

STRATEGI FOR SJØFRONTEN I BERGEN SENTRALE DELER



BERGEN
KOMMUNE

Forslag etter høring
Juni 2020





Innhold

1 Innledning	7
2 Situasjonsbeskrivelse	9
2.1 Havnen er grunnlaget for Bergen	9
2.2 Arealbruk i sjøfronten -utviklingstendenser	14
2.3 Det maritime Bergen er i endring	18
2.4 Utfylling	20
2.5 Tilgjengelighet og forbindelser langs sjøfronten	25
3 Strategi 33	33
Mål 1: Byens kontakt med sjøen skal styrkes	37
Mål 2: Bergens maritime identitet skal videreføres	41
Mål 3: Det skal skapes rammer for god og variert byutvikling	43
Mål 4: Bylandskap og sjøflate som er viktig for byens identitet og karakter skal sikres	49
4 Anbefalinger for sjøpromenadens etablering og utforming	51





Forord

Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler skal være et styringsdokument for å sikre at verdiene og kvalitetene i sjøfronten videreføres og utvikles. Sjøfrontestrategien skal bidra til at utviklingen av disse attraktive områdene kommer hele byen til gode, og at det skapes langsiktighet og forutsigbarhet i videre planlegging og utbygging.

En arbeidsgruppe bestående av representanter fra Plan- og bygningsetaten har styrt arbeidet. Norconsult har vært konsulent og prosjektsekretær for arbeidsgruppen.

Styringsgruppen har bestått av representanter fra politisk og administrativ ledelse i Byrådsavdeling for byutvikling og Plan- og bygningsetaten.



1 Innledning



Bergen har i hele sin historie vært en handels- og sjøfartsby, med havnen som premis for byvekst- og utvikling. Møtet mellom sjø og land var selve grunnlaget for etableringen av byen, og forholdet mellom landskap og bystruktur er en viktig del av byens særpreg. I dag er by og havn i endring, noe som gir nye forutsetninger, muligheter og utfordringer for arealbruk i de sjønære områdene. Virksomheter knyttet til havn og maritime funksjoner flytter ut av byen, til områder mer egnet for moderne drift, og arealer til byutvikling frigjøres. Sjøfronten i sentrale Bergen er blant de mest attraktive og verdifulle områdene i byen.

Nasjonale og lokale føringer gir premisser for en mer kompakt byutvikling. Begrepet *Gåbyen* er definert i kommuneplanens samfunnsdel og uttrykker et av hovedmålene for byutviklingen i Bergen.

Bergen kommunes fortettingsstrategi har mål om at et utvidet Bergen sentrum skal stå for 50 % av kommunens boligforsyning frem mot 2030. Det innebærer behov for intensivering, transformasjon og ekspansjon fra Hegreneset i nord til Slettebakken i sør. Sjøfronten står i en særposisjon i denne sammenhengen. Den byr på attraktive og verdifulle arealer, med muligheter for transformasjon og ekspansjon.

Utvikling av den kompakte byen er krevende, og reiser en rekke spørsmål om hvilke kvaliteter som skal ivaretas, og hvilke nye som skal tilføres. Ulike mål, ønsker og hensyn må

balanseres mot hverandre. I sjøfronten ser man at det attraktive markedet for nye boliger i tidligere næringsområder utløser prosjekter som reiser mange overordnede problemstillinger, blant annet om utfylling, offentlig tilgjengelighet, forholdet mellom ulike arealbruk og hvordan byens lange historie skal ivaretas. Flere av de realiserte transformasjonsprosjektene i sjøfronten har ikke lyktes med å skape mangfold og økt offentlig tilgjengelighet til sjøfronten, til tross for gode intensjoner både fra kommunen og utbyggere sin side.

Formålet med sjøfrontstrategien er å bidra til at utviklingen av sjøfronten kommer hele byen til gode, at Bergens maritime identitet og status som havneby ikke går tapt ved transformasjon, samt bidra til forutsigbar planlegging i sjøfronten.



Strategiområdet strekker seg fra Breiviken i nord, via Sandviken, Vågen, Nordnes, Dokken, Møhlenpris, Store Lungegårdsvann, Damsgård og Puddefjorden og ut til Laksevåg i nordvest.

Transformasjon og byutvikling må ikke komme i konflikt med allmenne interesser, eller føre til at allmennhetens kontakt med sjøen begrenses. Det er behov for å klargjøre og styrke føringer som bidrar til å sikre at arealene langs sjøen er tilgjengelige for allmenn ferdsel og bruk, og kommer hele byen til gode. Samtidig må også kaier, båttrafikk og sjørettet næringsvirksomhet være en del av bybildet dersom Bergens maritime identitet skal bestå.

Majoriteten av utbygginger i sjøfronten i dag initieres og gjennomføres av private utbyggere. For å gi utviklingen overordnede og langsiktige rammer, med forutsigbarhet for grunneiere og utbyggere, har Bergen kommune over flere år arbeidet med kommunedelplaner for delområder langs sjøfronten. Det er imidlertid behov for en samlet og mer helhetlig tilnærming til problemstillingene. Det er behov for et verktøy som skal koordinere de offentlige behovene med den markedsstyrte utviklingen. Sjøfrontens særegne verdier og betydning for allmenne interesser tilsier at det er behov for en tydeligere offentlig styring ved utviklingen av disse arealene. Derfor er det utarbeidet en sjøfrontstrategi. Strategien er et steg på veien for at Bergen skal bli en bedre by å bo og ferdes i.

Det er definert 4 mål for videre utvikling av sjøfronten:

1. **Byens kontakt med sjøen skal styrkes**
2. **Bergens maritime identitet skal videreføres**
3. **Det skal skapes rammer for god og variert byutvikling**
4. **Bylandskap og sjøflate som er viktig for byens identitet og karakter skal sikres**

En strategi er ikke en plan etter plan- og bygningsloven, men gir overordnede prinsipper og mål for arealbruk i sjøfronten. Strategien må følges opp og konkretiseres i handlingsplaner, og arealbruk må detaljeres og sikres i juridiske reguleringsplaner.

Arbeidet er forankret i kommuneplanenes samfunnsdel Bergen 2030 (KPS), og i handlings- og økonomiplan for 2017-2020, der utarbeidelsen av en strategi for hele den sentrale sjøfronten er en prioritert oppgave.

Sjøfrontstrategien skal ses i sammenheng med Kommuneplanens arealdel (KPA 2018), Arkitekturstrategien «arkitektur + Bergen», Kulturminnestrategi 2019-2023 «Identitet med særpreg» og «Gåstrategi for Bergen 2019-2030».

Kapittel 2 er en kartlegging og beskrivelse av problemstillinger og utviklingstrekk i sjøfronten. Kapittel 3 gir strategiske delmål og tiltak for utvikling av fremtidens sjøfront. Kapittel 4 viser eksempler og anbefalinger for tiltak langs sjøfronten.

2 Situasjonsbeskrivelse



Bergen sin fremvekst og historie er uløselig knyttet til sjøen. Havneaktivitet har i stor grad formet byen, og er en viktig del av Bergens identitet. Forholdet mellom by og havn er i endring. Fra at havnevirkksomheten tidligere var den viktigste drivkraften bak utviklingen av sjøfronten, er det i dag helt andre interesser og aktører som former byens møte med sjøen.

I dette kapitlet gis en kort gjennomgang av sjøfrontens overordnede oppbygging og utviklingstrekk, samt utfordringer og muligheter disse gir for en utvikling i tråd med målsetningene som er formulert for videreutvikling av sjøfronten.

2.1 Havnen er grunnlaget for Bergen

Forutsetningene for dannelsen av byen Bergen var de gode havneforholdene på Vågen, og plasseringen i forhold til ferdseilen langs kysten. Dette førte til at Bergen i middelalderen vokste til Nordens største by og ble et knutepunkt og senter for nasjonal og internasjonal handel. Historisk brukte man sjøen som del av næringsgrunnlaget, i tillegg har den vært en lokal ferdselsåre, både i forbindelse med persontrafikk og frakt.

Dagens strandlinje er et resultat av havnebyens utvikling fra middelalderen til moderne tid. Landskapet, fra det store fjordlandskapet til selve strandlinjen, er derfor viktige for å forstå Bergen som handels- og sjøfartsby, og administrasjonssenter for Vestlandet. Landskapet definerer Bergens særpreg, og er dermed viktig for vår identitet.

Gjennom historien har utfylling vært en del av Bergens utvikling. Mens utfylling tidligere ble gjennomført i form av mindre endringer for å forbedre havnefunksjoner, har man de siste hundre årene sett at særlig Sandviken, Puddefjorden, Nøstet, Lille- og Store Lungegårdsvann har endret seg dramatisk ved utfylling. Det er i dag få spor av Bergen sin opprinnelige strandlinje.

By- og bebyggelsesstrukturen er også preget av havneaktivitet. Byens kontakt med sjøen har tradisjonelt vært allmenningene og smitt og smau på tvers fra fjellet til fjorden med hopper og kaier. Der allmenningen møter sjøen lå de offentlige kaiene. Mellom allmenningene lå private og halvprivate areal med en annen utforming og et annet forhold til sjøen.

Delområdene som omfattes av sjøfrontstrategien ble utbygget til ulike tider. Vågen, Bryggen, Strandsiden, Dokken, Skuteviken, Sandviken, Nøstet, Jekteviken, Lungegårdsvannene, Møhlenpris og Laksevåg har dermed ulike kulturhistoriske kvaliteter og verdier. I dag danner disse områdene lesbare historiske avtrykk av både selvgrodd og mer planlagte havnerelaterte bebyggelsesstrukturer.

Områdene er ulike, men med utgangspunkt i endringene næring, transport og levemåte, kan man dele bystrukturen i sjøfronten inn i 3 karakteristiske epoker: Seilskutehavnebyen, Motorskipshavnebyen og Rekreasjonshavnebyen.



Vågen 1865. Atelier Knut Knutsen



Bykartet 1829

Seilskutehavnebyen – før 1900

Sjøen og havnen er grunnlaget for Bergen handelsby. Sjøfronten er utviklet som næringsområde for omlasting og lagring. Sjøen har vært viktigste transportåre i byområdet og til nabobygdene. Langgrunn strandsoner ga grunnlag for et tett belte av lagerboder i sjø. Bykartet fra 1829 viser et sammenhengende tett belte av sjøboder, mens gateforbindelsene for allmenheten ligger godt innpå land.

Det var også rom for rekreasjon i sjøfronten. Siste halvdel av 1800-tallet ble det etablert flere sjøbader. Sølyst og Det militære badehus på Bontelabo, og det kommunale Sydneshjebad i Jekteviken var lukkede anlegg der publikum måtte løse billett for å få adgang. Nordnesparken ble etablert på slutten av 1800-tallet.

Bystruktur: Lagerhusbelte i sjø og langs sjøfronten. Seilskipene til ankers eller i bøye ute i havnebassenget, med tettpakket bånd av robåter mellom bygg og skip.

Byromsstruktur: Allmenn tilkomst til enkelte offentlige kaier ved torg og i allmenninger. Opplevelsen av sjøen var i hovedsak ut mellom sjøbodene og «robåt-flåten».

Byggtypologier: Solide trebygg med saltak og heisanordning mot sjø.



Vågen 1935



Havneplanen 1903

Motorskipshavnebyen – 1900 – 1990

Med fremvekst av motorkraft på sjø og land, økte behovet for solide kaier med god seilingsdybde og tilstrekkelige kaiarealer. Havnevesen og næringsliv etablerte natursteinskaier med åpne brosteinsareal, kraner og robuste lagerbygg med interne heisanlegg.

Etter Havneplanen 1903 ble det etablert en rekke solide offentlige kaier, hovedsakelig rundt Vågen og på Dokken. Dette ga mulighet for anløp av større internasjonale skip. Kaiarealene ga også plass til store folkemasser for mottakelse. Det var sterk vekst i persontrafikk på sjø, både for lokale båttruter og for oversjøisk passasjertrafikk.

Langs begge sider av Puddefjorden ble det i privat regi reist kaier, lager og næringsbygg. Rundt Vågen ble sjøbodbebyggelsen transformert til mer sentrumsfunksjoner med handel og kontor/bolig.

Badeanleggene ved Bontelabo og i Jekteviken ble fortrent av havne- og næringsvirksomhet i henholdsvis 1918 og 1960. To nye sjøbod ble etablert i begynnelsen av perioden: Nordnes sjøbod i 1910 og Sandviken sjøbod i Elsesro i 1918, som erstatning for Sølyst.

Bystruktur: Sammenhengende stein/betongkaier, større sammenhengende kaiskur/lager og næringsbygg.

Byromsstruktur: Romslige offentlige kaier med allmenn tilgang. Begrenset sjøkontakt bak mer omfangsrike næring- og lagerbygg.

Byggtypologier: Lager, fabrikk, kontor og forretningsgårder/bolig i mur/ betong. Historisme, Jugend, funksjonalisme, og enkle lagerbygg.



Rekreasjonhavnebyen, fra 1990

Fra 1990-tallet har det vært endringer i logistikken i havnen, containerdrift og økt krav til sikring har samlet og avstengt havneaktiviteten. Færre aktive kaier gir rom for ny arealbruk og tilgjengeliggjør større deler av kaikanter og sjøflate til rekreativ bruk. Mens det tidligere var få boliger i sjøfronten, ble nå flere store industriareal transformert til boliger; Måseskjæret, Georgernes verft, Sandviken Brygge og Breiviken. Dagens utviklingstendenser i arealbruk langs sjøfront omtales nærmere under punkt 2.2

Bystruktur:

Sjøfokusert bygningsstruktur i typisk avgrenset prosjektkarakter, med varierende grad av tilknytning til naboområdene innenfor.

Byromsstruktur:

Hovedsakelig offentlig kaipromenade, men ofte manglende sammenhenger, uklare tilkomster og enkelte konfliktområder med privatisering.

Byggtypologier:

Tidstypiske lamellblokker med balkongside mot sjø.



Bergen 1750 Etter Pontoppidan

Kulturminneverdier i sjøfronten

«Sjøen, sjølinjen og de sjønære kulturminnene er uløselig knyttet til Bergen som sjøfarts- og handelsby, der sjøen var den viktigste transportåren gjennom hele Bergens lange historie. Nærheten til sjø og Bergens gode beliggenhet langs leden, muliggjorde utvikling av havn og industri. Bergen har en lang og stolt historie knyttet til sjøen som har gitt oss kulturminner av høy lokal, regional, nasjonal og global verdi, og der vårt eldste havnekvartier Bryggen står på UNESCO's liste over verdens kultur- og naturarv» (Kulturminnestrategi 2019-2023).

Som det framgår av kulturminnestrategien, har også strandlinjen og by- og bebyggelsesstrukturen i sjøfronten høy historiefortellende verdi.

Sentrale deler som Nøstet, Nordnes, Vågen til og med Skuteviken er fredet som en del av middelalderbyen Bergen. Her finnes automatisk fredede anlegg fra middelalderen, den fredete Bergenhus festning og kulturmiljøet rundt verdensarven Bryggen. Vågen er det sted i Europa med høyest påvist tetthet av løse kulturminner i sjøbunnsedimentene. Andre havneområder som Nøstebukten, Nordrevågen, Sandviken og tilstøtende områder, har registrerte kulturminner som beskyttes av lov om kulturminner. I tillegg er her også et høyt potensial for uregistrerte kulturminner. Planer og tiltak må avklares i forhold til kulturminneloven.

Store deler av strategiområdet ligger i Riksantikvarens NBI-register som definerer utvalgte historiske byområder hvor det må vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling. Disse områdene skal forvaltes etter Riksantikvarens sin bystrategi. Her står det blant annet:

- Karakteristiske landskapsformasjoner og visuelle sammenhenger mellom historiske bygninger er viktig for opplevelsen av byen og for forståelsen av historiske sammenhenger. Kvalitetene i landskapsrommet, herunder sjø- og vannarealer og grøntområder, skal ivaretas og være en viktig premisse for byutviklingen. Gateløp som er åpne mot sjøen, er et eksempel på dette, og slike løp bør ikke lukkes igjen.
- Karakteristiske bysilhuetter som er av betydning for det historiske bylandskapet, og topografiske trekk som er karakteristiske i bybildet, bør opprettholdes for å bidra til gjenkjennelse, særpreg og opplevelse.
- Utbygging og utfylling av sjø- og havneområder og anleggelse av vei og jernbane som visuelt og funksjonelt skiller den historiske byen fra sjøen, og som dermed svekker bruken, opplevelsen og forståelsen av bymiljøet, bør unngås.

