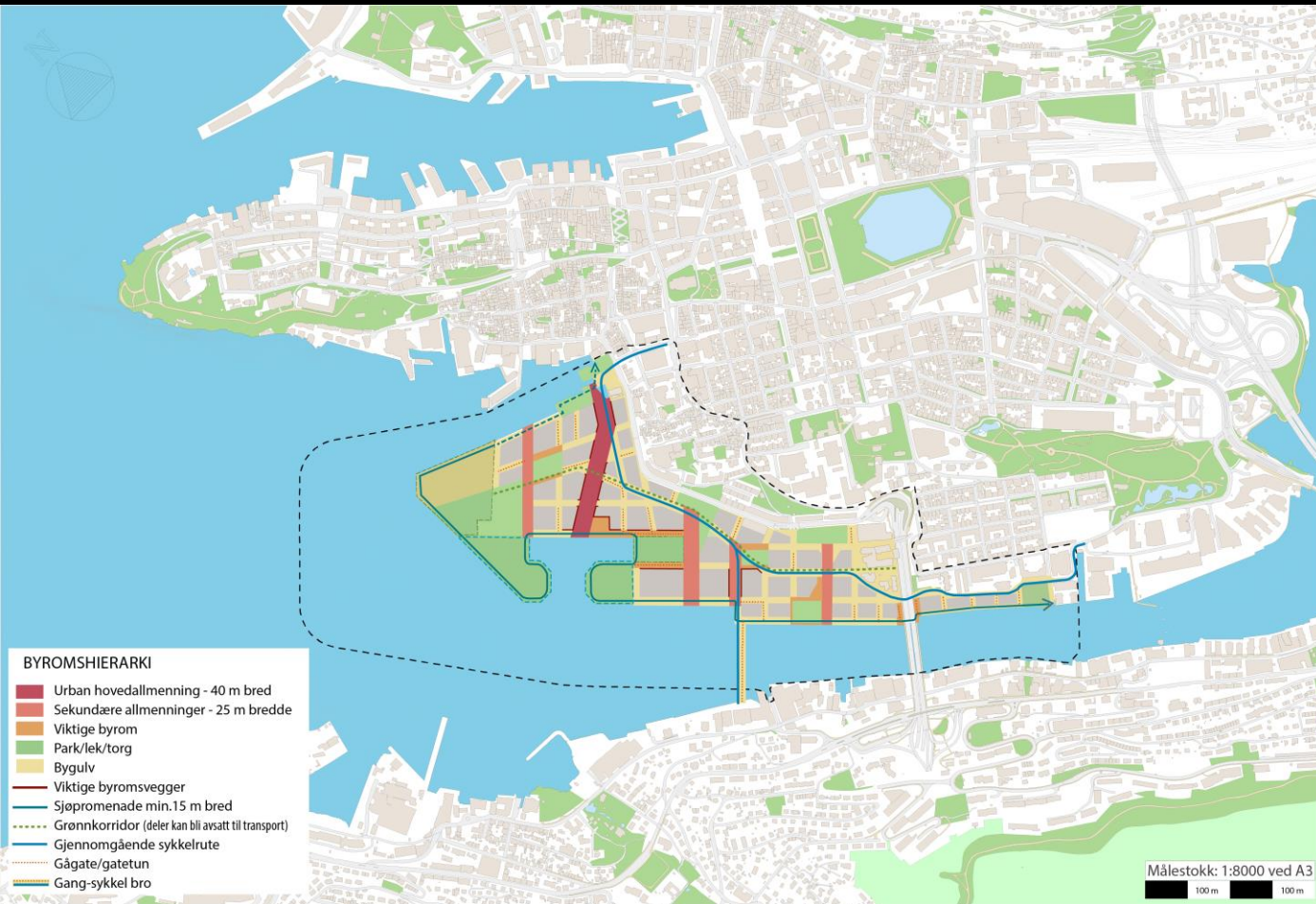
Konsept / byplangrep

- Finmasket byromstruktur med 40-60 meter mellom (privat) bilfrie gater, tydelige i identitetskapende allmenninger og parker



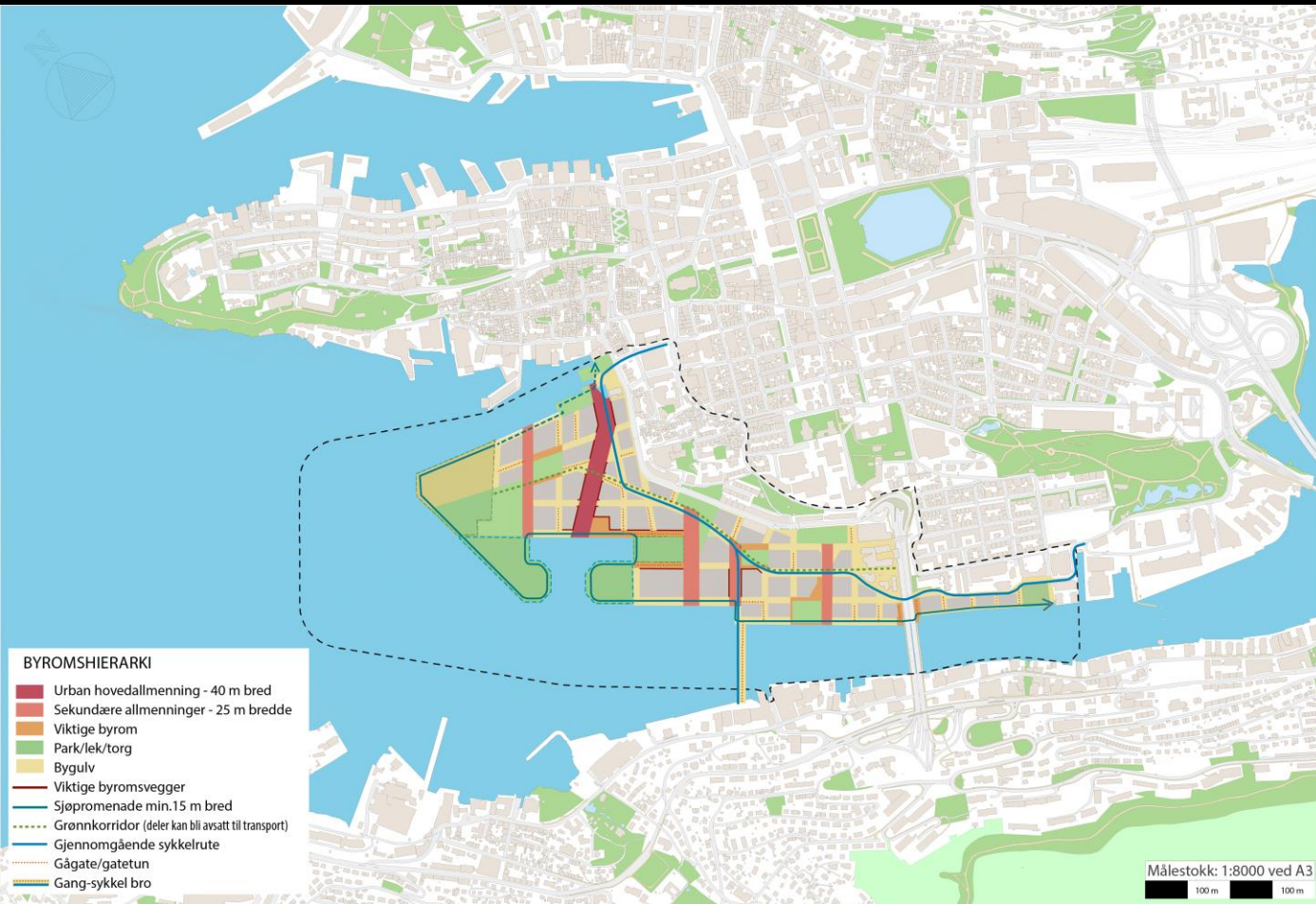
Konsept / byplangrep

- Finmasket byromstruktur med 40-60 meter mellom (privat) bilfrie gater, tydelige i identitetskapende allmenninger og parker
- Gatestruktur som bygger videre på Bergensk byromstradisjon



Konsept / byplangrep

- Finmasket byromstruktur med 40-60 meter mellom (privat)bilfrie gater, tydelige i identitetskapende allmenninger og parker
- Gatestruktur som bygger videre på Bergensk byromstradisjon
- Sjøpromenade som også hensyntar havnedrift, og kan tidvis kan gi rom for marin og maritim næring langs kaifrontene og arealene innenfor



Konsept / byplangrep

- Finmasket byromstruktur med 40-60 meter mellom (privat)bilfrie gater, tydelige i identitetsskapende allmenninger og parker
- Gatestruktur som bygger videre på Bergensk byromstradisjon
- Sjøpromenade som også hensyntar havnedrift, og kan tidvis kan gi rom for marin og maritim næring langs kaifrontene og arealene innenfor
- Blågrønne strukturer og parkområder som fungerer som klimaskjerner, fordrøyning og økologisk mangfold



Klima-allmenninger?

Kunst-allmenninger?

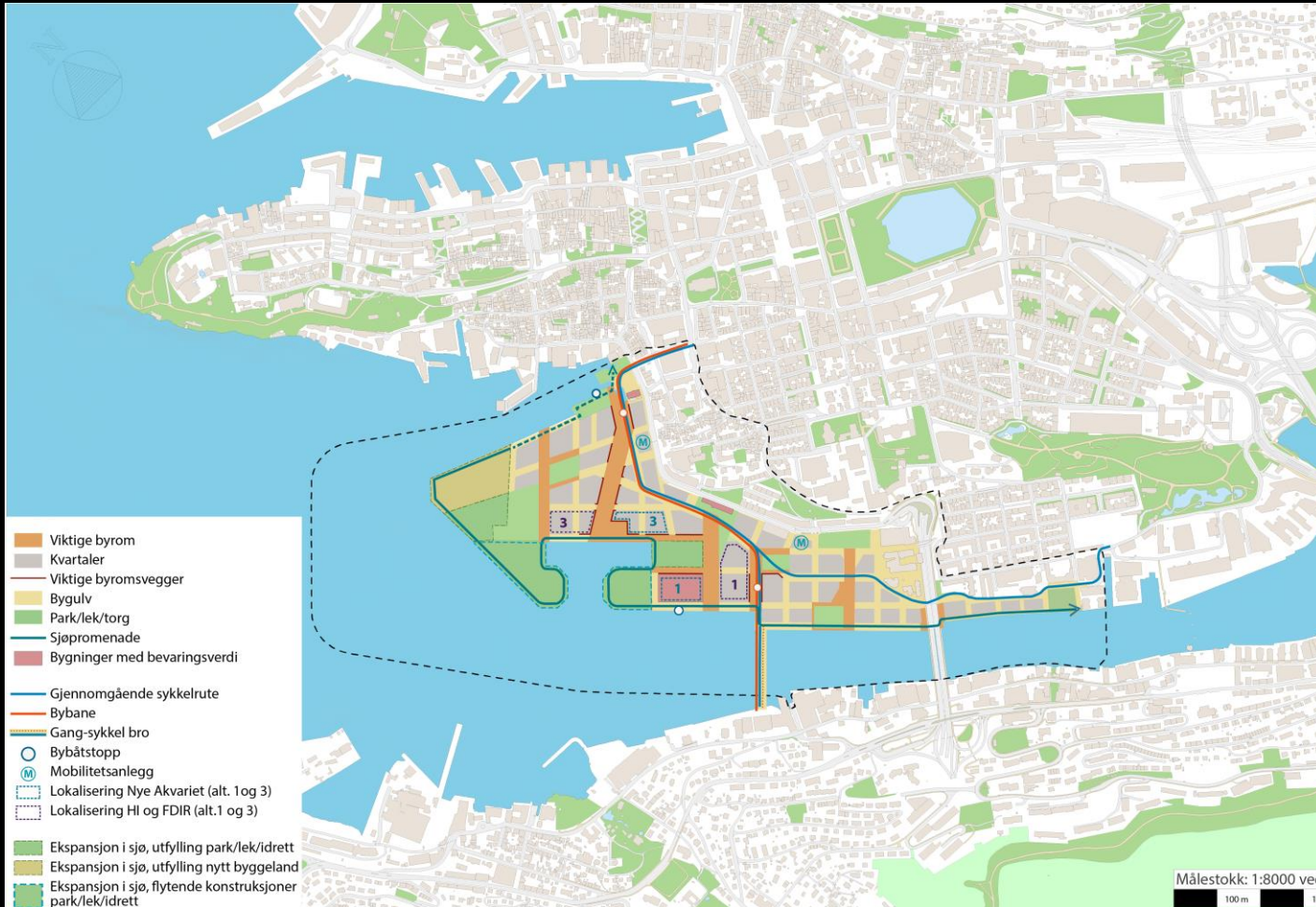
Byrom og byliv

- Byrom som sentrale og høyurbane soner i det nye Dokken-området, med et mangfold av byliv.
- Alle byrom inngår i allmenninger som enten er gjennomgående (fra sjøfront til sjøfront), eller koblinger mot tiliggende landskapshøyder med eksisterende gater (fra fjell til sjøfront/fjord)
- Allmenningene vil gi allmenningen en ny visuell og fysisk tilgjengelighet til sjøen, samtidig som de vil være viktige i områdeorienteringen og lesningen av Dokken-landskapet i sammenheng med omliggende landskap

Eksempel - Urban hovedallmenning (Dokkenallmenningen)

