

Notater fra fasilitator

Notater - Prinsipp E og F

Gruppe 1

Prinsipp E

- Smart i kombinasjon med et område som er såpass stort at det kan skape et nytt bomiljø
- Kollektiv godt nok, begynne et sted med stort nok areal
- Anker for videre utvikling
- Teknisk og sosial infrastruktur krevende
- Kan få til uten utfylling
- Forutsigbarhet
- Stor vilje fra aktører til å investere mer
- Attraktivitet i resten av området
- Kun kraftsenter gir ikke mening
- Må ha kultur, en institusjon som trekker folk
- Færre kritiske punkt som må oppgraderes
- Gjenbruk mulig, storytelling
- Løsbart med GS-bro og rekkefølgekrav

Prinsipp F

- Investeringsvilje for kontor
- Attraktivitet uten bybane?
- Risiko

Gruppe 2

Prinsipp E

- Destinasjonsutvikling
- Må være stort nok for investeringsviljen, bokvalitet, infrastruktur. Stort nok for mangfold
- Må være mulighet for utvikling i en radius rundt

Prinsipp F

- Ikke modent
- Bokvalitet
- «Sikker bybane»

Gruppe 3

Prinsipp E

- Mye trafikk på ett punkt
- Ikke investeringsvilje i resten av Laksevåg
- Lite fleksibilitet
- Vanskelig med kun gjenbruk, avhenger av aktørene – det som avgjør mer enn prinsippet
- Prisdelt kapasiteten på vegnettet

Gruppe 4

Prinsipp E

- Kraftsenter i seg selv – lang periode med kun ett sted, må gi noe til resten av stedet
- Utfordrende for resterende
- Bolig-næring
- Avhengig av riving
- Avhengig av plassering
- Hvor lenge må man vente på infrastruktur?
- Høye krav til stedet, kvaliteten
- Høye investeringskostnader
- Lavere vilje til investering
- Kommunen må forskuttere investeringene
- Én aktør må dra lasset

Prinsipp F

- Lite attraktivt
- Lite forutsigbart, risiko
- Hva kan Bruno være på sikt?
- Bokvalitet i trinn 1?
- Liten vilje til investering

Notater – Prinsipp G og H

Gruppe 4

Prinsipp G og H

- Vanskelig med alternativene. Dette er en del av det andre.
- Trafikkanalysen viser at kun 40% kan bygges
- Hvordan skal vi styre dette?
- Kan alltid finne fordeler og ulemper. Markedskrefter er og styrende for hvordan utviklingen kan skje. Opptatt av at det må være noe fleksibilitet. Det må være gode rammebetingelser.

Prinsipp G:

Påvirke bokvalitet?

- Liten omkringliggende påvirkning
- Hvem skal styre utviklingen og driften? Hvem skal sikre at båten faktisk går og hvilke anløp den har?

Gjenbruke eksisterende bygningsmasse?

- Det er en tanke fra flere av aktørene uansett

Fungere med eller uten fylling?

- Det har ikke noe å si.

Trafikksystemet?

- Vil ikke påvirke i særlig

Teknisk og sosial infrastruktur:

- Utbyggingsområdet er ikke vist
- Det gjør at vurderingene er vanskelig
- Det helhetlige nettet av teknisk infrastruktur?

Vilje til investering:

- Øke vilje til investering rundt området
- Komme i gang
- Det vil gjelde for alle

Prinsipp H

Bokvalitet

- Ifht prinsipp G så vil det være bra å løfte flere områder samtidig.
- Bedre bomiljø totalt sett
- Økonomisk? Å bygge ut noe - også ta en del senere? Vil ikke ha noe å si.

Gruppe 2

Prinsipp G

Bokvalitet

- Positiv påvirkning med en ganglinje inn til byen
- Ja, veldig gjerne prinsippet om realisme.
- Anleggsfasen har mye å si. Særlig om en skal bygge bybane - i en linje som påvirker dette alternativet.
- Skape gangtrafikk som kan aktivisere området i tidlig fase. Kraftsenter.

Utfylling

- Bybanens utfylling har en del å si
- Men prosjektenes utfylling kan fremdeles gjennomføres

Trafikksystemet

- Skape godt kundegrunnlag for båt. Buss til båt - før bybane

Teknisk infrastruktur

- Vanskeligere med den helhetlige tekniske infrastruktur

Vilje til investering

- Om det er stort nok vil det skap vilje.

