

**Til:** Lie Øyen Arkitekter

**Kopi:**

Rambøll v/Linn Skjold  
Seksjon for Private planer v/ Helene Lyssand

Nøstet, Verftet og Klosteret velforening  
Klosteret 2, 5005 Bergen  
styret@nvk-vel.no

Bergen 14.juni 2015

### **Inspill til pågående arbeid med planforslag for Dikkedokken**

Vi viser til forslag for privat reguleringsplan for Dikkedokken (saksnr. 201333746) som ble sendt inn fra Lie og Øyen til Seksjon for private planer 27.mai. Nøstet, Verftet og Klosteret velforening (NVK) har bedt om og fått innsyn i materialet som ble sendt inn. Vi er klar over at dette forslaget ikke formelt sett er fremmet og at Seksjon for private planer har sendt en mangelliste. Selv om det formelt sett ikke er høringsrunde på det materialet som foreligger nå, ønsker vi å bidra til at forslaget som senere blir sendt på høring blir velbegrunnet og tydelig. Bakgrunnen for dette er mange og sterke meninger om forslaget blant beboerne i området. Vi vil derfor gjerne benytte muligheten til å gi tilbakemelding på noen større og mindre feil og mangler som vi mener bør utbedres *før* forslaget blir fremmet og formelt sendt på høring.

#### **1. Planforslaget er utilstrekkelig belyst fordi det ikke viser samspillet med planen for tilstøtende tomt.**

Vi mener planforslaget er utilstrekkelig belyst fordi det ikke viser samspillet med den pågående private planprosessen på den tilgrensende tomten langs Nøstegaten (jf. Arealplan-ID 64310000). Vi vil vise til at det i begge planprogrammene er slått fast at man forutsetter et tett samarbeid mellom de to prosessene. Det er også avholdt et felles koordineringsmøte og i referatet fra dette fremkommer det at "*Bergen Kommune ønsker de to planene på første gangs behandling, og utlegging til offentlig ettersyn, parallelt*" (referat datert 15.januar). NVK er klar over at fremdriften i planen for Nøstegaten har gått noe saktere enn opprinnelig planlagt. Vi vil likevel vise til at planprogrammet for Nøstet Sjøfront ble vedtatt av Byrådet 21.mai. I følge prosjektansvarlig ved Rambøll tar de nå sikte på underveismøte i uke 26, og de håper at konseptvalg kan være klart i løpet av august 2015. Vi ser at det er en ulempe for tiltakshaver for Dikkedokken å vente på videre fremdrift. Fordi det er snakk om noen få måneders utsettelse vil vi likevel anmode om at dere velger å avvente en revisjon av planforslaget for Dikkedokken slik at en parallell behandling blir mulig. Denne ulempen må sees i forhold til de store fordelene med en parallell behandling.

Vår vurdering av disse fordelene bygger på de følgende hovedpunkter. Den foreliggende planbeskrivelsen og konsekvensutredningen er svært mangelfull fordi den ikke berører hvilken plansituasjon det er rimelig å anta vil oppstå, når også den andre reguleringsplanen blir gjennomført. Dette er noe spesielt siden planbeskrivelsen som er sendt inn for Dikkedokken på en rekke punkter forutsetter at planen for Nøstegaten blir gjennomført. For

eksempel må Nøstegaten 119 rives for at planlagt veiutvidelse og bro over Dikkedokken kan gjennomføres. Selv om det er kjent at tiltakshaver for planen for Nøstegaten har signalisert at Nøstegaten 119 vil bli revet som en del av den planprosessen er det ikke kjent hvilke løsninger de vil velge. Fordi de to planforslagene grenser til hverandre og er avhengige av hverandre på en rekke punkter er det vanskelig å vurdere konsekvensene det foreliggende planforslaget. I tillegg fremstår den gjennomførte konsekvensutredningen for Dikkedokken som utilstrekkelig som beslutningsgrunnlag siden den ikke gir et korrekt bilde av plansituasjonen i området dersom den andre planen faktisk blir gjennomført slik man forutsetter. Heller ikke de samlede konsekvenser av utbyggingsplanene er berørt. Dette er ikke vesensforskjellig fra at Rambøll legger frem en planbeskrivelse tidlig høsten 2015 hvor de tar utgangspunkt i den eksisterende plansituasjonen for arealet som omfattes av planen for Dikkedokken. Rambøll har jo intet grunnlag for å anta at planen for Dikkedokken vil bli politisk vedtatt, eller hvilket av de to utredningsalternativene man eventuelt vil vedta. Vi mener at den situasjonen som er i ferd med å oppstå gir en svært uryddig planprosess. Vi vil derfor anmode om at særlig følgende punkter belyses med tilleggsutredninger før første gangs behandling:

