

HVERDAGSVÅGEN



OPPGAVEN

«I forkant av reguleringen av Bybanen til Åsane har Bergen Kommune invitert til en begrenset plan- og designkonkurranse som omfatter byrommene fra Torget til Bryggen. Målet er å få belyst løsninger som gir best mulig integrering av Bybane, ivaretar kulturmiljøet, og sikrer tilgjengelige og attraktive byrom med gode forutsetninger for et vitalt byliv. (Konkurranseprogram, Bergen Kommune, 2018)»

Vågen og områdene rundt er i dag tydelig preget av biltrafikk og intensiv bruk over lang tid. Kaiene og Vågens funksjon som aktiv havn fungerer bra, men landarealet fungerer dårlig. Dette gjelder ikke bare på store festdager, men også i hverdagen.

Gående, syklende, handlende og reisende på sjø har måttet gi plass til biler og vegareal. Fortauene er trange og mange steder i dårlig forfatning. Asfalt preger det visuelle hovedgulvet med få og lite varierte soner for opphold. Hjerterommet mangler enten man går over torget eller langs bryggen som sammen med allmenningene, helt har mistet sin historiske tilknytting til Vågen. Videre har Fisketorget mistet sin rolle som torg for Bergen og trenger ny energi som kan balansere byens og turistenes behov før det mister sin attraktivitet.

Byens mest sentrale rom klarer ikke romme alle sine funksjoner og trenger sårt fornyelse og prioriteringer som møter sentrum og byens behov for en fremtidsrettet utvikling samtidig som Vågens rolle som møteplass og historisk knutepunkt tydeliggjøres.

Prosjektet Hverdagsvågen viser forslag til utforming av byrommene i området Torget-Bryggen der Bybanen er integrert i kulturmiljøet.

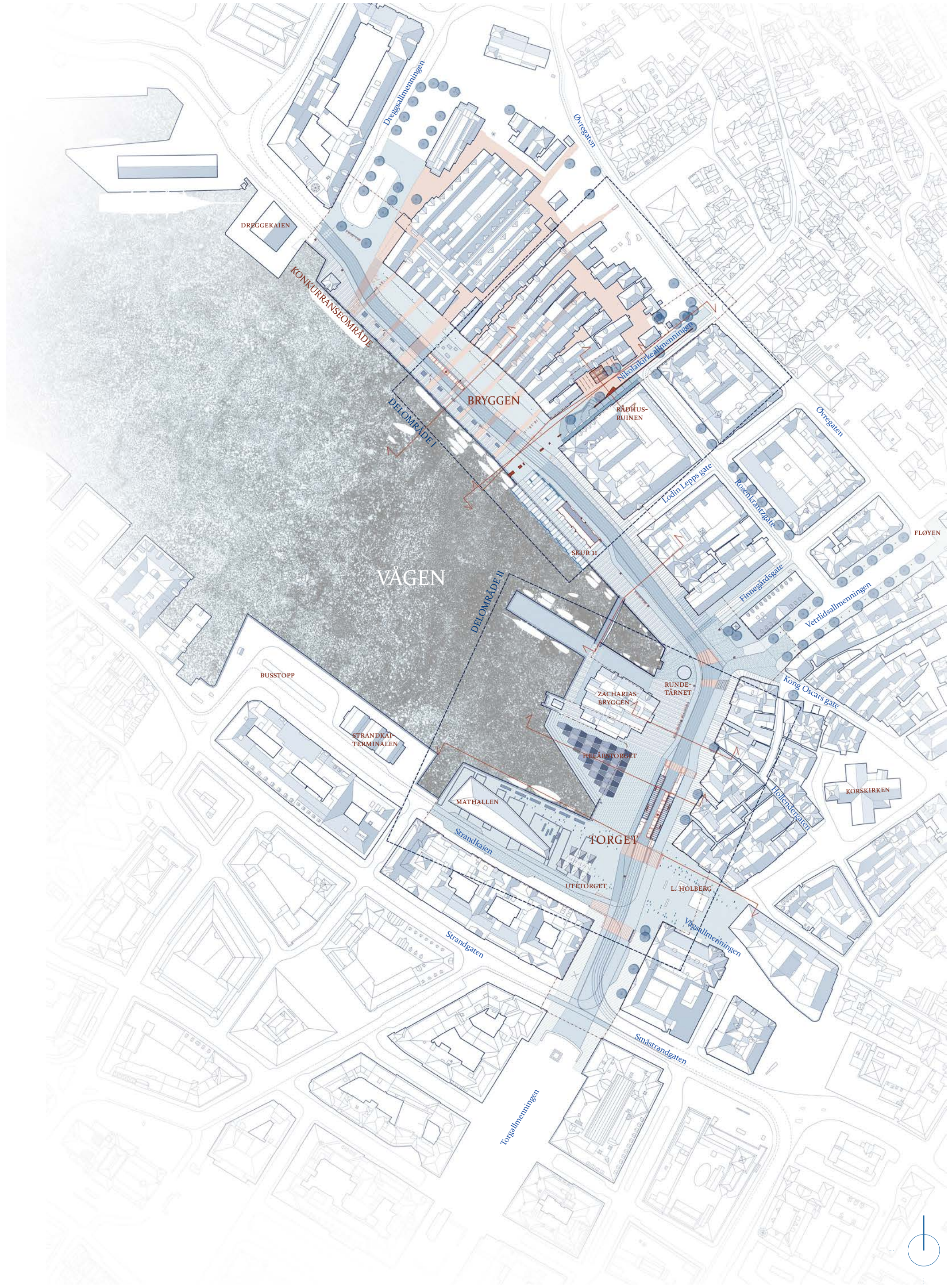
Prosjektet Hverdagsvågen viser vårt forslag til hvordan hovedoppgaven kan løses, og hvordan byrommene kan utformes for å

- Ivareta og styrke opplevelsesverdien av Vågen som kulturmiljø og Bryggen som verdensarvsted
- Øke attraktiviteten og stimulere til mangfoldig bruk av byrommene rundt Vågen
- Sikre god kommunikasjon og trafiksikkerhet for alle trafikanter

INNHold

0.0	PLANSJER	01
1.0	HVERDAGSVÅGEN	24
2.0	OVERORDNEDE GREP	28
3.0	BELYSNING OG KUNST	37
4.0	BRYGGEN	42
5.0	NIKOLAIKIRKEALLMENNINGEN	51
6.0	DEN ALLMENNE SJØFRONTEN	56
7.0	TORGET	60
8.0	TRAFIKK, FLYT OG MOBILITET	70
9.0	FASER	76
10.0	TRINNVIS UTBYGGING - STEG MOT EN NY VÅG	77
11.0	KULTURMINNER OG FORMIDLING	82

Hverdagsvågen



Konkurransområdet som helhet



Oversiktsperspektiv A

HVERDAGSVÅGEN

Fra å være en finstue man bruker ved spesielle anledninger og viser frem til besøkende, skal Vågen igjen ta en sentral plass i bergensernes hverdag. Det skal bli et område med kvaliteter man oppsøker, et sted man stopper opp i sin reise og et sted for både opplevelser og ro. Det skal tilrettelegge for en enklere hverdag hvor flyten er smidig og intuitiv. Samtidig skal Vågen gi rom for overraskelser og oppdagelser, som gir hverdagen et løft. Vågen skal fungere for de manges ulike behov, tilrettelegge for et mangfold av aktiviteter, og være et sted for alle; det er dette som er HVERDAGSVÅGEN.

BYEN MELLOM VÅG OG FJELL

Vågen er Bergens pulsåre, hjerte og fellesnevner. Vågen er byrommet hvor allmenningene forener sjø og fjell med byen som hviler imellom. Vågen er et byrom som kobler alt landskap og folk i alle gjøremål. Mellom de syv fjell tas vi med på en reise/oppdagelsesferd som gir oss innblikk i tidens mange lag. Kjernen i den moderne handels- og havnebyen Bergen ble grunnlagt i Middelalderens tid, og den yrende handelsaktiviteten fant sted rundt havrommet som var den viktigste ferdselsåren den gang. Videre har Bergen formet seg til en særegen og stolt by gjennom de mange historiefortellende lagene, som speiler ulike epoker og forandringene gjennom tidene. Nå er det nye mobilitetsmønstre og nye behov som skal definere en ny tid for bergenseren og det viktigste byrommet; Vågen.

Vågen er i dag hele byens knutepunkt, på land og vann. Båtene, store og små har vært og er byens hverdag. Vågen er ikke som i andre byer blitt en fritidshavn, men en havn som rommer alle. Her er det til tider et yrende liv, med torgaktivitet, handel, masseturisme og båter. Men Vågen mangler relevans for byens egen befolkning, for hverdagen.

DEN NYE HVERDAGSVÅGEN

Hverdagsvågen er; en ny sjøpromenade som etableres i Vågens sjølinje. En tydelig allmenn sjøfront som kobler havne- og bylivet tettere sammen, i en fleksibel flate for sambruk.

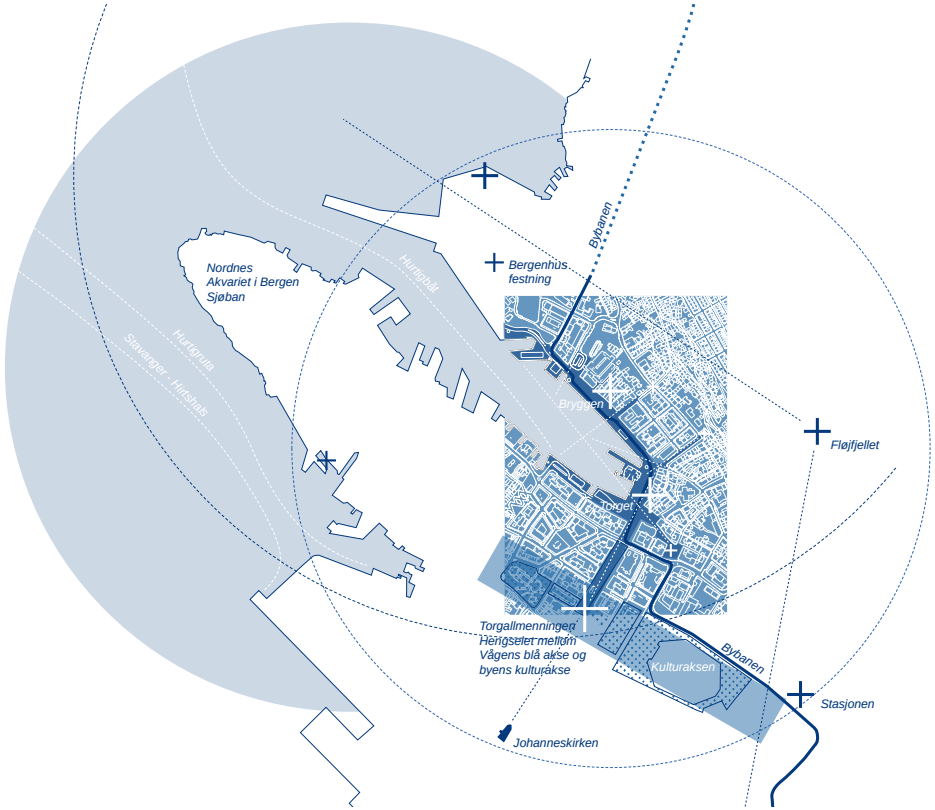
Hverdagsvågen er; mangfoldet av båttrafikk som gjør byens indre havn unik og spennende. Omkranset av bebyggelse som gir historisk dybde, knyttes fortid og framtid sammen.

Hverdagsvågen er; bygulv, materialitet og belysning som gir byens kulturminner en ny synlighet. Allmenningene forsterkes og de glemte og gjemte kulturskattene hentes frem i et nytt lys.

Hverdagsvågen er; Innerst i Vågen etableres et Helårstorg som blir byens nye knutepunkt og samlingssted som sammen med andre «energipunkter» gir bergensere nye grunner til å besøke og bruke området.

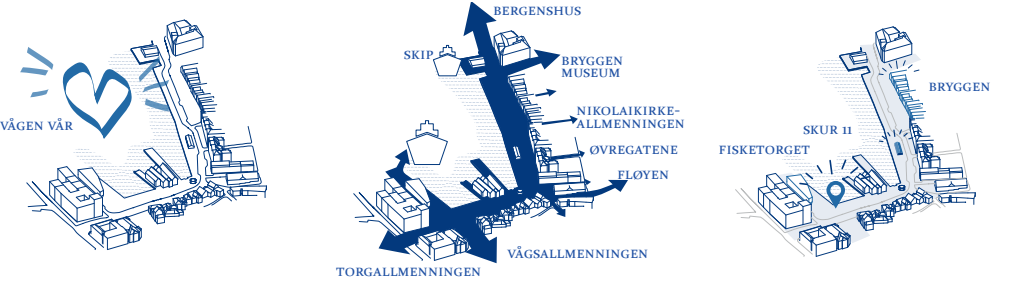
Hverdagsvågen er; robust og bestandig, ærlig i sin utforming. Tilrettelagt for fleksibel bruk, for det foranderlige som gir spenning og variasjon.

