



BERGEN KOMMUNE

MOBILITET OG AREALPLANLEGGING

1.november 2016

Kommunaldirektør for byutvikling
Anne Iren Fagerbakke

Høna eller
egget?



Hva kom
først?

Tilfeldig
eller styrt?



BERGEN
KOMMUNE

Arealplanlegging

- Arealplanlegging er en del av kommunenes planarbeid og foregår på flere ulike nivåer
 - på overordnet nivå; kommuneplanens arealdel
 - på mellomliggende nivå;
 - kommunedelplaner enten geografisk avgrensede deler av kommunen eller bestemte tema
 - områdereguleringsplaner som er geografisk avgrenset
 - på detaljnivå; reguleringsplaner ved utbyggingsprosjekter o.l.
- Formålet med kommunal arealplanlegging er **å legge til rette for** utvikling og samordnet oppgaveløsning ved forvaltning av arealene og naturressursene i kommunen, og å gi grunnlag for gjennomføring



BERGEN 2030

KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL

JUNI 2015



AKTIV 10



Gåbyen

12



Fremtidsrettet

16



Grønn

20



Engasjert

24



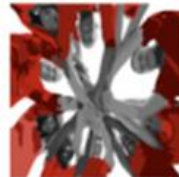
Drivkraft i regionen

ATTRAKTIV 32



Kompakt

34



Mangfoldig

38



Trygg

42



Særpreget

46

Gåbyen

- I den **aktive** byen er det å gå den vanligste transportformen
 - Dette gir en miljøvennlig byutvikling, og bidrar til bedre folkehelse. Når byen vokser må oppgavene løses på en funksjonell, fremtidsrettet og mer miljøvennlig måte. Innbyggernes ønsker og behov må utgjøre grunnlaget for en utvikling som bygger opp om et godt og aktivt liv.
- Gåbyen skal ha et gangnett som er effektivt og attraktivt å benytte
 - Ved utforming av gatenettet må det tas hensyn til forhold som har betydning for de gående. Attraktiviteten påvirkes av flere faktorer, som forhold mellom høyde og bredde i gatesnittet, klimatilpassing, lyssetting, møteplasser og beplantning.
- Gå- og sykkelbyen
 - er to sider av samme sak, hvor sykkel gir økt mobilitet og mulighet til å transportere både barn og lettere varer, på korte og mellomlange strekk.
 - Satsing på sykkelveger og -anlegg, både i og mellom bydeler skal forsterkes.



Kompakt

- I den **attraktive** byen må vi utvikle den kompakte bystrukturen som tidligere kjennetegnet Bergen
- Bergen sentrum suppleres med bydelssentre og lokalsentre der
 - hverdagens behov for offentlige tilbud, service og sosiale møtesteder ligger i gangavstand fra boligen.
 - skal utvikles som attraktive møtesteder for sitt nærområde, med gode gangtilbud, offentlige byrom og høy tetthet
 - parkering i bydelssentra etableres som fellesanlegg nær hovedveg
- Sosial infrastruktur skal konsentreres i knutepunktene og gjøres mer tilgjengelig (- her er kommunen mer enn bare tilrettelegger).



Mer effektiv transport

- Den **aktive** byen skal ha et velfungerende transportsystem som gjør regionen til et samlet arbeids-, bolig- og utdanningsmarked.
- Bergen skal utvikle et klimasmart samfunn som gir redusert transportbehov og økt satsing på grønn mobilitet.
 - gange, sykkel og kollektiv og delt mobilitet
- Det skal være mulig å bo i byen uten å eie bil.
- For å møte befolkningsveksten og transportbehovene i framtiden må vi utnytte infrastruktur, bilpark og passasjer seter bedre. Vi må legge til rette for delt mobilitet, som sparer plass og utnytter bilparken og veinettet bedre.