Identitet med særpreg. Kulturminneplan for Bergen. Del 1 Kulturminnestrategi 2019-2023:

Mål 4 – Bergen som verdensarvby. Brygges universelle verdier som verdensarv, og middelalderbyen som helhet, skal sikres.

4.4: Det eldste Bergen og de kulturhistoriske sammenhengene skal ivaretas og løftes frem gjennom en styrket innsats på formidling.

Mål 5 – Sikre kulturminner. Bergen skal styrke innsatsen for å verne om og sikre vår kulturarv.

5.3: Bergen skal ivareta byens lange historie som havneby med blikket vendt utover, ved å ivareta sjølinje, vannspeil og den sjørelaterte bebyggelsen og havneaktiviteten knytte til kulturarven.



2.2 Arealbruk i sjøfronten - utviklingstendenser

Fra å primært være formet av havnens utvikling, er det i dag andre interesser som preger utviklingen av sjøfronten.

Transformasjon fra aktive kaier til bolig- og sentrumsområder

Siden 1990-tallet har flere næringsarealer langs sjøfronten blitt transformert til bolig- og sentrumsområder. Denne utviklingen vil fortsette også i årene som kommer. KPA og KPS legger føringer og ambisjoner for utvikling av en tett og kompakt gåby. Store deler av sjøfronten er definert som sentrums- eller byfortettingssone i KPA. Boligforsyningen fram mot 2030 vurderer flere fortetnings- og transformasjonsområder langs den sentrale sjøfronten.

Dette gjelder:

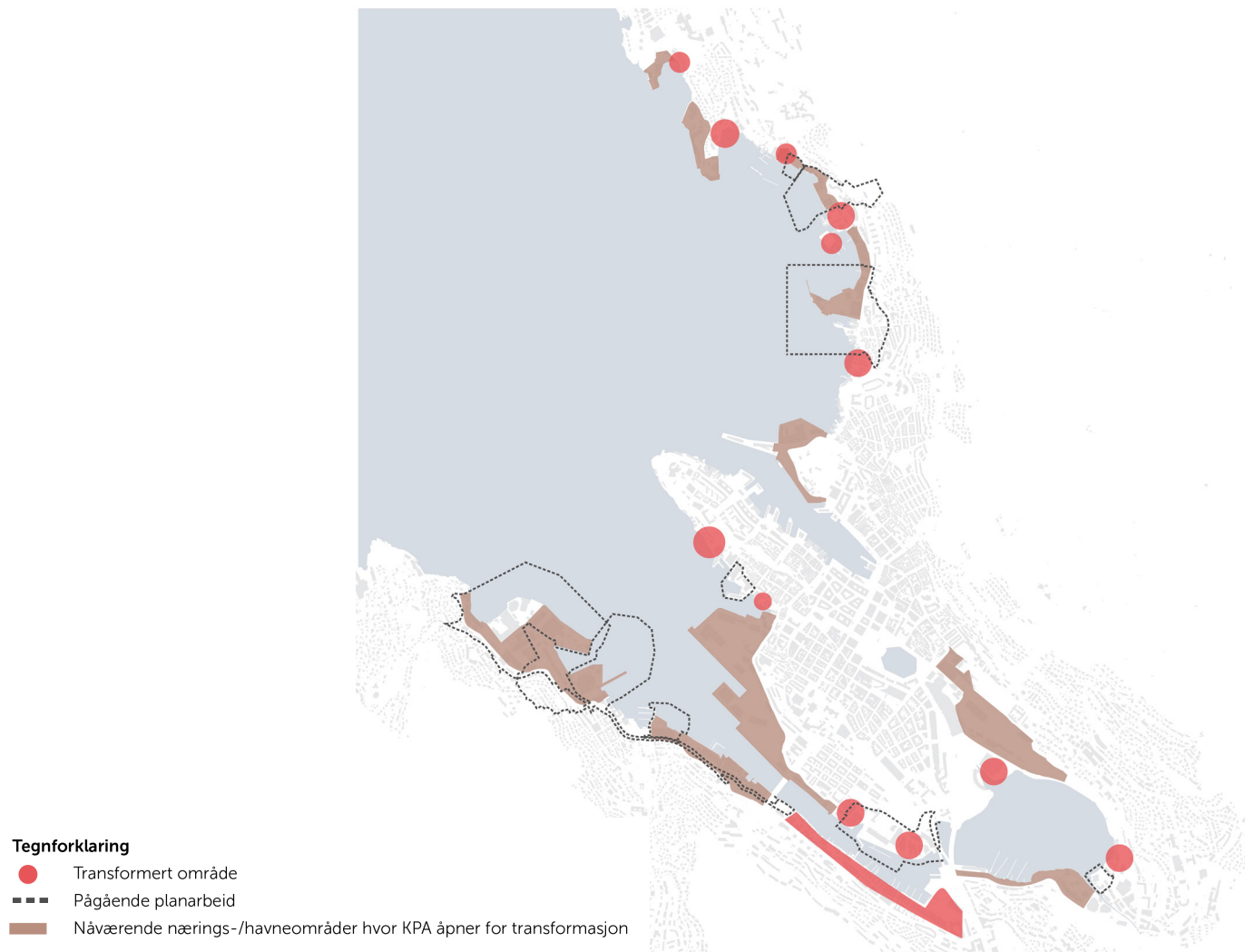
- Ytre Sandviken
- Indre Laksevåg
- Puddefjorden
- Møllendal – Grønneviksøren
- Bergen indre havn

Disse områdene er alle tidligere og nåværende nærings- og havneområder. Flere steder er transformasjonsprosessen i gang, mens både planlegging og realisering ligger langt fram i tid andre steder.

Færre næringsvirksomheter har behov for direkte sjøkontakt

Tallet på sjørelaterte næringsvirksomheter med behov for kai og direkte sjøkontakt er redusert de siste årene, men det er fortsatt slike bedrifter i det sentrale Bergen. Mange virksomheter har imidlertid kun sporadisk behov for å bruke kaiene. Dette gjelder Laksevåg, mellom Puddefjordsbroen og Kirkebukten, og deler av Sandviken.

KPA2010 viste industriområder mot sjø på Hegreneset, Dokken og langs mesteparten av Laksevåg. I KPA2018 er store deler av disse arealene satt av til sentrumsformål og byfortettingssone. Dette er også tilfelle i Strategisk planprogram for indre Laksevåg. Kun ytre del av Laksevågsneset er avsatt til næring med behov for kai og tilgang til sjø.



I tillegg til områder med pågående eller ferdigstilt transformasjon, pågår det en rekke plan- og byggesaker i strategiområdet.

Havnen er i endring

I dag har sentrum en aktiv havn med både terminalvirksomhet, godstrafikk og fergetrafikk. Endringer i logistikken i havnen, med containerdrift og økt sikring, gjør at havneområdene i større grad enn tidligere er inngjerdet. Deler av havnen er omsluttet av ISPS-gjerder, med krav til sikkerhet og terrorberedskap for havner som betjener fartøy i internasjonal fart.

Deler av havneaktiviteten skal videreføres i sentrum, mens andre deler flyttes ut av byen. Havnestyret vedtok i desember 2018 at godshavnen på Dokken skal flyttes til Ågotnes når Sotrasambandet står ferdig, tidligst i 2025. Da frigjøres 250 dekar havneareal på Dokken til byutviklingsformål. Målet er å utvikle en innholdsrik og inspirerende bydel med mangfold innen bolig, næring, service, kultur og rekreasjon. Havforskningsinstituttet, Fiskeridirektoratet og akvariet skal samlokaliseres på Dokken.

Byutvikling har vært vurdert også ved andre sentrale havneareal. I 2015 utlyste Bergen Havn en arkitektkonkurranse som skulle belyse «muligheter og potensial for utvikling av Skoltegrunnskaaien, Tollbodkaiene og Møhlenpriskaiene».

Sjøfrontens attraktive transformasjonsområder har stor utbyggingsinteresse

Bergen kommunes mål om å utvikle en tett og kompakt gåby kombinert med havnevirksomhetens endrede behov, åpner for transformasjon av sjøfronten. Sentral beliggenhet til sjø gjør arealene særlig attraktive, både for utbyggere, beboere og byens befolkning generelt.

I fortettings- og transformasjonssaker oppstår det gjerne konflikt mellom ulike mål og ønsker om arealbruk, tetthet, byggehøyder, hensyn til natur- og kulturminneverdier og forhold til naboområdene. For sjøfronten vil vi i tillegg ha følgende problemstillinger:

- ønske om utfylling i sjø
- tilgjengelighet for offentligheten langs sjøen, sett opp mot beboernes behov for privat uteoppholdsareal.

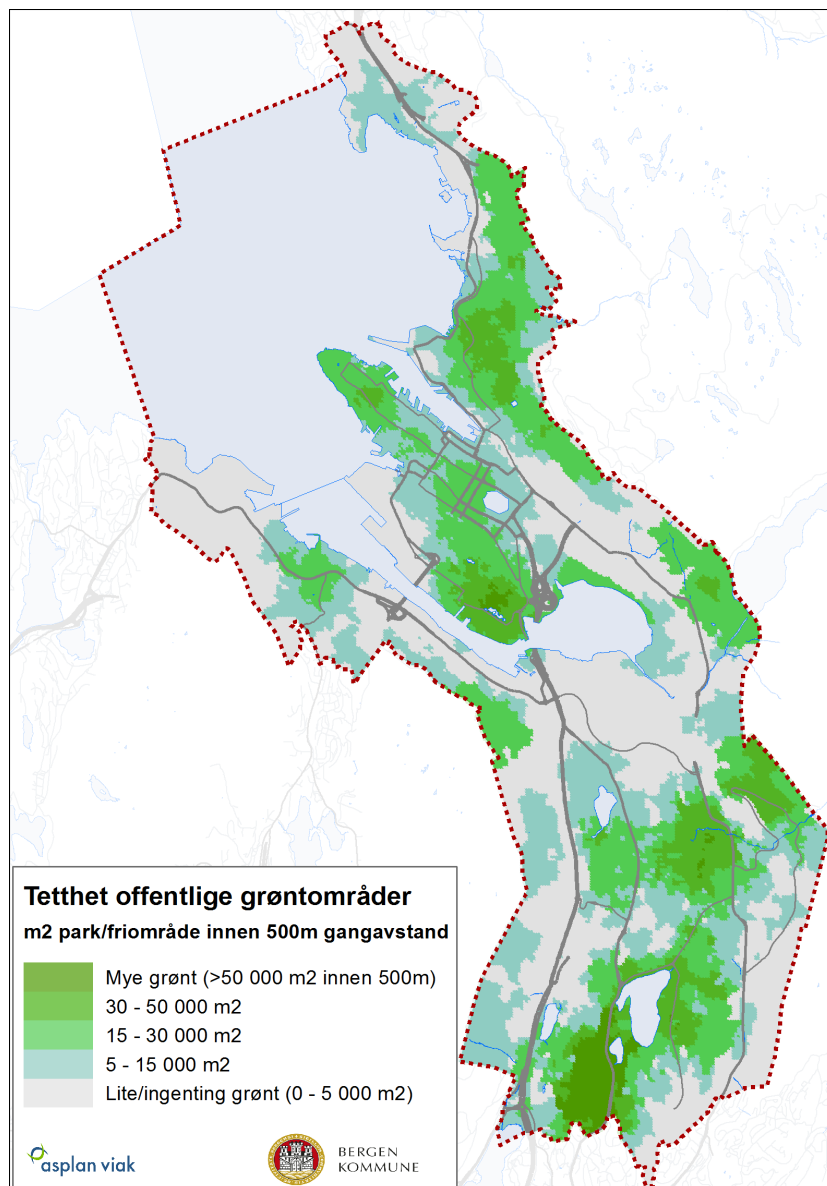
Disse temaene er derfor omtalt spesielt senere i rapporten.



Transformasjon kan åpne for økt tilgang til sjøfronten, og økt behov for parker, plasser og friområder

Flere tiltak har bidratt til økt kvalitet og tilbud for urbant friluftsliv langs den sentrale sjøfronten. Her kan nevnes oppgradering av Nygårdsparken, etablering av Håsteinarparken, sanering av forurenset sjøbunn i Puddefjorden, etablering av badeplasser ved Marineholmen og i Store Lungegårdsvann og istandsetting av Bosskaien i Skuteviken. Det pågår også arbeid med ny bystrand i Store Lungegårdsvann, og i planer for Kristiansholm og Laksevåg foreslår kommunen etablering av nye friområder.

Transformasjon og fortetting fører med seg flere brukere av byrom, parker og plasser. Dette er positivt for å skape byliv, men stiller kvalitetskrav til områdenes uteoppholdsarealer. Utviklingen av friområder og byrom må holde tritt med den øvrige byutviklingen.



Tetthet offentlige grøntområder. Figuren viser at det generelt er lav tilgang på offentlige grøntareal i strategiområdet.



Ledige havneområder tas i bruk til parkering

Etter hvert som deler av havnen tas ut av bruk, og færre næringsvirksomheter har behov for kai, blir havneområder tatt i bruk til parkering. I noen områder skaper parkering en vesentlig konflikt med målet om en tilgjengelig sjøfront, og det er en dårlig utnyttelse av svært attraktive sentrale arealer. Parkering i Sjøgaten og langs kaier gjør det vanskelig og lite attraktivt å komme til, bevege seg langs, og oppholde seg ved sjøen.

Etablering av bybåt er utredet

Bergen kommune har utredet mulighetene for å etablere en miljøvennlig bybåt i de indre havneområdene – en «bybane til sjøs».

En direkte rute Laksevåg – Nøstet er anbefalt etablert i en første fase. Erfaringer herfra vil avgjøre om tilbudet bør utvides. Indre Puddefjorden og Store Lungegårdsvann er vurdert som lite egnet for bybåt.

Anløpsstedene er foreslått som flytekaier med universell utforming og komfortabel ombordstigning, også for sykler og barnevogner.

Bybåten vil antageligvis ha et lavt passasjergrunnlag, men den kan være et supplement til kollektivtilbudet som bidrar til aktivitet og attraktivitet i sjøfronten.



2.3 Det maritime Bergen er i endring

Havneaktivitet og sjørelaterte næringer er en del av Bergens identitet

Fra å være grunnlaget for etablering av byen, blir havne- og sjørelatert næringsvirksomhet i dag gjerne satt opp mot ønske om byutvikling. I de siste 30 årene, har man sett en global tendens til at havnene flytter ut av den sentrale byen for å frigjøre attraktive tomter til byutvikling.

Havneaktivitet kommer ofte i konflikt med offentlig tilgang til sjøen, og lar seg vanskelig kombinere med aktiviteter og attraktivitet for byens befolkning. Havnevirksomhet har også et høyt konfliktpotensial i kombinasjon med boligformål. Samtidig er maritim aktivitet en del av Bergens identitet der båter er en del av bybildet. Variasjon og aktivitet skaper liv og opplevelseskvaliteter i sjøfronten.

Sentrale spørsmål blir om hvor stor del av byens nærings- og havneaktivitet kan flyttes, før Bergen mister sin maritime tradisjon og posisjon, og om hvordan målet om den flerfunksjonelle byen kan ivaretas når markedet i størst grad etterspør boliger. Paradoksalt nok kan deler av sjøfrontens egenart gå tapt i prosessen med å tilgjengeliggjøre den for flere. For eksempel er gode sentrumsnære dypvannskaier en ressurs som står i fare for å gå tapt.

Sjørelatert virksomhet kan være vanskelig å styre gjennom arealplanlegging. Kommunedelplan for Sandviken og Fjellsiden Nord, anbefalte videreføring av sjørelatert næringsutvikling. Næringslivet var tungt inne i dette arbeidet, likevel har endrede behov og etterspørsel etter boliger transformert store deler av sjøfronten i Sandviken til boligformål.