- Drøfting av samlede virkninger for kulturmiljøet og kulturminner for de to planene. Slik det er nå kan vi komme i en situasjon hvor begge konsekvensutredningene vurderer konsekvensene som små, men hvor de samlede virkningene ikke blir vurdert.
- Drøfting av samspillet mellom volum og byggehøyde for de to planene.
- Det må utarbeides reviderte siktlinjer, snitt, skyggestudier og dessuten nye oppriss for sjøfronten slik at situasjonen ved gjennomføring av begge planene blir belyst.
- For arealet hvor de to planene møtes vil gode løsninger kreve et betydelig tettere samarbeid i planfasen enn det ser ut til å ha vært nå. Et eksempel på dette er bruken av arealet syd for Dokkhuset. Dersom Dokkhuset blir bygget ut som bolig slik det er foreslått synes det fornuftig å ikke bygge det helt inn (slik som i dag). Det vil vel heller ikke være mulig med gjeldende minimumsavstander mellom boliger. Vi mener dette kan gi spennende muligheter for bruken av arealet rundt Dokkhuset, og ny vei/gangsoner mot Dokken. Dersom man åpner opp rundt Dokkhuset kan dette forsterke Dokkhuset som et gammelt element sett fra Nøstegaten. Det kan dessuten visuelt knytte sammen Dokken, Bjørgeboden og den gamle trehusbebyggelsen. Det synes også mulig å legge gang/sykkelvei på høyde med eksisterende kainivå rett vest for veien. Dette kan være et alternativ til å la fortauet ha samme stigning som veien frem til utkraging over Dokken, før den går i trapp ned igjen til kainivå. Denne typen muligheter er det flere av, men det krever et samarbeid som kun kan realiseres gjennom parallelle planprosesser. Vi etterspør dette og mener at det bør skje nå for å få en god planprosess.
- En helhetlig analyse av fremtidig trafikkløsning for området med soner for gang/sykkelvei, som inkluderer samarbeid om en trafikkanalyse for Nøstegaten og kapasiteten i krysset mot Murallmenningen.

## **2. Dokumentasjon på skyggevirksomheter etter klokken 18.00**

Det foreligger studier av skyggevirksomheter av foreslåtte byggevolum. Disse er laget fra en datamodell og fungerer godt for en rekke tidspunkter. Etter klokken 18 viser ikke modellen noen skyggevirksomheter, illustrasjonen er grå uten synlig overgang mellom sol og skygge. Vi setter pris på at vi fikk tilsendt filer med høyere kontrast når vi ba om dette. Heller ikke de nye filene viser noen som helst synlig kontrast etter klokken 18. Dette gjelder også ved behandling i bildebehandlingsprogram ved maksimal kontrast. Vi ber om at skyggevirksomheten

på kveldstid blir dokumentert i revidert versjon. I det området som kanskje kan bli berørt er det i dag sol fra klokken 18 til 21.30 i sommerhalvåret, ca. til 22.30 midtsommers. Dette gjelder særlig de åpne plassene ved Nedre Strangehagen, på Strangeplassen og nedre del av Nøstegaten. Dette er et område som fungerer som "offentlig hage" rett utenfor stuedøren for mange av beboerne i området. Småhusbebyggelsen er og mange bygninger har begrenset lysinnslipp. Disse åpne plassene er derfor svært verdifulle som sosiale leke- og møteplasser i sommerhalvåret. Dette gjør usikkerhet om de reelle virkningene av de foreslåtte bygningsvolumene svært uheldig.

### **3. Siktlinjer**

Vi viser til tidligere dialog om hvor det bør utformes perspektivillustrasjoner fra gateplan. Fra nabolaget har det kommet ønske om flere slike illustrasjoner. Det er foreslått at det også utarbeides illustrasjoner sett fra sydlig del av Strangeplassen, fra området ved Bjørgeboden/Nøstegaten og eventuelt et perspektiv sydover fra gaten ved USF. Det er for øvrig viktig at perspektivene inkluderer pipen til USF Verftet der den er synlig, både fordi dette er et viktig kulturhistorisk symbol og fordi det er et fast punkt som hjelper på tolkningen av illustrasjoner.

### **4. Korrigering av mulig feil i terrengmodell**

Høyde på eksisterende bygg (Kjødehallene) er ifølge notat fra underveismøte på kote 15.87, det andre bygget på litt over 14 meter. Begge bygg er angitt som kote 17 på alle tegninger i planbeskrivelsen. Dere har opplyst at terrengmodellen oppga hallenes høyde som rett over kote 17. Siden byggehøyde er et konfliktskyt tema foreslår vi at det gjøres kontrollmålinger for å sikre korrekt kartgrunnlag. Høyde på eksisterende bygg er vesentlig siden dette er referansepunkt for å kunne vurdere og visualisere de foreslåtte løsningene.