Prinsipp H

- Om det er byggemodent eller ikke - som prinsipp.
- Feil premiss å starte med trafikkanalysens resultater.
- Det som er byggemodent, er det som starter.
- Hva er byggemodent først?
- Skal en begynne ytterst (BRUNO)
- Uenighet om prinsippene i trafikkanalysen
- Hva skal til for at dette blir modent? Og dette blir modent?
- Gruppen ønsker i liten grad å forholde seg til trafikkanalysens resultater
- Gruppen mener at uansett prinsipper så må det ha ganske store nedslagsfelt for å løse alle behovene.
- Å bygge stort nok for å bygge et bomiljø.

Gruppe 3

Prinsipp G

- Risiko knyttet til bybåt
- Uten skyss ingen båt
- Men om båt, så må kundegrunnlaget være stort
- Fredrikstad opplegg - veldig positivt
- Har en troen på båten som et kollektivsystem?
- Hvor skal båten gå for å få den til å funke?
- Antagelig en annen løsning når båten ikke går, jf. Askøy.

Prinsipp H

- Flere samtidig. For bokvaliteten sin del - så er det viktig at det er stort nok.
- Det skjer mye underveis som veien går.
- Sår tvil om beregningsmetode i Laksevåg,
- Suksessfaktor for flere prinsipper er å løse de områdeovergripende behovene. Laksevåg. Gir behov for nye løsninger for buss, skole, barnehage.
- Befolkningen her ute venter på utviklingen.
- Tidsperspektivet er viktig.
- Mange blir ikke et problem - for få blir et problem.
- Dokken blir dyr. Prisene på Laksevågsiden blir helt annet.
- Uansett hva som snakkes om så er det utrolig viktig å få på plass en sykkel/gangbro.
- Hva kan en lære av utbyggingen lengre inn? Småpudden har vært utrolig viktig. Å få nok folk er viktig.
- Skal utviklingen av Laksevåg ta 20, 50 eller 70 år? Og hvordan kan vi klare å utløse potensiale tidligst mulig?
- Å vente på andre prosesser! Er typisk slik det har vært. Veldig positivt at en nå kan ha muligheten til å jobbe parallelt sammen med kommunen.
- Bybanen her vil være startpunktet; og så kan vi jobbe parallelt.
- Sosiale utfordringer i området i dag. Det kan snus.
- Bergen 2050. NAV-direktør: antall innbyggere kommer til å vokse med 600 000. Av de er det en forsvinnende liten andel som faktisk skal jobbe. I arbeidsaktiv alder. I Bergen 20 000. Vi må få til boligbygging for å holde attraktiviteten i byen viktig.

- Bono bolig. Vi må utenbys for å klare å holde oss i live.
- Tror vi trenger hverandre på Laksevåg.

Dersom man snur på det: Hva er det som skal til? Her er det ulike områder. Men å finne det som skal til? Problemet er ikke for mange, men for få. Hvordan bygge ut og samtidig svare ut trafikkanalysen?

For mye detaljer i planfasen! Mer burde vært tillagt byggesak.

Gruppe 1

Prinsipp G

- Kraftsenter ved bybåtanløp
- Positivt også i retning Laksevåg
- Mulighet. Ferge er fleksibelt i seg selv. Lett å få opp stopp til - uten store kostnader.
- Investeringsvilje til å gå inn i den? Offentlig privat samarbeid er en mulighet. Dialog mot fylket.
- Viktig at båten må etableres tidlig. Kan også flyttes alt etter hvor utbyggingstakten er.
- Også i kombinasjon med bybane.
- Er det sett på hvordan båten vil kunne avlaste trafikksystemet for øvrig?
- Innfartsparkering til båt, for å løse den midlertidige fasen særlig.
- Mye som står ubrukt i dag.
- Hvordan vil den være i kombinasjon med en bane? Kommer an på hvor banen går. Og hvor stoppene er? Som et supplement til bybanen.
- Også viktig for å kunne få folk andre veien, fra sentrum mot Laksevåg.

Prinsipp H

- Vi har vært innom tidligere at prinsipp C er ønskelig. Å fokusere på et område vil kunne gi større investeringsvilje tidlig fase.
- Kombinasjoner vi bør se på? Byggemodenhet bør styre rekkefølgen.
- Hva definerer byggemodenhet? Fri fra overordnede føringer, færre bindinger. Forhold til bybanen. Matrisetankegang. Heier på alt, men noe er mer klart enn annet.
- Å få til mye der det er modent. For å skape gode bomiljøer. Vil ta tid for markedet å absorbere det.
- Tidsperspektiv? 20-25 år vil det ta. 20 års kontrakt hos naboer. Næringsdrivende har ingen planer om å flytte.
- Å starte et sted, og så vil det begynne å gå av seg selv etter hvert.
- Å konsentrere i stedet for å smøre utover.
- Å være flere aktører innenfor samme området, er det interessant å se på samarbeid i området grunneierne mellom. Aktørene tror det er positivt at en har noen som er store. Lettere å også samarbeide om felles løsninger.