Havbyen Bergen

Bergen har ambisjoner om å befeste og videreutvikle sin rolle som Norges havby. Bergens fortrinn ligger i bredden i de havrelaterte miljøene, og mulighet for samarbeid på tvers av forskning, utdanning, forvaltning og næringsliv.

I tillegg til maritime tradisjoner, har Bergensregionen Europas største konsentrasjon av marine forskningsmiljøer, og Havforskningsinstituttet er Europas største marine forskningsinstitutt. Bergen har landets viktigste marine forvaltningsmiljøer og flere av verdens største havbruksaktører har hovedkontoret sitt her.

Havbyen vil også prege byutviklingen. Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet skal samlokaliseres på Dokken. Det er et mål at samlokalisering og økt samarbeid på tvers av aktører skal gi ringvirkninger og gode vekstvilkår også for sektorer, som turisme, kulturliv og nye næringer.

Småbåthavner

Småbåthavner kan bidra til både aktivitet og opplevelseskvaliteter langs sjøfronten. I sentrale Bergen ser man imidlertid at mange småbåthavner gjerdes inne og låses av, og blir en barriere.

I 2010 ble småbåttutredningen «Småbåthavner, friluftsliv og båtutfart på sjøen» i Bergen kommune utarbeidet. Denne kartla eksisterende, og behovet for nye småbåthavner, samt vurderte konsekvensene av å etablere nye eller utvide de eksisterende. Det ble registrert 850 båt plasser i anlegg innenfor strategiområdet for sjøfronten. I tillegg kommer småbåter som ikke ligger til registrerte havner, og plasser etablert i etterkant av utredningen.

Utredningen presiseres at småbåthavnene tilfører verdi til de få som kan benytte den. Videre fremkommer det at «*Det er en målsetning å gi allmennheten god tilgang til strandsonen. Private småbåthavner (...) vil i slik forståelse innebære en trussel mot fellesskapets goder ved at de båndlegger friluftsareal eller kan hindre allmennhetens adgang til strandsonene eller sjø*»

Det er ikke prioritert å utrede lokaliseringer av flere private småbåthavner.

Gjeste- og besøkshavn

Gjeste- og besøkshavner medfører i mindre grad barrierevirkning, privatisering og parkeringsbehov på land. Disse havnene er snarere positive bidragsyttere til det maritime bylivet.

Det er behov for å øke kapasitet for gjestehavn i det sentrale Bergen, da den eksisterende gjestehavnen i Vågen har både kapasitets- og fasilitetsutfordringer. Det er ønskelig å videreføre denne som besøkshavn og supplere tilbudet med en ny gjestehavn, foreslått lokalisert på Kristiansholm i Sandviken.

Flytende boliger

Husbåter kan være en attraksjon, men kan også komme i konflikt med målet om økt tilgjengelighet til sjøfronten. Tilrettelegging for flytende boliger medfører behov for investeringer og tiltak som ankerfeste og tilkobling til vann- og avløpsanlegg. Sammen med økt konfliktnivå mellom privat og offentlig rom, kan slike tiltak gi økte barrierevirkninger. Husbåter er en type bolig som må vurderes i reguleringsplan.



2.4 Utfylling

Bergens identitet er knyttet til hovedformene i landskapet sett fra byfjellene og til møtet mellom byrommene og fjorden. Havnen og sjølandskapet er en forutsetning for fremveksten av byen og hele sjøfronten inneholder strukturer med kulturhistorisk interesse. Sjøen har stor opplevelsesverdi både når en kommer seilende inn Byfjorden, eller nyter solnedgangen ut Puddefjorden.

KPA forutsetter en kompakt byutvikling, der fortetting skal skje innen etablert byggesone. Flytting av havnefunksjoner skaper potensiale for fortetting og befolkningsvekst i sentrale deler av Bergen. Da regionen har store overskuddsmasser fra samferdselsprosjekter, blir utfylling i sjø et aktuelt tema.

Utfylling i en tett utbygd historisk bystruktur skaper interessekonflikter. På den ene siden kan nytt attraktivt, sentrumsnært byggeland gi byutvikling i områder som er godt knyttet til viktige funksjoner og målpunkt. Den økte eiendomsverdien kan også være med på å bære noen av utgiftene knyttet til rensing av forurenset grunn i havneområdene.

På den andre siden endrer utfylling landskapet og får konsekvenser for naturmiljø, kulturminnemiljø, områdekarakter, bruk av sjøflaten, vannkvalitet, etablerte kaier og havner. Vi vet fra andre byutviklingsprosjekter ved sjø at de utfylte arealene er attraktive områder som ikke nødvendigvis blir et gode for alle.

En detaljert vurdering av hvor utfylling i sjø kan tillates, krever omfattende konsekvensutredninger som må følges opp i videre planarbeid.

Det finnes ingen overordnet analyse av hva Bergens landskap kan tåle av massive utfyllinger. Strategiarbeidet har derfor utarbeidet en overordnet landskapsanalyse. Hensikten er å bli bevisst overordnede landskapsverdier knyttet til Byfjorden og strandsonen i sentrale Bergen. Den vurderer hvilke sjøflater som ikke tåler en utbygging uten at byens landskapskarakter blir endret, uavhengig av om det er resultat av utfylling, nytt byggeland på pæler eller flytende konstruksjoner.

På side 22-24 følger et sammendrag av landskapsanalysen. Fullstendig analyse finnes også som separat rapport (*Strategi for sjøfronten i Bergen sentrale deler. Overordnet landskapsanalyse. Utfylling i sjø, Norconsult 2020*).

Eiendomsforhold og rettigheter ved utfylling

Eierforhold til arealer i sjø er et juridisk område som håndteres ulikt fra land til land. Hovedprinsippet i Norge er at eiendommer som grenser til sjø strekker seg langs sjøbunnen ut til marbakken eller til to meters dyp. Det er alminnelig anerkjent at grunneier skal ha mulighet til å komme ut med båt (følger av strandretten). Av dette følger at grunneier på land som har strandrett, også har eiendomsrett til nytt byggeland i sjø. Dette gjelder også der kommunen er tiltakshaver for utfylling og eier av massene som skal brukes.

100-metersbeltet langs sjøen har betydelige offentlige og allmenne interesser. Utfyllingsretten for strandeier er en privat rett, og styrer ikke over byggeforbudet i 100-metersbeltet. Utfylling krever tillatelse fra kommunen som planmyndighet. Kommunen har gjennom reguleringsplan anledning til å forutsette offentlig eierskap og allmenn tilgjengelighet til nytt utfylt areal. Arealet må da erverves av kommunen.

De store verdiene sjøareal representerer som nye byutviklingsområder, reiser spørsmålet om de økonomiske verdiene automatisk skal tilfalle eier som grenser mot sjø. I andre land er sjøarealene offentlig eiendom. Høyesterett har ikke tatt stilling i saker som belyser disse problemstillingene. Forståelsen av eierforhold ved utfylling hviler derfor fortsatt på gammel sedvane.

Etablering av nytt byggeland på utfylling i sjø i tette byområder bør avklares med statlig myndighet.

Når det gjelder å sikre allmenn tilgjengelighet til eventuelle utfylte områder gjelder de samme regler som for alle planer i sjøfronten. Allmenn interesser og tilgjengelighet i strandsonen sikres gjennom reguleringsformål og bestemmelser; offentlige byggeformål, grøntstruktur, og samferdselsformål.

Utfylling - historisk og visjoner

Sjøfronten og sjøflaten har vært og er i endring. Historisk har det vært fylt ut for å forbedre havnefunksjoner eller andre behov. I nyere tid har det også blitt fylt ut for å muliggjøre byggeland, og det foreligger flere byutviklingsvisjoner som til sammen medfører omfattende utfylling i sjø i Bergens sentrale deler. Illustrasjonene under viser innvirkningen store utfyllinger har på byens sjølandskap.



1848

Sjøflaten fra førindustriell tid basert på kart fra 1848.

- Store- og Lille Lungegårdsvann henger sammen.
- Puddefjorden har en markert traktform som ender i et pollelandskap.
- Strandlinje med mange småskala bukter og hoper



2018

Dagens sjøflate

Tross store utfyllinger, gjenkjenner vi hovedtrekk i kartet og sjølandskapets identitet er bevart.

- Den største endringen er at Store og Lille Lungegårdsvann er blitt to vann, og vannflaten er halvert.
- Innløpet til Vågen er snevret inn
- Kristiansholm er blitt et nes
- Puddefjorden er blitt smalere,
- Færre småskala bukter og hoper.



Full realisering av dagens visjoner

Fremtidig situasjon dersom alle kjente utfyllingsvisjoner er realisert.

De største utfyllingene i kartet er hentet fra Strategisk planprogram for Laksevåg, visjoner for Dokken og BOB sin visjon for en ny bydel i Store Lungegårdsvann.

Sjølandskapet vil bli dramatisk endret:

- Puddefjorden er blitt til en kanal
- Nordnes har mistet sin fremtredende posisjon i bylandskapet.
- Det åpne landskapsrommet rundt Store Lungegårdsvann forsvinner og er blitt erstattet av et småskala kanalsystem.



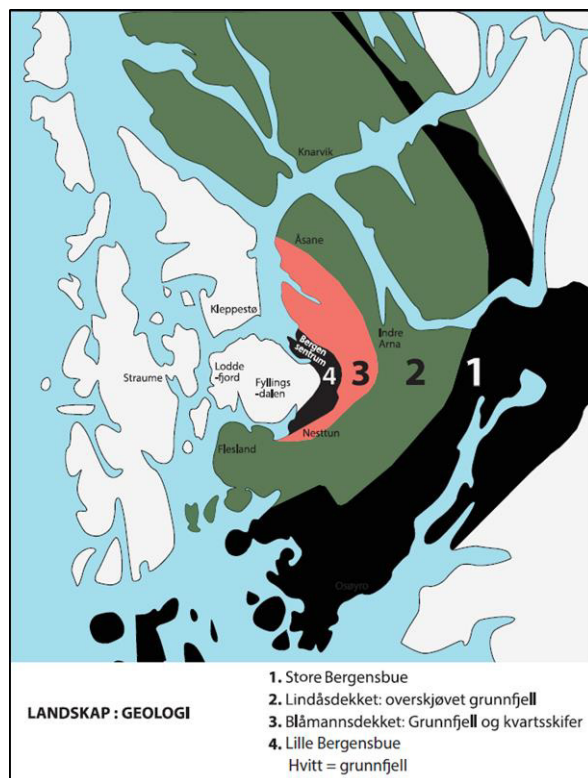
Overordnet landskapsanalyse – sjølandskapet i sentrale Bergen

Innhold i analysen

- Landskapstrekk og markerte landskapselement
- Landskapstyper – ulike typer sjølandskap i Bergen
- Utvikling av sjølandskapet i Bergen
- Anbefaling

Landskapstrekk og markerte landskapselementer

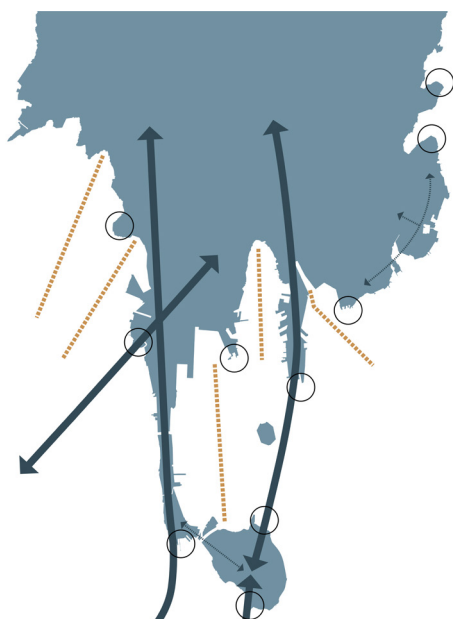
Bergensbuene er bestemmende for de viktigste landskapsformene i Bergens-området. Retninger og bueformer på fjellene, Bergensdalens form og flere av fjordene kan leses tydelig. Bergensdalen åpner seg mot sjøen i nord- og sørvest, og sjøen når inn i begge ender av dalen i form av poller; Store Lungegårdsvann i nord, Nordåsvatnet i sør. Disse pollene bringer sjøen inn i byorganismen, og i Bergensdalen er det aldri lang avstand til sjømiljø. Store Lungegårdsvann er viktig i nordre, del av Bergensdalen, med betydning for identitet og opplevelse.



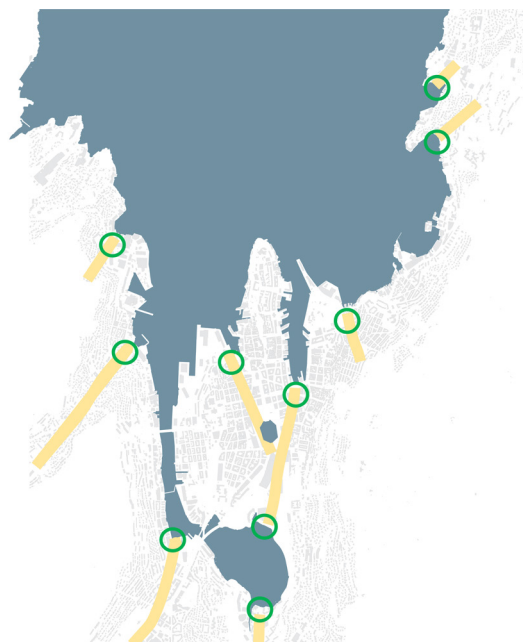
Bergensbuene setter sitt preg på topografien. Lille Bergensbuen går gjennom Bergensdalen som omkranser Løvstakken.

Ved å fylle ut i sjøen endres sjøflaten og landformene. I landskapsanalysen omtales landskapselement som er viktige for lesbarheten av det overordnede sjønære landskapet i sentrale Bergen:

- Linjer/kanter/ romavgrensere
- Overordnede retninger i sjølandskapet:
 - Puddefjorden og Vågen har en tydelig retning ut mot Byfjorden
 - Sandviksbukten har en buet hovedform som gjenspeiler det overordnede landskaps-rommet avgrenset av Sandviksfjellet
 - Store Lungegårdsvann er blitt fylt ut og har endret form gjennom årene. Hovedretningene er både ut Strømmen til Puddefjorden, og parallelt med Bergensdalen
- Fokuspunkt i landskapet
- Viktige daldrag og knutepunkt i møtet mellom sjø og land
- Visuell kontakt mellom det enkelte knutepunkt og det store landskapet har betydning for landskapets lesbarhet. Byen ble grunnlagt fra sjøen, og kontakten mellom Byfjorden og de historiske knutepunktene er viktig.
- Siktlinjer som er spesielt viktige for byens lesbarhet og identitet: Ut Vågen og Puddefjorden, fra Bergenhus mot Byfjorden og fra Damsgård mot Byfjorden



- ↔ Viktig sammenheng sjø-landskap
- Viktig terrengrygg som møter sjø
- ←--- Viktig retning i sjøflaten



- Daldrag
- Knutepunkt, møte mellom dal og sjø/land



- Svært markerte nes / holmer
- Markerte nes

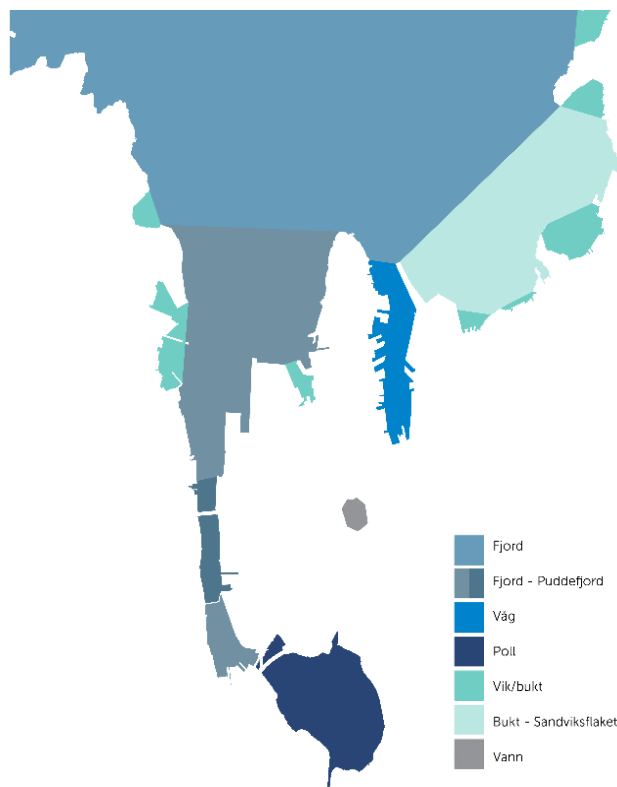


Viktige siktlinjer

Landskapstyper

Det sentrale Bergen inngår i to hovedtyper landskap: Byfjorden; middels bredt fjordløp, og Vågen og innenfor Puddefjordsbroen; våg- og smalsund. Fra «Vurdering av landskapstyper i Hordaland», (Hordaland fylkeskommune/ Aurland Naturverkstad).