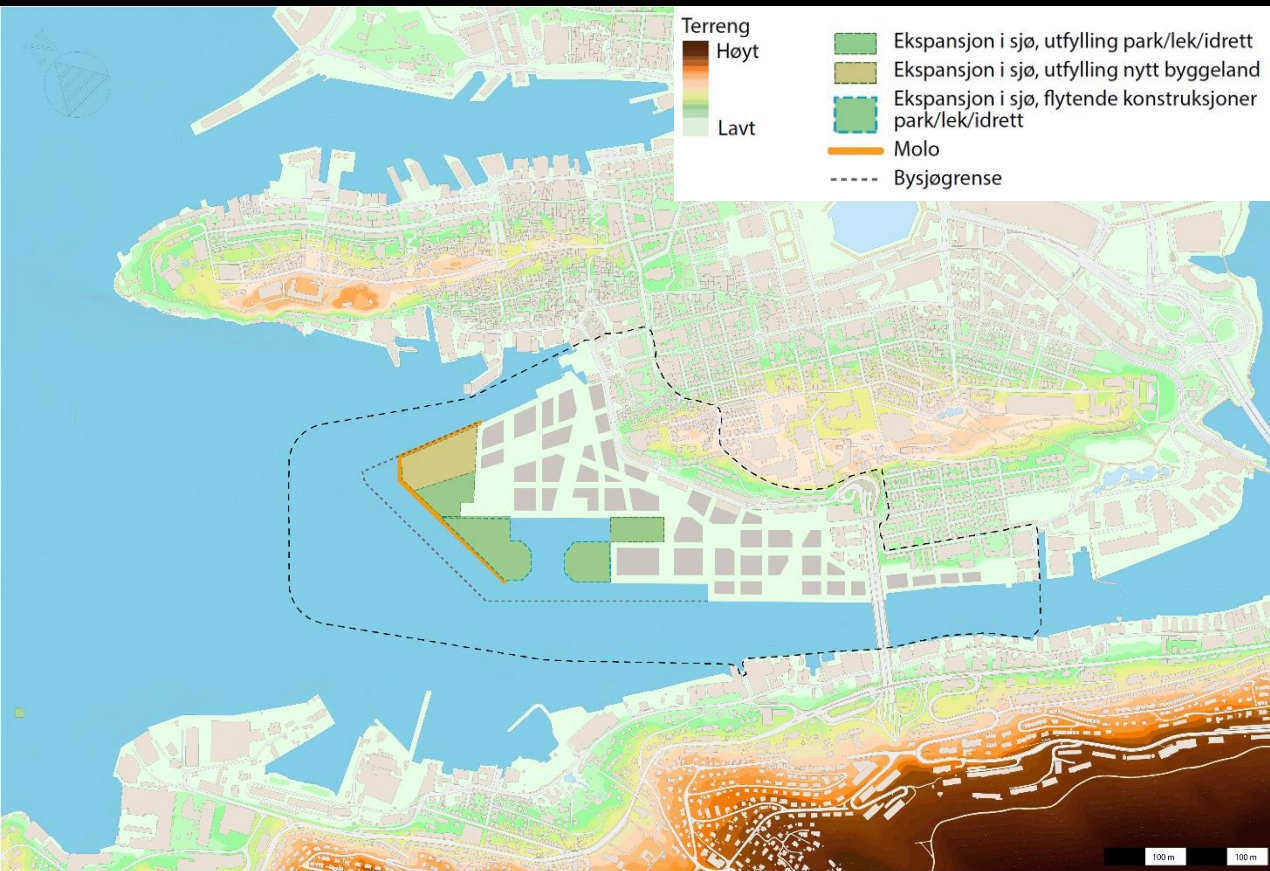


Arealstrategikartet

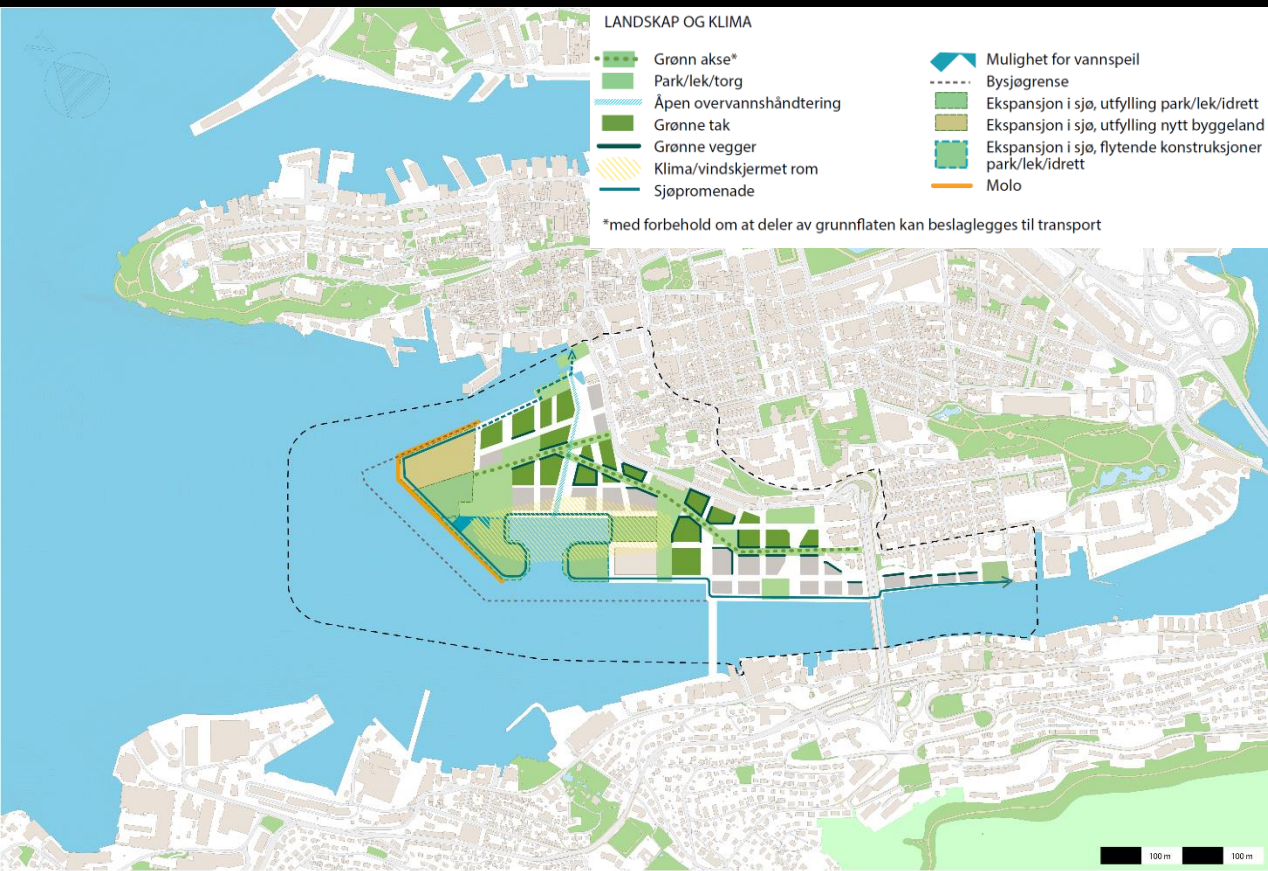


- Muligheter for fremtidige bybanetraséer, gågater og sykkelfelt, adkomst- og beredskapsveier, mobilitetsanlegg, bybåttopp, gang- og sykkelbro-kobling til Laksevåg (*avhengighet/delprosjekt C*)
- Tomtealternativer for Havforskningsinstituttet, Fiskeridirektoratet og Nye Akvariet (*avhengighet/delprosjekt B*)
- Mulighet for programmering med hovedsakelig boligkonsentrert del i sørøst, og høyurban blandet bruk i nordvest som også tar høyde for ulik fremtidig havnevirksomhet. (*avhengighet/delprosjekt A + Havbyen og Boligbyen*)
- Nytt landareal på nesten 60 daa, der halvparten er utfylling og den andre halvparten er flytende konstruksjoner. Store deler satt av til blågrønne struktur og rekreasjon (*avhengighet/delprosjekt D*)

Landskap

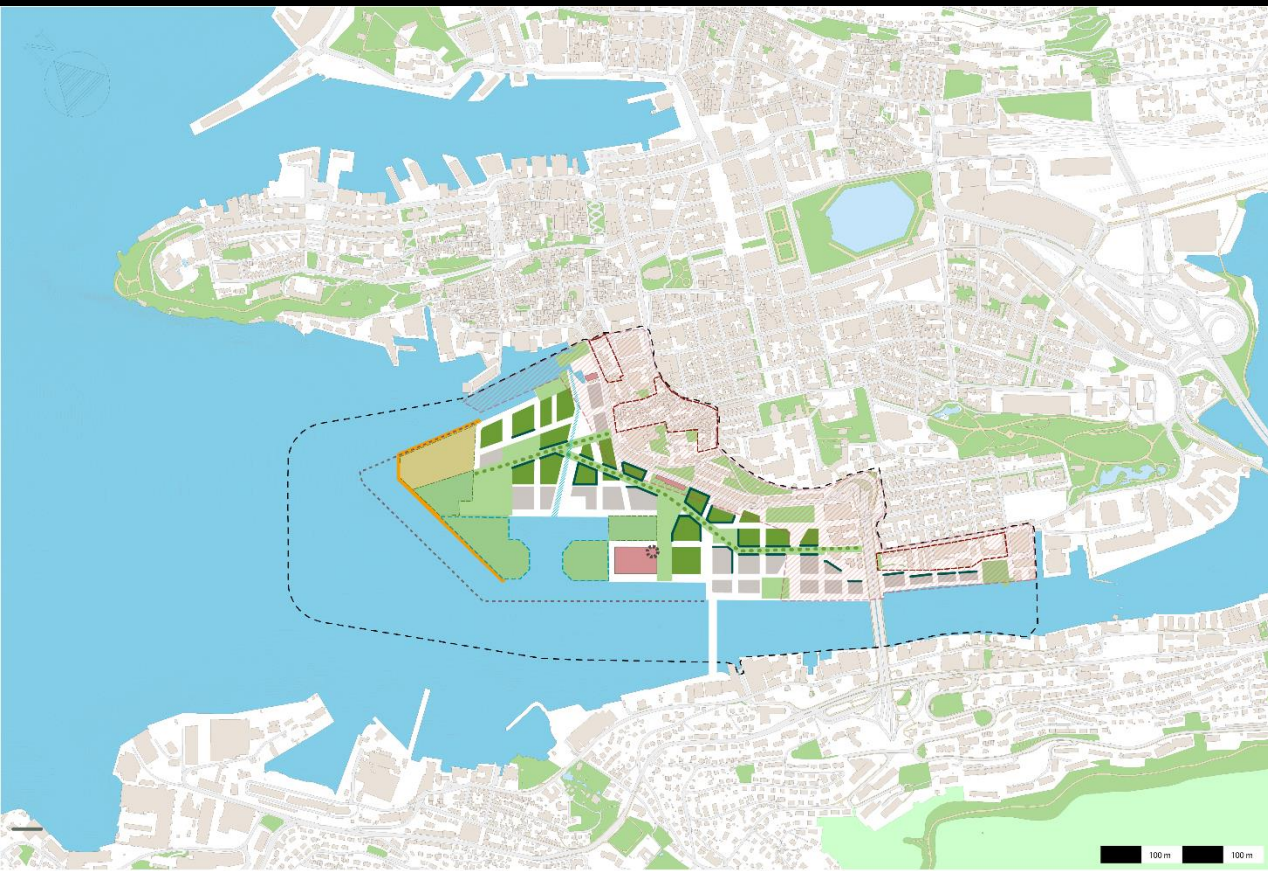


- Bygge videre på Bergens fysiske identitet og forbindelsen til hovedformene i landskapet. Arealstrategien søker å ivareta og videreføre forholdet



Landskap

- Bygge videre på Bergens fysiske identitet og forbindelsene til hovedformene i landskapet. Arealstrategien søker å ivareta og videreføre forholdet
- Mest mulig sammenhengende blågrønn struktur
- Grønnstruktur: Gateflater, grønne vegger, grønne tak
- Økologisk og sosialt mangfold
- Park- og rekreasjonsarealer fordelt over hele området – også brukt mtp fordrøyning

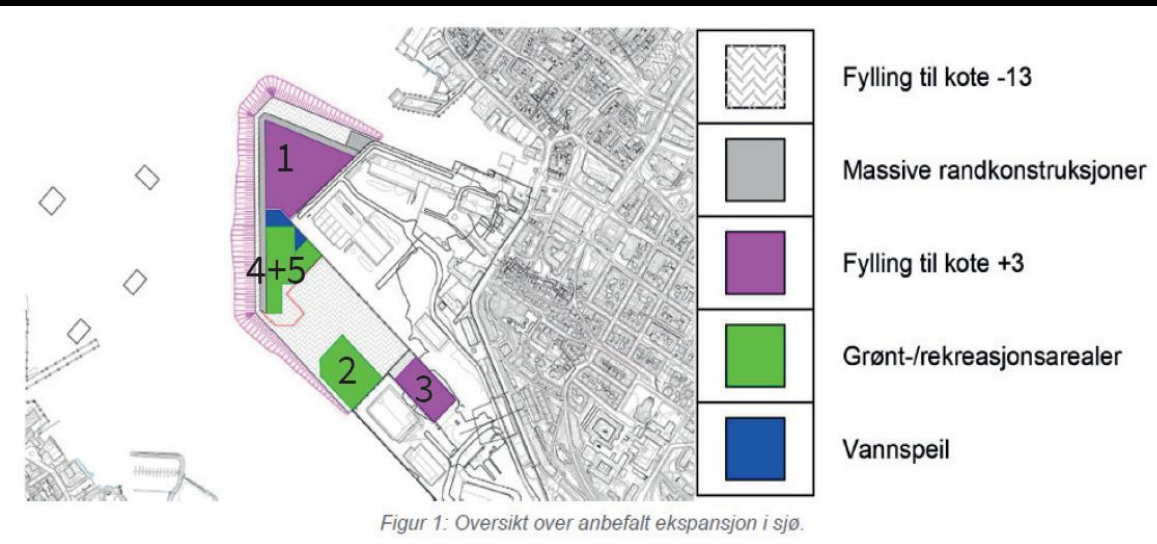


Landskap

- Bygge videre på Bergens fysiske identitet og forbindelsen til hovedformene i landskapet. Arealstrategien søker å ivareta og videreføre forholdet
- Mest mulig sammenhengende blågrønn struktur
- Grønnstruktur: Gateflater, grønne vegger, grønne tak
- Økologisk og sosialt mangfold
- Park- og rekreasjonsarealer fordelt over hele området – også brukt mtp fordrøyning
- Videreføring av viktige kulturminner i sammenheng med parkarealer og viktige byrom

Anbefalingskart fra Norconsults rapport

Landskap og ekspansjon i sjø (med tilhørende grunnundersøkelser inkl. geoteknisk og miljøundersøkelser)



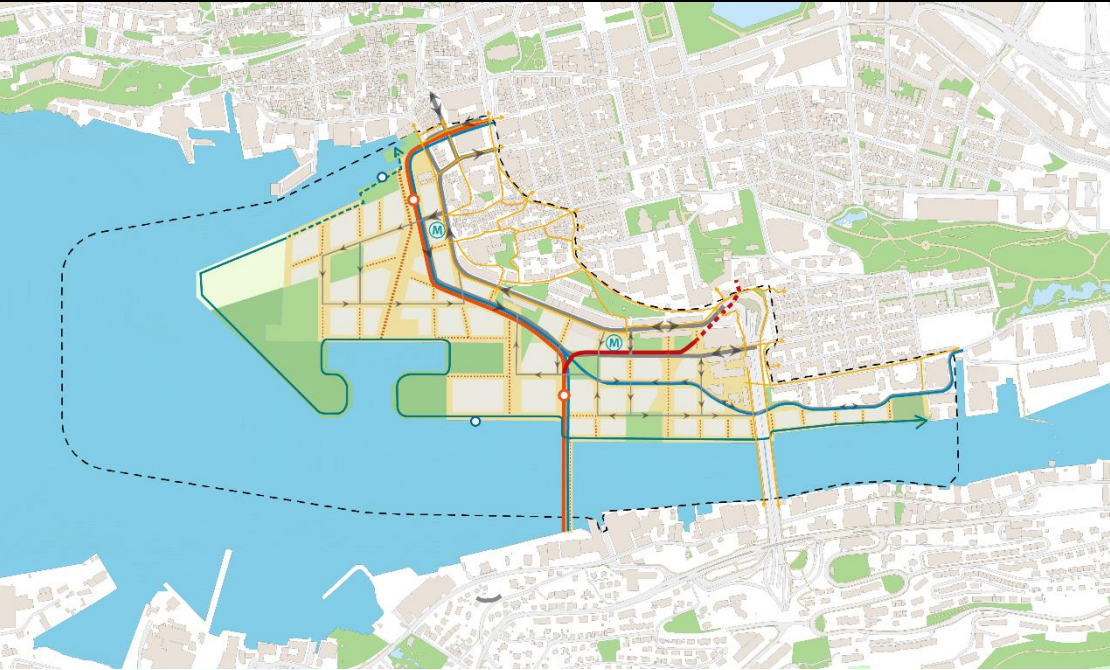
Landskap

Ekspansjon i sjø:














1. Formet ut i fra landskapestetisk hensyn
2. Samfunnsnyttig massehåndtering (ved utfylling)
3. Klimaskjerming (mikroklima Jekteviken)
4. Tiltak mot havnivåstigning
5. Nytt areal primært til park og rekreasjon, men også byggeformål
6. Flytende konstruksjoner der hensyn til miljø, grunnforhold og dybder, vannføring og andre tilliggende planer krever det
7. Erstatningskaier