Det er dette som er DEN GODE HVERDAGSVÅGEN



KONTEKST

Vågen er møtestedet mellom fjord, fjell og by, et sted for handel, ett knutepunkt for transport og et spennende oppholdssted.



FØLELSER

Bergens store landskapsrom er grunnlaget for at Bergen er der byen er i dag, både lokasjon og inetellektuelt. Internasjonale påvirkninger, vannveien, handel, turisme. Vågen er i alles hjerte.

PLASSEN/STEDET

Et stort bygulv. En marin storstue du trer inn på når du ankommer til fots, med ferge, buss, bane eller sykkel. Til hverdags eller til fest. Som beboer eller besøkende. Bygulvet gir plass til alle.

DELOMRÅDER

Det dannes et helhetlig byromsgrep rundt Vågen som tilrettelegger for varierte opplevelser og en lesing av historien. Nye aktiviteter og en styrking av energipunkt tiltrekker byens befolkning så vel som tilreisende.

Flyt og bevegelse

HOVEDGREP

Sentralt for en velfungerende Hverdagsvåg er en god trafikal flyt for alle brukere. Hverdagsvågen som strekker seg fra kai til bygg, er ett stort rom hvor bevegelsen skal være både intuitiv og funksjonell. Tydelige og lett fattbare soner for hovedbrukerne: gående, syklende, bil og bane. Klart hvor det er fri flyt eller konflikt. Banetrasé og sykkel blir en gjennomgående åre i det store rommet og allmenningene tilrettelagt som effektive førstevalg for kryssing på tvers. Med en tydelig men subtil underdeling av bybane, sykkel, gang og vei kobles byrommene sammen og skaper flyt og sammenheng i området.

Banetraséen blir et åpent trafikkbilde med minst mulig bruk av gjerder og trafikklys for en god trafikkavvikling og avvisende kanter holdes lave for en fleksibel bruk av byrommet.

Allmenningene er tilrettelagt som effektive førstevalg for kryssing av Bybane og sykkelveg, noe som er avgjørende for et godt samspill mellom gående, syklende, kjørende og Bybanen i et åpent trafikkbilde som er uten gjerder og med minimalt bruk av trafikklys for trafikkavviklingen.

Hverdagsvågen viser et enkelt og tydelig grep som er robust over tid med løsning for trafikk i området ved stengt Fløyfjellstunnel

BYBANEN

Et av konkurransens hovedmål er å finne den gode løsningen for Bybanen gjennom noen av Bergens viktigste og mest brukte byrom. Bybanen skal finne sin form både i forhold til banens regelverk og til å skap gode og velfungerende byrom. Å finne en god balanse mellom løsning for banen, de offentlige rommene og Vågen som helhet, har vært sentralt i arbeidet.

Med dette som bakgrunn har teamet valgt å justere Bybanens trasé i forhold til konkurransegrunnlaget. Ved å trekke traséen noe nærmere bebyggelsen på Bryggen gir vi plass til både kaifunksjoner, opphold og gangsone langs sjøen. Forslaget viser traséen 4,5m utenfor (oppgitt) historisk kaifront og arkeologisk vernesone. På Torget er traséen trukket inn noe mot torgflaten slik at de to kjørebanelene for bil ligger innenfor banetraséen. Dette for å skape ro i Torgets trafikkbilde fra fase 1, sikre bedre kontakt mellom holdeplass og torgflaten og sikre størst mulig areal til Torget gjennom et kompakt vegsnitt.

SYKKEL

Sykkelvegen etableres som en toveis sykkeltrasé på utsiden av Bybanen. Dette sikrer en gjennomgående sykkelveg uten kryssing av veg eller bane. I lysregulert kryss ved Strandkaiaen kan biler krysse bane og sykkelveg.

GANGE

Det etableres tydelige soner for fotgjengere med ulike kvaliteter og karakter. Kaisonen sikres en bred gjennomgående sone for allmenheten og båt. Langs bebyggelsen etableres det utbedrede og utvidede fortau. Etableringen av helårstorget og broen åpner opp en ny gangforbindelse på utsiden av Zachariasbryggen.

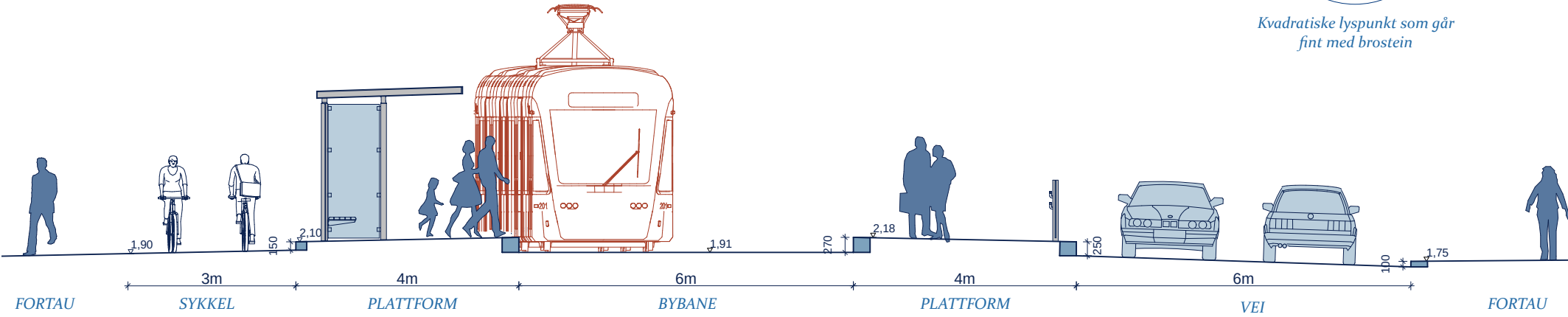
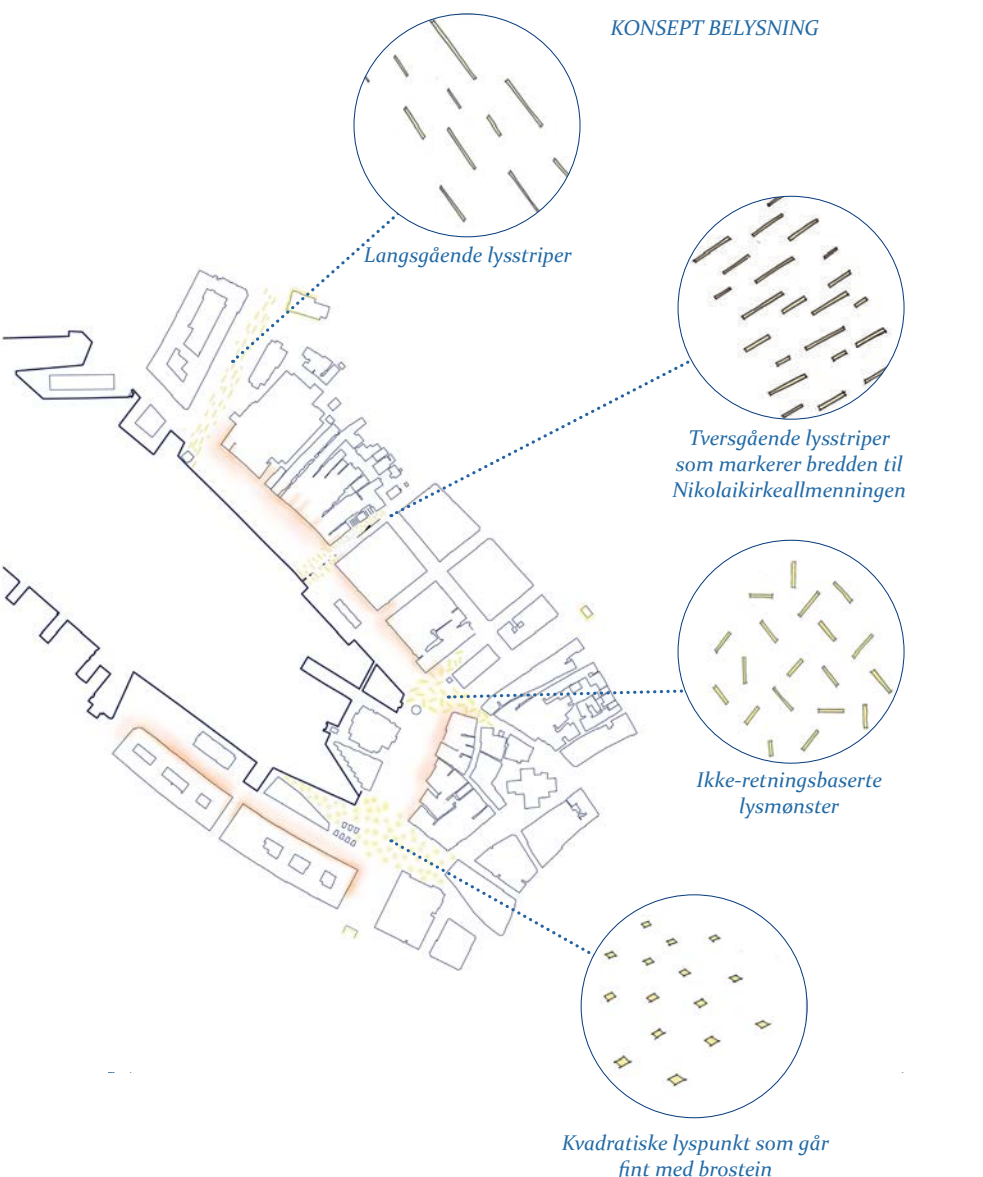
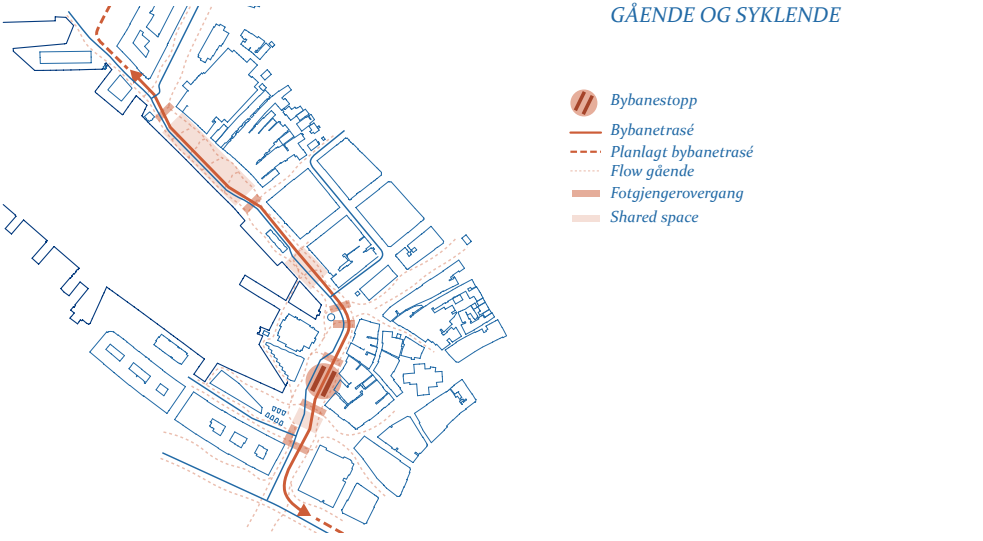
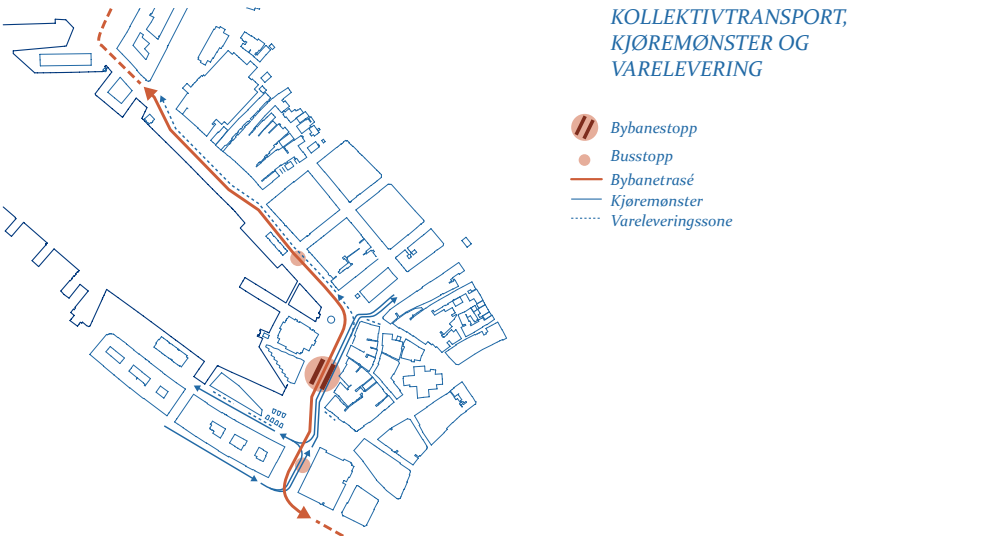
VARELEVERING

Fra Rundetårnet til Dreggsallmenningen etableres en 3 meter bred sone på innsiden av Bybanen som vil være tilgjengelig for varelevering. Varebiler kjører i banetraséen, men stopper i vareleveringssonen. Denne sonen ligger i nivå med fortau/gangareal, men har avikende belegg. Når varebiler ikke står oppstilt, vil sonen kunne benyttes som en fullt integrert del av fortauet.