### **5. Beskrivelse av området ved festningen**

På side 16 i planforslaget er det oppgitt at festningen enda ikke er åpnet for publikum. Dette er feil. Festningsområdet er åpent for publikum fra 07.00 til 19.00 hver dag i hele sommerhalvåret (mai til september).<sup>1</sup> I beskrivelsen her og under punkt 6.8 burde det fremheves at det er en lekeplass for mindre barn i bunnen av gressbakken nedenfor Festningen. Området derfra og ned mot ballbanen er attraktivt for frilek for barn, noe eldre og nyere "hytter" og planker spikret opp i trærne vitner om. Slike områder er det få av i sentrum. Konsekvensutredningen viser negative virkninger for dette området (jf. skyggevirkning), og det synes relevant å få frem hvordan friarealene brukes, særlig siden det berører barn og unges interesser.

### **6. Utdypende drøftinger i konsekvensvurderinger for kulturmiljø (s.34 til 42).**

Det er gjennomført en konsekvensvurdering for kulturminner. Denne viser negative konsekvenser, særlig for Festningsområdet og småhusbebyggelsen. Vi mener at de vurderingene som er gjort med fordel kan utvides og drøftes i større bredde slik at vurderingene som begrunner konsekvensvurderingen og utformingen av planforslaget blir utdypet. Som påpekt over må disse vurderingene gjøres når utbyggingskonsept for tilgrensende tomt er avklart. Vi vil her kort peke på ytterligere to momenter som vi særlig savner i denne drøftingen.

---

<sup>1</sup> <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/gronn-etat/9281/9604/article-110738>

For det første mener vi at omfangsvurderingen er for snever. Vurderingen burde i større grad drøftet hvordan den nye bygningsmassen vil påvirke den kulturhistoriske konteksten og hvilke indirekte virkninger planen vil ha. Statens Veivesens håndbok V712 slår fast at omfangsvurderinger bør omfatte ”sammenhenger mellom kulturmiljøet og omgivelsene”:

Andre forhold som endringer i grunnvannstand, økt barrierevirkning, støy, fragmentering eller terrenginngrep kan også påvirke et kulturmiljø. Endringer i omgivelsene kan også påvirke den kulturhistoriske konteksten eller sammenhengen mellom kulturmiljøer. I noen tilfelle vil opplevelsen av kulturmiljøet bli redusert og konteksten de ligger i bli svekket. Omfangsvurderinger knyttet til avlastet veg skal også inngå i analysen. Et kulturmiljø kan også bli påvirket av mer indirekte virkninger, eksempelvis at en veg blir trafikkavlastet og dermed blir det et potensial for å pusse opp et bygningsmiljø. Slike indirekte virkninger skal ikke inngå i omfangsvurderingene, men kan omtales som en ringvirkning, se kapittel 8. " (Statens Veivesen Håndbok V712, side 182)

Vi vurderer det slik at den foreslåtte utbyggingen kan få en rekke slike virkninger, og at dette kan ha betydningen for vurdering av konsekvensene. Når vi fremhever dette er det fordi deler av konsekvensvurderingen virker formulert slik at det får planforslaget til å fremstå i et gunstig lys. Planbeskrivelsen argumenter for eksempel for at planen vil videreføre bygningstypologien i området, men vektlegger da særlig bygningenes fotavtrykk. Hvorvidt en slik bygningstypologi burde videreføres når området går fra å være industri til boligområde synes ikke å være vurdert. I tillegg til fotavtrykk er bygningenes høyde, takutforming og materialvalg på fasade svært relevant for den kulturhistoriske konteksten som bygningene skal inngå i. Hvordan slike forhold kan utformes for å gi en positiv virkning på kulturmiljøet er ikke diskutert. Dette virker mangelfullt i forhold til planprogrammet hvor det er vektlagt (side 7) at man skal utrede ”hvordan ny bebyggelse og ny tilgang til kaiområdene vil kunne berike og forsterke forhold og naboskap til den verneverdige bebyggelsen på Nøstet og Verftet. Uttrykk, kvalitet, arkitektonisk og estetisk kvalitet skal vurderes og beskrives i forhold til bylandskapet, Bergen og Nordnes i dag og i fremtiden.” Vi mener derfor at planen i alt for liten grad gjennomfører denne delen av planprogrammet slik planbeskrivelsen med KU er formulert nå.