Den lune Jekteviken – hjertet i nye Dokken



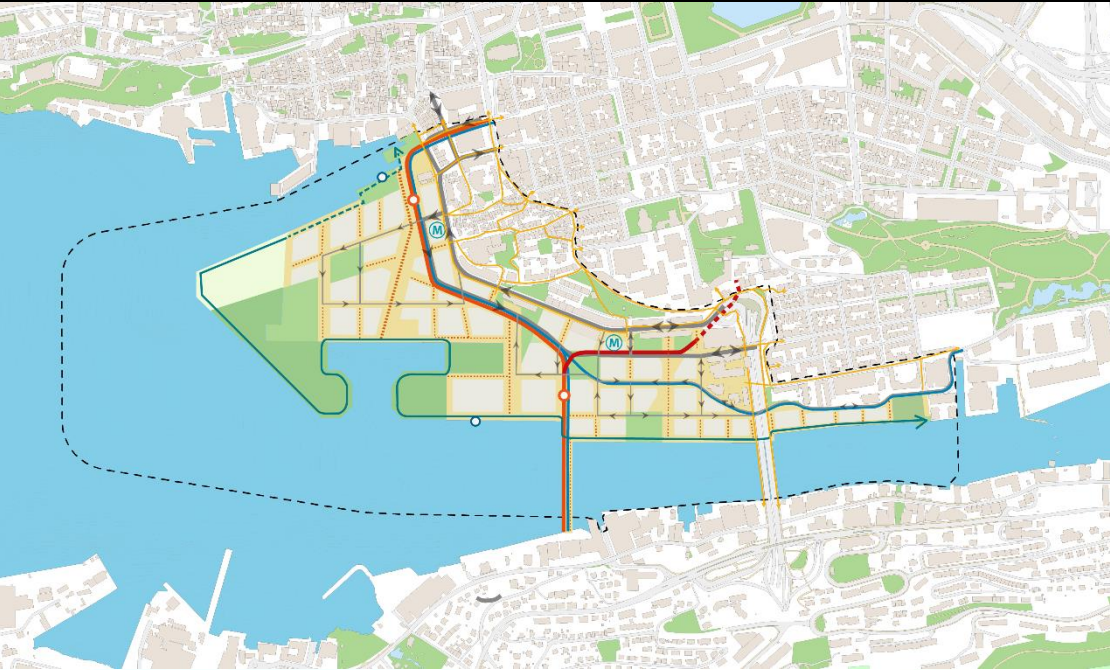


MOBILITET OG TRANSPORT














	Gågate/gatetun/sykkel		Mobilitetsanlegg
	Gjennomgående sykkelrute		Gang sykkel bro
	Bybane alt. 1		Sjøpromenade
	Bybane alt. 2		Bybåtstopp
	Enveisregulert gate (ved tospilting av gate)		Allmenninger/gater/torg
	Toveisregulert gate		Park/lek/torg
	Adkomstgate varelevring/beredskap		

Mobilitet og transport

- På kort sikt: Opprette et *busstilbud* gjennom området. Det er satt av plass til busslommer

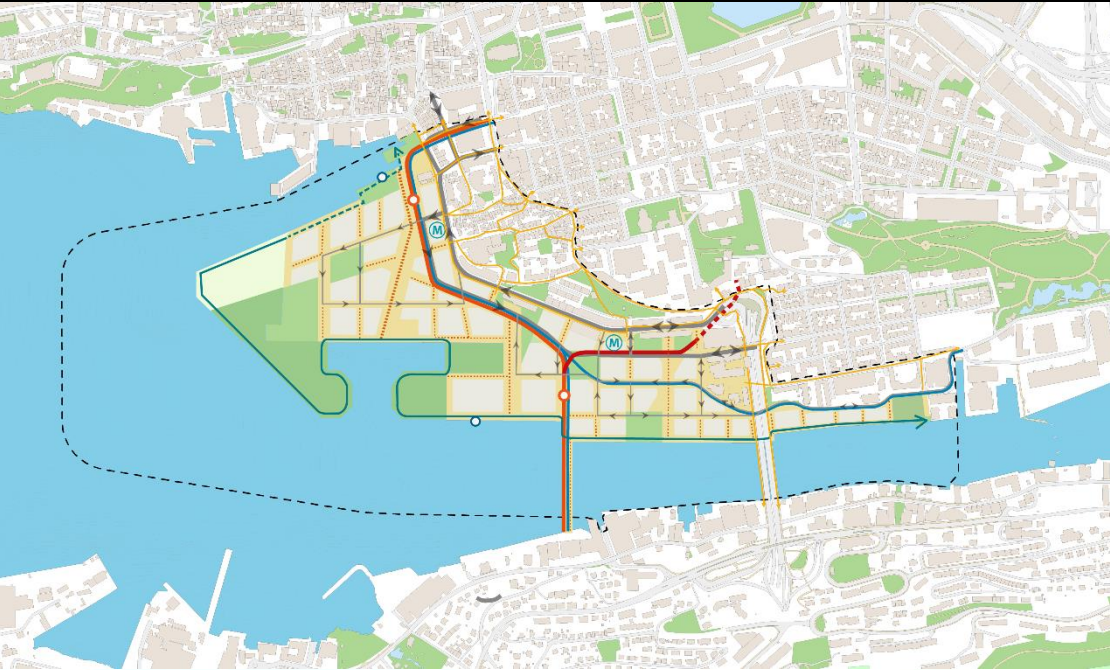


MOBILITET OG TRANSPORT














	Gågate/gatetun/sykkel		Mobilitetsanlegg
	Gjennomgående sykkelrute		Gang sykkel bro
	Bybane alt. 1		Sjøpromenade
	Bybane alt. 2		Bybåtstopp
	Enveisregulert gate (ved tospilting av gate)		Allmenninger/gater/torg
	Toveisregulert gate		Park/lek/torg
	Adkomstgate varelevring/beredskap		

Mobilitet og transport

- På kort sikt: Opprette et *busstilbud* gjennom området. Det er satt av plass til busslommer
- Gågater/gatetun/sykkel gjennom hele området

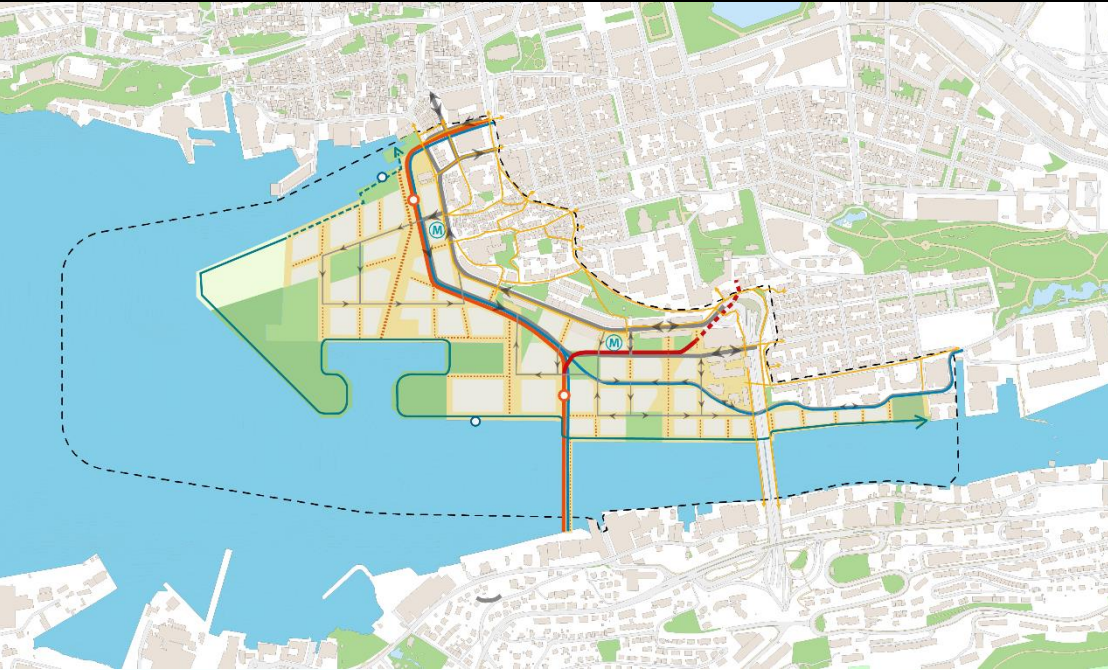


MOBILITET OG TRANSPORT














	Gågate/gatetun/sykkel		Mobilitetsanlegg
	Gjennomgående sykkelrute		Gang sykkel bro
	Bybane alt. 1		Sjøpromenade
	Bybane alt. 2		Bybåtstopp
	Enveisregulert gate (ved tospilting av gate)		Allmenninger/gater/torg
	Toveisregulert gate		Park/lek/torg
	Adkomstgate varelevring/beredskap		

Mobilitet og transport

- På kort sikt: Opprette et *busstilbud* gjennom området. Det er satt av plass til busslommer
- Gågater/gatetun/sykkel gjennom hele området
- Gjennomgående primær sykkelrute

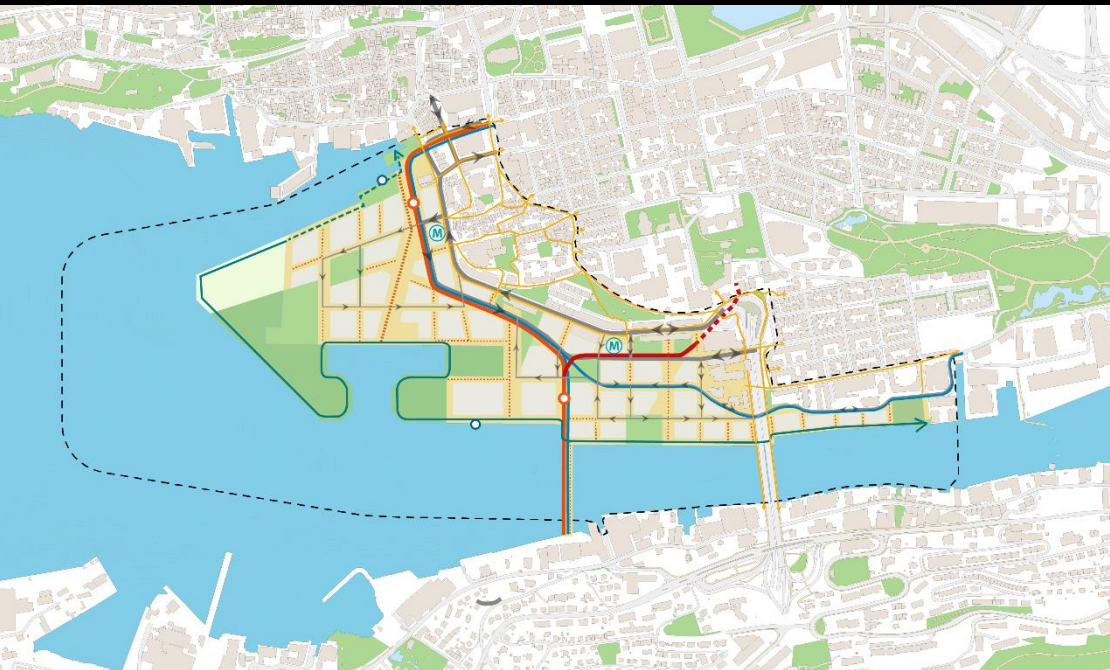


MOBILITET OG TRANSPORT














	Gågate/gatetun/sykkel		Mobilitetsanlegg
	Gjennomgående sykkelrute		Gang sykkel bro
	Bybane alt. 1		Sjøpromenade
	Bybane alt. 2		Bybåtstopp
	Enveisregulert gate (ved tospilting av gate)		Allmenninger/gater/torg
	Toveisregulert gate		Park/lek/torg
	Adkomstgate varelevring/beredskap		

Mobilitet og transport

- På kort sikt: Opprette et *busstilbud* gjennom området. Det er satt av plass til busslommer
- Gågater/gatetun/sykkel gjennom hele området
- Gjennomgående primær sykkelrute
- Tatt høyde for både dagløsning og tunnelløsning for bybane

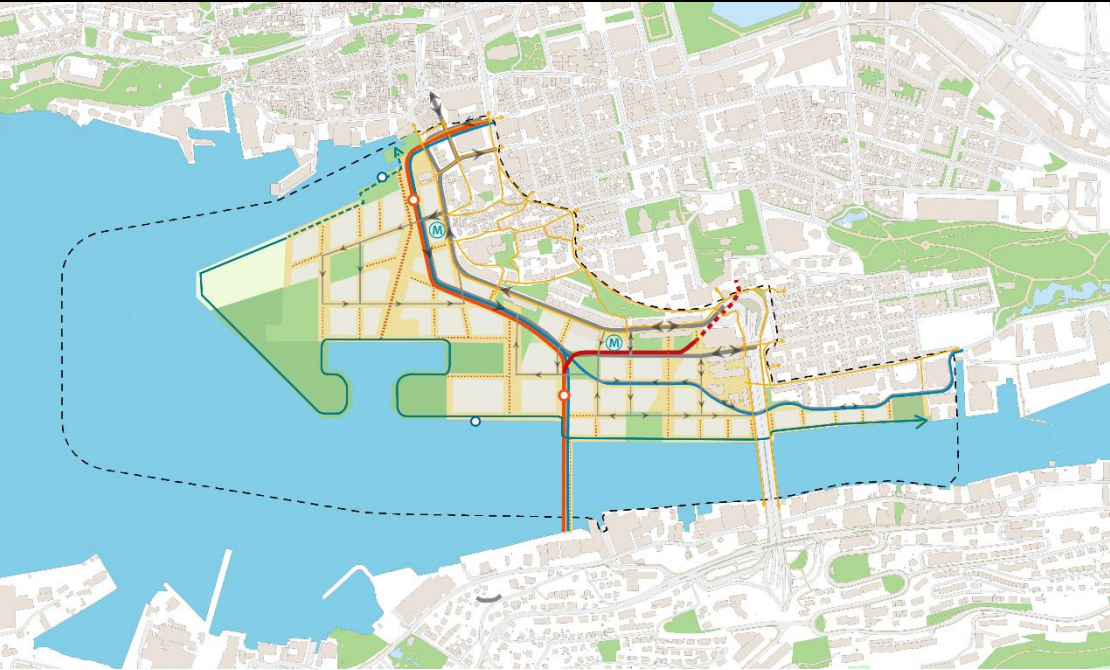


MOBILITET OG TRANSPORT














	Gågate/gatetun/sykkel		Mobilitetsanlegg
	Gjennomgående sykkelrute		Gang sykkel bro
	Bybane alt. 1		Sjøpromenade
	Bybane alt. 2		Bybåtstopp
	Enveisregulert gate (ved tospilting av gate)		Allmenninger/gater/torg
	Toveisregulert gate		Park/lek/torg
	Adkomstgate varelevring/beredskap		

Mobilitet og transport

- På kort sikt: Opprette et *busstilbud* gjennom området. Det er satt av plass til busslommer
- Gågater/gatetun/sykkel gjennom hele området
- Gjennomgående primær sykkelrute
- Tatt høyde for både dagløsning og tunneløsning for bybane
- Dersom Bybanen skal gå i tunnel anbefales det at trafikken splittes i to enveiskjørte gateløp. *Dette vil fordele støy- og støvpåvirkning, gi bedre forhold for fotgjengere og syklister, og mulighet for busslommer i dagens gateløp*