Framtidsrettet

– grep for å redusere transportbehov

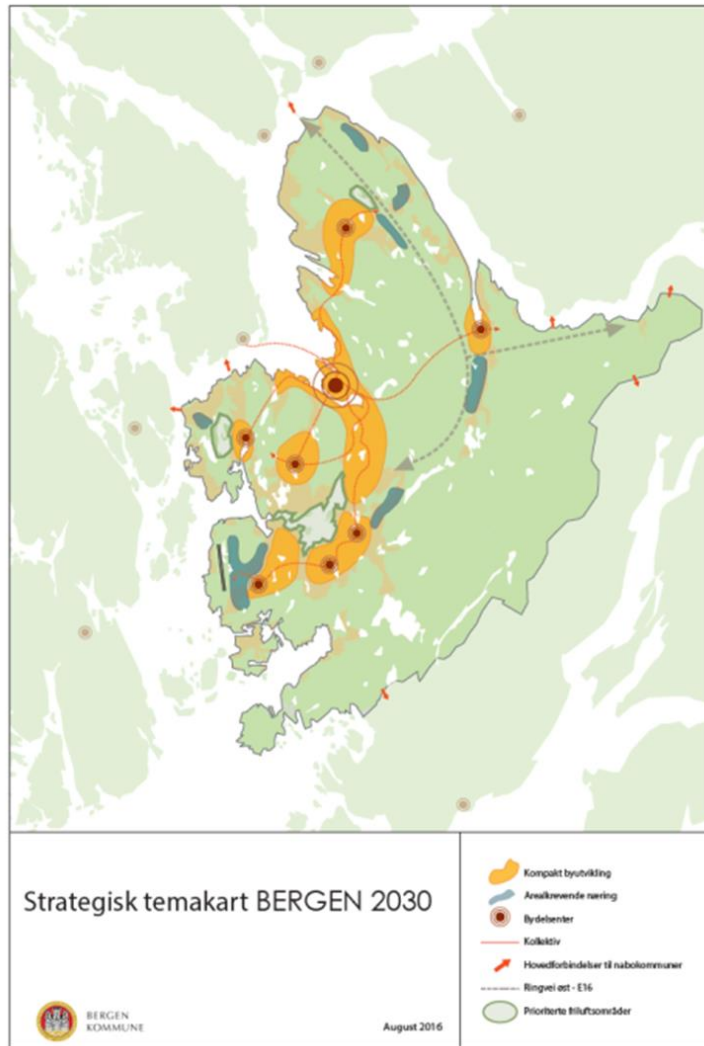
- Kommunen skal samarbeide med fylkeskommunen for å skape et bedre kollektivtilbud for hele regionen.
- Økt fokus på regionalt samarbeid ved planlegging av infrastruktur innen felles bo- og arbeidsmarked
- Tungtrafikk og gjennomgangstrafikk på E39 må ledes utenfor sentrum.
- Senterstruktur og personintensive arbeidsplasser skal primært være sentralt lokalisert i kollektivknutepunkter med god tilgjengelighet for hele regionen.
- Det må legges til rette for at bydelene i større grad får balanse mellom boliger og arbeidsplasser, for å minske presset på infrastrukturen.