I alle vurderinger knyttet til de trafikale hovedlinjene er det tatt utgangspunkt i ambisjoner for Vågen, og det har vært lagt særlig vekt på å finne løsninger som bygger opp under gåbyen Bergen, en attraktiv havn, styrke forholdet til sjøen og legge til rette for en mer variert bruk av byrommene. Disse ambisjonene i samspill med å skape en velfungerende trafikal flyt, har lagt til grunn for valgene som er gjort.

LYSSETTING AV ALLMENNINGENE

Allmenningene danner et tydelig skifte langs kaifronten og etableres nye rytmer og opplevelser når en ferdes her. Disse skiftene artikuleres med belysning lagt i dekket som knytter dem til Vågen. Det vil her benyttes integrert lys som utføres med fiberoptikk for å sikre varig og vedlikeholdsfri belysning. Integrert lys i dekket er ment som markeringslys med lave lysnivåer, og skal ikke medføre noen form for sjenanse.



DELOMRÅDE I - *Bryggen og Nikolaikirkeallmenningen*



Perspektiv B1, uten kjøreledningsmaster



Perspektiv B2, uten kjøreledningsmaster



Perspektiv B1, med kjøreledningsmaster



Perspektiv B2, med kjøreledningsmaster

I 950 år har Bryggen vært helt sentral i byen Bergen. Det var her byen hadde sitt opphav, her var maktsentrum i flere århundrer og i dag er området det fremste symbolet på Bergen. Bryggen har vært sentrum for kontakten mellom Bergen og verden, handel og kulturutveksling. I dag; byens fremste turistattraksjon. De grepene som foreslås for delområde 1 har formål å løfte verdensarvområdet, tilføre nytt liv og aktivitet, og bidra til økt bevisstgjøring rundt vår felles kultur og historie. I arbeidet med løsninger er det lagt stor vekt på formidling av historien knyttet til bruk, handel og håndverk.

GREPET

Arealet fra kaifront til bebyggelsen skal fremstå som ett helhetlig byrom uten barrierer, der kaifront og bryggehus har nær kontakt. Inn mot husene etableres rom for servering, handel og opphold. Kaifronten etableres som et nytt raust rom tilrettelagt for sykkel, gange, båtliv og uformelt opphold. Dette blir sentralt i å «ta Bryggen tilbake» som et tydelig sted i bergensernes bevissthet og hverdag. Dualiteten mellom den indre og ytre sonen, kombinert med flyttbare byromsmøbler, gir en stor fleksibilitet i bruken av rommet som vil fungere både til hverdag og fest.

BRYGGEGÅRDENES SMAU

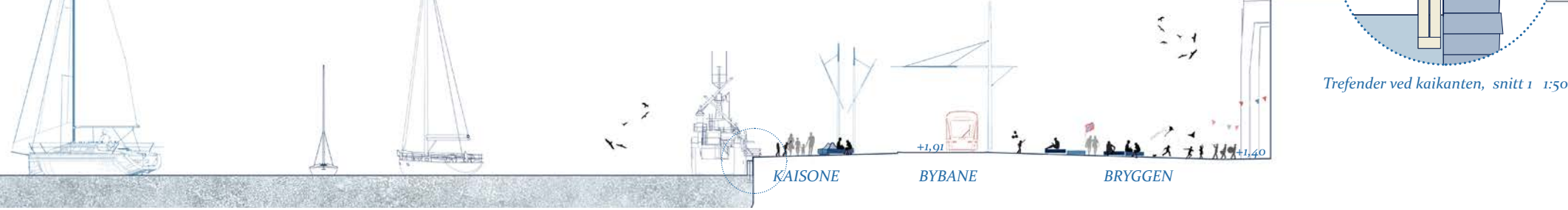
Bryggegårdenes smale smau og transportårer strekkes ut til kaikanten for å tydeliggjøre kontakten mellom bygg og sjø som var hele livsnerven til Bryggen. Materialiteten veksler mellom tre og granitt og står i tydelig kontrast til det øvrige bygulvet. I trestokkene ytterst preges gårdenes navn og segl. På denne måte tar gårdene igjen eierskap over sin del av kaifronten.

HÅNDVERK

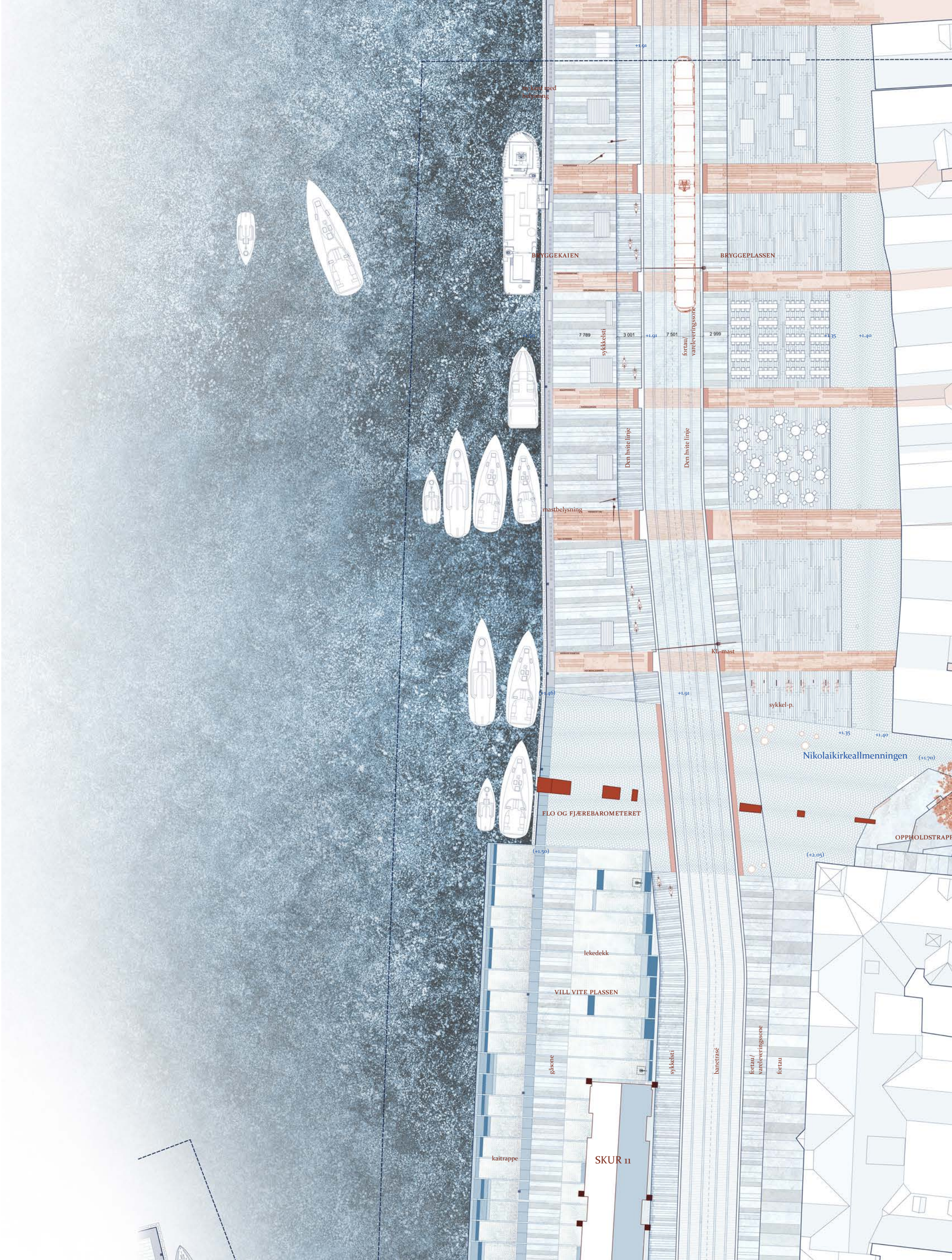
Fra Bradbenken til rundetårn arbeides det med en solid møblering med basis i lange stokker på 30x30 i varierende bredder. Stokkene er stablet og satt sammen med tradisjonelle sammenføyningsmetoder før de bearbeides til ulike grader av en organisk overflate. Smykker noen steder og rå andre. Slik fortelles Bryggens historie om livsløpet fra råmateriale til finslig bearbeidet råstoff. Fra smed til smykkekunstner, fra tørrfisk til gourmet.

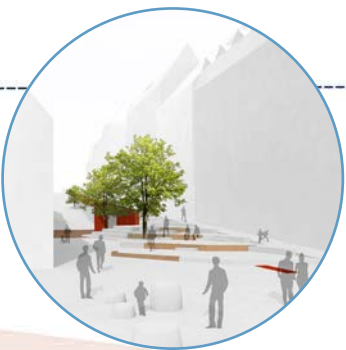
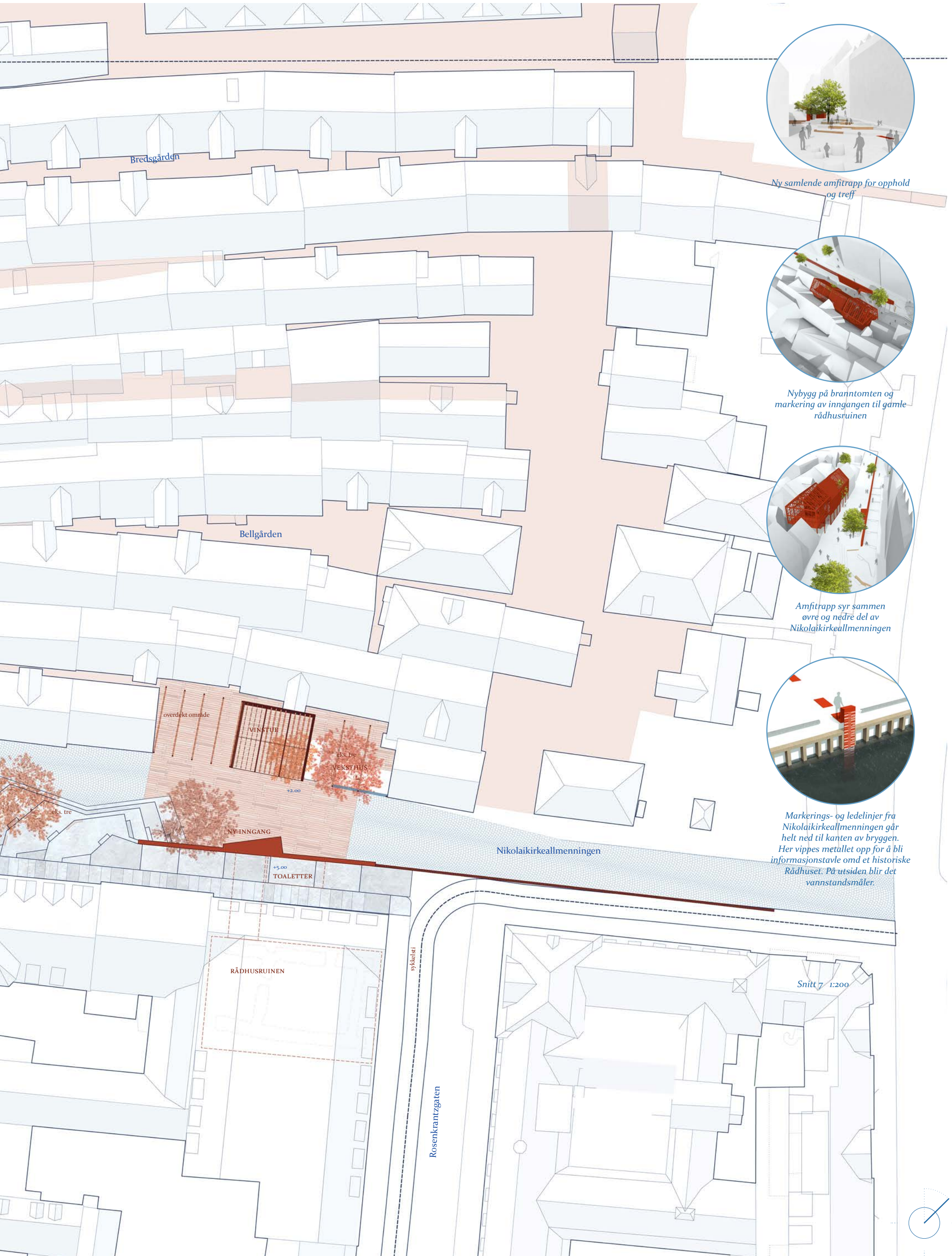
VÅGENS MASTER