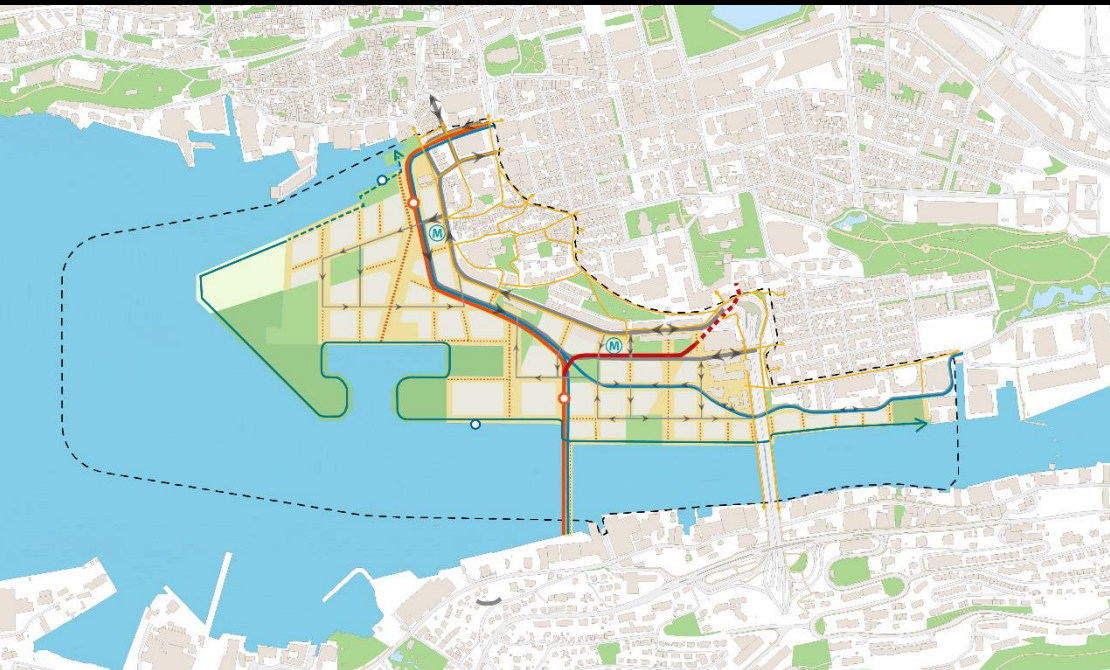


MOBILITET OG TRANSPORT














	Gågate/gatetun/sykkel		Mobilitetsanlegg
	Gjennomgående sykkelrute		Gang sykkel bro
	Bybane alt. 1		Sjøpromenade
	Bybane alt. 2		Bybåtstopp
	Enveisregulert gate (ved tospilting av gate)		Allmenninger/gater/torg
	Toveisregulert gate		Park/lek/torg
	Adkomstgate varelevring/beredskap		

Mobilitet og transport

- På kort sikt: Opprette et *busstilbud* gjennom området. Det er satt av plass til busslommer
- Gågater/gatetun/sykkel gjennom hele området
- Gjennomgående primær sykkelrute
- Tatt høyde for både dagløsning og tunneløsning for bybane
- Dersom Bybanen skal gå i tunnel anbefales det at trafikken splittes i to enveiskjørte gateløp. *Dette vil fordele støy- og støvpåvirkning, gi bedre forhold for fotgjengere og syklister, og mulighet for busslommer i dagens gateløp*
- Bybanekryssing av Puddefjorden foreslås sør for Havnelageret (venstre på kartet). *Det forutsettes også lav seilingshøyde for å unngå negative konsekvenser for bymiljøet. Gang- og sykkelbro i samme kryssing.*

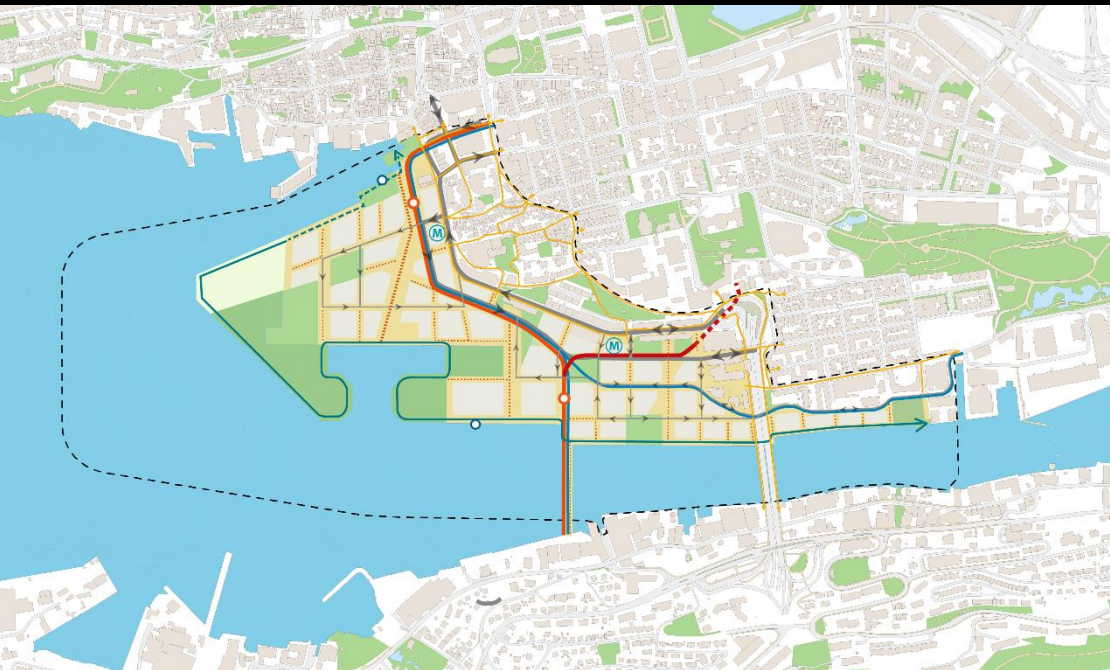


MOBILITET OG TRANSPORT














	Gågate/gatetun/sykkel		Mobilitetsanlegg
	Gjennomgående sykkelrute		Gang sykkel bro
	Bybane alt. 1		Sjøpromenade
	Bybane alt. 2		Bybåtstopp
	Enveisregulert gate (ved tospilting av gate)		Allmenninger/gater/torg
	Toveisregulert gate		Park/lek/torg
	Adkomstgate varelevring/beredskap		

Mobilitet og transport

- På kort sikt: Opprette et *busstilbud* gjennom området. Det er satt av plass til busslommer
- Gågater/gatetun/sykkel gjennom hele området
- Gjennomgående primær sykkelrute
- Tatt høyde for både dagløsning og tunneløsning for bybane
- Dersom Bybanen skal gå i tunnel anbefales det at trafikken splittes i to enveiskjørte gateløp. *Dette vil fordele støy- og støvpåvirkning, gi bedre forhold for fotgjengere og syklister, og mulighet for busslommer i dagens gateløp*
- Bybanekryssing av Puddefjorden foreslås sør for Havnelageret (venstre på kartet). *Det forutsettes også lav seilingshøyde for å unngå negative konsekvenser for bymiljøet. Gang- og sykkelbro i samme kryssing.*
- To mobilitetsanlegg (ett på kort, og ett på lang sikt)

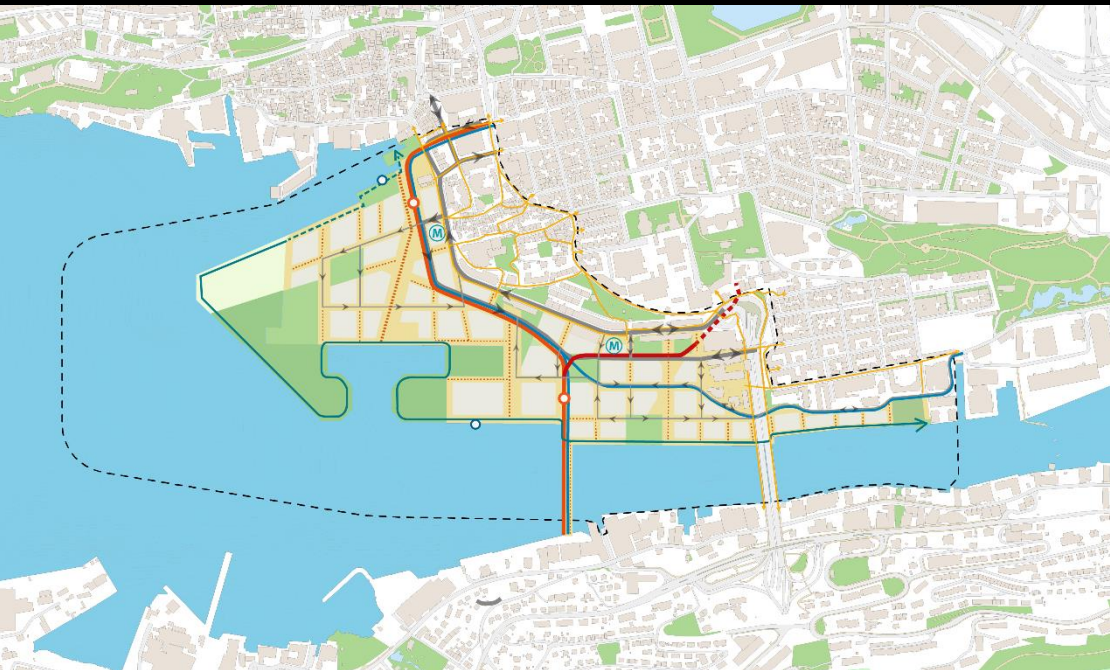


MOBILITET OG TRANSPORT














	Gågate/gatetun/sykkel		Mobilitetsanlegg
	Gjennomgående sykkelrute		Gang sykkel bro
	Bybane alt. 1		Sjøpromenade
	Bybane alt. 2		Bybåtstopp
	Enveisregulert gate (ved tosppliting av gate)		Allmenninger/gater/torg
	Toveisregulert gate		Park/lek/torg
	Adkomstgate varelevring/beredskap		

Mobilitet og transport

- På kort sikt: Opprette et *busstilbud* gjennom området. Det er satt av plass til busslommer
- Gågater/gatetun/sykkel gjennom hele området
- Gjennomgående primær sykkelrute
- Tatt høyde for både dagløsning og tunneløsning for bybane
- Dersom Bybanen skal gå i tunnel anbefales det at trafikken splittes i to enveiskjørte gateløp. *Dette vil fordele støy- og støvpåvirkning, gi bedre forhold for fotgjengere og syklister, og mulighet for busslommer i dagens gateløp*
- Bybanekryssing av Puddefjorden foreslås sør for Havnelageret (venstre på kartet). *Det forutsettes også lav seilingshøyde for å unngå negative konsekvenser for bymiljøet. Gang- og sykkelbro i samme kryssing.*
- To mobilitetsanlegg (ett på kort, og ett på lang sikt)
- Sjøpromenade langs hele sjøfronten

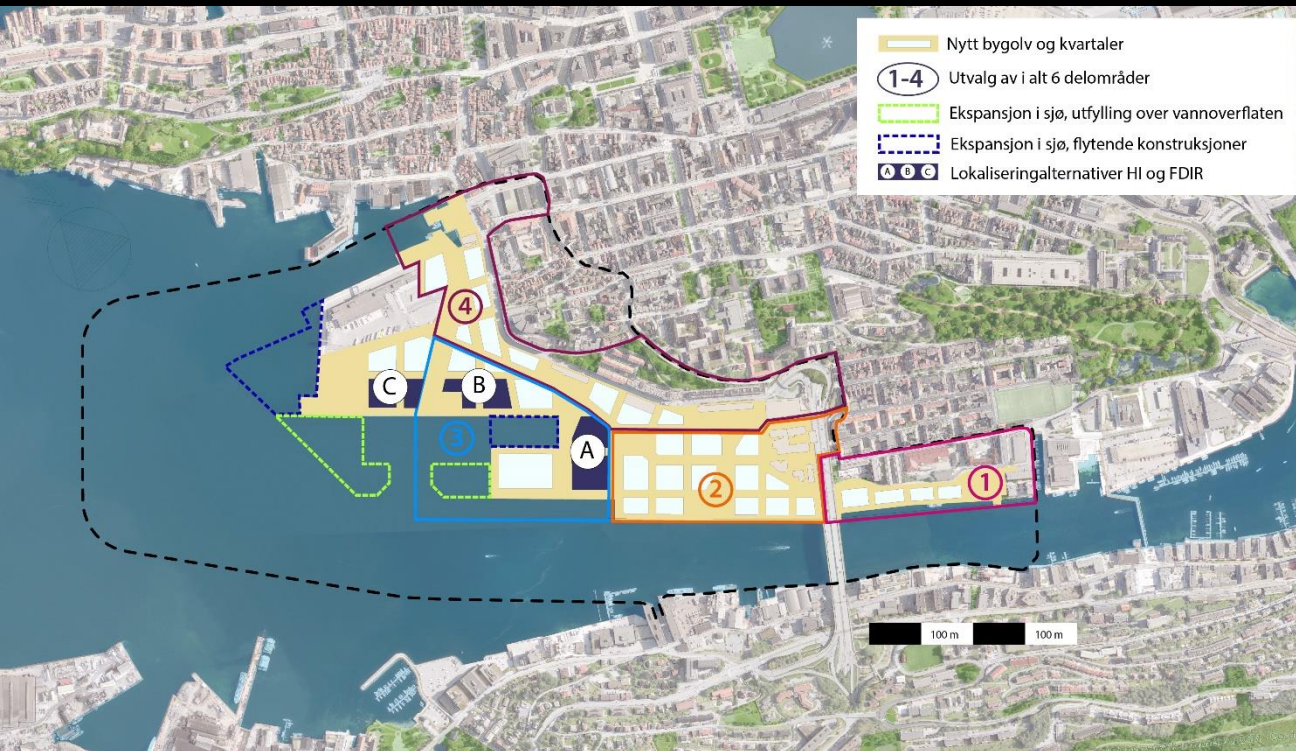


MOBILITET OG TRANSPORT

	Gågate/gatetun/sykkel		Mobilitetsanlegg
	Gjennomgående sykkelrute		Gang sykkel bro
	Bybane alt. 1		Sjøpromenade
	Bybane alt. 2		Bybåtstopp
	Enveisregulert gate (ved tosppliting av gate)		Allmenninger/gater/torg
	Toveisregulert gate		Park/lek/torg
	Adkomstgate varelevring/beredskap		