Nye utfyllinger kan ha stor innvirkning på bylandskapet, og ved store utfyllinger endres også typen sjølandskap. For å tydeliggjøre hva større utfyllinger kan bety for Bergens sjølandskap er de to hovedtypene landskap delt i ulike typer sjølandskap. Landskapsanalysen viser at selv om det har blitt fylt mye i sentrale Bergen, er hovedtrekkene i typen sjølandskap fortsatt lesbar. Men dersom visjonene for utfylling blir realisert vil sjølandskapet bli dramatisk endret; Det brede fjordløpet Puddefjorden blir til et smalt sund, og Nordnes sin fremtredende rolle i byen svekkes. Utsikten ut Puddefjorden som åpner seg mot Byfjorden snevres inn, og sammenhengen fra Melkeplassen forbi Damsgård ut fjorden blokkeres.



Anbefalinger overordnet landskap:

Hele sjøflaten er viktig, og i utgangspunktet skal det ikke fylles ut i sjøen. Dette kapitlet gir anbefalinger om hvilke landskapsverdier som er viktig å ivareta når en vurderer tiltak som medfører utfylling i sjøen:

- Sjøflate med betydning for Bergen skal ikke reduseres.
- Visuell kontakt mellom landskapsmessige knutepunkt og det store landskapet er av overordnet betydning for landskapets lesbarhet. Byen ble grunnlagt fra sjøen, og kontakten mellom Byfjorden og de historiske knutepunktene er viktig for byens identitet.

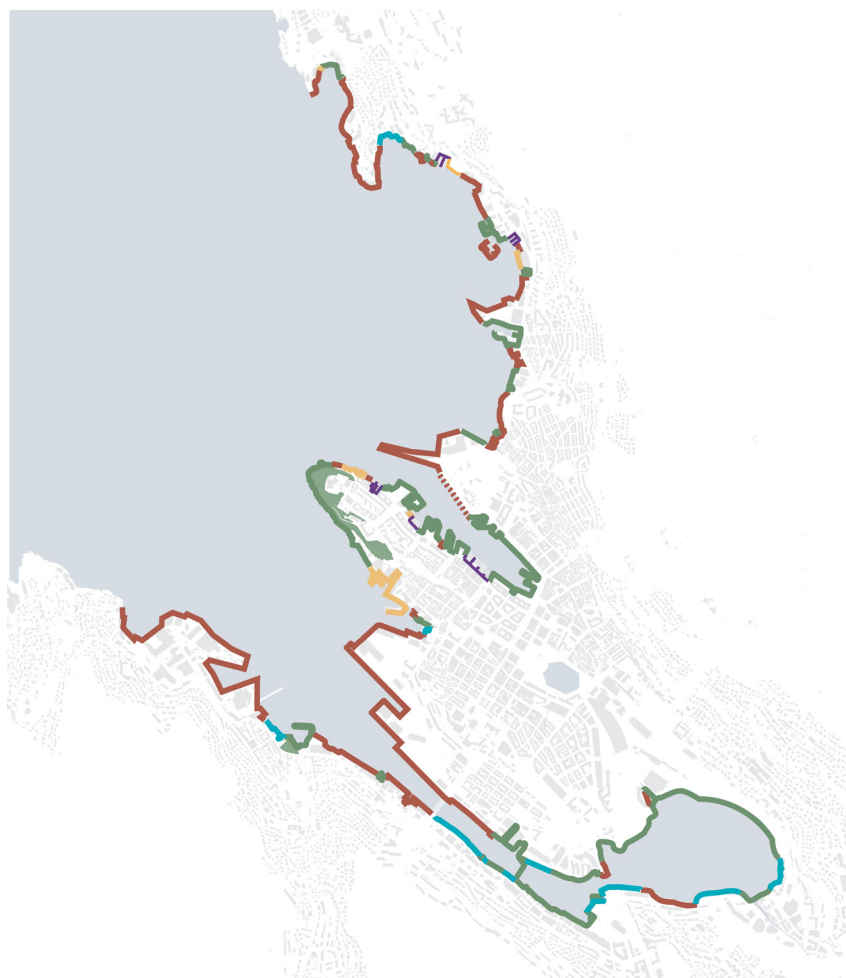
Prosjekter som omfatter utfylling i sjøflate med lokal betydning, må vurderes i lys av om de tydeliggjør eller svekker:

- Sjøflaten med type sjølandskap. Overordnede landskapstyper (typen sjølandskap), og dermed byens identitet, skal i utgangspunktet ikke endres
- Viktige sammenhenger mellom sjø og land
- Fremtredende nes og holmer



2.5 Tilgjengelighet og forbindelser langs sjøfronten

Sjøfronten oppleves fragmentert der bare 30 % av strandlinjen er tilgjengelig i form av gangveger, kaier og friområder. Det er i liten grad mulig å bevege seg sammenhengende langs sjøen i lengre strekk.



TILGJENGELIGHET I SJØFRONTEN (2019)

- Utilgjengelig
- - - Tidvis stengt med ISPS-gjerde
- Regulert - ikke opparbeidet
- Tilgjengelig
- Tilgjengelig - hop
- Tilgjengelig - formell avklaring mangler

Eksempler på barrieren mellom by og sjø er:

Havneområder: Det er krav til ISPS-gjerder i deler av havnen. Dokken vil være avstengt så lenge havneterminalen ligger der. I Vågen sier gjeldende reguleringsplan at gjerdene skal være åpne om kaiene ikke er i bruk. Festningskaiaen er åpen for allmennheten når det ikke ligger skip inne. På Bontelabo er det vanskelig å åpne for allmennheten som følge av bygninger som må sikres. I tillegg til havnevirkksomhet, leier Bergen havn ut store sentrale kaiarealer til parkering.



Nærings- og industriområder: Sjørelatert næring medfører aktivitet med behov for inngjerding i noen områder.



Småbåthavner er ofte avlåste og omgitt av høye gjerder.



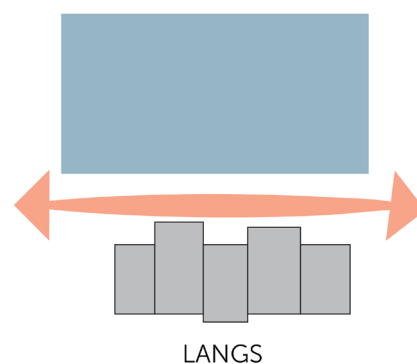
Bebyggelse: Det er flere eksempler på bygg som ligger med front mot sjø, uten at det er mulighet å passere i forkant. Boligprosjekter som «Skuten» i Skuteviken og Måseskjæret er eksempler på områder hvor transformasjon har medført at sjøfronten er helt avstengt for allmennheten. Her er det beboere som har eksklusiv tilgang til sjøen.





Sjøkontakt og bevegelse langs sjøfronten

Utformingen av overgangen mellom by og sjø er et resultat av havneaktivitetens behov gjennom tidene, og består i dag hovedsakelig av opparbeidede kaikanter og utfyllinger. Svært lite av den opprinnelige strandlinjen er bevart. Bebyggelsesstruktur og topografi gjør at bevegelseslinjens utforming og avstand fra vannflaten varierer i de ulike områdene. Dette er en stor kvalitet ved sjøfronten i Bergen. Forenklet kan man skille mellom tre ulike typer bevegelse langs den tilgjengelige delen av sjøfronten; langs vannkanten, høyt over vannkanten og bak og mellom bebyggelsen

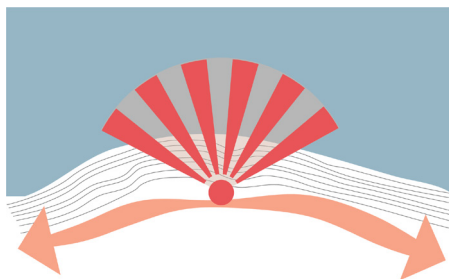


Langs vannkanten

Bevegelse skjer i lengre sammenhengende strekk, ytterst mot sjøen. Sjøkontakt og opplevelse av vannet avhenger av opparbeiding, kontekst og avstand fra sjøfronten.



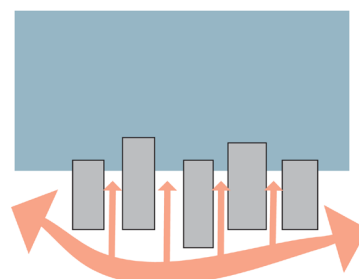
- **Kaier** - tilrettelagt for aktivitet på og fra vannet
Større deler av den tilgjengelige sjøfronten består av kaikanter som har vært eller er i bruk til havne- og næringsformål. Her har sjøkontakten gjerne vært det samme som båtkontakt. Utformingen varierer, men generelt er det høye kaikanter, ofte med et maritimt og røft preg.
- **Promenader** – kaikanter tilrettelagt for å promenerer, og å oppleve sjøen fra land. I takt med at flere områder transformeres fra næring til bolig, blir også kaikantene gradvis utformet for aktivitet på og fra landsiden. Slike promenader finner man i hovedsak i områder som er transformert de senere år. Eksempler er Damsgårdssundet, Marineholmen, Slaktehustomten, Sandviken brygge og Georgernes Verft. Også her er det oftest høye kaikanter. Stedvis er det tilrettelagt for direkte sjøkontakt fra land, gjennom punktvis nedtrapping, badestiger og på Marineholmen også i form av en strand.
- **Gangveier/ turveier.** Nonnestien langs Store Lunegårdsvann, Kirkebukten og Nordnesparken er eksempler på steder hvor sjøfronten inngår i friområder. Her er ikke sjøfronten opparbeidet med en stram kaikant, men ligger på terreng.



OVER

Høyt over vannkanten

I områder med bratt strandsone er det ikke mulig med fysisk sjøkontakt. God sikt mot vannet gjør at man likevel opplever sjøfronten som tilgjengelig. Eksempler på denne typen sjøkontakt finner man på deler av Nordnes, Breiviken og Gamle Bergen.



MELLOM

Bak og mellom bebyggelsen - hoper

Hopene er en del av bergensk byggeskikk. Det ble bygget parallelle rekker av sjøboder med hoper mellom, for enkle laste- og losseforhold mellom skip og bygg. Dette ses igjen i dagens bystruktur, særlig i Sandviken og langs Vågen.

Bevegelse i disse områdene skjer ikke i direkte kontakt med sjøfronten, men på nærmeste gangvei eller fortau i bystrukturen bak. Det er punktvis kontakt med vannet, visuelt eller fysisk



Barrierer i tilgjengelige områder

I deler av sjøfronten, som i prinsippet er tilgjengelige for allmennheten, finnes det eksempler på barrierer, både fysiske og opplevde, som hindrer fremkommelighet og god kontakt mot sjøen.

Eksempler på fysiske barrierer:



Manglende kvalitet på gangforbindelse

Fortau og gangveier som leder til og langs sjøfronten oppleves ikke alltid som inviterende, trygge eller tydelige. Noen steder mangler tilbud for gående, og flere steder er det mindre hindre for fremkommelighet, som parkerte biler, gjerder, kanter og andre stengsler.



Aktive kaier

Flere aktive kaier er i dag helt eller delvis tilgjengelige for allmennheten, men har likevel redusert fremkommelighet. Tilsynelatende tilfeldig plassering av utstyr og lagring av materiell kan gjøre deler av områdene utilgjengelig, eller skaper usikkerhet rundt om man kan passere forbi.



Utydelige forbindelser

Spesielt i områder hvor bevegelsen langs sjøen flyttes fra vannkanten til bystrukturen bak, kan det være uklart hvor man skal bevege seg for å komme videre langs vannet.



Trafikale barrierer

Hovedveiene langs sjøfronten er en barriere mellom by og sjø. De største trafikale barrierene er Sandviksveien/Sjøgaten og Torborg Nedreaas gate/Nøstegaten.

Sandviksveien og Sjøgaten har funksjon som innfartsåre til Sandviken og er i tillegg en viktig kollektivtrasé med mange reisende. Bystyret har vedtatt at Bryggen skal bli bilfri, og Sjøgaten får en betydelig trafikkavlastning når dette gjennomføres. Bybane til Åsane vil føre til endringer av trafikkstrømmene, og strekningen kan da gis en mer bymessig utforming med brede fortau og mulige plassdannelser på Skutevikstorget og Sandvikstorget.

Kontakten mellom sentrum og Nøstebukten er preget av mye trafikk i trange gater. Transportkorridoren Dokken – Nøstet danner sammen med Nygårdstunnelen og Fløyfjellstunnelen et sentrumsringveinett som er avgjørende for å begrense biltrafikken i sentrumsgatene. Miljøtiltakene og prioriteringen av kollektivtrafikken som er gjennomført på sentrumsgatenettet de senere årene har overført trafikk fra den indre bykjernen til hovedveinettet via Nøstet/Dokken. Korridoren har i dag en årsdøgntrafikk på nær 20.000 kjøretøy. Det foreligger godkjent reguleringsplan som skal avlaste flaskehals-problemer i korridoren: en ny firefelts vei langs havnen. Denne skal ytterligere avlaste sentrumsgatene for trafikk og gi adkomst til havnen og etter hvert fremtidig byutvikling på Dokken.





Eksempler på opplevde barrierer:

Privatisering

Nyere reguleringsplaner langs sjøfronten har som regel en intensjon om at arealet nærmest sjøen skal være tilgjengelig for offentligheten. Opplevd tilgjengelighet er ikke alltid i samsvar med denne intensjonen. Selv om det er opparbeidet forseggjorte kaikanter og sikret gjennomgangsmulighet, er sonen mellom den private og offentlige sfæren ofte ikke artikulert nok. For brukerne av byrommet kan dette resultere i usikkerhet om hvorvidt man virkelig kan bevege og oppholde seg i disse områdene, mens beboere kan oppleve aktiviteten utenfor som sjenerende.



Områder som ikke er tilrettelagt for bruk/ opphold

Målet om en attraktiv sjøfront fordrer at man ikke bare sikrer tilgjengelighet, men også kvalitet i utforming, aktiviteter og målpunkt underveis. Det er flere gode byrom og aktivitetstilbud langs sjøfronten, men også mange områder som ikke innbyr til bruk eller opphold. Store deler av de tilgjengelige kaiene benyttes eksempelvis i dag til parkering.



Byggegrense langs sjø

I bestemmelsene til KPA (§6.1) er det krav til avstand mellom sjø og byggegrense på minimum 10 meter i sentrumskerne og byfortettingssoner. I retningslinjene åpnes det for fleksibel vurdering dersom ny situasjon tilfører nye og forbedrede allmenne brukskvaliteter, mens områder som omfattes av hensynssone bevaring kulturmiljø vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle.

Å sikre økt allmenn tilgjengelighet til sjøfronten er et overordnet mål. I den forbindelse er det viktig at det settes av tilstrekkelig areal til å sikre både gangforbindelser og utforming av gode kantsoner mellom bygg og sjø. Krav om minimum 10 meters avstand mellom sjø og byggegrense gir ikke nødvendigvis den beste løsningen i alle situasjoner. Avstandskravet er i seg selv ikke tilstrekkelig for å sikre kvalitet, og kan komme i konflikt med andre hensyn.

Variasjonen i strandlinjen en stor kvalitet ved dagens sjøfront. Lik avstand mellom bygg og sjø ved alle nye tiltak kan bidra til mindre variasjon. Utover kulturminnehensyn, som retningslinjen viser til, kan avstandskravet også få konsekvenser for landskap, bystruktur, eksisterende bygg og funksjoner. Der kystlinjen er spesielt smal, kan det bli utfordrende å oppnå den tettheten og kvaliteten som tilstrebes når byen fortettes, noe som også kan utløse ønske om omfattende utfylling i sjø.