I formingen av kjøreledningsmaster og lysmaster står også Vågen og Bryggens historie og håndverk sentralt. Kjøreledningsmastenes form referer både til skipsmastene ved kaien og til lastebommene som tidligere stod plassert på Bryggen, men med et tydelig uttrykk om ny tid og ny bruk. Slik vil mastene og mastene til båtene som ligger ved kai skape et fint samspill mellom land og sjø. Gjennom materialbehandling og preging/ornamentering vil mastene referere til historien på Bryggen, og hver mast vil få sitt individuelle særpreg.

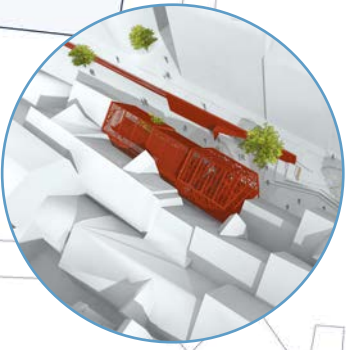


Bryggen og Nikolaikirkeallmenningen

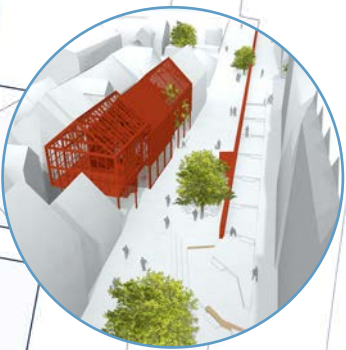




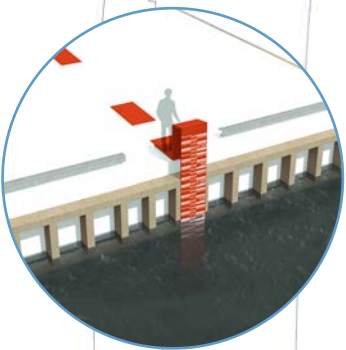
Ny samlede amfitrapp for opphold og treff



Nybygg på branntomten og markering av inngangen til gamle rådhusruinen



Amfitrapp syr sammen øvre og nedre del av Nikolaikirkeallmenningen



Markerings- og ledelinjer fra Nikolaikirkeallmenningen går helt ned til kanten av bryggen. Her vippes metallet opp for å bli informasjonstavle omd et historiske Rådhuset. På utsiden blir det vannstandsmåler.

Snitt 7 1:200

Nikolaikirkeallmenningen

I Nikolaikirkeallmenningen ligger mye av Bergens opprinnelige historie. Her lå Nikolaikirken, øverst i allmenningen, og nederst ved Vågen lå det opprinnelige torget frem til 1470. Midt i aksen lå Bergens første rådhus frem til 1558, og ruinen etter rådhuset er i dag en skjult kulturskatt gjemt i muren under parkeringshuset i Rosenkrantzgaten 12.

BYROMMET

Forslaget åpner opp og leder inn til et tydelig byrom som markerer og danner plass foran inngangsdøren til rådhuset. Her vil det etableres et nytt bygulv som strekker seg fra muren ved inngangen og helt inn til bryggehusene i åpningen der tre lagerbygninger i Holmedalsgård brant i 1958. Dekket er tenkt som et tradisjonelt plankegulv som binder plassen godt til de ærverdige bryggehusene.

NYBYGGENE

I branntomten etableres tre nye strukturer i samme volum og avtrykk som opprinnelig husrekke. Det nye programmet bringer aktivitet til området rundt Rådhusruinen, og gjør stedet relevant for byens befolkning så vel som besøkende. Strukturene oppføres i en luftig og lett konstruksjon i rødt metall som tar opp fargepaletten fra eksisterende røde nyanser i Bryggens fasader og tak. Strukturene er en nytolkning av de opprinnelige lagerhusene, strammet opp i et moderne uttrykk, samtidig som de danner et visuelt avtrykk av hva som engang var. Dette gjør historien lesbar i det nye. Akkurat som de åpne svalgangene som karakteriserte lagerhusene, er strukturene lette og luftige med to halvklimatiserte og en klimatisert konstruksjon.

Det første huset, nærmest Vågen, danner en halvklimatisert utesone og en ny bruksflate for verkstedet (i 7). Strukturen rommer også et felles trappehus, og muliggjør varelevering. Den midterste strukturen danner et klimatisert rom for Nikolaikirkeallmenningens nye vinstue. Den bakerste er en helt åpen struktur /veksthus som skaper en omramming rundt de to eksisterende trærne. Veksthuset skaper en atmosfærisk uteplass/utehage hvor man kan sitte under trærne i historiske omgivelser. Nabobygningen 9f overlevde brannen i 1958. I østgavlen har det blitt bygget en utvendig trapp som leder fra loftet til svalgangen i andre etasje. 9f kobles sammen med den midterste nye strukturen med en bro igjennom veksthuset hvor man kan gå oppe blant trekronene.

RÅDHUSET

Ved det nye bygulvet kles muren som skiller de to nivåene i Nikolaikirkeallmenningen med perforerte metallplater i tilsvarende rødt metall. Veggen former et nytt og utvidet inngangsparti for Rådhusruinen. Den røde markøren og det definerte byrommet kobler de to sidene av Nikolaikirkeallmenningen sammen, og Rådhusruinen gis en ny oppmerksomhet.

AMFITRAPPEN

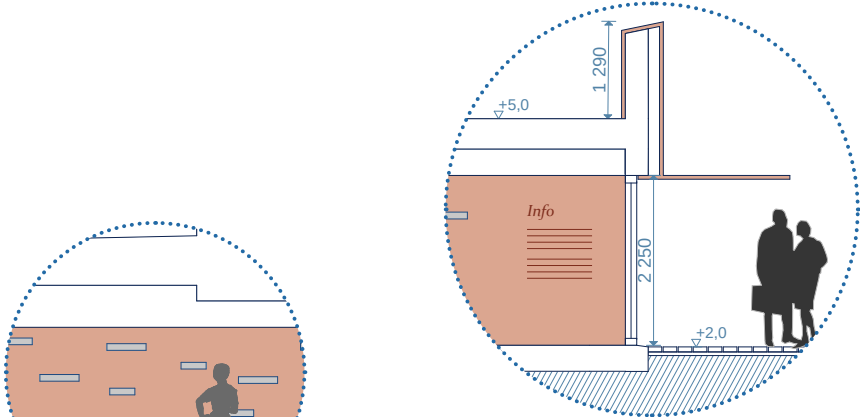
Et viktig punkt er å styrke Nikolaikirkeallmenningen som sted ved å redusere dagens deling i to nivåer. Vi trekker muren inn og gir plass til en amfitrapp som er tilrettelagt for både opphold og gange. Dette blir et supplement til Bryggen som et lunt oppholdsrom som gir mulighet for sosiale møter eller en pust i bakken.

DEN RØDE LINJEN

Ved kaikanten blir den røde linjen en stålplate som bretter seg opp fra gulv og blir en informasjonsflate hvor man kan lese om Nikolaikirkeallmenningen. Den røde platen bretter seg på ut og ned i sjø, med en informasjonsflate for måling av vannstand, sett fra sjø. Den røde linjen som strekker seg innover og oppover Nikolaikirkeallmenningen vekker de forbipasserendes oppmerksomhet. Man ledes inn til det nye byrommet ved Rådhusruinen Med atmosfærisk belysning fra den perforerte veggen og de nye røde strukturene, skapes undring, og de forbipasserende trekkes videre inn.



Lys kveldstid



Detalj av nytt tak, snitt 7 1:50

Detalj av ny inngang til rådhusruinen, snitt 7 1:50



Nikolaikirkeallmenningen, tverrsnitt 7 1:200



Nikolaikirkeallmenningen, langsnitt 8 1:200



INNGANG TIL RÅDHUSRUINEN

AMFI

Den allmenne kaifronten

Skur 11 oppleves av mange som et fremmedelement og en hindring i området, og statusen som fredet bygning er for folk flest ukjent. I Hverdagsvågen skal bygget gis et nytt innhold og løftes frem. I plan- og byggeperioden et informasjon- og besøks-senter; et vilvite senter. Her kan man følge arbeidets progresjon, vise frem arkeologiske funn og lignende. Senere et maritimt vilvite-senter i byens indre hjerte. Et vilvære for unge og gamle.

EKSPERIMENTFLATEN

Bygget gis mer plass gjennom etableringen av et industrielt, maritimt gulv i dørkeplater lik fergedekke. Gulvet strekker seg fra sykkelvegen og helt ut og over kaikanten hvor det skaper en utvidelse av rommet foran Skur 11. Gulvet er grovt i sin konstruksjon, men forfinet i detaljene som bygget. Stedet skal appellere til og være et aktivt sted for aldersgrupper som i dag ikke bruker Vågen.

Det nye gulvet nord for skur 11 blir en eksperimentflate for det maritime Vil Vite. Her er det rom for midlertidige pop-up installasjoner, for utforskning, testing, lek, og bygging. Det kan tenkes pop-up strukturer som kobler vitenskap og teknologi med læring og lek. Kanskje en installasjon av mikroalger som renser byluften for CO2?

GULVET OG DEN NYE KAIEN

Mot sykkeltraseen brettes gulvplatene opp for å danne en rygg, benker og definere en trygg sone for det nye byrommet rundt Skur 11. Ytterst brettes gulvet og danner en amfisituasjon ned mot sjø. Dette blir en ukommersiell oppholdssone med gode solforhold hvor man kan sitte like i sjøkanten og følge med på båtlivet i havnen.