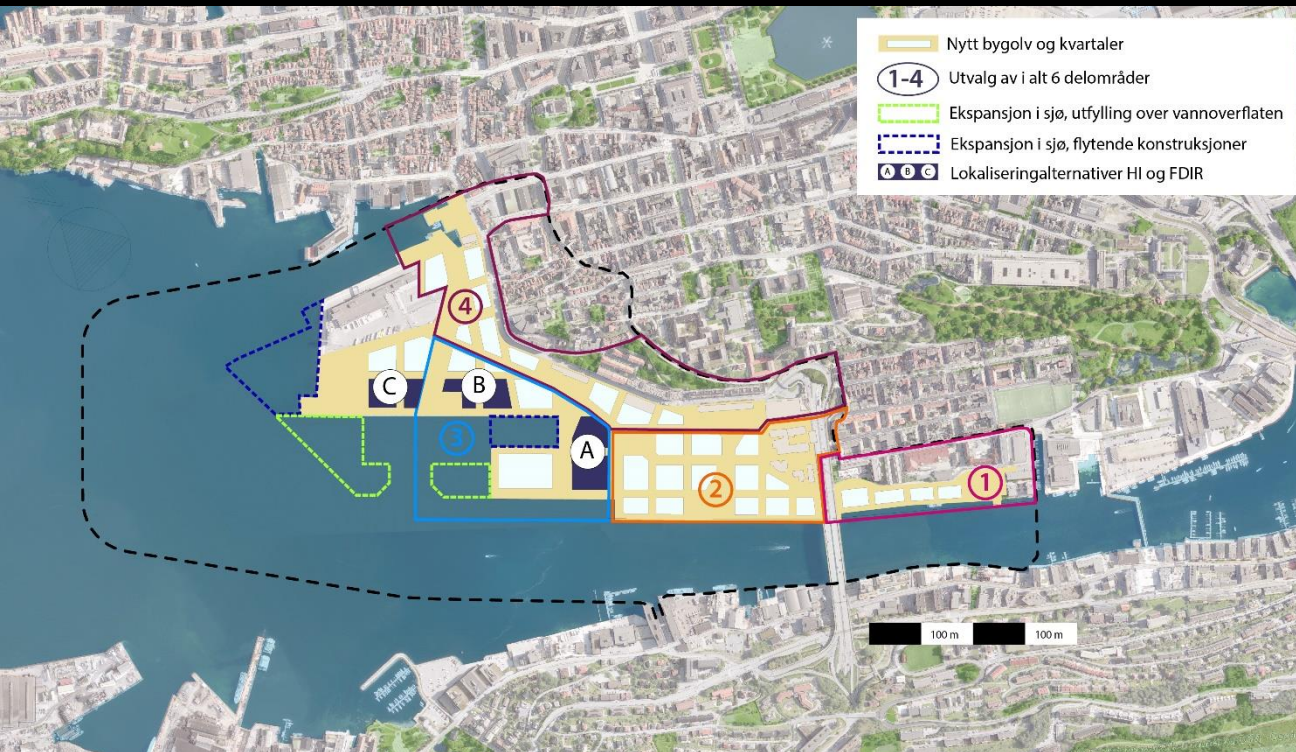
Mobilitet og transport

- På kort sikt: Opprette et *busstilbud* gjennom området. Det er satt av plass til busslommer
- Gågater/gatetun/sykkel gjennom hele området
- Gjennomgående primær sykkelrute
- Tatt høyde for både dagløsning og tunneløsning for bybane
- Dersom Bybanen skal gå i tunnel anbefales det at trafikken splittes i to enveiskjørte gateløp. *Dette vil fordele støy- og støvpåvirkning, gi bedre forhold for fotgjengere og syklister, og mulighet for busslommer i dagens gateløp*
- Bybanekryssing av Puddefjorden foreslås sør for Havnelageret (venstre på kartet). *Det forutsettes også lav seilingshøyde for å unngå negative konsekvenser for bymiljøet. Gang- og sykkelbro i samme kryssing.*
- To mobilitetsanlegg (ett på kort, og ett på lang sikt)
- Sjøpromenade langs hele sjøfronten
- Mulighet for bybåtstopp – både i Nøstebukten og ved Dokkeskjærskaien (utenfor dagens havnelager)



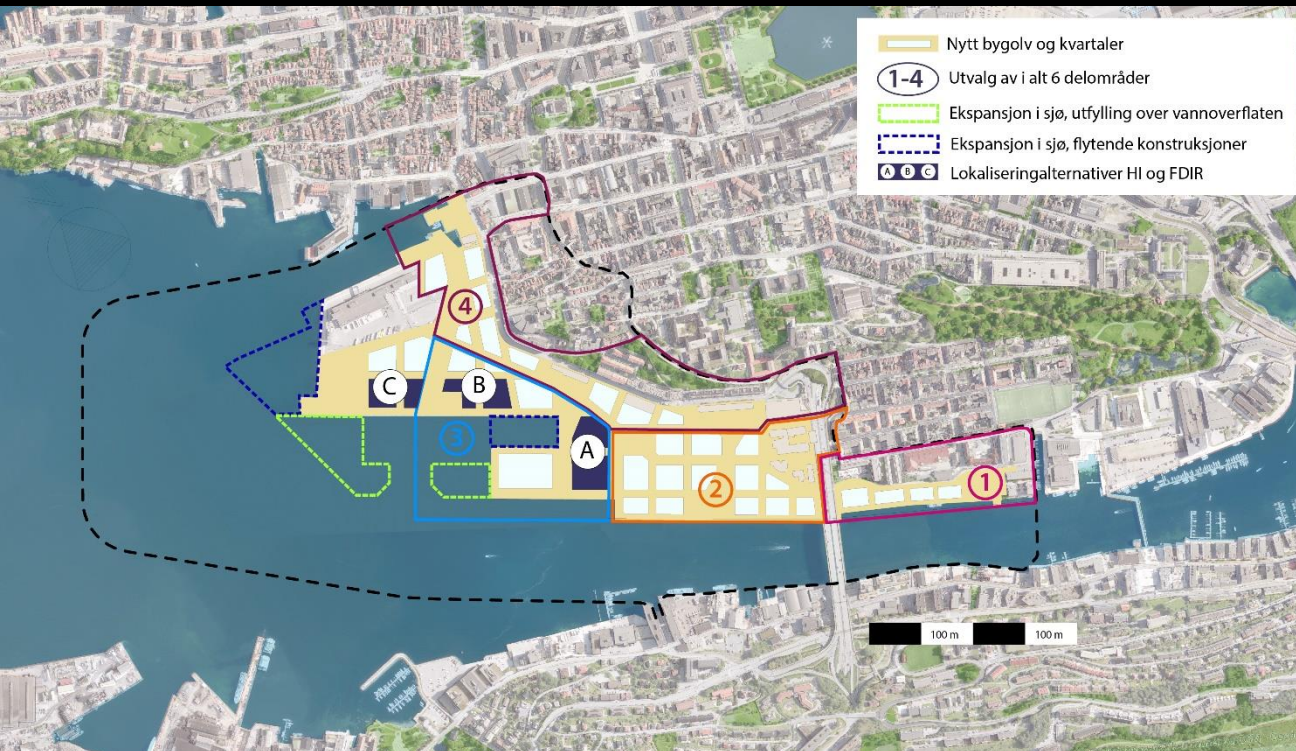
Havnebyen

- Ved flytting av havnevirksomhet utløses behov for erstatningskaier, nye terminaler og annen infrastruktur, noe som utløser betydelig kapitalbehov utover investeringer på Ågotnes



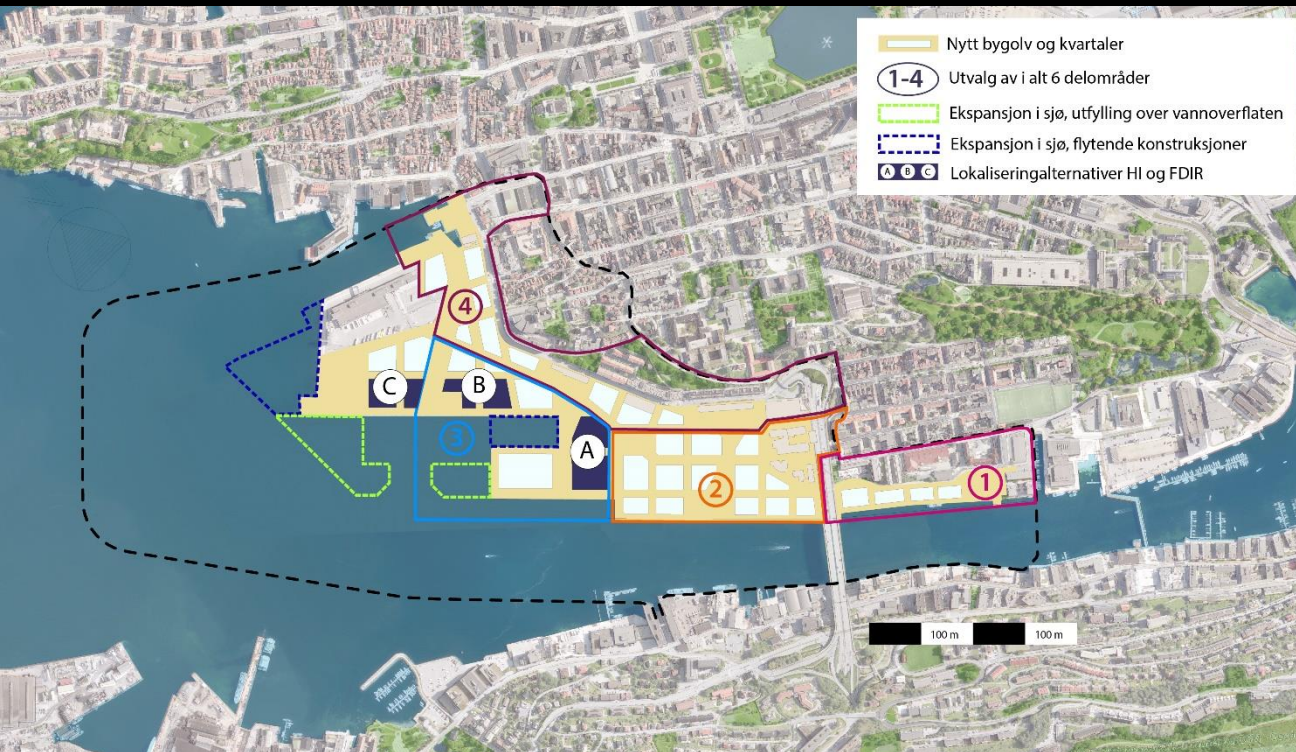
Havnebyen

- Ved flytting av havnevirksomhet utløses behov for erstatningskaier, nye terminaler og annen infrastruktur, noe som utløser betydelig kapitalbehov utover investeringer på Ågotnes
- Fergetrafikken er det som tar mest areal på land, slik at en flytting av denne er det som gir størst potensial for transformasjon og byutvikling på Dokken. Cruise krever mindre ny tilrettelegging på land



Havnebyen

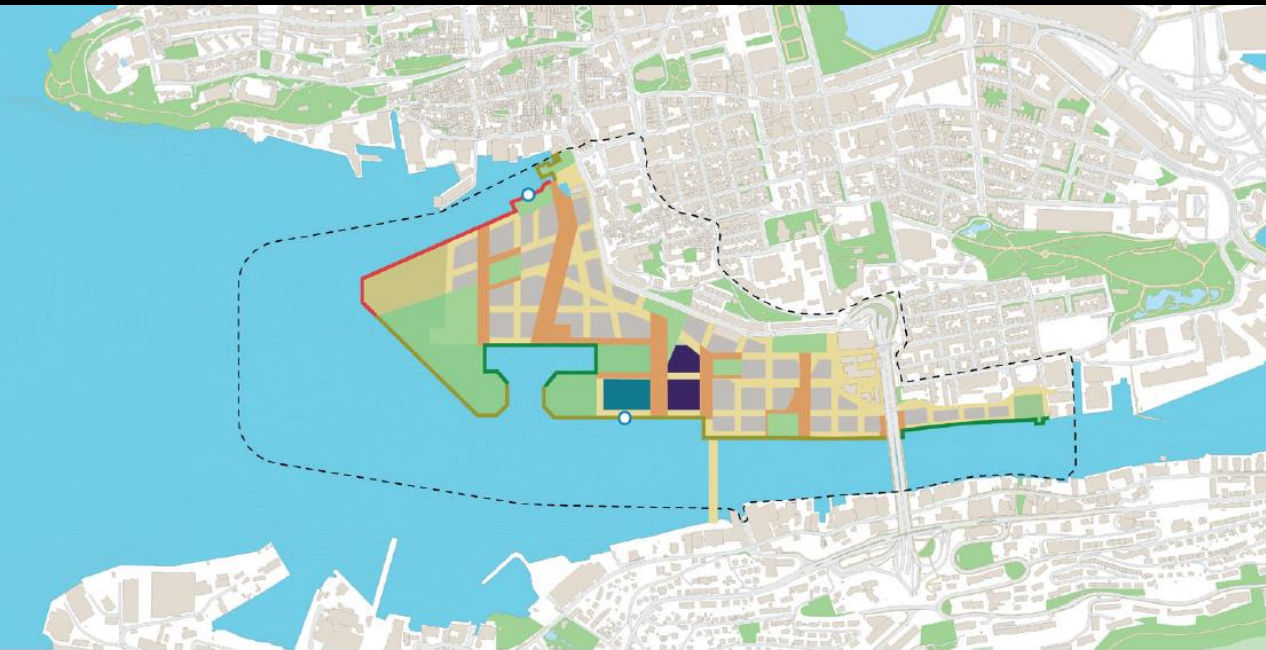
- Ved flytting av havnevirksomhet utløses behov for erstatningskaier, nye terminaler og annen infrastruktur, noe som utløser betydelig kapitalbehov utover i investeringer på Ågotnes
- Fergetrafikken er det som tar mest areal på land, slik at en flytting av denne er det som gir størst potensial for transformasjon og byutvikling på Dokken. Cruise krever mindre ny tilrettelegging på land
- Arealstrategien legger opp til muligheter for sambruksløsninger som kan både gi god byutvikling samtidig som man tar høyde for fremtidig havnedrift i området



Havnebyen

- Ved flytting av havnevirksomhet utløses behov for erstatningskaier, nye terminaler og annen infrastruktur, noe som utløser betydelig kapitalbehov utover i investeringer på Ågotnes
- Fergetrafikken er det som tar mest areal på land, slik at en flytting av denne er det som gir størst potensial for transformasjon og byutvikling på Dokken. Cruise krever mindre ny tilrettelegging på land
- Arealstrategien legger opp til muligheter for sambruksløsninger som kan både gi god byutvikling samtidig som man tar høyde for fremtidig havnedrift i området
- Kvartalstruktur som kan deles inn i delområder og trinnvis utvikling

NB! Bare ett av tre eksempler – scenario 1 forutsatt HI/Fdir-tomtealternativ A
Programmering av kaier avhenger av hva som blir HI/Fdir-lokalisering



Havnebyen

- Ved flytting av havnevirksomhet utløses behov for erstatningskaier, nye terminaler og annen infrastruktur, noe som utløser betydelig kapitalbehov utover investeringer på Ågotnes
- Fergetrafikken er det som tar mest areal på land, slik at en flytting av denne er det som gir størst potensial for transformasjon og byutvikling på Dokken. Cruise krever mindre ny tilrettelegging på land
- Arealstrategien legger opp til muligheter for sambruksløsninger som kan både gi god byutvikling samtidig som man tar høyde for fremtidig havnedrift i området
- Kvartalstruktur som kan deles inn i delområder og trinnvis utvikling
- Robusthet der kaier og landarealer kan utvikles i takt med nye løsninger for havnevirksomheten

— Rekreasjonskai
— Publikumskai
— Havnekai

— Lokalisering Nye Akvariet alt. 1
— Lokalisering HI og FDIR alt. 1
○ Bybåtstopp

Havnebyen og havbyen





Havbyen (på Dokken)

- Samlokaliseringsprosjektet for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet på Dokken har ambisjoner om å bli et kompetansesenter i nasjonal og global skala.



Havbyen (på Dokken)

- Samlokaliseringsprosjektet for Havforskningsinstituttet og Fiskeri direktoratet på Dokken har ambisjoner om å bli et kompetansesenter i nasjonal og global skala.
- Med sine 1.200 arbeidsplasser og drøye 40.000 m², vil dette bli en viktig pilar i en tidlig fase i utviklingen av området.



Havbyen (på Dokken)

- Samlokaliseringsprosjektet for Havforskningsinstituttet og Fiskeri direktoratet på Dokken har ambisjoner om å bli et kompetansesenter i nasjonal og global skala.
- Med sine 1.200 arbeidsplasser og drøye 40.000 m², vil dette bli en viktig pilar i en tidlig fase i utviklingen av området.
- Nye Akvariet kan i tillegg bli en publikumsmagnet på et tidlig tidspunkt hvis de flytter fra Nordnes.



Havbyen (på Dokken)

- Samlokaliseringsprosjektet for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet på Dokken har ambisjoner om å bli et kompetansesenter i nasjonal og global skala.
- Med sine 1.200 arbeidsplasser og drøye 40.000 m², vil dette bli en viktig pilar i en tidlig fase i utviklingen av området.
- Nye Akvariet kan i tillegg bli en publikumsmagnet på et tidlig tidspunkt hvis de flytter fra Nordnes.
- Begge prosjektene vil kunne gi positive ringvirkninger for området og bylivet, regionen og landet.