Utdrag fra bestemmelser til KPA, §6-1 Byggegrense sjø

6.1.1 Langs sjø, gjelder følgende minimumsgrenser for tiltak etter pbl § 1-6:

- sentrumskerne og byfortettingssone: 10 meter

Retningslinjer til §6.1:

Ved regulering av bebygde og avgrensede områder i strandsonen for videreutvikling, bruksendring eller transformasjon kan byggegrensen etter 6.1 vurderes fleksibelt. Det forutsettes at den nye situasjonen tilfører nye og forbedrede allmenne brukskvaliteter til området.

For byggegrenser langs sjø langs historiske områder og hensynssone bevaring kulturmiljø vil hvert enkelt tiltak vurderes konkret.

3 Strategi



Fremtidens sjøfront er summen av enkeltprosjektene som realiseres over tid. For en utvikling i ønsket retning, er der derfor sentralt at hvert enkeltprosjekt støtter opp om et felles helhetlig målbilde, hvor fremtidens sjøfront:



har en levende, variert og allsidig havn



består av ulike delområder som er knyttet sammen, men har beholdt sin egenart. Transformasjonsområdene er utformet i samvirke med potensialet som ligger i kulturminner, aktive havner, landskapsverdier og attraksjoner.



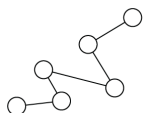
er en attraksjon i seg selv, med et mangfoldig aktivitets- og rekreasjonstilbud. Sjøfronten er en sekvens av byrom for rekreasjon og opphold, med attraksjoner og publikumsfunksjoner.



har god vannkontakt med aktiviteter i, på og ved vannet.



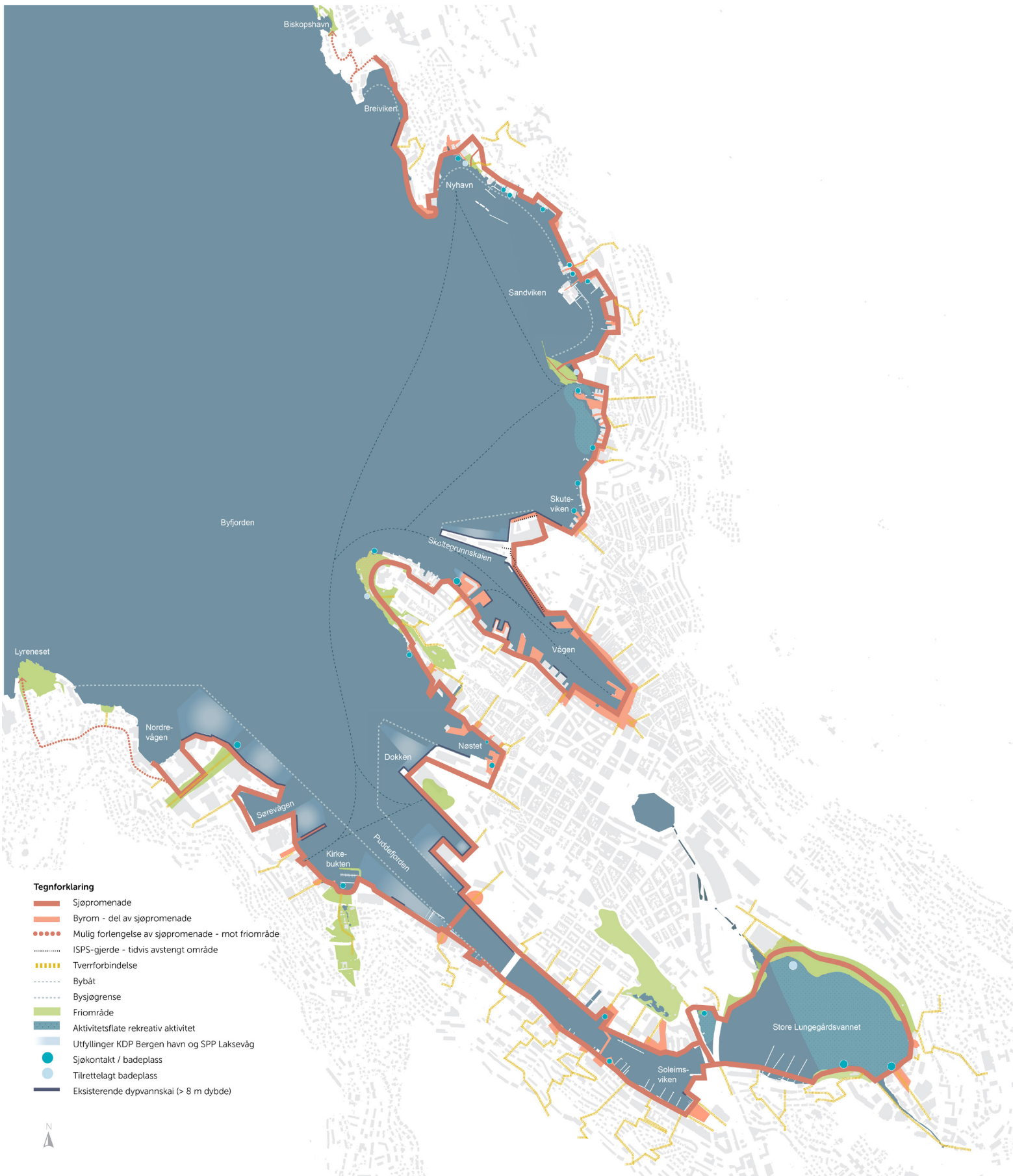
er trygg, tilgjengelig og tilrettelagt for alle brukergrupper



har sammenhengende forbindelser langs sjøen. Gjenkjennelige element underveis bidrar til at sammenhengen blir tydelig og lesbar.



er godt knyttet mot det øvrige byromsnett, slik at barrierevirkninger reduseres.





Mål 1:

BYENS KONTAKT MED SJØEN SKAL STYRKES

Delmål

1. Sjøfronten skal gjøres tilgjengelig for allmenheten
2. Barrierer mellom byen og sjøen skal reduseres
3. Det skal sikres god sammenheng og kvalitet i byrommene langs sjøen
4. Sjøfronten skal tilrettelegges for alle brukergrupper



Dette oppnår vi ved å:

- etablere en sammenhengende sjøpromenade fra Breiviken til Laksevågneset
 - bruke sjøpromenaden som ryggrad i et helhetlig byromsgrep
 - tilrettelegge for variert aktivitet for alle brukergrupper, både i, på og ved sjøen
 - sikre gode gangforbindelser ned mot sjøfronten
 - sikre offentlig tilgjengelighet i reguleringsplaner
 - prioritere offentlig tilgjengelighet høyt, også i aktive havneområder
 - sanering av overflateparkering langs sjøfronten
-



Etablere en sammenhengende sjøpromenade fra Breiviken til Laksevågneset

En sammenhengende gangforbindelse langs sjøfronten har vært en grunnleggende føring for arbeidet med strategien. En slik forbindelse kan bidra til å redusere eksisterende barrierevirkninger mellom by og sjø, gjennom å tilgjengeliggjøre større deler av sjøfronten for flere. I tillegg kan kvalitets- og utformingskrav gi bedre standard og fremkommelighet på eksisterende gangforbindelser.

Promenaden vil være satt sammen av en rekke mindre og svært sammensatte delstrekninger. Den vil bestå av en kombinasjon av allerede etablerte forbindelser langs sjø og i bystrukturen, og nye lenker som bygges ut over tid. Både utforming og karakter vil derfor variere underveis. Nærhet til vannet er fellesnevneren, som en stor kvalitet og sterk identitetsbærer. Det vil være behov for en rekke tiltak av ulik art og kompleksitet for å etablere en promenade med de kvalitetene som skal legges til grunn. Det anbefales at en sammenhengende gangforbindelse etableres så fort som mulig, med nødvendige tilpasninger og midlertidige lenker. Det bør utarbeides en handlingsplan som omfatter tiltak både på kort og lang sikt.

Sjøpromenaden skal være ryggraden i et helhetlig byromsgrep

Sjøpromenaden har potensial til å være mer enn bare en gangforbindelse. Den kan sees som en sammenhengende byromssekvens, som inkludere tilliggende byrom, friområder, målpunkt og attraksjoner. Slik blir promenaden et strukturerende element som styrker byens kontakt med sjøen, og til attraktivitet og aktivitet i de sjønære områdene.

En bevisst satsing på byrom med kvalitet, og gode byromsnettverk er nødvendig når byen blir tettere, og en forutsetning for balanse mellom funksjoner. Sjøpromenaden må knyttes godt mot den eksisterende bystrukturen, og det bør fokuseres spesielt på knutepunktene der by og sjø møtes. Historisk sett var offentlig tilgjengelighet til sjøen sikret punktvis, der allmenningene møtte sjøen. I møte mellom sjø og tverrforbindelser ligger et potensial for attraksjoner og informasjon om videre forbindelser inn i byen. Spesielt gjelder dette der knutepunktene ender i byrom mot sjø.



Tilrettelegge for varierte aktiviteter for alle brukergrupper, både i, på og ved vannet

Sjøfronten skal være hele byens allmenning

Folk søker mot vannet. Blå og blågrønne områder er helt sentrale for bokvaliteten i det tette byen – og er en viktig arena både for rekreasjon og ro, lek og fysisk aktivitet. Det urbane friluftslivet er også viktig i et folkehelseperspektiv.

Det skal derfor planlegges og tilrettelegges for variasjon i aktivitetstilbudet, tilpasset ulike alders- og brukergrupper. Her skal være rom for barns lek, aktiviteter og møteplasser tilpasset både ungdom og eldre. Det skal være rom for opphold og bevegelse, aktivitet over året og ved ulike værforhold. Etter hvert som sjøpromenaden realiseres, må den knytte seg mot eksisterende og nye byrom og friområder, målpunkt og attraksjoner, for å sikre variasjon og stimulere til byliv.

Promenaden langs sjøfronten skal så langt det er mulig være universelt utformet. Sammen med tilbud som benker, offentlige toaletter og vannposter skal dette bidra til at flest mulig kan bruke den.

Økt aktivitet i, ved og på vannet

Det skal tilrettelegges for ikke-motoriserte rekreative aktiviteter. Kajakk-brygger, robåt-utleie, badeplasser, mulighet for vannlek i fjæren, sløyeboder og utlåns punkter for utstyr til sjøbasert friluftsliv er eksempler på tiltak som kan bidra til å skape aktivitet. Store Lungegårdsvann skal utvikles til å bli tyngdepunkt for rekreativ aktivitet på vann, og vil ha en definert sone hvor motorisert ferdsel ikke tillates.

Det skal tilrettelegges for gjeste- og besøkshavner, som bidrar til aktivitet og «byliv til sjøs». Ved disse bør det etableres ladeplasser for el-lystbåter.

Private småbåthavner må organiseres slik at aktiviteten i havnen synliggjøres og båtlivet blir en attraksjon. Inngjerdede og avlåste småbåthavner skal unngås.

Mindre flytende strukturer, som saunaer, badebrygger og så videre kan være positive bidrag til aktivitetstilbudet i sjøfronten. Flytende strukturer som medfører privatisering av sjøflaten eller sjøfronten må inngå i en helhetlig plan og vurderes på lik linje med tilsvarende formål i byggeområder på land og utfyllinger.

Større variasjon i utforming av kaikanten

I dag er sjøfronten preget av høye kaikanter og få områder er tilrettelagt for direkte sjøkontakt. Det bør etterstrebes større variasjon i møtet mellom vann og land, både i materialbruk, utforming og grad av opparbeiding.

Det bør tilrettelegges flere steder hvor man enkelt kan komme helt ned til vannet, og steder hvor man enkelt kan komme til land fra sjøen.

Mulige virkemidler kan være:

- Flere nivåer på kaikantene: flytebrygger, trapper.
- Utsiktspunkt: tårn, plataer, flytende på vannet
- Strender og fjærer

Sikre gode gangforbindelsene mot sjøfronten

En sjøpromenade vil knytte steder langs den sentrale sjøfronten tettere sammen. Like viktig er forbindelsen fra sjøen til baklandet. Gode gangforbindelser fra eksisterende byromsnett mot en sjøfront tilrettelagt for ulike opplevelser, opphold og aktivitet vil bygge opp under gåbyen og sikre at kvalitetene ved vannet blir tilgjengelig for flere.

Tverrforbindelsene vil i hovedsak være etablerte gangforbindelser i eksisterende bystruktur. Det er ikke behov for å stille spesifikke kvalitetskrav til opparbeiding av tverrforbindelsene, men de bør være lette å finne, og ha trygge fotgjengerkryssinger.

For å sikre enkel tilkomst for flest mulig, må sjøpromenaden også knyttes godt opp mot kollektivholdeplasser. Der kollektivtilbudet er mangelfullt må det sikres tilstrekkelig HC-parkering og mulighet for «drop-off» med bil.

Sikre offentlig tilgjengelighet i reguleringsplaner

Byutviklingsprosjekt ved sjøfronten skal vektlegge allmenn tilgjengelighet og sikre en offentlig sjøpromenade. I reguleringsplaner skal bestemmelsene i utgangspunktet angi offentlig eierform for sjøpromenade og tverrforbindelser, og som hovedregel for tilstøtende byrom og friområder. Dette er viktig for å sikre at offentlige ferdselsårer og friområder blir tilgjengelige for allmennheten.

I transformasjonsområder bør en vurdere aktiv bruk av offentlige byggeformål og friområder for å sikre de allmenne interessene i strandsonen.

Prioritere offentlig tilgjengelighet høyt også i aktive havneområdene

ISPS-kaier

I Strategiplan for Bergen Havn er en evaluering av ISPS-områder samt å «fremme tilkomst til sjølinjen for alle» nevnt som hovedstrategier på veien mot målet om «en havn for alle». Når denne evalueringen gjennomføres, må følgende ligge til grunn:

- Offentlig tilgjengelighet skal prioriteres høyt
- Inngjerding skal reduseres til et minimum
- ISPS-gjerder skal stå åpent når dette er mulig med informasjon om at områdene er tilgjengelige

Der gjerder videreføres må det fokuseres på offentlig tilgjengelighet og attraktivitet i tilstøtende områder utenfor ISPS-gjerdet.

Andre kaier og ankomstpunkter

I dag fremstår en del kaiarealer som er offentlig tilgjengelige fra land, som uoversiktlige og dermed delvis som en barriere mellom by og sjø. For å oppnå attraktivitet og tilgjengelighet er det behov for å:

- Tydeliggjøre områdenes bruk. Hvor er det greit å bevege seg og hvor er det restriksjoner?
- Fysisk utforming må brukes for å oppnå tydelighet. Det må benyttes andre løsninger og virkemiddel for å markere ganglinjer og soner utenfor ISPS-gjerdet enn det regelverket krever i ISPS-sonen. Bruk av skilt, gjerder og stengsler bør reduseres.
- Parkerings- og kjørearealer må reduseres og struktureres.
- Ved ankomstpunkter for passasjer- og cruisetrafikk bør det tilrettelegges for opphold. Møblering, samt informasjon om områdets historie, omliggende aktiviteter og målpunkt bør inkluderes.

Sanering av overflateparkering langs sjøfronten

Tilrettelegging for sjøpromenade og aktivisering av arealene langs sjøfronten vil innebære sanering av overflateparkering. Dette må kombineres med nødvendig grad av biltilgjengelighet til boliger, næringsvirksomhet og varelevering.

I nye planer må parkering løses i fellesanlegg uten eksponering mot offentlige områder, som gitt i bestemmelsene i KPA. Parkeringsplasser for ansatte begrenses. Bedrifter som ønsker å etablere seg i områdene må sikre miljøvennlige transportløsninger for ansatte og besøkende. Kun hente- og bringefunksjoner ved sentrale målpunkt og parkering for bevegelseshemmede skal anlegges på gater og plasser.