Foran Skur 11 etableres en kai som som «svever» ut med bredde på ca. 4 meter. Kaien danner dermed et etterlengtet stopp og rom i det ytre kairom. Her kan båter legge til, men trappene ned til sjø gjør denne sonen/kaifronten også til en sosial sone i vågen. Utvidet gulv på utsiden er rasjonelt her - smalt/trangt, sjøpromenaden går uhindret forbi skur 11

KAIFRONTEN

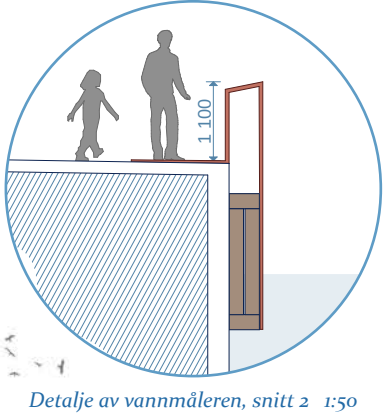
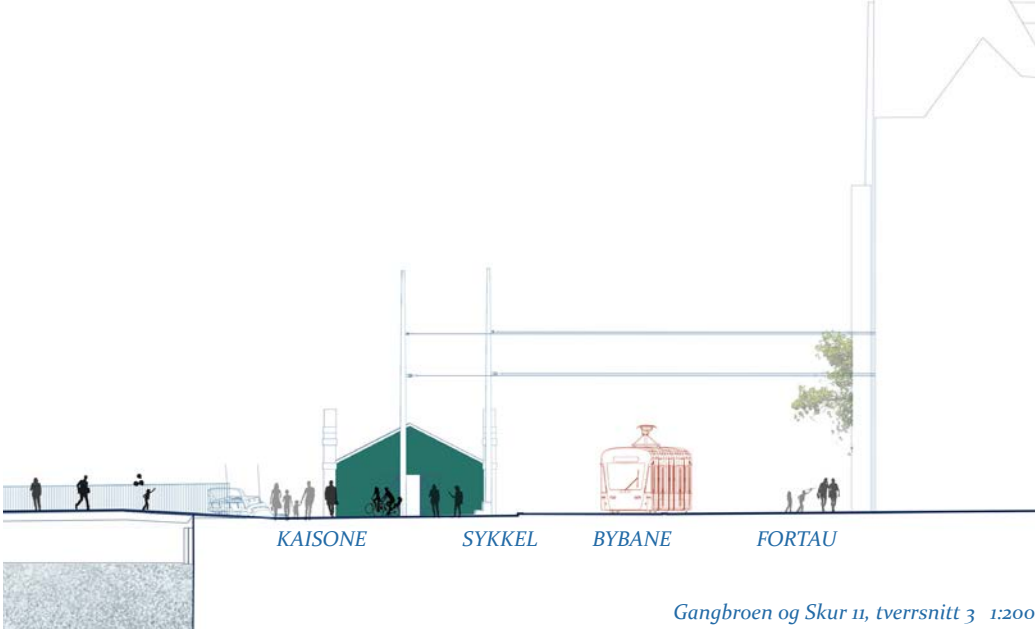
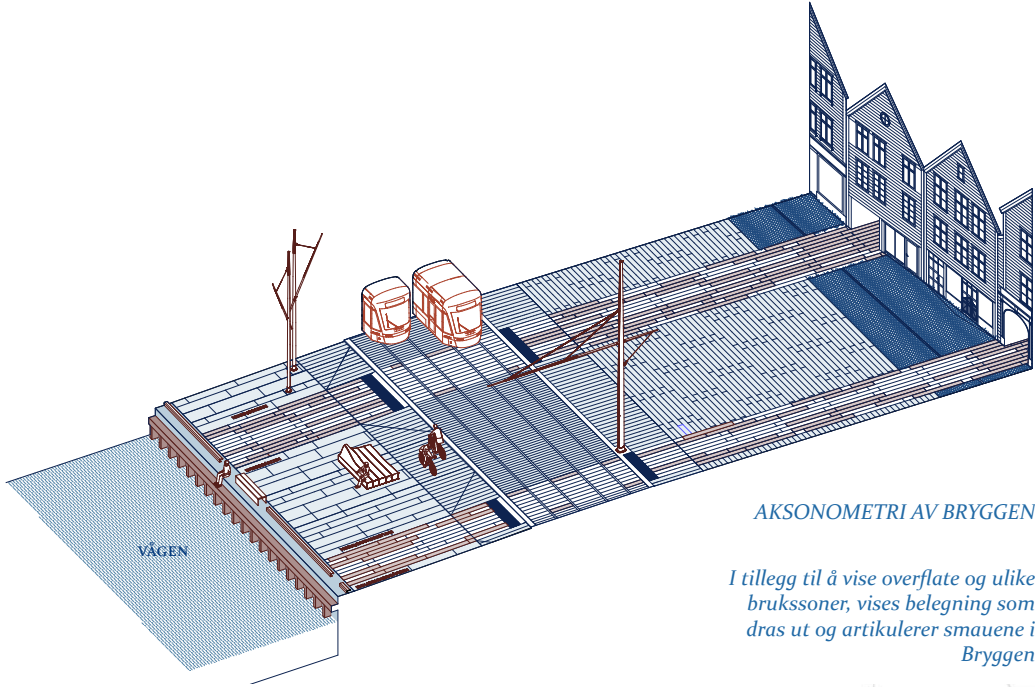
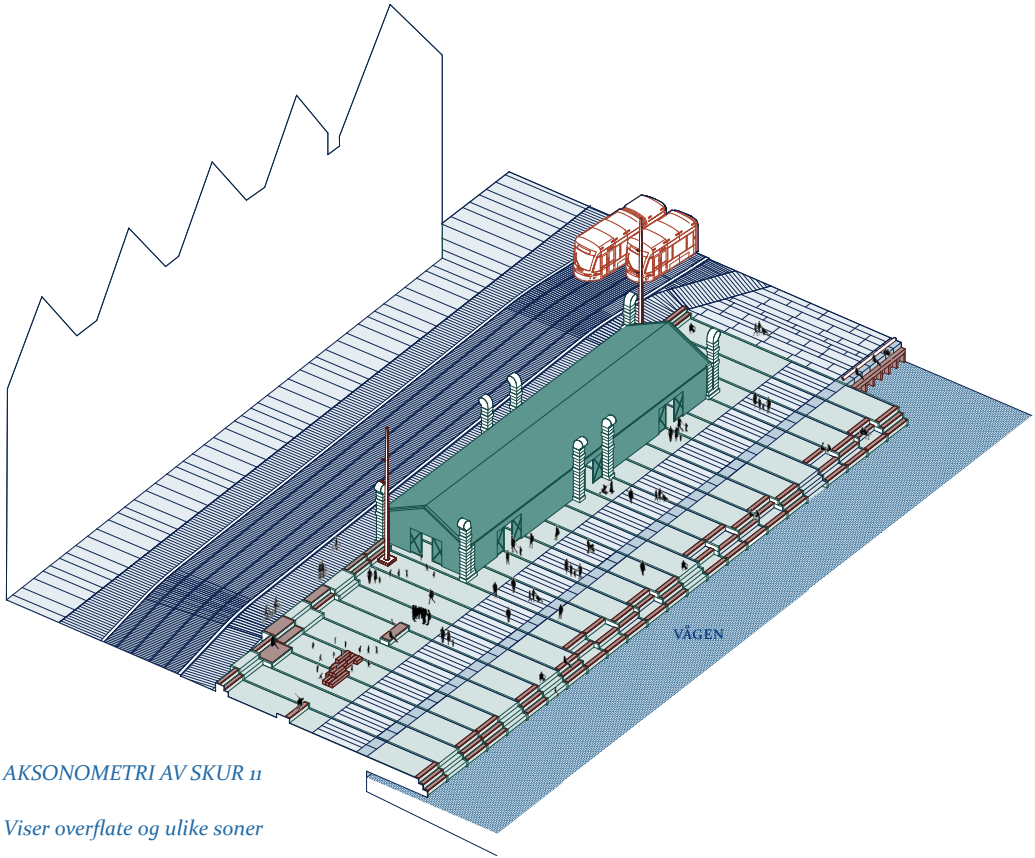
Kaifronten i Vågen ønskes trukket tydeligere frem i et gjennomgående grep; stålbjelken, pullertene og trefenderen. Dette grepet ivaretar havnefunksjonen, men gjør samme tid sonen mer tilgjengelig som et utformelt oppholdssted. Dagens pullerter beholdes mens jernbaneskinnene som løper på langs erstattes med en stålbjelke. Denne er trukket noe inn og flyter lettere over den ytterste steinkanten, kaiens smykkestein. LED belysning er integrert i stålkanten og gir lys innover gang-kaisonen. På fronten erstattes gummifenderne med en gjennomgående trefender.

BROEN

Den nye broen som kobler Skur 11 til Zachariasbryggen gir en ny gangforbindelse i Vågen. Broen er designet fast installasjon og et kunstverk, men kan også etableres som et midlertidig grep for å bedre gangflyten i anleggsperioden. Broen har en form som handler om bedre kontakt med Vågen og vannet. Her kan man sitte og skue utover på det store rommet eller lene seg over rekkverket og få den nære kontakten med vannet. Broen skaper en ny sone innerst i hopen der mindre båter og kajaker får sin plass i Vågen.



Illustrasjon gangbro



DELOMRÅDE II - Torget



Perspektiv av Helårstorget og Vågstrappen

STRATEGI/PLASSERING

I organiseringen av Torget har det vært et bevisst valg å videreføre mest mulig av dagens ubebygde torgflate for å sikre areal til flyt og bevegelse. På samme tid er det viktig å gi torghandelen gode rammevilkår og de nødvendige funksjonene slik at det igjen kan oppnå status som en naturlig del av befolkningens handlemønster. Med dette som bakgrunn videreutvikles «reketrappen» fra gjeldende reguleringsplan langs sørvestsiden av Zachariasbryggen til å bli et nytt helårstorg med trapp og passasje rundt.

TORGFLATEN

Torgflaten mellom bybanestoppet og helårstorget holdes åpen for en oversiktlig gulvflate som tilrettelegger for en effektiv flyt i hverdagen hvor Bybanen blir godt synlig. Det åpne bygulvet danner en fleksibel flate for flerbruk og ulike anledninger; festdager, konsepter, torg, andre arrangementer, og mest av alt: for hverdagslig bruk.

HELÅRSTORGET

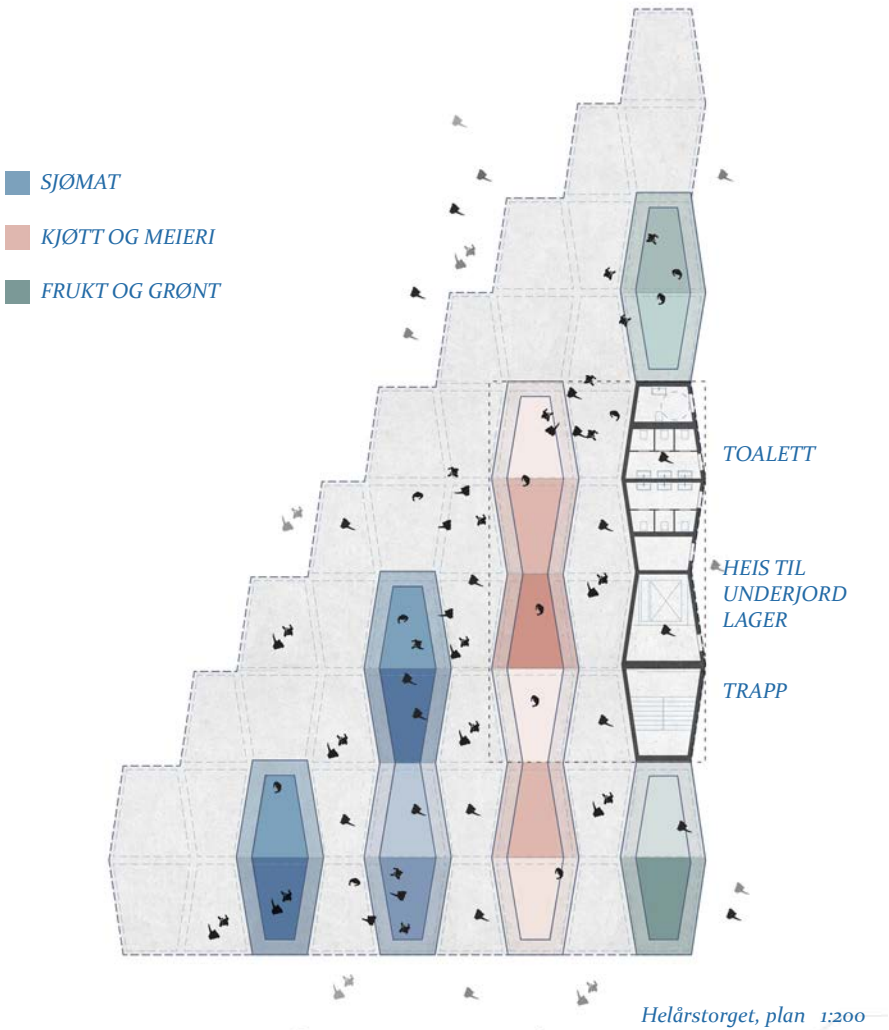
Som fisken som glimrer i sølv, og lyset som lager refleksjoner og et levende spill i havoverflaten, leker takoverflaten i Helårstorget med lyset. Taklandskapet beveger seg i ulike vinkler, og har en kombinasjon av materialene glass og metall som gir diffus og speilende refleksjon. De robuste handelsdiskene har infrastruktur som gjør det mulig for torghandlerne å presentere ferske matvarer, kvalitetsprodukter fra regionen, spesialiteter fra hav og landbruk. Det er en ambisjon at helårstorget skal signalisere en tydelig maritim identitet, og være en merkevarebygger for den gode hverdagsvågen - uløselig knyttet til kortreiste matvarer og lokale spesialiteter.