Havbyen (på Dokken)

- Samlokaliseringsprosjektet for Havforskningsinstituttet og Fiskeri direktoratet på Dokken har ambisjoner om å bli et kompetansesenter i nasjonal og global skala.
- Med sine 1.200 arbeidsplasser og drøye 40.000 m², vil dette bli en viktig pilar i en tidlig fase i utviklingen av området.
- Nye Akvariet kan i tillegg bli en publikumsmagnet på et tidlig tidspunkt hvis de flytter fra Nordnes.
- Begge prosjektene vil kunne gi positive ringvirkninger for området og bylivet, regionen og landet.
- Her må det fokuseres på bærekraftig byggeri og arkitektur, for å visualisere forskning og kunnskap og innholdet i disse formålene ut til det offentlige byrommet

Havbyen (på Dokken)

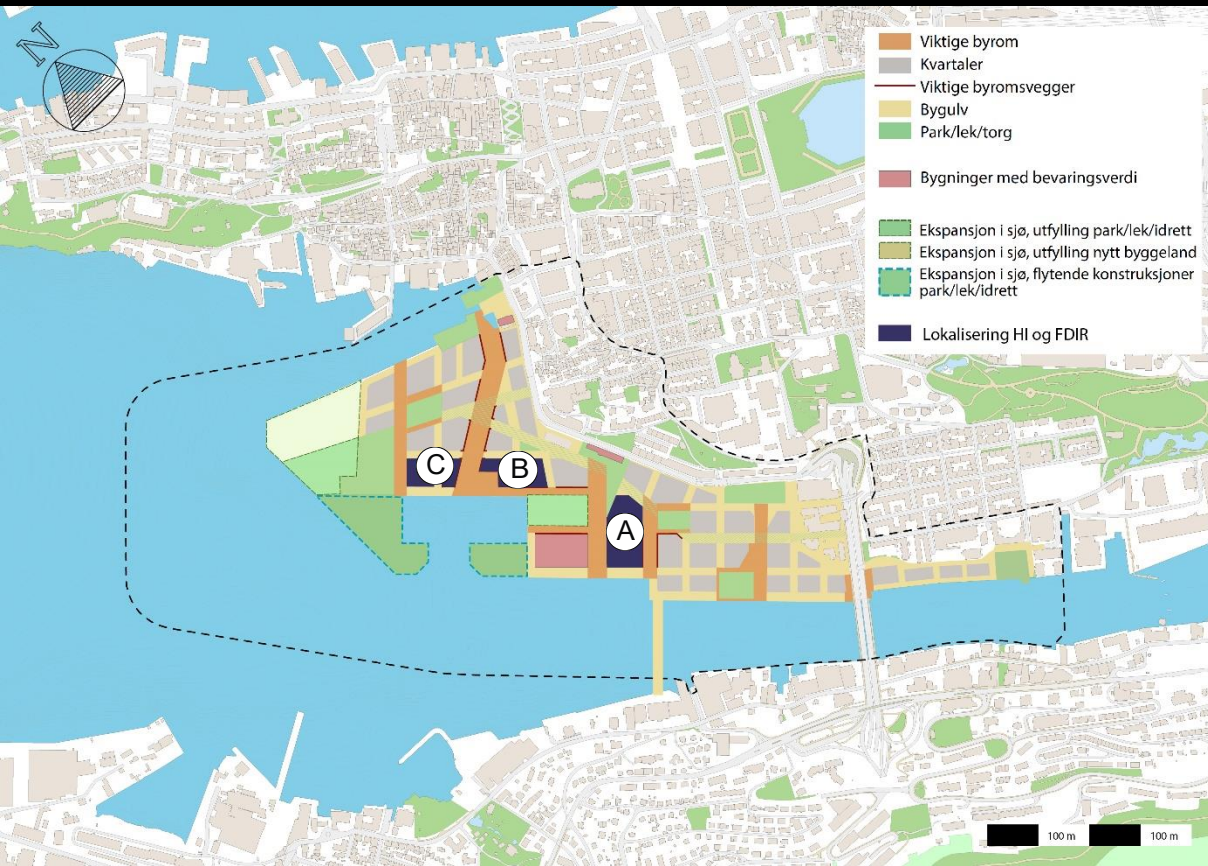
- Havbyen handler om globale, nasjonale og lokale identiteter og attraktiviteter. Om å skape verdier på Vestlandet som kan flytte behovet for arbeidskraft og kloke hoder inn i nye og bærekraftige næringer, og bygge på byens kompetansemiljøer og næringsliv. Norge er verdens fremste havnasjon, og Bergen er den viktigste HAVBYEN. Med utgangspunkt i ressursene i havet, har vi utviklet kompetanse og næringer som i dag er i verdensklasse.





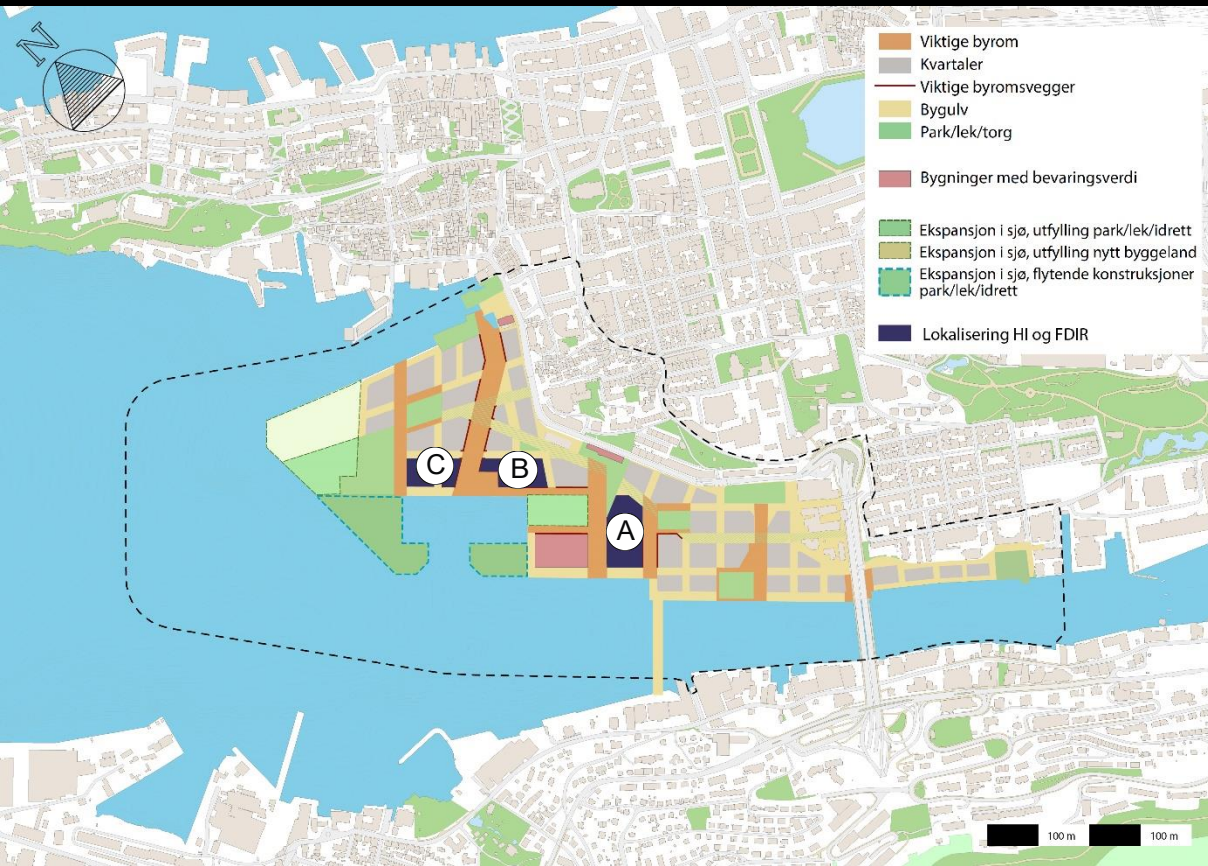
Havbyen (på Dokken)

- Havbyen handler om globale, nasjonale og lokale identiteter og attraktiviteter. Om å skape verdier på Vestlandet som kan flytte behovet for arbeidskraft og kloke hoder inn i nye og bærekraftige næringer, og bygge på byens kompetansemiljøer og næringsliv. Norge er verdens fremste havnasjon, og Bergen er den viktigste HAVBYEN. Med utgangspunkt i ressursene i havet, har vi utviklet kompetanse og næringer som i dag er i verdensklasse.
- Havbyen Bergen representerer en svært viktig drivkraft i prosjektets tidlige fase



Prinsippsak lokalisering av HI/Fdir

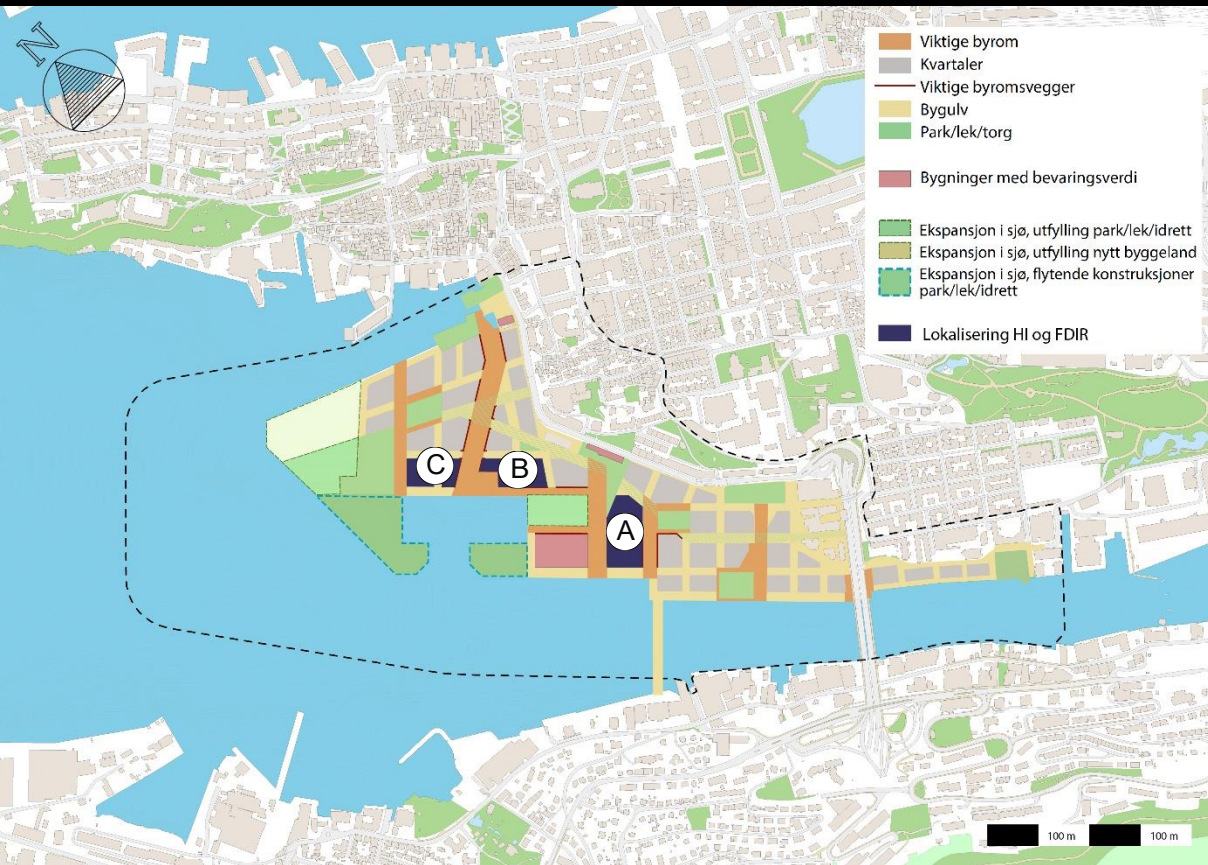
- I lokaliseringen av HI og Fdir vil man imøtekomme deres egne behov (med bla. 40.500 m² BTA til nybygg, og nærhet til 300 meters dypvannskai m.m) sett sammen med byliv- og byutviklingskriterier.



Prinsippsak lokalisering av HI/Fdir

- I lokaliseringen av HI og Fdir vil man imøtekomme deres egne behov (med bla. 40.500 m² BTA til nybygg og nærhet til 300 meters dypvannskai m.m) sett sammen med byliv- og byutviklingskriterier.
- Her undersøkes også fordelene ved å koble Havbyen med sosial infrastruktur (undervisning og formidling, kunst og kultur), rekreasjonsarealer og reiseliv, der alt dette integreres i Havbyen på Dokken.

Havbyen



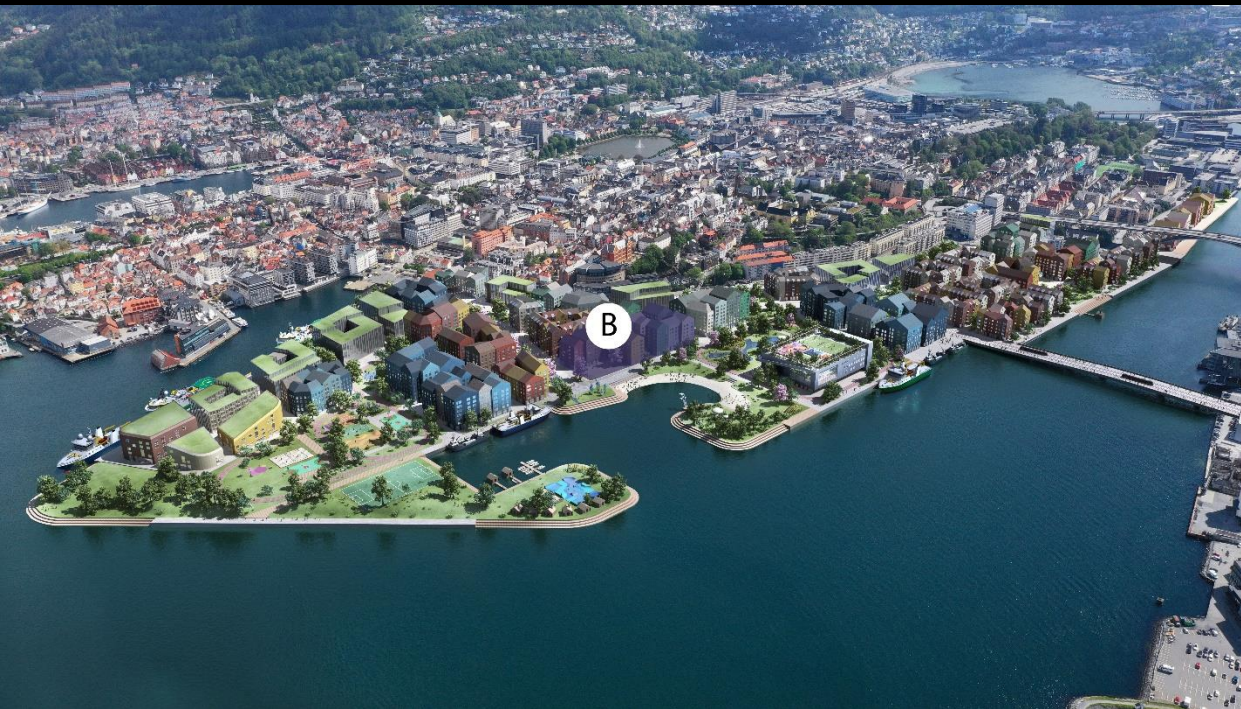
- Kaier programmeres som rekreasjonskaier (ikke båter), publikumskaier (folk og båte), og havnekaier (ren havnevirkosomhet)
- Alle tomtene skal inneha god eksponering, både mot sjø og i fremtidig bybilde på land. En viss fleksibilitet må påregnes for alle alternativene.
- Mulighet for forskning og formidling utendørs og under vann er til stede i alle alternativene
- Alle tomtene gir tilfredsstillende nærhet til dypvannskai for HI (både eksisterende og fremtidig kai).
- Usikkerhet hvor bybaneløp av fjorden skal ta sted. *Arealstrategien foreslår at den ikke legges lenger ut enn vist i alle kart (sørøst for Bergen havnelager). Endelig kryssing (hvor langt ut i Puddeffjorden) må avklares før politisk behandling av prinsippssaken for tomtevalg HI/Fdir. Videre oppfølging og koordinering opp mot arbeidet med KDP vest gjøres*
- Avklaring om frigjøring av tomter når godshavnen flytter ut
- Avklaring mtp skip og propeller i kombinasjon med rekreasjon i havnebasseng
- Grunnundersøkelser som en del av kunnskapsgrunnlaget