Strategisk temakart mot 2030

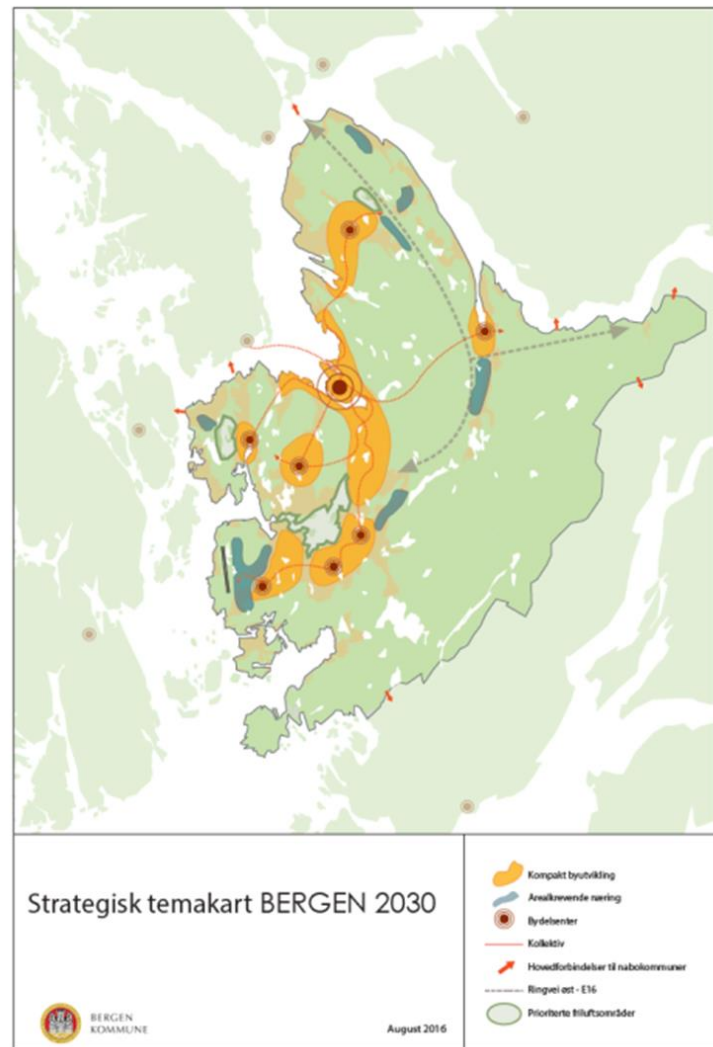
Bystyrets vedtak 21. september:

- «... viser kommunens overordnede arealstrategi frem mot 2030. Byens vekst skal i hovedsak komme i disse områdene.»
- «Temakart BERGEN 2030 skal gi føringer for utarbeidelse av arealdelen og være retningsgivende for saksbehandling av arealrelaterte saker i kommende planperiode.»
- Vektlegger behovet for regional dialog og samarbeid



Strategisk temakart mot 2030

- 7 kompakte byutviklingsområder
- 7 områder for næring til lager og industri
- 7 hovedvegforbindelser til nabokommunene
- Stamruter for kollektivtrafikk:
Det skal utvikles høyverdige kollektivtraseer mellom Bergen sentrum og de sju boligsonene i form av bybane, tog eller prioriterte busskorridorer.



Er det vilje? Er det mulig?

- stort fortettingspotensial langs Bybane og i senterområder
- stor etterspørsel etter boliger i sentrum
- tiltakende urban delingskultur
 - ✓ tilgang viktigere enn eierskap
- potensiale for økt sykkelandel
- sjøvegen gir mulighet for å etablere «Bybane til sjøs»

Vil bo trangt ved Bybanen



NERHET TIL BYBANEN: Ni av ti innbyggere i Bergensregionen svarer at de ønsker å bo i nærheten av kollektivtrafikk. De nye leilighetene som bygges i Rådsmans gate, får Bybanen rett utenfor gaterdøren.

Folk i Bergensregionen foretrekker leilighet fremfor enebolig, og ni av ti vil bo slik at de kan reise kollektivt.

MAGNE GAASØYR
@MAGNE_GAASOYR
magne.gaasoyr@btl.no

Det går frem av en ny undersøkelse Respons Analyse har gjort for Eiendomsregjer Vest, 31 prosent av innbyggerne i

fakta Boligmarkedet på Vestlandet

- Undersøkelse som er gjennomført av Respons Analyse for Eiendomsregjer Vest.
- 1203 personer i Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland ble intervjuet på telefon i telefonnettet 3. til 7. desember 2012.
- 400 av disse bor i kommunene Bergen, Askøy, Fjell, Sand og Øy, som i denne undersøkelsen betegnes som Bergensregionen.

reisetid på inntil en halv time fra boligen til arbeidstødet.