SIKTLINJER

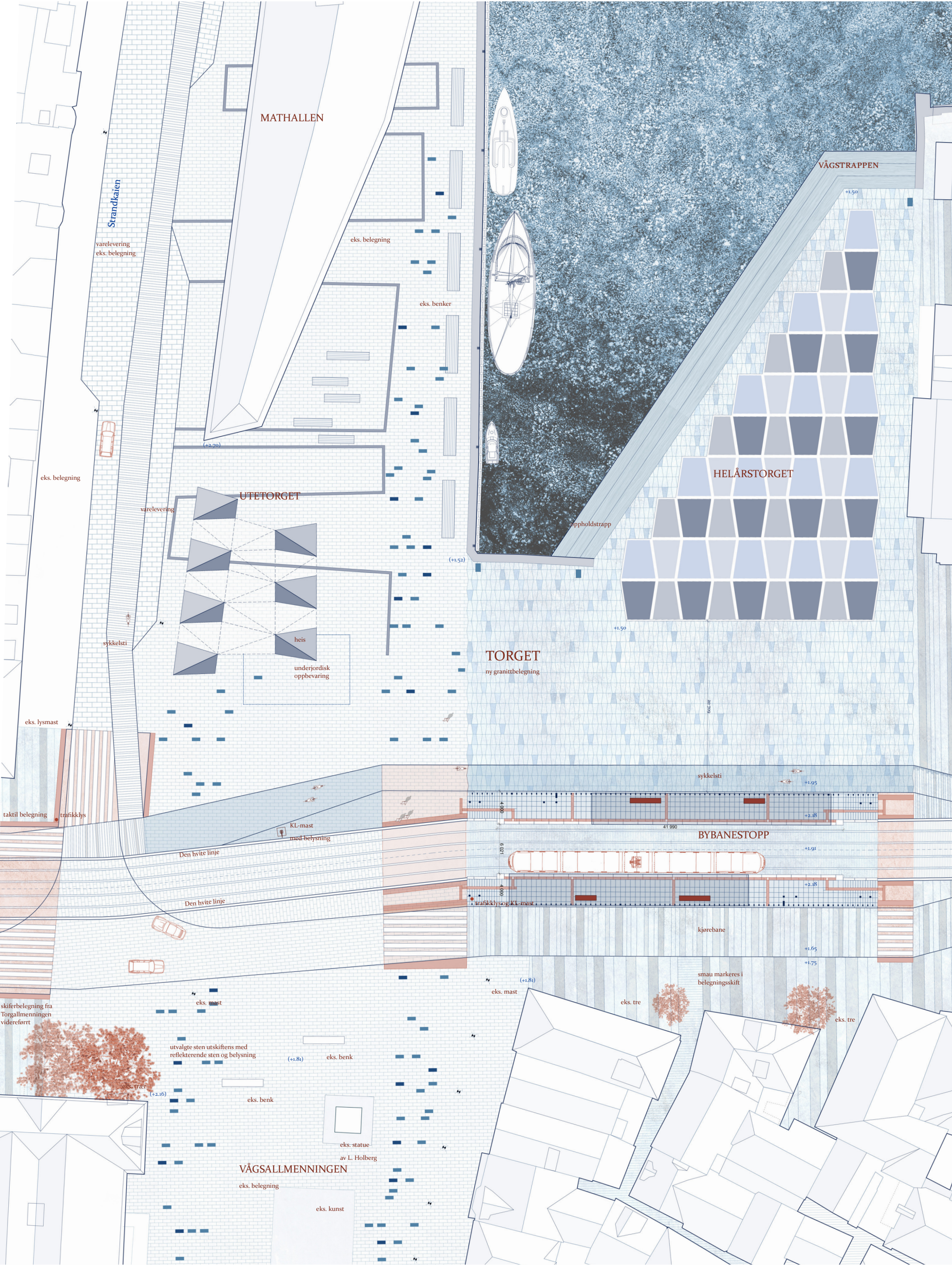
Plasseringen av helårstorget spiller på lag med allmenningene og opprettholder de tydelige siktlinjene fra byen mot Vågen. Fra holdestoppet til bybanen inviteres man inn i helårstorget. Her er det gjennomsyn, og koblingen til sjøen blir styrket. På samme tid opprettholdes en åpen siktlinje fra Torgallmenningen til Kjøttbasaren.

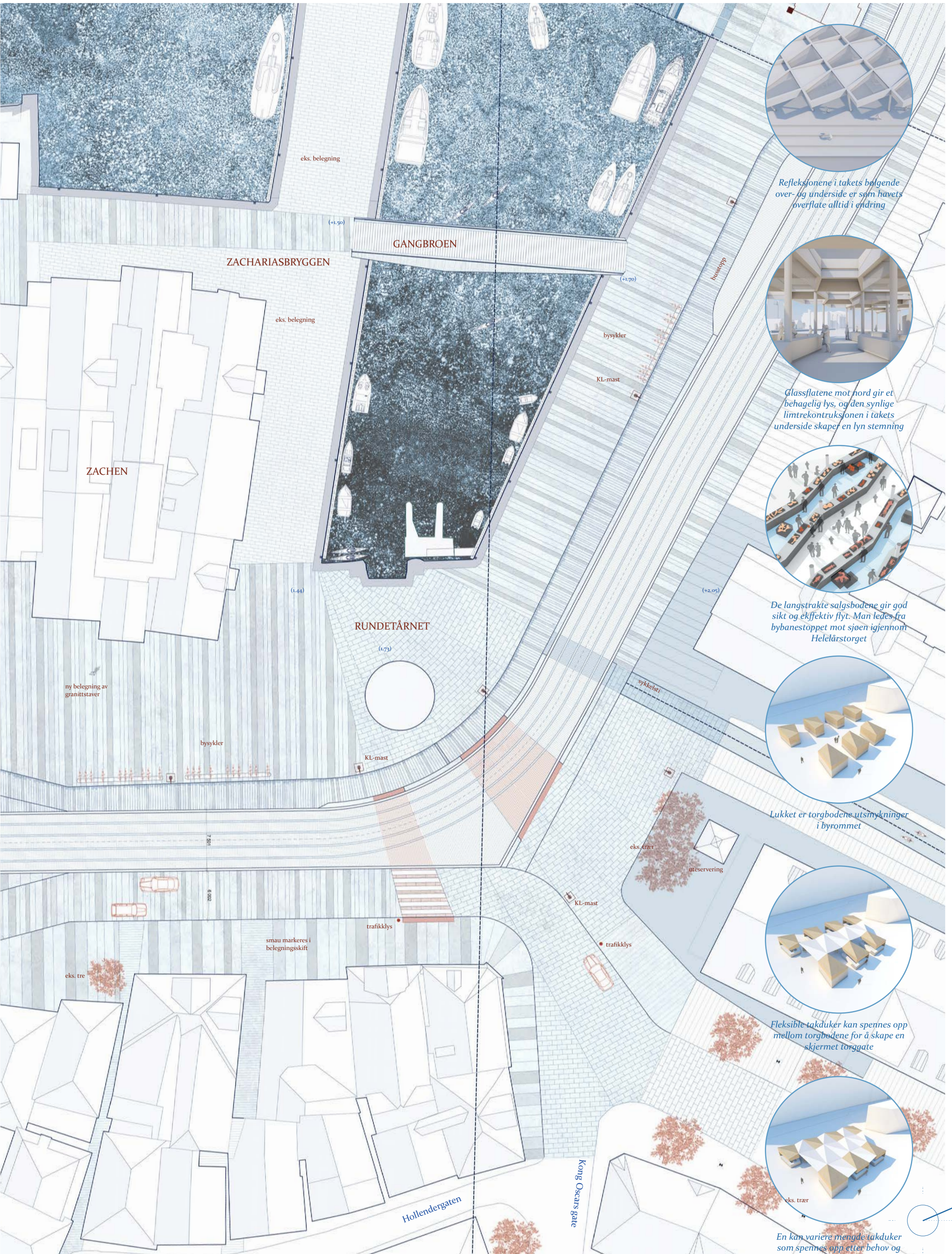
DET ALLMENNE GULVET

Helårstorget er plassert ut mot sjøen, og gir byens befolkning og dens besøkende en ny kobling til sjøen. Med brede offentlige trapper ned i sjø dannes en allmenn og sosial sjølinje hvor man kommer helt tett på vannet. Her kan man sitte og nyte fersk sjømat fra torget, eller bare nyte utsikten, sjøbrisen, havlukten og Vågen.. Det allmenne gulvet skaper en tydelig og ukommersiell sone. Her er byens møtested, her møtes våg, allmenningen, bybane og torg.



Torget





Utetorget og torgstrategien

De faste torgbodene er bygget opp av modulformer som gjentar elementene fra taket i Helårstorget. Torgbodenes plassering kobler den eksisterende Mathallen, og byrommet forøvrig, sammen i et helhetlig grep. Torgbodene på utetorget er plassert i en vifteform for å følge linjer og vinkler fra både Mathallen og Helårstorget, og forener slik de ulike torgelementene i en samstemt harmoni. Torgbodene har asymmetriske saltak der mønet ligger diagonalt på grunnformen. Dette skaper dynamikk i taklandskapet og gi utetorget sitt eget særpreg, samtidig som saltaksformen tar opp gjenkjennelige karaktertrekk fra omkringliggende bygninger.

TAKLANDSKAPET

Utetorget består av permanente enheter og en sekundær seildukkonstruksjon. Mellom de faste torgbodene er det lagt opp feste for fleksible takduker som kan spennes opp etter behov og vær. Man kan velge å spenne opp takduker kun i rommet imellom salgsbodene slik at det dannes en overdekket torggate hvor de handlende kan gå skjermet fra regnet. Takduker kan også spennes opp mellom salgsbodene, for å danne en utvidet tørr torgsone. Som frittstående objekter er de faste salgsbodene estetiske elementer i byrommet. Med alle takdukene spent opp dannes et bølgende, sammenhengende taklandskap.

PROGRAMMERING OG FUNKSJONER

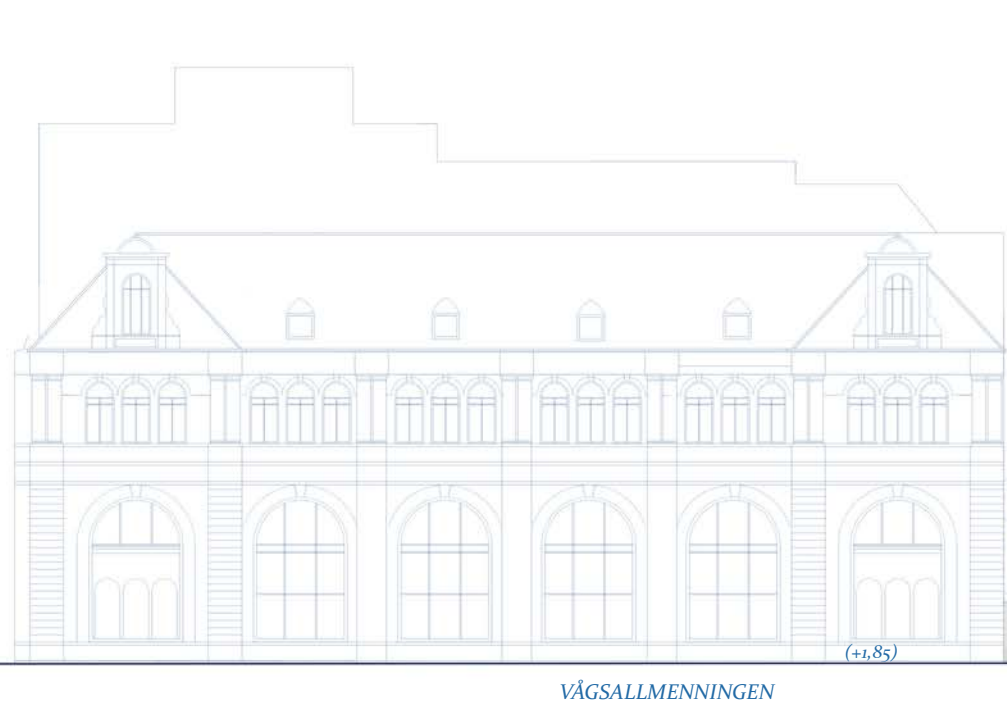
Torgbodene på utetorget er uprogrammerte og har ikke faste leietakere/torghandlere. De tilfører en ny fleksibilitet til torget ved at bodene kan leies ut til ulike formål gjennom hele året. Disse kan tjene funksjon som arena for faste arrangementer som Bondens Marked, som holdes minst en gang i måneden, og Torgdagen som holdes årlig, eller for engangseventer, nye initiativer og pilotprosjekt, som nye matfestivaler i forbindelse med Unesco City of Gastronomy. En av modulene er vareheis som går til lager under bakken. Alle torgbodene er planlagt tilrettelagt med innlagt vann og strøm