Mål 2:

BERGENS MARITIME IDENTITET SKAL VIDEREFØRES

Delmål

1. Bergen skal ha en levende, variert og allsidig havn
2. Bergen skal ha maritim næring med tilgang på kai
3. Bergen skal være Norges fremste havby, med et ledende marint kunnskaps - og næringsmiljø



Dette oppnår vi ved å:

- videreutvikle Bergen havn som en internasjonal havn
 - legge til rette for utvikling av en marin akse
 - unngå nedbygging av dypvannskaier.
 - sikre tilstrekkelig seilingshøyde ved etablering av nye broer
-



Videreutvikle Bergen havn som en fremtidsrettet og internasjonal havn

Som en oppfølging av strategien for Bergen havn skal arealbehovet til en fremtidig havn sees i en større sammenheng. Havn, næring, bolig og friområder skal leve side om side i sentrale Bergen.

For å redusere konfliktpotensialet bør det ikke etableres boliger direkte mot havneområdene, men etableres buffersoner med mindre konfliktfylt arealbruk.

Legge til rette for utvikling av en marin akse i Bergen

Det skal legges til rette for å utvikle en marin akse med forskning, næring og publikumsattraksjoner. Bergensregionen har Europas største konsentrasjon av marine forskningsmiljøer og flere av verdens største aktører i havbruksnæringen hører hjemme i Bergen. For å befeste Bergen sin posisjon som ledende havby, skal disse næringene gis gode vekstvilkår ved at det settes av tilstrekkelig areal med sjøkontakt og tilgang på kaiplass.

Den maritime aksen må inngå som en integrert del av en helhetlig byutvikling, ved at forsknings- og næringsaktivitet kombineres med boliger, offentlige funksjoner, ulike aktivitetstilbud og attraksjoner.

Unngå nedbygging av dypvannskaier

I alle planer som omfatter eksisterende dypvannskaier, skal videre drift av eksisterende maritim næring vurderes. Det må sikres tilstrekkelig avstand mellom kaikant og ny bebyggelse. Buffersoner, gjerne i form av friområder, må anlegges mellom boligformål og dypvannskaier med videre havnedrift.

I transformasjonsområder oppfordres det til nytenking omkring hvordan dypvannskaier som ikke er i tradisjonell drift kan utnyttes som en ressurs.

Sikre tilstrekkelig seilingshøyde ved eventuell etablering av nye broer

I forbindelse med de store byutviklingsprosjektene på Dokken og Laksevåg har det blitt lansert idéer om flere krysningsmuligheter over Puddefjorden, både for fotgjengere og en eventuell fremtidig bybane. Ved videre planlegging av disse, og eventuelle andre broforbindelser i sjøfronten, må det utformes løsninger som sikres tilstrekkelig seilingshøyde slik at variert havneaktivitet kan videreføres.

DET SKAL SKAPES RAMMER FOR GOD OG VARIERT BYUTVIKLING

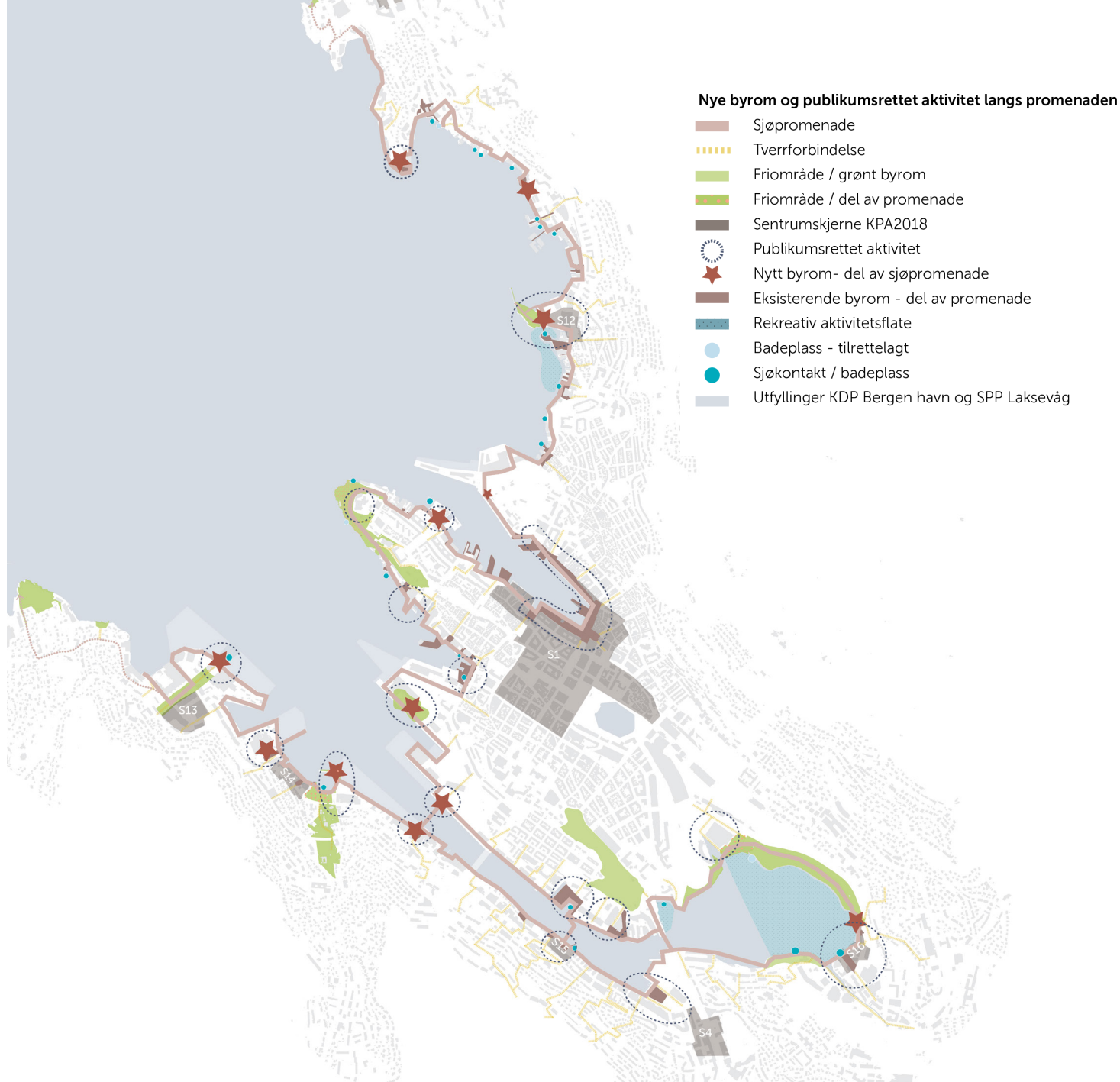
Delmål:

1. Sjøfronten skal utvikles med god balanse mellom næring, bolig og rekreasjon
2. Sjøfronten skal ha flere og bedre grønne og blågrønne områder
3. Sjøfronten og havnens rolle som historieforteller skal være premissgivende for byutviklingen



Dette oppnår vi ved å:

- tilrettelegge for et mangfold av attraksjoner og publikumsfunksjoner
- sikre god tilgang på friområder og byrom med sjøkontakt
- utforme gode overganger mellom arealbruk med høyt konfliktpotensial
- la kulturminner være premissgivere ved transformasjon og byutvikling
- legge stedegne kvaliteter til grunn ved vurdering av byggegrenser
- sikre at viktige siktlinjer opprettholdes
- bruke arkitektur som verktøy for å oppnå kvalitet i byutviklingen
- utforme flerfunksjonelle blågrønne strukturer
- tilrettelegge for etablering av bybåt
- benytte midlertidig bruk som et strategisk virkemiddel



Tilrettelegge for et mangfold av attraksjoner og publikumsfunksjoner

Byrom av ulik art og størrelse, bundet sammen av gode og attraktive forbindelser og en kombinasjon av kommersielle og ikke-kommersielle målpunkt underveis, gir gode forutsetninger for at byliv oppstår.

Det er i dag mange attraksjoner og målpunkter langs sjøfronten. Kartet over viser områder hvor det bør etableres eller videreføres attraksjoner og stilles krav om publikumsrettet aktivitet. Ulike publikumsfunksjoner er aktuelle, og må ses i sammenheng med delområdenes eksisterende tilbud og kommersielt potensial.

Sikre god tilgang på friområder og byrom med sjøkontakt

Ved alle nye utbyggingsprosjekter må det sikres god balanse mellom bebyggelse, friområder og byrom. Det anbefales at forslag til nye friområder i områdeplan for Kristiansholm

og strategisk planprogram for Laksevåg etableres og innlemmes som en del av sjøpromenaden. Ved utbygging skal boligområder langs sjøfronten ha tilgang på et større friområde eller byrom med sjøkontakt 0,5-1,0 km fra boligen. Følgende områder har et spesielt behov og potensial for etablering av nye byrom mot sjøen:

- Hegreneset
- Lehmkuhlboden/Salt Olsen
- Kristiansholm
- Tollboden
- Dokken
- Laksevåg – Tørrdokken kan for eksempel utvikles til et urbant friområde
- Brohoder ved ny gangbro Dokken-Laksevåg
- På nytt byggeland: Ved eventuelle utfylling må det stilles krav til etablering et offentlig tilgjengelig byrom eller friområde mot sjø.



Utforme gode overganger mellom arealbruk med høyt konfliktpotensial

Mellom bolig og byrom:

Nye boligområder må innpasses i en bystruktur med gode sammenhenger til naboområdene, og ivareta prioritering av offentlig tilgang langs sjøfronten. Det må i planarbeider kreves aktive tiltak for å motvirke privatisering og løsninger som gir uklare signaler om bruksrett.

En bevisst utforming av kantsonene mellom bolig og promenade kan bidra til større opplevd tilgjengelighet for forbipasserende, og gi økt bokvalitet for beboere.

Mellom havn og bolig:

Havn- og boligfunksjon lokalisert tett på hverandre kan være konfliktfylt, på grunn av støy og aktivitet over døgnet. Det anbefales å etablere buffersoner i form av næringsformål, byrom eller parker. Mulighet for å observere havneaktiviteten kan inngå som en opplevelseskvalitet i buffersonen.

La kulturminner være premissgivere ved transformasjon og byutvikling

Nasjonale og internasjonale kulturminner må være premissgivende ved transformasjon og byutvikling. Planer og tiltak skal ikke øke konfliktpotensialet knyttet til middelalderbyen Bergen, Bergenhus festning og verdensarvstedet Bryggen.

Utvikling av sjøfronten bør styrke og fremme de kulturhistoriske kvalitetene og verdiene i strategiområdet. Alle epoker i havnens utvikling er viktige å ivareta, sammen med opprinnelig strandlinje både i Sandviken og på Laksevåg, bosskaia i Skuteviken, ballastkaia på Nordnes, steinkaiene med trappeanlegg og rampene eller fergelemmene på Holbergskaien.

Gjenbruk av eksisterende bygde strukturer bør vurderes i transformasjonsområdene. Dette kan være hensiktsmessig fra et miljøperspektiv, men også med tanke på å videreføre delområdenes egenart. Spor etter tidligere tiders maritime aktivitet kan være gode historiefortellere og fungere identitetsskapende.

Begrepsavklaring, hentet fra Byrom – en idéhåndbok (KMD, 2016)

Byrom

alle offentlig tilgjengelige byrom som gater, plasser og torg, parker, løkker og blågrønne områder defineres som uterom avgrenset av bygg eller andre naturlige fysiske avgrensninger.

Byromsnettverk

infrastrukturen av gater, plasser, parker, blågrønne områder og gang- og sykkelforbindelser skal kobles til folks målpunkter i hverdagen.

Målpunkt

de viktigste stedene folk oppholder seg på eller oppsøker i hverdagen, for eksempel bolig, skole, arbeid, barnehage, butikker, offentlige og private virksomheter og attraksjoner.



Legge stedegne kvaliteter til grunn ved vurdering av byggegrenser

I KPAs bestemmelser er det krav om avstand på 10 meter mellom sjø og byggegrense i sentrumskerne og byfortettingssoner. I retningslinjene framgår det at byggegrensen kan vurderes fleksibelt der man oppnår nye og forbedrete brukskvaliteter for allmennheten.

Der avstandskravet gir vesentlige konsekvenser for andre hensyn, som kulturminner, landskap, natur, bebyggelse og bystruktur, kan det også åpnes for fleksibel vurdering.

Ved byggegrenser med avstand mindre enn 10 m fra sjø skal følgende sikres:

- gode og sammenhengende offentlig tilgjengelige gangforbindelser, i størst mulig grad langs sjøen.
- tilstrekkelig areal til å ivareta kantsoner mot bebyggelse på en tilfredsstillende måte - for å skape bokvalitet, unngå reduksjon av opplevd tilgjengelighet og unødig privatisering av sjøfronten

Variasjon i byggegrensens avstand mot sjø benyttes som et virkemiddel for å oppnå kvalitet og variasjon i byutviklingen, gjennom for eksempel å:

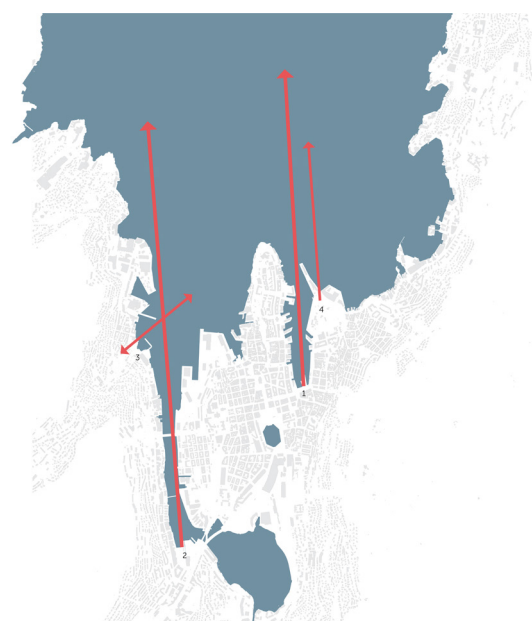
- bidra til å skape variasjon i bevegelsesforløp, opplevelseskvaliteter og møte med sjøen.
- bidra til forbedret mikroklima, ved å skjerme byrom mot vind og bølger.
- opprettholde variasjon og kompleksitet i strandlinjen.
- kompensere for stedvis smalere partier ved å utforme mer generøse byrom og publikumsfunksjoner i direkte tiliggende områder.

Byggegrenser skal drøftes som en del av en utvidet innledende stedsanalyse i forbindelse med planoppstart.

Sikre at viktige siktlinjer opprettholdes

Sikt mot sjøen er en kvalitet som bidrar til byens lesbarhet og identitet. Figuren under viser overordnede siktlinjer som er viktige i bylandskapet. Disse må opprettholdes og gi føringer for saker som omhandler både utfylling, bygningsvolum og byggehøyder.

Lokale siktlinjer mot sjø som er viktige for kvaliteten i offentlige rom, og for områdets lesbarhet og identitet skal opprettholdes. Disse må registreres og vurderes i utvidede stedsanalyser.



Viktige siktlinjer

Skape gode møter mellom bolig og offentlig tilgjengelig areal

I nyere prosjekter i sjøfronten er opplevd tilgjengelighet redusert på grunn av privatisering, til tross for gode intensjoner. Uavhengig av typologi og funksjon må overgangen mellom promenade og tilliggende bygg utformes på en måte som ikke hindrer opplevd tilgjengelighet.

Aktuelle virkemidler kan være:

- Utforme gode kantsoner mellom promenade og bygg
- Heve boligetasjer noe fra promenadens nivå
- Unngå lave utkragninger over promenade
- Arkitektur som stimulerer til byliv

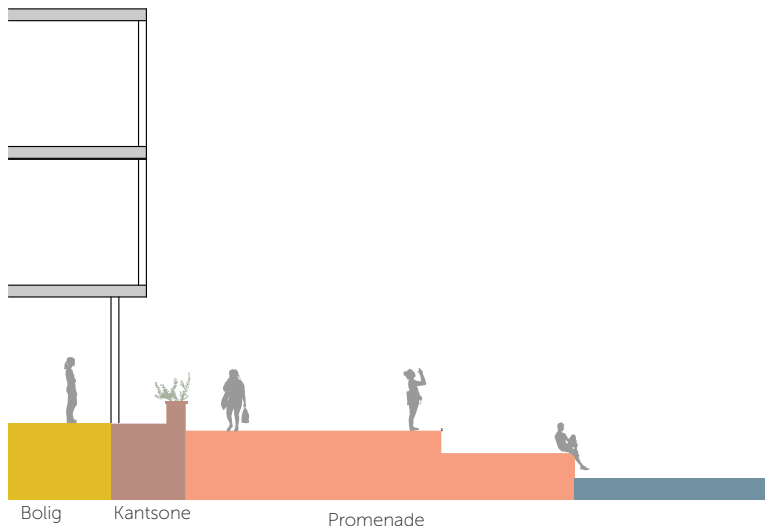
I Bergen kommunes arkitektur- og byformingsstrategi, Arkitektur+, er et av prinsippene som fremheves å «utvise omsorg for byggets første etasje». Bebyggelsen skal utformes slik at det stimulerer til aktiv bruk av gater og byrom, og øker opplevelseskvaliteten for fotgjengere.