Seks av ti i Bergensregionen oppgir også at de vektlegger nærhet til skole og barnehage. Ikke uvanlig er det personer opp til 45 år som i størst grad mener det er viktig.

– Bra for miljøet

Filip Rygg sier at fortetting er eneste løsning når folketallet øker og det er knapphet på areal. – Det reduserer også transportbehovet, og er slik sett bra for



Bybanen som byutviklingsmotor

Media City Bergen
Samlokalisering av mediebedrifter,
utvidelse på 13.000 m²



Marineholmen
urban nærings-
og forskningspark
43 000 m² nybygg

Damsgårdssundet
Offentlig saltningsområde:
1000 nye boliger
Rehabiliteret skole med nytt
bydelsenter idrett/kultur



Solheimsviken
Nybygg: 43.000 m²
Hotell, messe og
konferanse: 30.000 m²

Kronstadparken
Bolig og næring
Kontor: 50.000 m²
400 nye boliger



Mindemyren
Offentlig områdereguleringsplan
Nytt næringsareal: 400.000 m²
ca. 1.400 boliger

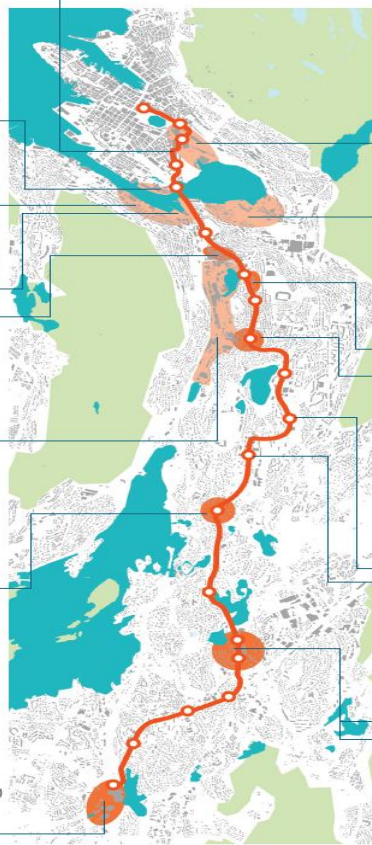


Paradis
Offentlig områdereguleringsplan
Næring: 27.000 m²
ca. 1000 boliger



Rødal/Lagunen
Offentlig områdereguleringsplan
Næring: 250.000 m²
ca 700 boliger

Tilgrensende prosjekter:
Rådalslien skole (ny ungdomsskole)
Nordahl Grieg (videregående skole åpnet 2010)
Råhaugen boligområde (42 leiligheter)
"Behind living" (70 boenheter)



Nygårdslangen
Offentlig områdereguleringsplan
Ny byutvikling mellom Store- og
Lille Lungegårdsvann.

Nybygg: 150.000 m²
ca. 500 student boliger
P-anlegg flyttes under
Lille Lungegårdsvann



Møllendal øst og vest
Offentlige områdereguleringsplaner
Ny kunstfagskole
720 studentboliger
ca. 420 boliger
Næring: ca. 30.000 m²

Heyskolen i Bergen
Samlokalisering
5000 studenter
1500 ansatte



Wergeland sentrum
Offentlig områdereguleringsplan
Næring: 15.300 m²
Park, almenning og gangareal 17.000 m²
ca. 260 nye boliger

Wergeland
Privat plan
Nytt næringsareal: 9700 m²
95 boliger



FYSAK
Aktivitetshus



Fantoft
Studentby:
1895 hybler og idrettsanlegg
Sykehjem og omsorgsboliger
Næring: 12.000 m²



Nestun sentrum
Offentlig plan
Nytt næringsareal:
12.000 m²
500 boliger



Fana kulturhus
Åpnet 2009



Ja, det er mulig !

Tverrpolitisk og godt faglig arbeid på tvers av forvaltningsnivå gjennom mange år gir resultater!

De store byene har viljen, men det har en kostnad – hvem betaler?