TORGFLATEN

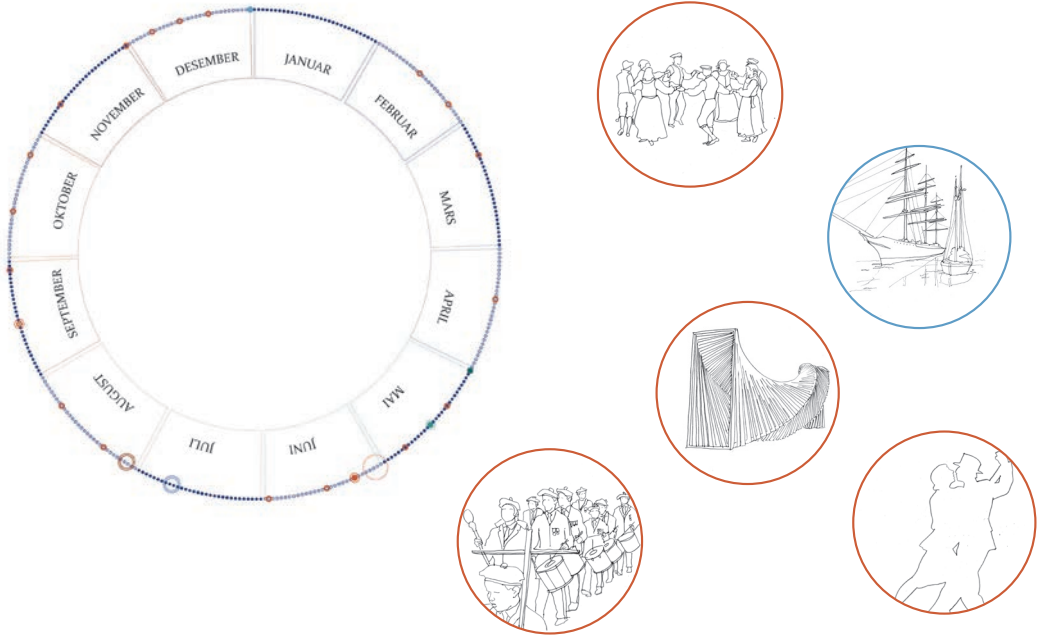
Den åpne torgflaten foran bodenhetene kan romme ulike aktiviteter knyttet til festivaler og pop-up eventer, som gir den uprogrammerte flaten en fleksibel flerbruksfunksjon. Havrommet innerst i Vågen utvider denne fleksible arenaen ytterligere, for å romme ulike aktiviteter både på land og i vann. Sammen med Mathallen og det nye Helårstorget utfyller disse Torgets helårs- og flerbruksfunksjon, og bidrar til å styrke Vågen som vertskapsby- og havn for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale offentlige arrangementer.

TORGSTRATEGIEN

I arbeidet med delområde II har torgstrategien vært et sentralt arbeidsverktøy. De enkelte løsningene bygger opp under ulike tema i strategien alle valg er gjort med målsetning om å styrke Torget som destinasjon og opplevelsesrom og samtidig sikre best mulig forhold for torghandelen. Et annet sentralt grep er at Torget kan ferdigstilles i fase 1 og at overgangen til fase 2 kan gjennomføres uten ny anleggsperiode. På denne måten sikres Torget en tiltrengt stabilitet og ro og mulighet til å jobbe aktivt med å realisere strategien.

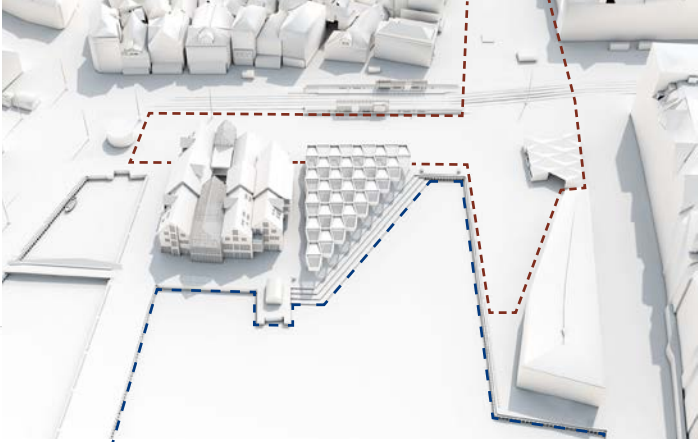


VÅGSALLMENNINGEN

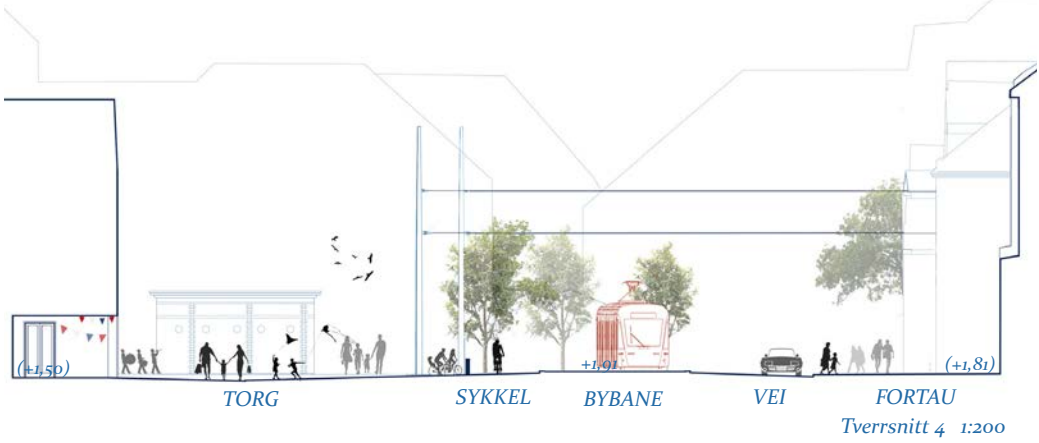


ÅRSHJUL

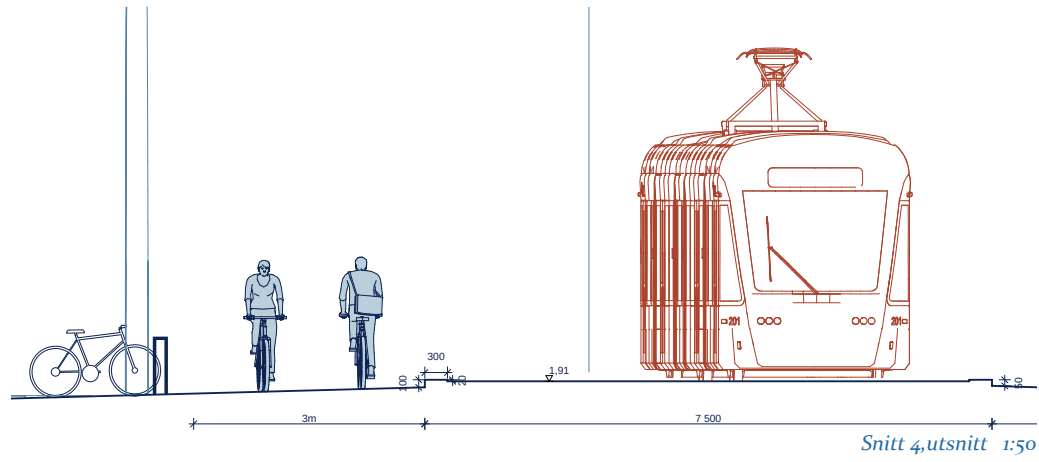
- Nyttårsaften
- Bondens marked
- 1. Mai
- 17. Mai
- Bergen International Wood Festival
- Torgdagen
- Tall Ship Races
- Fjordsteam
- Beren City Milen og Bondens Marked



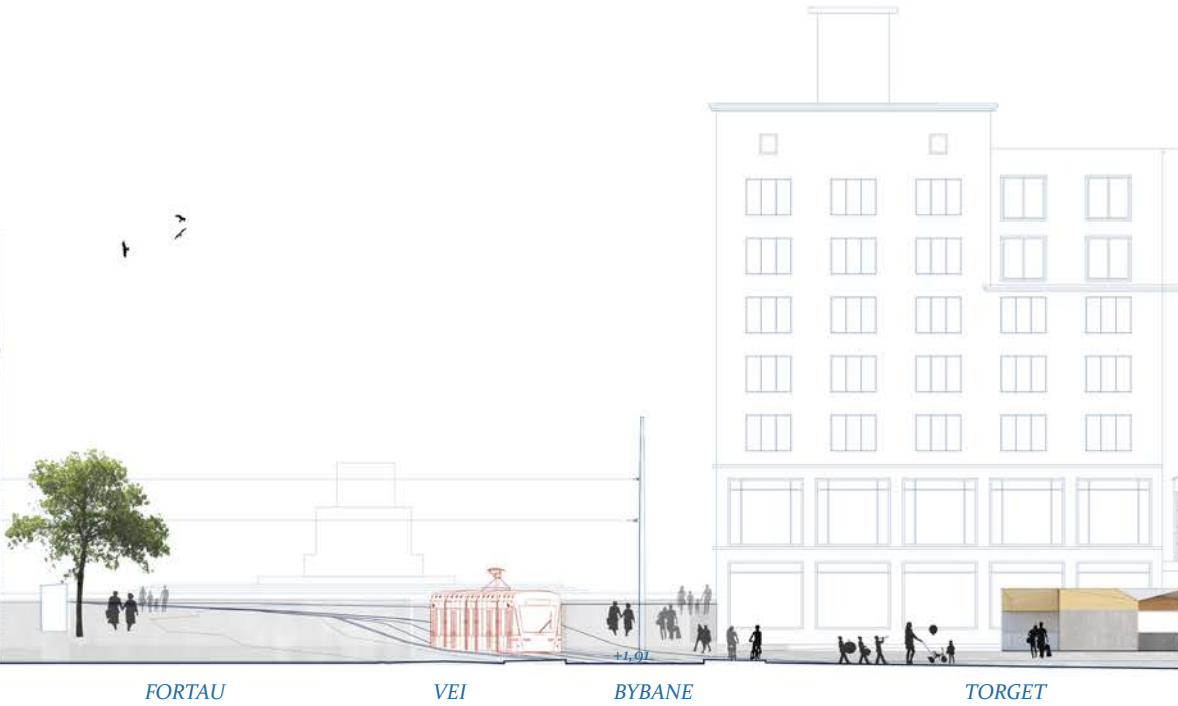
En fleksibel torgflate i vann og på land



Tversnitt 4 1:200



Snitt 4, utsnitt 1:50



FORTAU VEI BYBANE TORGET

Steg mot en ny våg

TRINNVIS UTBYGGING

Utbyggingen av et byrom som Vågen over en lengre perioder, kan lamme sentrum, endre handlingsmønster, handelsmønster, adferd og næringsstruktur. Det må legges til rette for en gjennomføring som deles i sted og etapper som kan tilpasses pågående og fremtidige arbeider. Samtidig er det ønskelig at de ulike stegene gir «valuta» for pengene og opplevelsen av en rask gevinst og forbedring av området.

FASER

En sentral del av grepet er at byrommene i sin helhet ferdigstilles i fase 1, mens fase 2 kun medfører omleggingen av bruken. Dette vil medføre at området må gjennomgå én anleggsperiode og det ikke blir behov for å lukke ned på nytt når fase 2 implementeres. Dette gir næringsliv og beboere i området stabilitet, og sikrer opprettholdelse av de handlings-, handels- og bevegelsesmønstre som oppstår etter fase 1.

REALISERING

Realiseringen av Hverdagsvågen krever ingen bestemt rekkefølge, men legger til grunn at de ulike stegene kan gjennomføres med bakgrunn i prioriteringer knyttet til økonomi, arkeologiske funn, politikk, overordnet trafikkbilde e.l. Under følger beskrivelse av de trinnene der anbefales å starte med, de øvrige stegene er mer utfyllende beskrevet i A3 beskrivelsen.

STEG 1 - NY ENERGI

De første tiltakene som gjennomføres skal tilføre området ny energi og skape nye målpunkter i området i anleggsperioden. Broen mellom Skur 11 og Zachariasbryggen etableres for å avlaste flaskehalsen rundt Rundetårnet for gangtrafikk og skape ny bevegelse i området. Helårstorget etableres og sikrer fornyet og økt torgdrift når eksisterende torgflate påvirkes av anleggsarbeid. Skur 11 etableres som info- og besøkscenter for planene og arbeidet rundt Vågen. Et «vil-vite» for historie, nåtid og fremtid.