Langs sjøfronten skal publikumsfunksjoner lokaliseres mot viktige byrom med åpne og aktive fasader. Innganger og tilkomster må lokaliseres slik at mennesker kan møtes og byliv kan oppstå. Byggehøyder må tilpasses slik at gatesnittet får en menneskelig skala.

Utforske nye typologier

Bergen har en variert og mangfoldig sjøside med store variasjoner i bebyggelse og landskapsform. Dette særpreget må videreføres med nye varierte tilføyelser og løsninger.

Det bør være et mål å innføre nye bygningstypologier med varierte løsninger som utnytter sjøtilknytningen. Man må gjerne la seg inspirere av de historiske typologiene, som sjøbodene, da dette kan bidra både til god stedstilpasning og videreføring av den historiske bystrukturen. At disse typologiene har sitt utspring i helt andre funksjoner, må tas med i vurderingen. Snarere enn tilpasning, kan nye spennende formuttrykk gi byen en fortsatt mangfoldig sjøside.



Bruke arkitektur som verktøy for å oppnå kvalitet i byutviklingen

Forbilledlig og nyskapende arkitektur skal styrke Bergens egenart og attraktivitet både lokalt og internasjonalt, ved at hvert enkelt bygg og byrom bidrar til:

- *En vakker og særpreget by som gir stolthet og tilhørighet*
- *En inkluderende og grønn by som gir livskvalitet og bærekraft.*

Arkitektur +



Under broen festival sommer 2018

Uforme flerfunksjonelle blågrønne strukturer

Ved planlegging av nye byrom og friområder i sjøfronten, skal løsninger for aktuelle miljø- og klimaspørsmål inngå som en del av utformingen slik at flerfunksjonelle blågrønne strukturer kan etableres. Turveier, økologiske korridorer, åpne vassdrag, flomveier og blågrønne byrom kan slik sikres i en og samme løsning. Bruk og vern av eksisterende vegetasjon, åpning av bekkeløp og ivaretagelse av naturmangfold i sjø må vurderes i alle reguleringsplanforslag i sjøfronten.

Tilrettelegge for etablering av bybåt

Sjøveis persontrafikk kan bli et supplement til det øvrige kollektivtilbudet i Bergen. Aktuelle anløpssteder vil avhenge av byutviklingen og utviklingen av kollektivtilbudet. Reguleringsplaner langs sjøfronten må åpne for byromsstrukturer som muliggjør etablering av en fremtidig bybåt.

Holdeplasser må lokaliseres slik at de kan koples til kollektivtransport på land, og med gode gangforbindelser til målpunkt i byen. Det anbefales lokalisering i viktige byrom langs sjøpromenaden.

Benytte midlertidig bruk som et strategisk virkemiddel

I transformasjonsfasen kan midlertidig bruk og arrangement være gode virkemiddel for å aktivisere områdene og teste ut hvilke funksjoner som bør etableres permanent.

Temporære byrom og funksjoner kan fungere som drivere for byutviklingen og gi varige effekter. Gjennom å synliggjøre potensiale kan man tiltrekke seg framtidige brukere. Gjennom å aktivisere ubrukte byrom, eller byrom i dag kun benyttes til parkering, kan man signalisere at utviklingen er underveis. Dette vil gi økt engasjement rundt framtidig utvikling, noe som kan virke identitetsbyggende og gi større følelse av eierskap.

Mål 4:

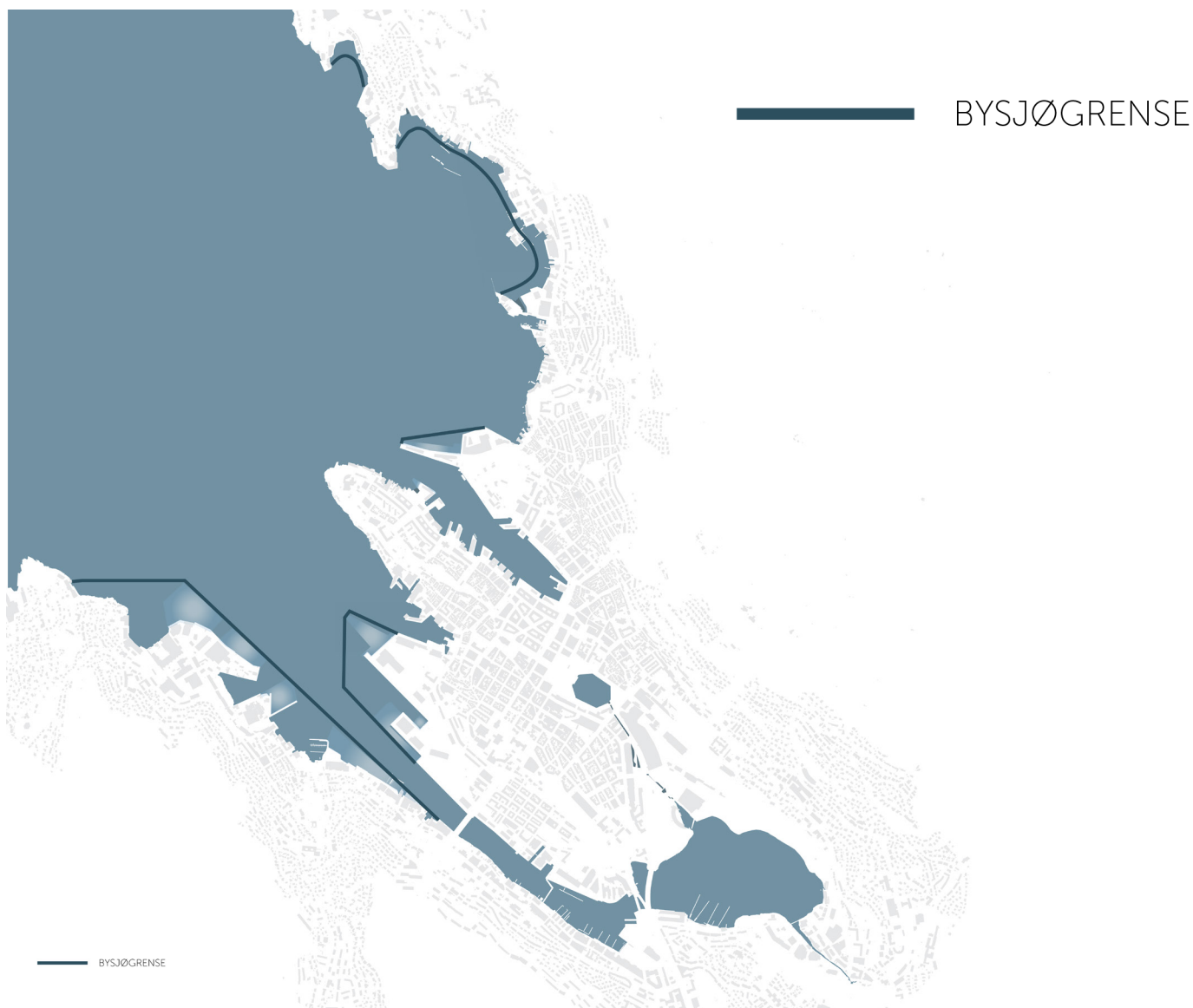
BYLANDSKAP OG SJØFLATE SOM ER VIKTIG FOR BYENS IDENTITET OG KARAKTER SKAL SIKRES

Hele sjøflaten har stor verdi for byen, og nytt byggeland skal i utgangspunktet ikke etableres ved å fylle ut i sjøen.



Dette oppnår vi ved å:

- fastsette en Bysjøgrense
 - stille krav til utvidet stedsanalyse for tiltak der utbygging i sjø er aktuelt
 - sikre at eventuelt nytt byggeland på sjøen ivaretar allmenne interesser
 - sikre allmenn tilgjengelighet til eventuelle utfylte områder
-



Fastsette en Bysjøgrense

Bysjøgrensen avgrensar sjøflaten som, ut fra en landskapsvurdering, ikke tåler en masseutfylling eller utbygging uten at landskapskarakteren endres. Sjøflaten på utsiden av bysjøgrensen er viktig for byens identitet.

Sjøflaten på utsiden av bysjøgrensen skal ikke endres. Det skal ikke fylles ut eller etableres byggeland på flytende konstruksjoner utenfor denne grensen.

Stille krav til utvidet stedsanalyse for tiltak der utfylling i sjø er aktuelt

Nytt byggeland skal i utgangspunktet ikke etableres ved å fylle ut i sjøen, men på innsiden av bysjøgrensen kan tiltak som endrer sjøflaten vurderes. Selv om tiltak ikke ligger på utsiden av bysjøgrensen kan de ha stor innvirkning lokalt. KPA stiller krav om at det skal utarbeides stedsanalyse i alle planer. For tiltak som berører sjøflaten og strandsonen skal stedsanalysen også inneholde lokale elementer knyttet til sjøflaten og møtet mellom sjø og land. Historisk struktur og stedegne kvaliteter skal sikres.

Sikre at eventuelt nytt byggeland på sjøen ivaretar allmenne interesser i strandsonen

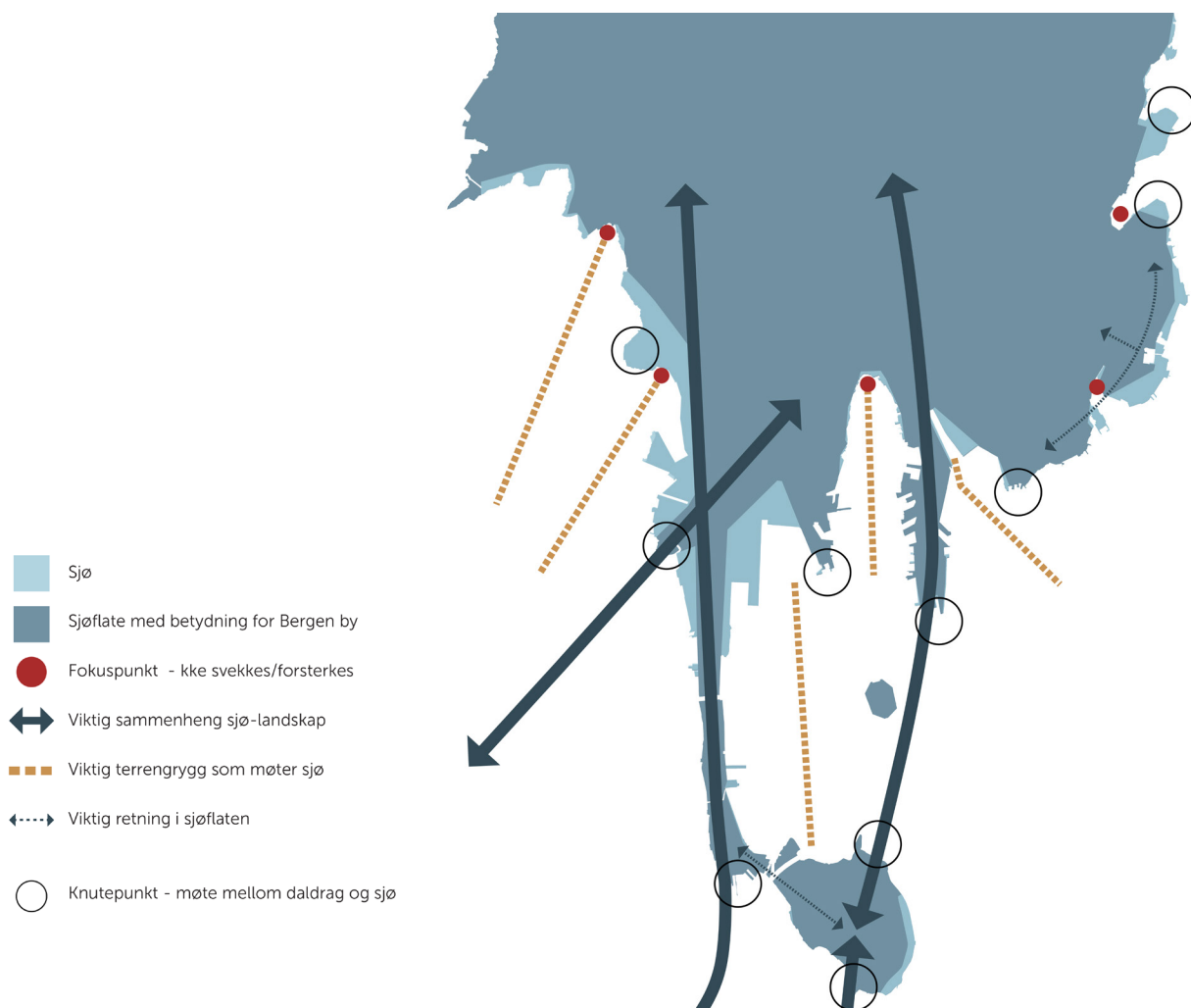
Byggeområder på utfylling/flytende konstruksjoner skal konsekvensutredes etter Plan og bygningsloven. Ved vurdering av konsekvenser skal det vektlegges om utfyllingen bidrar til god byutvikling og tilfører nye verdier til byen, ivaretagelse av landskapskvaliteter, stedegne kulturhistoriske verdier, naturmangfold og miljø, forurensset sjøbunn og lokalklima.

Ved tiltak som berører kulturminneverdier skal en vurdere reversering av tidligere utfyllinger for å reetablere den historiske sammenhengen

Sikre allmenn tilgjengelighet til eventuelle utfylte områder

- Eierforhold og verdier av nytt byggeland på utfylling i sjø i tette byområder bør avklares med statlig myndighet
- I byutviklingsprosjekt som omfatter utfylling skal det legges til rette for allmenn tilgjengelighet, offentlige friområder og andre offentlig tilgjengelige funksjoner.

Ved regulering bør bruk av offentlige byggeformål, friområder og samferdselsformål benyttes for å sikre de allmenne interessene i strandsonen.



Anbefalinger for å sikre sjøflate med betydning for byens identitet og landskapskarakter

Sjøflaten

- Sjøflate på utsiden av bysjøgrensen har betydning for Bergens identitet og skal ikke reduseres.
- Sjøflate på innsiden av bysjøgrensen kan ha stor betydning på lokalt nivå
- Kompleksiteten i strandlinjen skal ikke reduseres. Ved eventuelle tiltak skal en tilstrebe at sjøfronten bli mer finmasket, og antall meter strandlinje blir lengre.
- I kulturhistorisk verdifulle områder skal en vurdere å reversere tidligere utfyllinger.

Type sjølandskap

- Overordnede landskapstyper (typen sjølandskap), og dermed byens identitet, skal i utgangspunktet ikke endres
- Eventuelle utfyllingsprosjekter må vurderes i forhold til om de endrer typen sjølandskap

Sammenheng sjø-land

- Sammenhengen i viktige landskapsdrag skal ivaretas.
- Sammenhengen fra Bergensdalen via Store Lungegårdsvann ut Vågen og via Puddefjorden må opprettholdes.
- Landskapsdraget fra Melkeplassen, forbi Damsgård hovedgård til Kirkebukten og ut fjorden må ivaretas.
- Eventuell utfylling skal forsterke eksisterende landskapsdrag

Fokuspunkt i landskapet

- Fremskutte nes, holmer og landskapsrygger danner fokuspunkt i landskapet, disse må ikke svekkes
- Nordnes er det aller mest fremtredende fokuspunktet/ landskapsformen
- Hegreneset, Lyreneset og Kristiansholm er også fremtredende landskapsformer
- Laksevågneset er blitt svekket av en rekke utfyllinger, men er fortsatt en fremtredende landskapsform i bydelen. Tiltak bør forsterke denne landskapsformen.