Havbyen



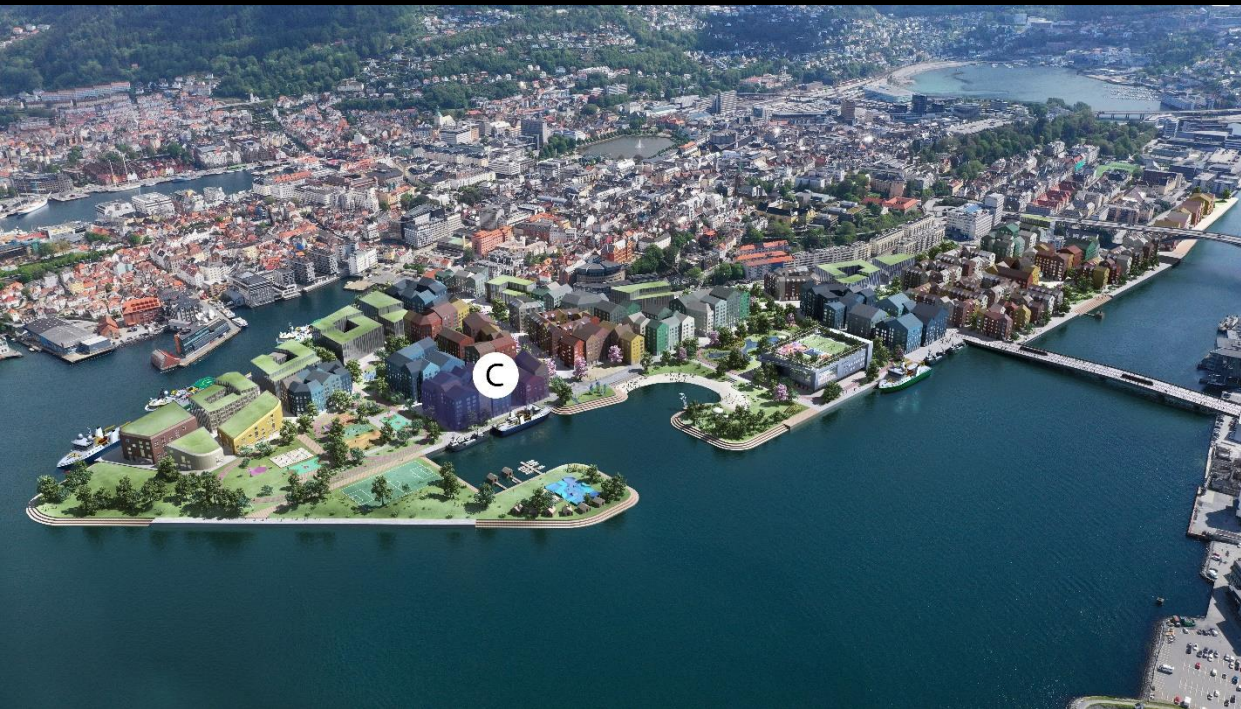
- Kaier programmeres som rekreasjonskaier (ikke båter), publikumskaier (folk og båter), og havnekaier (ren havnevirksomhet)
- Alle tomtene skal inneha god eksponering, både mot sjø og i fremtidig bybilde på land. En viss fleksibilitet må påregnes for alle alternativene.
- Mulighet for forskning og formidling utendørs og under vann er til stede i alle alternativene
- Alle tomtene gir tilfredsstillende nærhet til dypvannskaier for HI (både eksisterende og fremtidig kai).
- Usikkerhet hvor bybaneløp av fjorden skal ta sted. *Arealstrategien foreslår at den ikke legges lenger ut enn vist i alle kart (sørøst for Bergen havnelager). Endelig kryssing (hvor langt ut i Puddefjorden) må avklares før politisk behandling av prinsippssaken for tomtevalg HI/Fdir. Videre oppfølging og koordinering opp mot arbeidet med KDP vest gjøres*
- Avklaring om frigjøring av tomter når godshavnen flytter ut
- Avklaring mtp skip og propeller i kombinasjon med rekreasjon i havnebasseng
- Grunnundersøkelser som en del av kunnskapsgrunnlaget

Havbyen



- Kaier programmeres som rekreasjonskaier (ikke båter), publikumskaier (folk og båter), og havnekaier (ren havnevirksomhet)
- Alle tomtene skal inneha god eksponering, både mot sjø og i fremtidig bybilde på land. En viss fleksibilitet må påregnes for alle alternativene.
- Mulighet for forskning og formidling utendørs og under vann er til stede i alle alternativene
- Alle tomtene gir tilfredsstillende nærhet til dypvannskaier for HI (både eksisterende og fremtidig kai).
- Usikkerhet hvor bybaneløp av fjorden skal ta sted. *Arealstrategien foreslår at den ikke legges lenger ut enn vist i alle kart (sørøst for Bergen havnelager). Endelig kryssing (hvor langt ut i Puddefjorden) må avklares før politisk behandling av prinsippssaken for tomtevalg HI/Fdir. Videre oppfølging og koordinering opp mot arbeidet med KDP vest gjøres*
- Avklaring om frigjøring av tomter når godshavnen flytter ut
- Avklaring mtp skip og propeller i kombinasjon med rekreasjon i havnebasseng
- Grunnundersøkelser som en del av kunnskapsgrunnlaget

Havbyen



- Kaier programmeres som rekreasjonskaier (ikke båter), publikumskaier (folk og båter), og havnekaier (ren havnevirksomhet)
- Alle tomtene skal inneha god eksponering, både mot sjø og i fremtidig bybilde på land. En viss fleksibilitet må påregnes for alle alternativene.
- Mulighet for forskning og formidling utendørs og under vann er til stede i alle alternativene
- Alle tomtene gir tilfredsstillende nærhet til dypvannskaier for HI (både eksisterende og fremtidig kai).
- Usikkerhet hvor bybaneløst over fjorden skal ta sted. *Arealstrategien foreslår at den ikke legges lenger ut enn vist i alle kart (sørøst for Bergen havnelager). Endelig kryssing (hvor langt ut i Puddefjorden) må avklares før politisk behandling av prinsippssaken for tomtevalg HI/Fdir. Videre oppfølging og koordinering opp mot arbeidet med KDP vest gjøres*
- Avklaring om frigjøring av tomter når godshavnen flytter ut
- Avklaring mtp skip og propeller i kombinasjon med rekreasjon i havnebasseng
- Grunnundersøkelser som en del av kunnskapsgrunnlaget

Havbyen



- Kaier programmeres som rekreasjonskaier (ikke båter), publikumskaier (folk og båter), og havnekaier (ren havnevirksomhet)
- Alle tomtene skal inneha god eksponering, både mot sjø og i fremtidig bybilde på land. En viss fleksibilitet må påregnes for alle alternativene.
- Mulighet for forskning og formidling utendørs og under vann er til stede i alle alternativene
- Alle tomtene gir tilfredsstillende nærhet til dypvannskaier for HI (både eksisterende og fremtidig kai).
- Usikkerhet hvor bybaneløp av fjorden skal ta sted. *Arealstrategien foreslår at den ikke legges lenger ut enn vist i alle kart (sørøst for Bergen havnelager). Endelig kryssing (hvor langt ut i Puddefjorden) må avklares før politisk behandling av prinsippssaken for tomtevalg HI/Fdir. Videre oppfølging og koordinering opp mot arbeidet med KDP vest gjøres*
- Avklaring om frigjøring av tomter når godshavnen flytter ut
- Avklaring mtp skip og propeller i kombinasjon med rekreasjon i havnebasseng
- Grunnundersøkelser som en del av kunnskapsgrunnlaget

Havbyen



- Kaier programmeres som rekreasjonskaier (ikke båter), publiumskaier (folk og båte), og havnekaier (ren havnevirksomhet)
- Alle tomtene skal inneha god eksponering, både mot sjø og i fremtidig bybilde på land. En viss fleksibilitet må påregnes for alle alternativene.
- Mulighet for forskning og formidling utendørs og under vann er til stede i alle alternativene
- Alle tomtene gir tilfredsstillende nærhet til dypvannskaier for HI (både eksisterende og fremtidig kai).
- Usikkerhet hvor bybaneløp kryssing av fjorden skal ta sted. *Arealstrategien foreslår at den ikke legges lenger ut enn vist i alle kart (sørøst for Bergen havnelager). Endelig kryssing (hvor langt ut i Puddeffjorden) må avklares før politisk behandling av prinsippssaken for tomtevalg HI/Fdir. Videre oppfølging og koordinering opp mot arbeidet med KDP vest gjøres*
- Avklaring om frigjøring av tomter når godshavnen flytter ut
- Avklaring mtp skip og propeller i kombinasjon med rekreasjon i havnebasseng
- Grunnundersøkelser som en del av kunnskapsgrunnlaget



Havbyen med Nye Akvariet og HI/Fdir

- Alle tomtene kan være skjermet for været knyttet til de rådede vindretninger, gitt ekspansjon i sjø ved Jektevikens tverrende som foreslått

NB! Bare ett av tre eksempler – scenario 1 forutsatt HI/Fdir-tomtealternativ A
Programmering av området avhenger av hva som blir HI/Fdir-lokalisering



Arealbruk

Boligbyen og Havbyen

- Det foreslås en todeling av området, der nordøstsiden settes av til blandede formål med en høyintensiv bruk og mix, mens sørvestsiden tenkes hovedsakelig til boligformål og sosial infrastruktur
- Båndlegging av arealet mellom Torborg Nedreaas' gate /Nøstegaten og ny parallellgate til næringsformål. Dette for å skape en buffer mellom veitrafikk i eksisterende gate og nye by og boligområder mot sjøen
- Arealstrategien legger til rette for å utvikle gode møteplasser, både utendørs og innendørs, for ulike behov og aldersgrupper
- Innslag av sosial infrastruktur gjennom hele området, både i den boligkonsenterte og den blandede delen, skaper fellesskap og tilhørighet, trivsel og god livskvalitet
- Det er satt av rikelig med byrom og store uteoppholdsareal for bolig. Flere av kvartalene kan også inneholde egne felles uteoppholdsarealer, i tillegg til at man bør se på mulighetene for opphold på flate takarealer.

BEBYGGELSE OG AREALBRUK

BLANDET - tjenester / handel / kontor / bolig

BOLIG - innslag av tjenester og handel

SOSIAL INFRASTRUKTUR - sambruk

NÆRING

HI- Fdir

Nye Akvariet

Viktige byrom

Viktige byromsvegger

Park/lek/torg

Gang-sykel bro

Mobilitetsanlegg

Ekspansjon i sjø, utfylling park/lek/idrett

Ekspansjon i sjø, utfylling nytt byggeland

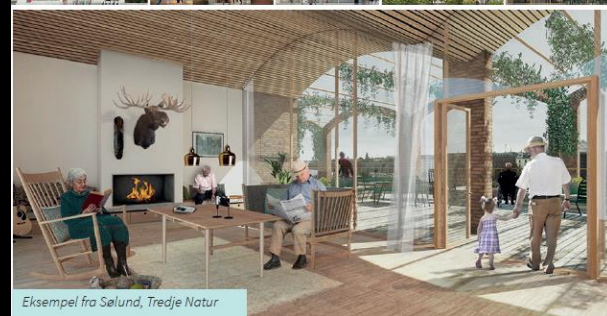
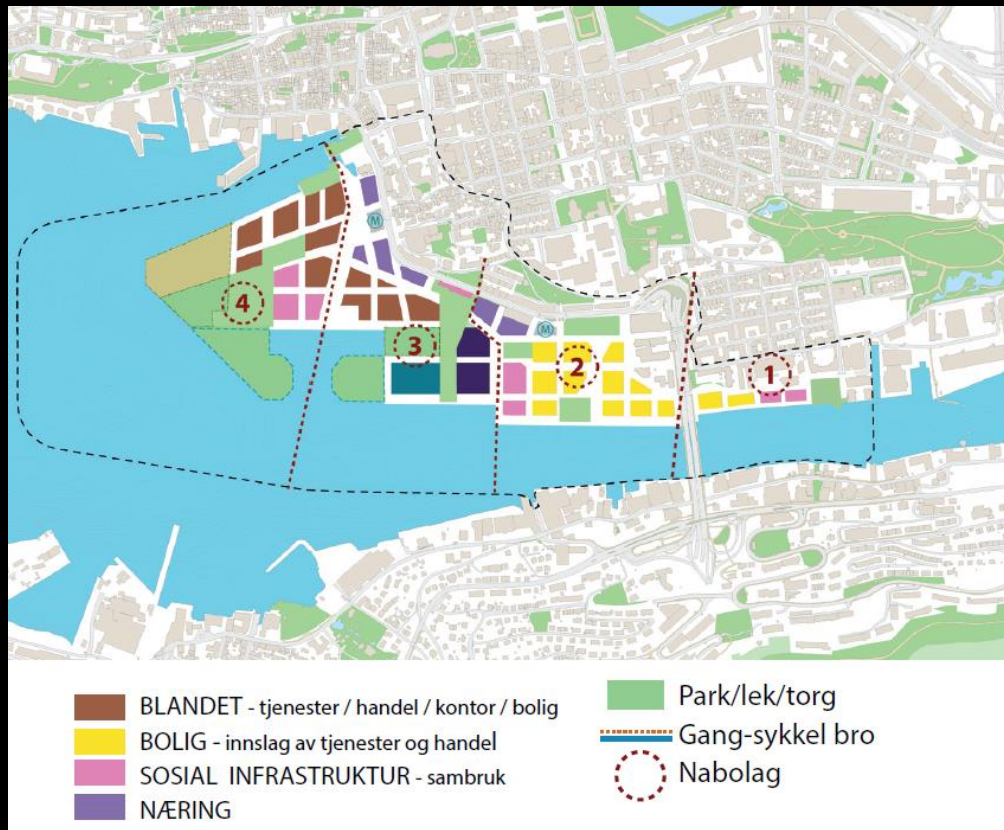
Ekspansjon i sjø, flytende konstruksjoner park/lek/idrett



Havbyen

Boligbyen

Eksempel - på nabolagsinndeling og utvikling av egen karakter





Park/torg og rekreasjonskai i delområde/nabolag 2



Fra Team Asplan viak sitt bidrag til parallelløpdragene, "Sydnes nabolag"