Det andre momentet er spørsmålet om de dokumenterte konsekvensene er i samsvar med overordnede politiske mål for å bevare den historiske bykjernen i Bergen. Vi reagerer på at konsekvensutredningen dokumenterer negative konsekvenser for flere kulturmiljøer uten å drøfte muligheten for løsninger som aggregert vil gi positive virkninger for kulturmiljøene. Vi mener slike løsninger finnes og at det bør begrunnes hvorfor de forkastes. Eksempelvis burde forholdet til arealdelen i kommuneplanen (KPA) vært vurdert, der heter det at:

Dersom Bergen skal opprettholde sin status med en viktig europeisk bykjerne, må de historiske tradisjonene gi premisser for byutviklingen. Det er et mål å bevare og forsterke kvalitetene i det sentrale byområdet, (...) Det overordnede prinsippet om at all ny bebyggelse skal underordnes det kulturhistoriske landskapet og tilpasses høydene i eksisterende bebyggelse videreføres fra gjeldende plan. Dette gjelder også bestemmelsene om fortetting i det sentrale byområdet, bydelssentrene, lokalsentrene og bybanestoppene. (KPA 2010, planbeskrivelse med bestemmelser datert 20.august 2010, side 16)

Vi opplever det slik at planforslaget omgår dette temaet slik det er formulert nå. Vi viser her til at planprogrammet (side 9) gjør rede for at disse delene av KPA er relevant for planområdet. I planbeskrivelsen er kommuneplanen så vidt nevnt under punkt 5 og 9. Slik det er formulert nå viser man bare i punkt 5 til planprogrammet, mens det i punkt 9 bare vises til redegjørelsen i punkt 5. Det oppleves derfor som at planbeskrivelsen ikke gjennomfører

vedtatt planprogram når de relevante temaene ikke trekkes inn i en mer helhetlig drøfting. Generelt fremstår del 9 av planbeskrivelsen som knapp og vi etterlyser en helhetlig drøfting som også drøfter forholdet til KPA.

## **7. Alternativsvurderinger for veiløsning**

Det har opprinnelig vært veien gjennom Skottegaten og Nedre Strangehagen som har gitt tilgang til USF Verftet med bil. Dagens vei ble etablert ved utbygging av borettslaget på Verftet. I praksis er det ikke plass til en vei her, mellom Dokkhuset, Tørrdokken og den gamle trehusbebyggelsen. Som planen påpeker er dagens vei resultatet av en serie kompromisser. Vi viser her til vedtak i Hovedutvalget for byutvikling, 30.oktober 1997 (ref. BYG-5210-97133357). Slik vi leser vedtaket som ble fattet er dagens vei i samsvar med vedtatt plan. Vedtak innebærer helt eksplisitt at veinormalene ble avveket for å få til et godt kompromiss. Vi mener derfor at beskrivelsen i forslaget til detaljregulering er feilaktig.

Vi har fått en rekke tilbakemeldinger fra beboere som er bekymret for trafikkøkning som følge av en ny veiløsning i planområdet. Vi vil derfor anmode om at det gjøres grundigere vurderinger av veiens transportfunksjon og det trafikkbehovet den skal dekke, samt en analyse og drøfting av løsninger som kan begrense trafikkbelastningen på den aktuelle veistrekningen.

Vurdering av veiens transportfunksjon er en overordnet planforutsetning i Håndbok N100 fra Statens Veivesen. Veiens primære funksjon er å avvikle trafikk til boliger. I tillegg brukes veien til varelevering til kulturhuset og kafeen på USF Verftet. Selv om det er stor aktivitet ved Kulturhuset USF Verftet har dette bygget en minimal parkeringskapasitet. Dette var et bevisst valg ved utbygging. Trafikken til Verftet består derfor av besøkende som ankommer i drosje eller som blir kjørt og sluppet av med privatbil. Dette kan imidlertid ikke betraktes som en primærfunksjon for veien. Kommunedelplanen for sentrum slår for øvrig fast at gjesteparkering for området er i Klostergarasjen.

Trafikkanalysen dokumenterer at det i dag er totalt 90 p-plasser tilhørende borettslaget på Georgernes Verft. Det er også 10 synlige p-plasser ved USF Verftet som vil bestå etter at planforslaget er gjennomført. I tillegg er det 50 p-plasser på den aktuelle tomten. Disse er foreslått erstattet av et nytt p-anlegg med totalt 97 plasser. Slik vi leser planbeskrivelsen innebærer dette en netto økning av parkeringskapasitet på 47 P-plasser (Fra 150 til 197). Dette er en økning, men den er relativt liten økning. Vi er tvilende til om dette alene kan sies å være en reell endring av veisituasjonen.