Knutepunkt

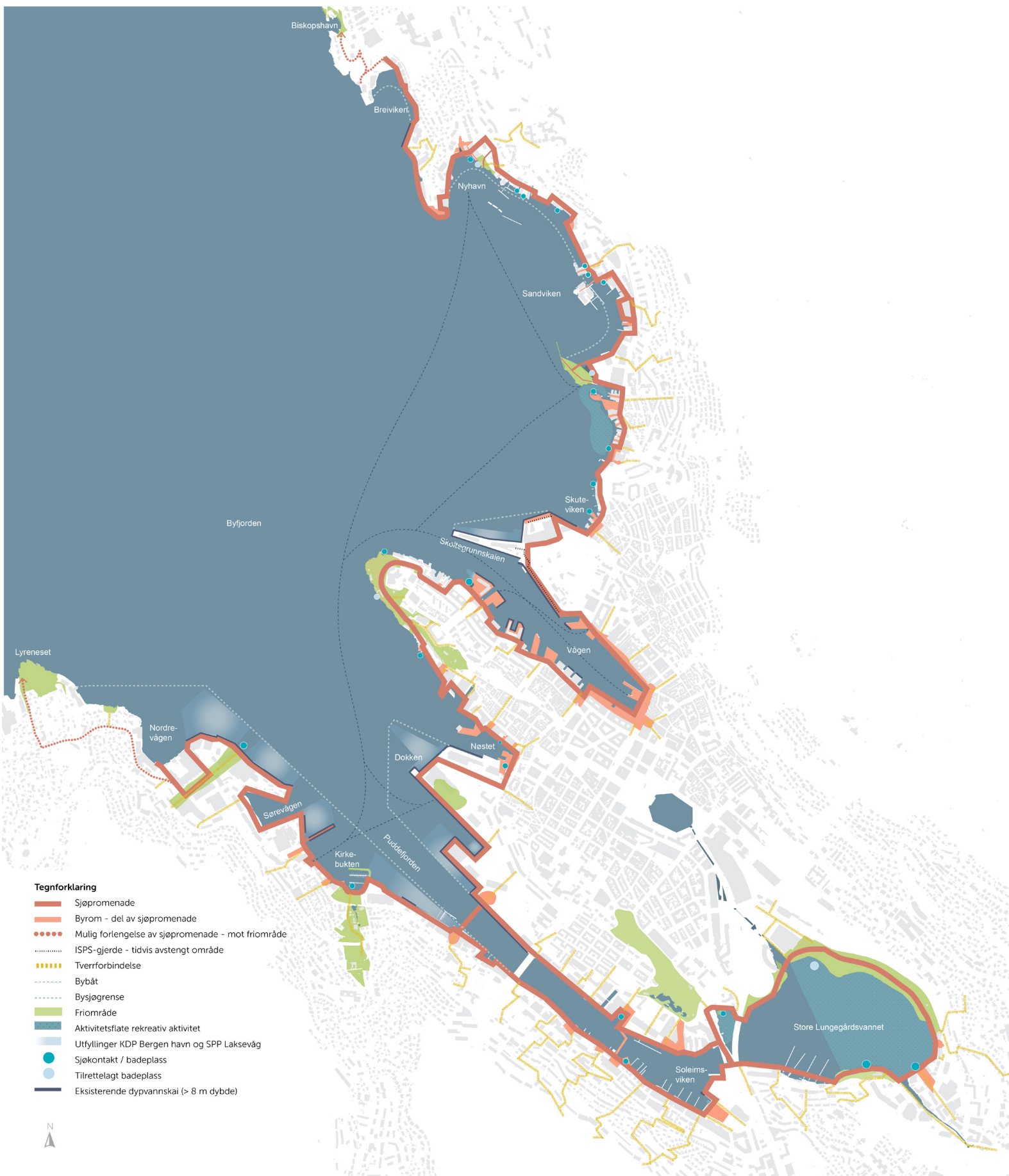
- Møte mellom dal og sjø er knutepunkt i landskapet og historiske identitetsbærere som må sikres.
- Disse stedene har vært viktige for utviklingen av byplanmønsteret grunnet sitt brukspotensial.
- Åpenheten og sammenhengen med bystrukturen må ivaretas.

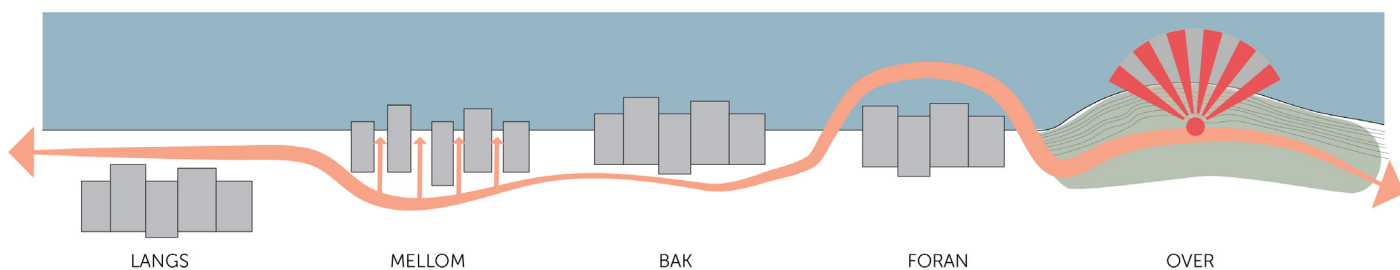


4 Anbefalinger for sjøpromenadens etablering og utforming



En sammenhengende sjøpromenade er en sentral satsing i sjøfrontstrategien. I dette kapitlet gjennomgås anbefalinger knyttet til promenadens trasé, utforming og etablering.





Promenadens trasé

Eksisterende byrom og forbindelser er utgangspunktet for promenaden. Det er behov for å knytte disse sammen for å skape et helhetlig byromselement.

Som hovedregel bør promenaden ligge langs sjøen. I enkelte tilfeller, som i møte med kulturminner eller der landskapskonsekvensene blir for store, bør promenaden legges i bystrukturen bak.

Det bør bygges videre på eksisterende bevegelsesprinsipp, men det anbefales å også utforske nye måter å bevege seg langs sjøen på. Der bygg eller topografi ikke tillater direkte sjøkontakt er det foreslått at løsninger foran bygg/ landskap utredes videre. Det forutsettes at løsningene kan gjennomføres uten å forringe kulturminneverdier eller verdifullt landskap. Flytende eller hengende konstruksjoner er eksempler på løsninger som kan vurderes.

Utformingsprinsipper for promenade

Promenaden skal være både sammenhengende og variert. Dette vil gi lenker med ulik bredde, grad av opparbeidelse og tilrettelegging utfra stedegne utfordringer og potensial. I det følgende er det anbefalt utformingsprinsipper som skal legges til grunn i videre planarbeid:

Materialer og møblering

Materialbruk og møbleringselementer må tilpasses de ulike delområdene. Generelt er det kontakten med vannet som skal gjøre promenaden tydelig lesbar. Attraktivt utformede designelementer bør imidlertid tilføres underveis for å understreke forløpet der dette er uklart. Spor etter tidligere tiders maritime aktiviteter, som fortøyningsringer, bør inkluderes som identitetsskapende og historiefortellende elementer.

Sikkerhet skal prioriteres, men ikke bli et hinder for sjøkontakt og tiltalende utforming.



Universell utforming

Promenaden skal så langt det er mulig være universelt utformet. Der andre hensyn, for eksempel til landskap eller kulturminner, tilsier at dette ikke er gjennomførbart, skal best mulig løsning sikres i tillegg til fullverdig tilbud langs alternative ruter. Det skal sikres delstrekninger som er tilrettelagt for eldre/bevegelseshemmede. Disse må tilknyttes HC-parkering og mulighet for drop-off med bil.

Sykkeltilrettelegging

Promenaden skal ikke være en sykkelforbindelse, men vil flere steder kunne sammenfalle med tilrettelegging for syklende. I viktige kommunikasjonsknutepunkt kan det plasseres bysykler og sykkelparkering. Disse må ikke hindre framkommelighet langs sjøpromenaden, eller forringe kontakt eller sikt mot sjøen.

Gange skal prioriteres foran sykling.

Varelevering

Utover nødvendig tilkomst for nødetater, skal det ikke tilrettelegges for bilbruk langs sjøpromenaden. Det skal ikke tilrettelegges for varelevering med bil fra veier som ligger i front av bygg mot sjøsiden. Varelevering med båt må organiseres slik at framkommelighet langs sjøpromenaden sikres.

Bredde og opparbeiding

Ved etablering av nye lenker og utbedring av eksisterende forbindelser, bør det legges til grunn minimumsstandard som oppsummert under.

Promenadetyper

Promenade

- min. 10 m fra sjøfront til byggegrense (jf. bestemmelser i KPA 2018)
- min. 5 m reservert til ferdsel
- møblert og materialbruk av høy kvalitet

Kyststi - promenade gjennom park / turveg:

- min. 3 m bredde
- møblert

Fortau

- min. 3 m bredde

Lenker utenfor bygg

- min. 2,5 m bredde

Sti og trapper kan tillates på korte strekk der etablering i henhold til standard gir for store konsekvenser for landskap eller kulturminneverdier, og det finnes alternativt tilbud.

Landskaps- og kulturminneverdier skal generelt veie tungt. Der hensyn til slike verdier tilsier at standardløsningene ikke er gjennomførbare, skal løsningene utformes så tett opp mot disse som mulig.

Variasjon i utforming og tilrettelegging for ulike typer sjøkontakt skal prioriteres ved fastsettelse av kotehøyde på promenaden. Der gode alternative ruter er tilgjengelige kan det aksepteres høyder som ikke er tilpasset stormflo/framtidig havstigningsnivå.



Etablering

Det anbefales at en sammenhengende gangforbindelse etableres så fort som mulig, med nødvendige tilpasninger og midlertidige lenker. Som et første steg kan man markere en sammenhengende forbindelse mellom Nyhavn og Kirkebukten. Promenaden vil på denne måten få naturlige endepunkt i etablerte byrom med sjøkontakt. Promenaden kan forlenges etter hvert som Laksevågneset og Hegreneset transformeres fra industri- og næringsarealer til byformål.

Tiltak på eksisterende lenker

Store deler av traséen ligger på allerede etablerte gangforbindelser. Disse forbindelsene har varierende kvalitet med en utforming som ikke er i tråd med de overordnede utformingsprinsippene. Som oppfølging av denne strategien bør det utvikles en handlingsplan for å utbedre disse forbindelsene.

Midlertidige lenker

Der det er nødvendig med nye lenker for å skape en sammenhengende forbindelse, bør eksisterende bystruktur inngå som midlertidige promenadenlenker. Der disse forbindelsene holder lav standard, bør det gjennomføres tiltak på samme måte som for eksisterende lenker.

Påkobling

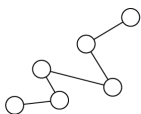
Flere områder er avhengige av fullstendig transformasjon for å inngå i en fremtidig promenade. Det kan oppstå situasjoner hvor en eiendoms opparbeidede promenade ikke har forbindelser å koble seg mot. Det må da sikres løsninger for midlertidige påkobling.

Knutepunkt

Funksjoner som kan vurderes i knutepunkt hvor sjø og by møtes:

- Informasjonspunkt, med kart og informasjon om stedets historie
- Skilting/markering av videre ruter
- Møbleringselementer
- Bysykler og sykkelparkering
- Publikumsfunksjoner

Sjøpromenaden skal bidra til en utvikling i tråd med overordnede mål for sjøfronten:



SAMMENHENGENDE

Behov:

Etablere en sammenhengende sjøpromenade, fysisk og som idé

Tiltak:

- Knytte sammen eksisterende forbindelser
- Benytte midlertidige lenker og påkoblinger til promenaden i områder som ikke er tilgjengelige
- Informere om promenaden – fysisk, gjennom merking, skilting og markering, og som idé

Mulige virkemidler:

- Gjenkjennelige elementer og informasjon underveis.
 - Idéen om promenaden kan formidles gjennom for eksempel kart og informasjon. Innbyggerne kan inkluderes gjennom ulike evenement i etableringsfasen, som navnekonkurranse, mosjonsløp, utstillinger, festivaler etc.
-



KNYTTET TIL BYEN

Behov:

Knytte seg opp mot eksisterende byromsnett

Tiltak:

Styrke eksisterende tverrforbindelser gjennom å forlenge disse mot sjøen og legge funksjoner til knutepunkt der sjøpromenade og tverrforbindelse møtes.

Mulige virkemidler:

- Byrom i knutepunkt mellom tverrforbindelse og promenade
 - Bysykler i knutepunkt
 - Belysning og gjenkjennelige element for lett lesbarhet
 - Informasjonspunkt – områdets historie og innhold, info om prosjekter og status i transformasjonsområder
-



GJENKJENNELIG OG TYDELIG

Gjenkjennelige element underveis kan bidra til at sammenhengen langs sjøen blir tydelig og lesbar. Dette er spesielt viktig i områdene der man ikke har sjøkontakt, i møte med aktive kaier eller mellom ulike bevegelsesprinsipp (fra bak bebyggelse til langs sjøen).

Tydelig markering av ruter kan bidra til å redusere konfliktpotensialet mellom tilgjengelighet og tilliggende arealbruk, som aktive kaier og boliger.

Behov:

Tydeliggjøre sammenhenger

Tiltak:

Gjenkjennelige elementer langs promenaden, med spesielt fokus på knutepunkt

Virkemidler:

- Skilting
 - Markerings av dekke i gangtrasé ved utydelige sammenhenger
 - Tydelig grafisk profil – på skilt, informasjonsmateriell og annen markering.
 - Informasjonspunkt – med informasjon om hvor man er og hvor promenaden går videre
 - Kart med forslag til ruter – tilgjengelig på ulike plattformer
-



TRYGG

Promenaden må ha en utforming som sikrer god framkommelighet, sikker fotgjengerkrysning og trygg bevegelse og opphold ved vannet

Tiltak:

- Kvalitetskrav til gangforbindelsen
- Publikumsrettet aktivitet og åpne fasader for økt sosial kontroll

Mulige virkemidler:

- God belysning
- Utforming som markerer kaikantene
- Hoper og bølgebrytere/ skjerming mot sjø
- Livbøyer som gjenkjennelige element



EN ATTRAKSJON I SEG SELV

Behov:

Variasjon i utforming og innhold undervegs
Mulighet for aktivitet over året og ved ulike værforhold
Aktiviteter tilpasset ulike bruker- og aldersgrupper

Tiltak:

- Knytte seg mot eksisterende byrom og friområder, målpunkt og attraksjoner
- Etablere nye målpunkt og attraksjoner som forsterker delområdene

Mulige virkemidler:

- Møblering, kunst, vegetasjon
- Publikumsrettet aktivitet mot viktige byrom
- Midlertidig bruk som strategisk virkemiddel



VANNKONTAKT

Behov:

Større variasjon i møtet mellom vann og land, både i materialbruk, utforming og grad av opparbeiding.

Tiltak:

- Flere steder hvor man enkelt kan komme helt ned til vannet
- Flere steder hvor man enkelt kan komme til land fra sjøen
- Flere rom for opphold ved vannet
- Mer aktivitet både på, i og ved vannet

Mulige virkemidler:

- Flere nivåer på kaikantene, flytebrygger, trapper.
- Utsiktspunkt: tårn, plataer, flytende på vannet



RESPEKTERE DELOMRÅDENES EGENART

Behov:

Tilpasse utforming, innhold og grad av tilgjengelighet til stedegne forhold

Tiltak:

Ulike bevegelsesprinsipp og utformingskrav i ulike delområder
Bygge videre på og komplettere eksisterende kvaliteter, attraksjoner og målpunkt

Mulige virkemidler:

- Tilpasse utforming av byrom og møbleringselementer til delområdets karakter og materialbruk.
- Kulturminner som historiefortellere undervegs:
 - beholde konkrete spor etter tidligere bruk
 - informasjon integrert i gjenkjennelige element/ informasjonspunkter langs promenaden



Vedlegg:

Forslag til tiltak i delområder langs den sentrale sjøfronten

Overordnet landskapsanalyse



BERGEN
KOMMUNE