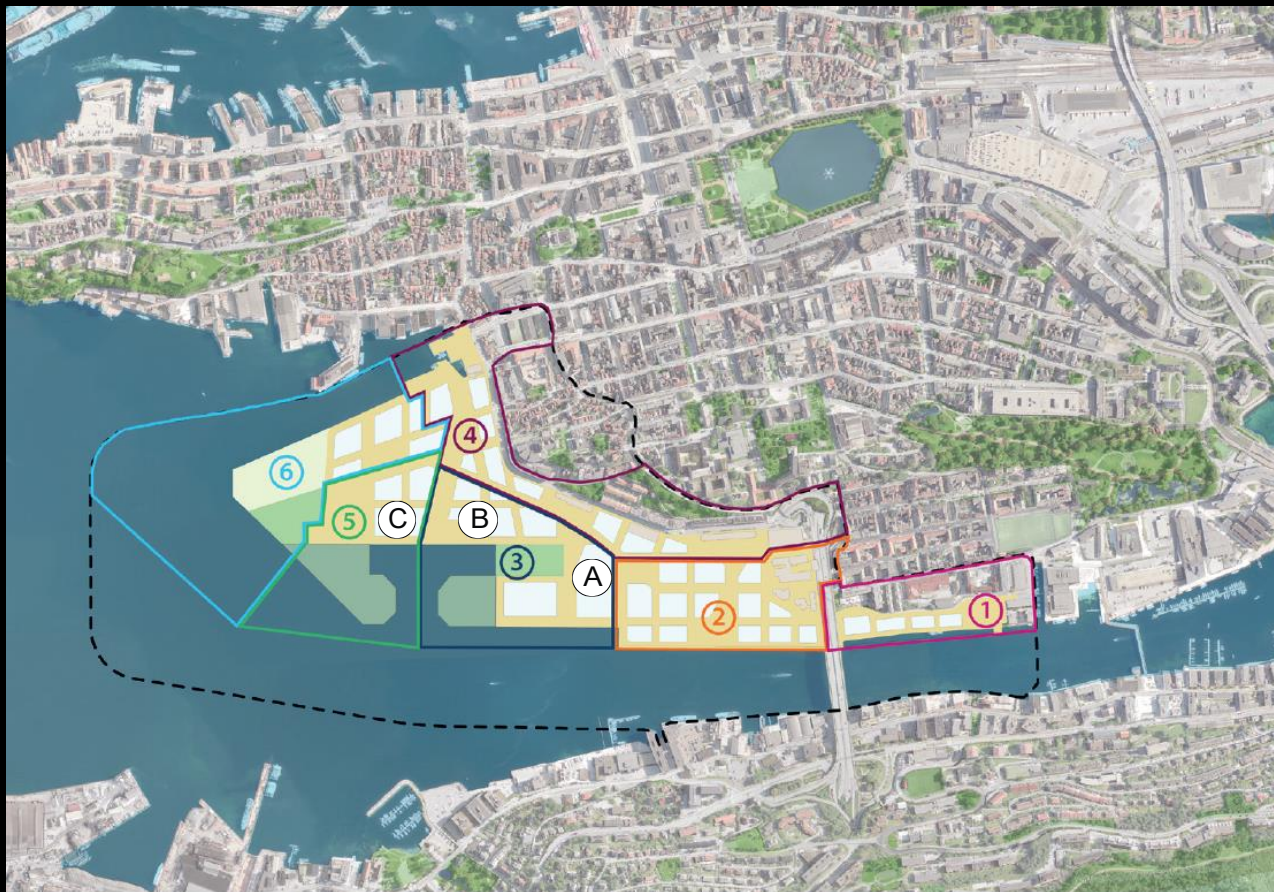
Møllendal allmenning

Nabolag

Eksempler på utvikling av egen karakter

Arealstrategien legger opp til at man skal kunne skille godt mellom offentlig, felles og private områder. Dette er det svært viktig å jobbe videre med i den kommende og mer detaljerte planleggingen.

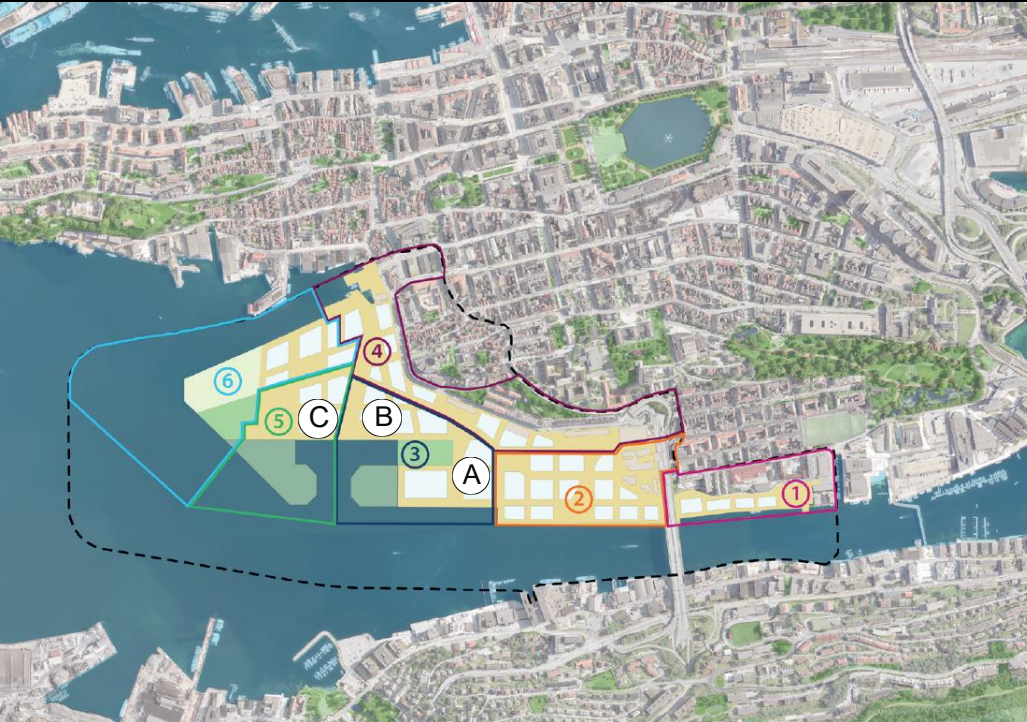
Med tydelig kommunal regi i utviklingen kan man vise hvordan boliger og boligområder kan bygges og utvikles som attraktive hjem for både barn, barnefamilier, unge, voksne og eldre.



Delområder

- Inndelingen bygger vi på de foreslåtte løsninger for de overordnede avhengighetene med landskap og ekspansjon i sjø, mobilitet og transport, havnen og lokalisering av HI/Fdir og Nye Akvariet, med den nye byromstrukturen som bakteppe
- Unngå å skape nye avhengigheter. Realisme og mulige tidspunkt for når tomter kan frigjøres og delområder kan utvikles i forhold til hverandre, og påkobling til eksisterende infrastruktur og ny infrastruktur, er et viktig premiss for både inndelingen og de skisserte utviklingstrinn.

Delområder



Delområde 1 - Møhlenpris kaien:

Rommer tomter som kan frigjøres tidlig, samtidig som det ligger tett opp til eksisterende bebyggelse som allerede har behov for utvidet sosial infrastruktur. Grenser ellers til pågående utvikling på Marineholmen

Delområde 2 - Frielenesområdet:

Rommer tomter som kan frigjøres så snart godshvanen har flyttet ut. Inneholder også privateid eiendom som ønskes planlagt for endring parallelt med utviklingen av offentlig områdeplan for Dokken.

Delområde 3 - Dokkeskjæret - Jekteviken:

Rommer innerste del av Jekteviken og Dokkeskjærskaien med Bergen Havneler. Tomtealternativ 1 for Akvariet og to av tomtealternativene for Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet. Området har soner som vurderes for ekspansjon i sjø. Utfylling for rekreasjonsformål i innerst i Jekteviken. Flytende konstruksjoner i forlengelser av Dokkeskjærskaien

Delområde 4 - Bredalsmarken - Sydnes

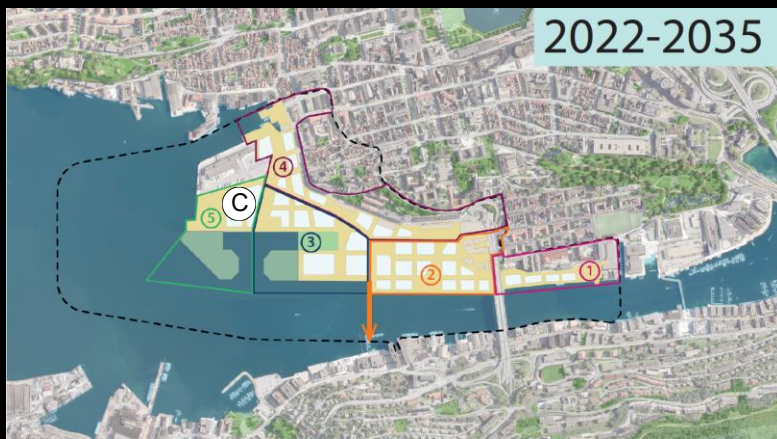
Rommer dagens hovedvegssystem i området og inkluderer det meste foreslag til nytt hovedvegssystem. Dette innbefatter også deler av ulike bybanetraséer som er under utredning. Inneholder flere store boligblokker, samt kulturminner på Gassverktomten og ved Nøstetorget

Delområde 5 - Jekteviken - Sydnesfluene:

Rommer Bring-tomten, som foreslås som rekreasjonsareal, samt sone for etablering klimaskjerm med molo som tilrettelegger for ekspansjon i sjø i form av flytende konstruksjon.

Delområde 6 - Sydnesfluene - Nøstebukten:

Rommer Hurtigruteterminalene og dagens fergeterminal, samt sone som vurderes for ekspansjon i sjø i form av utfylling



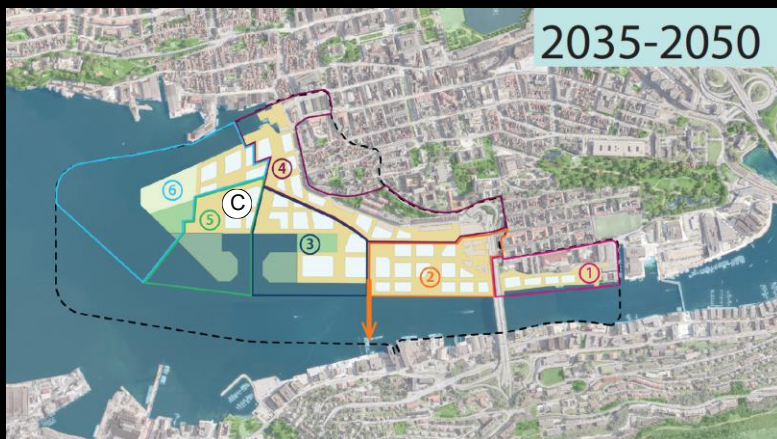
2022-2035

Utviklingsfaser

Scenario 2 - med lokalisering av HI/Fdir innenfor delområde 5:

Fase 1: År 2022 - 2035 (tidligere og senere trinn innenfor fase)

- 2022 - 2028: Del område 1 med etablering av sosial infrastruktur, bolig og rekreasjonsareal samt del 1 av Dokken-sjøpromenade.
- 2022 - 2030: Del område 2 med etablering av sosial infrastruktur, bolig, med innslag av tjenester og handel, rekreasjonsareal, del 2 av Dokken-sjøpromenade, samt etablering av ny G/S-bro til La ksevåg.
- 2022 - 2035: Del område 3 med etablering av Nye Akvariet og HI/Fdir (ferdigstilling 2027/2028), sosial infrastruktur, og blandet formål, rekreasjonsareal samt del 3 av Dokken-sjøpromenade. Ekspansjon i sjø i form av utfylling innerst i Jekteviken, for brukt til rekreasjonsformål. Etablering av ytterst halvdel av Dokken-allmenningen



2035-2050

- 2022 - 2028: Del område 4 med etablering av nytt hovedvegssystem, rekreasjonsareal nede for Bredalsmarken, med næringsareal mellom to envegskjorte gater, samt deler av grønne akser gjennom området

- 2022 - 2032: Del område 5 med etablering av større rekreasjonsareal ved Sydnesflue og Jekteviken, samt etablering av molo som klimaskjerm og ekspansjon i sjø i form av flytende konstruksjoner brukt til rekreasjon innenfor

Fase 2: År 2035 - 2050

- 20235 - 2050: Del område 6 med etablering av nye næringsrområder, rekreasjonsarealer og ekspansjon i sjø i form av utfylling.



Nøkkeltall

- Område-BYA = 40 %
- Mellom 1500-2500 boliger
- Mellom 4200-7000 arbeidsplasser
- Totalt ca 200 000 m² til bolig
- Totalt ca 195 000 m² næring
- Totalt ca 55 000 m² til sosial infrastruktur
- Totalt ca 40 000 m² til park og rekreasjon.
- Nye Akvariet (25 000 m²) inngår i sosial infrastruktur, men HI/Fdir (40.400 m²) inngår i næring. Andel av næring vil være eksisterende næring. Plassering av næring og sosial infrastruktur vil avhenge av lokaliseringen av HI/Fdir og Nye Akvariet.



Noen
oppfølgingsoppgaver:



Noen oppfølgingsoppgaver:

1. Endelig lokalisering HI/Fdir-egen prinsippak



Noen oppfølgingsoppgaver:

1. Endelig lokalisering HI/Fdir-egen prinsippsak
2. Bybanebro / g/s-bro (også avhengighet for lokalisering av HI/Fdir, samt viktig dyppvannskai og generelle byutviklingsmuligheter)



Noen oppfølgingsoppgaver:

1. Endelig lokalisering HI/Fdir-egen prinsippsak
2. Bybanebro / g/s-bro (*også avhengighet for lokalisering av HI/Fdir, samt viktig dypvannskai og generelle byutviklingsmuligheter*)
3. Mer detaljerte miljøundersøkelser og klimaanalyser (inkl. vindsimuleringer)



Noen oppfølgingsoppgaver:

1. Endelig lokalisering HI/Fdir-egen prinsippsak
2. Bybanebro / g/s-bro (*også avhengighet for lokalisering av HI/Fdir, samt viktig dyppvannskai og generelle byutviklingsmuligheter*)
3. Mer detaljerte miljøundersøkelser og klimaanalyser (inkl. vindsimuleringer)
4. Ekspansjon i sjø



Noen oppfølgingsoppgaver:

1. Endelig lokalisering HI/Fdir-egen prinsipp sak
2. Bybanebro / g/s-bro (*også avhengighet for lokalisering av HI/Fdir, samt viktig dypvannskai og generelle byutviklingsmuligheter*)
3. Mer detaljerte miljøundersøkelser og klimaanalyser (inkl. vindsimuleringer)
4. Ekspansjon i sjø
5. Frigjøring av tomter / flytting av havneaktivitet



Noen oppfølgingsoppgaver:

1. Endelig lokalisering HI/Fdir-egen prinsipp sak
2. Bybanebro / g/s-bro (også avhengighet for lokalisering av HI/Fdir, samt viktig dypvannskai og generelle byutviklingsmuligheter)
3. Mer detaljerte miljøundersøkelser og klimaanalyser (inkl. vindsimuleringer)
4. Ekspansjon i sjø
5. Frigjøring av tomter / flytting av havneaktivitet
6. Økonomisk analyse og gjennomføring



Noen oppfølgingsoppgaver:

1. Endelig lokalisering HI/Fdir - egen prinsippsak
2. Bybanebro / g/s-bro (også avhengighet for lokalisering av HI/Fdir, samt viktig dypvannskai og generelle byutviklingsmuligheter)
3. Mer detaljerte miljøundersøkelser og klima-analyser (inkl. vindsimuleringer)
4. Ekspansjon i sjø
5. Frigjøring av tomter / flytting av havneaktivitet
6. Økonomisk analyse og gjennomføring
7. Vurdere lokalisering av logistikkhub på Dokken
8. Fremtidig havneaktivitet