Vi som bor i området opplever det slik at størsteparten av trafikken på veien ikke skyldes kjøring til/fra boliger, men kjøring i forbindelse med USF Verftet og dagens næringsaktivitet. Et moment som bør medtas i trafikkanalysen er at trafikk som går til dagens næringsaktivitet ved Kjødehallene vil opphøre. Vi leser også planforslaget slik at det vil redusere muligheten for ulovlig gjesteparkering på utbyggingstomten. I dag virker det å være en god del besøkende som parkerer på grusplassen på trekanttomten. En ny plansituasjon kan derfor ha potensial for å redusere trafikkbelastningen på veien. Siden det ikke er gjort ÅDT målinger blir det vanskelig å fastslå hvor stor trafikkmengde som kan bli fjernet fra veien ved en utbygging.

I trafikkanalysen er det forutsatt at dagens trafikk på veien har en ÅDT på 550-600 biler. Dette er svært usikre anslag siden det ikke finnes målinger på strekningen. Vi anser det som

sannsynlig at trafikktilskuddet fra boliger er overvurdert i trafikkanalysen. Her er det satt et ganske høyt antall dagsturer med bil for beboere, 3,5 turer per døgn. pr. bolig. Vi vil påpeke at svært mange av beboerne i området har bil uten å bruke den daglig. Et mer korrekt anslag vil kunne oppnås ved å gjøre en trafikkteiling ved utkjøringen fra parkeringsanlegget til Georgernes Verft hvor antall p-plasser er kjent. Dette vil tillate mer presise beregninger av reelt trafikkbehov for boligene i området. Siden veiens primærfunksjon er å betjene denne trafikken til boliger fremstår det som viktig å gjøre en slik trafikkteiling i det videre arbeidet.

På bakgrunn av den spesielle situasjonen i området mener vi at det uansett bør gjøres en bedre trafikkanalyse. En slik analyse bør også vurdere flere *alternative løsninger for å begrense behovet for utbygging av vei*. Vi mener det er flere grep som kan tas for å redusere økt trafikk inn i området.

For det første kan antall parkeringsplasser reduseres ytterligere. Vi viser her til at det eksisterende borettslaget har 150 leiligheter men kun 90 P-plasser. Det tilsvarer 0,6 P-plasser pr. boenhet. Vi mener det bør vurderes om dette forholdstallet også kan brukes i den planlagte utbyggingen. Dette tilsvarer om lag 50 parkeringsplasser til bolig. Erfaringer ved bruk av et relativt sett lavt antall parkeringsplasser kan innhentes fra styret i borettslaget ved Georgernes Verft. Vi vil dessuten vise til at bildelingen i Bergen har svært mange medlemmer på Nordnes. Dedikert parkering til biler fra bildelingen kan vurderes som en løsning i planområdet.

For det andre gir etablering av ny gangbro over Dokken mulighet for en ny adkomst til USF Verftet selv om drosjer og andre biler må stoppe i enden av Nøstegaten. Et grep kan derfor være å etablere en snuplass for drosjer og privatbiler her. Tydelig skilting og mulighet for en attraktiv inngang til kulturhuset vil kunne forsterke virkningen av en slik løsning. Løsningen krever tett samarbeid med tilstøtende planprosess for Nøstegaten.

For det tredje kan det vurderes å lage fysiske markeringer som gjør det unaturlig for besøkende å bruke veien, eksempelvis en markering i dekket ved enden av Nøstegaten slik som opphevet gatedekke, overgang til annen type brostein o.l. Dette kan også brukes til å forsterke gatepreget til veiløsningen. Slike løsninger må tydelig prioriterer gående og syklende. For eksempel bør planen drøfte hvor et sammenhengende sykkelfelt skal anlegges. Siden USF Verftet er et stort kulturhus uten parkering og siden det sannsynligvis blir etablert et antall nye boliger i området, synes det viktig å etablere en god transportsykkelvei i område, ideelt sett skilt fra gående.

Et fjerde opplagt virkemiddel er bruk av skilting. Veien er i dag ikke skiltet som blindvei, dette bør gjøres. Det bør også skiltes at USF Verftet ikke har gjesteparkering. Mest restriktivt vil det være å bruke skilt med forbud mot motorvogner (skilt 306.01), samt undertekst som tillater kjøring til eiendommene og for varelevering.

Vi håper at disse innspillene er til nytte i det videre arbeidet med planen og bidrar gjerne konstruktivt i denne prosessen.

Vennlig hilsen

*Styret i Nøstet, Verftet og Klosteret Velforening*