STEG 2 - FREMKOMMELIGHET

I en langvarig anleggsperiode vil fremkommelighet være sentral for å opprettholde liv og aktivitet. Fremkommelighet for gående og syklende som skal passere gjennom området og for kunder og besøkende til de ulike bedriftene i området. Samtidig er det viktig å sikre en aktiv havn i anleggsprosessen. Følgende tiltak er planlagt; det etableres ny kaifront og kaiareal frem til den planlagte bybanetraséen fra Dreggsallmenningen til Rundetårnet. Det nye kaiarealet etableres med asfaltert sykkelvei. Det etableres nye fortau med 5 meters bredde langs Murgårdene.

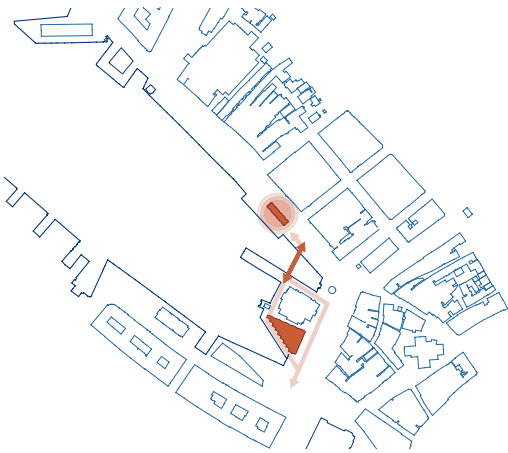
Ved å ferdigstille kaifronten med kjøresterkt dekke legger man til rette for at hele byrommet kan benyttes i anleggsperioden ved bruk av blant annet lektere som en del av rigg- og anleggsområde. Historen gjentar seg.

Vågens vannflate er byens viktigste rom. Tidlig tilrettelegging av denne nære sonen for både båtliv og byliv, sikrer Vågens attraktivitet gjennom hele utbyggingsperioden. Gratis.



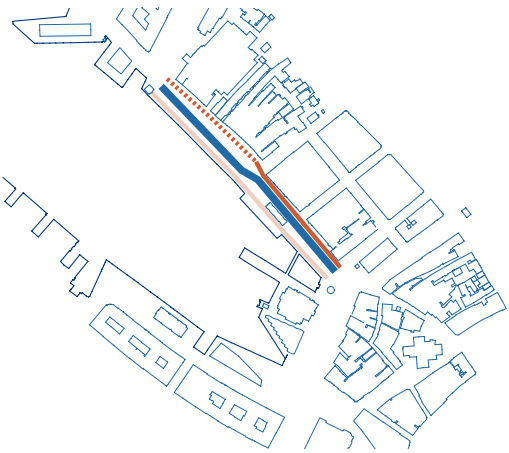
Perspektiv C med kjøreledningsmaster

STEG 1



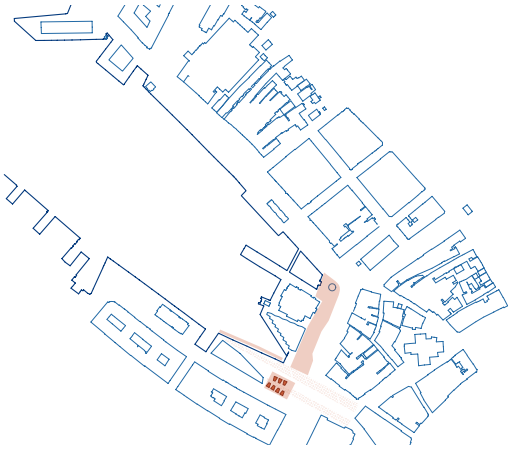
- Info- og besøkscenter
- Ny bro
- Helårstorget
- Nytt ferdsmønster for gående og syklende

STEG 2



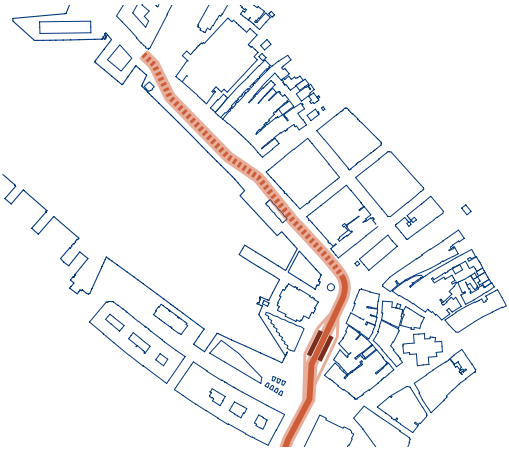
- Kaifront oppgraderes til glede for borgere og forbedrer anleggelse av bybanen
- Nytt fortau etableres før eller etter anleggelse av bybane slik at adgang til lokalene sikres
- Nytt fortau ved Bryggen tilpasses takten av hevingen av Bryggehuse
- Fremtidig sykkelvei, fortau/vareleveringssone og banetrasé (3+7,5+3m) allokeres til anleggssone for bybanen. Kjøremønster endres ikke.

STEG 3 OG 4



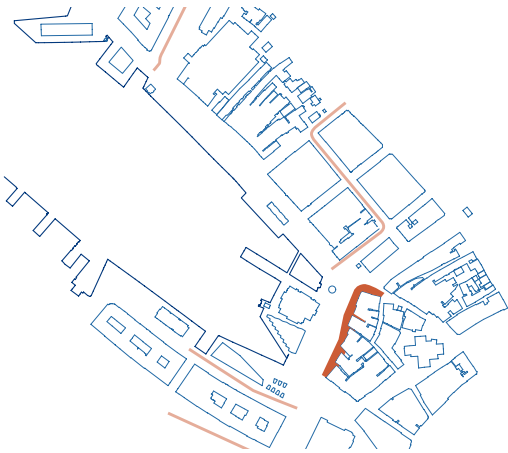
- Kaikant oppgraderes
- Samlede elementer av belysning og spillende flater etableres
- Vetrldsallmenningen og Bryggesporden etableres og det forberedes nytt kjøremønster. Trafikk avvikes over Torget og Bryggen i anleggsperioden
- Torget etableres med nytt dekke frem til sykkelsti
- Utetorget med underjordisk lager etableres

STEG 5



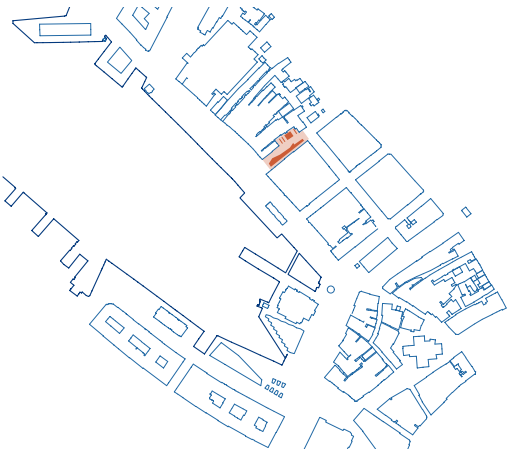
- Bybane, holdeplass, sykkelsti og vareleveringssone etableres
- Stiplet strekning etableres først, for å holde Torget åpent for trafikkavvikling lengst mulig

STEG 6

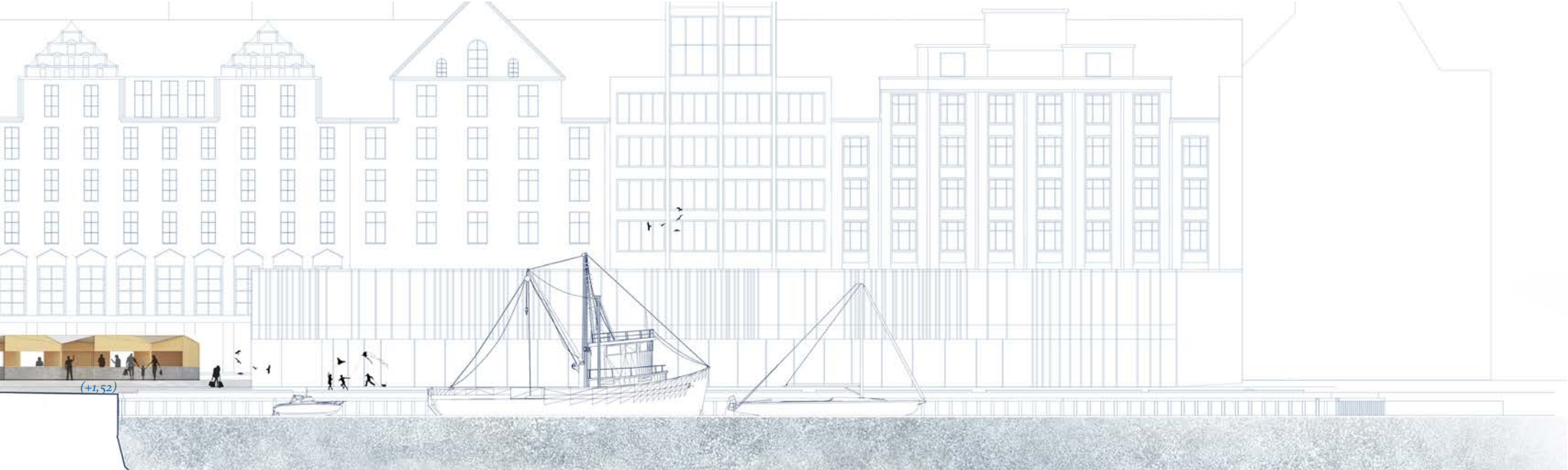


- Fortau oppgraderes og tilpasses nyetablert bybane
- Sykkelstier kobles til hovedtraséen

STEG 7



- Nikolaikeallmenningen kan oppgraderes uavhengig av de andre arbeider i området. Det anbefales at Nikolaikeallmenningen holdes åpen og sikrer alternativ forbindelse ved etablering av etappe 2 og 5.



BESKRIVELSE HVERDAGSVÅGEN

1 HVERDAGSVÅGEN

1.1 HVERDAGSVÅGEN

Fra å være en finstue man bruker ved spesielle anledninger og viser frem til besøkende, skal Vågen igjen ta en sentral plass i bergensernes hverdag. Det skal bli et område med kvaliteter man oppsøker, et sted man stopper opp i sin reise og et sted for både opplevelser og ro. Det skal tilrettelegge for en enklere hverdag hvor flyten er smidig og intuitiv. Samtidig skal Vågen gi rom for overraskelser og oppdagelser, som gir hverdagen et løft. Vågen skal fungere for de manges ulike behov, tilrettelegge for et mangfold av aktiviteter, og være et sted for alle; det er dette som er HVERDAGSVÅGEN.

1.2 BYEN MELLOM VÅG OG FJELL

Vågen er Bergens pulsåre, hjerte og fellesnevner. Vågen er byrommet hvor allmenningene forener sjø og fjell med byen som hviler imellom. Vågen er et byrom som kobler alt landskap og folk i alle gjøremål. Mellom de syv fjell tas vi med på en reise/oppdagelsesferd som gir oss innblikk i tidens mange lag. Kjernen i den moderne handels- og havnebyen Bergen ble grunnlagt i Middelalderens tid, og den yrende handelsaktiviteten fant sted rundt havrommet som var den viktigste ferdselsåren den gang. Videre har Bergen formet seg til en særegen og stolt by gjennom de mange historiefortellende lagene, som speiler ulike epoker og forandringene gjennom tidene. Nå er det nye mobilitetsmønstre og nye behov som skal definere en ny tid for bergenseren og det viktigste byrommet; Vågen.

Vågen er i dag hele byens knutepunkt, på land og vann. Båtene, store og små har vært og er byens hverdag. Vågen er ikke som i andre byer blitt en fritidshavn, men en havn som rommer alle. Her er det til tider et yrende liv, med torgaktivitet, handel, masseturisme og båter. Men Vågen mangler relevans for byens egen befolkning, for hverdagen.

1.3 DEN NYE HVERDAGSVÅGEN

Hverdagsvågen er; en ny sjøpromenade som etableres i Vågens sjølinje. En tydelig allmenn sjøfront som kobler havne- og bylivet tettere sammen, i en fleksibel flate for sambruk.

Hverdagsvågen er; mangfoldet av båttrafikk som gjør byens indre havn unik og spennende. Omkranset av bebyggelse som gir historisk dybde, knyttes fortid og framtid sammen.

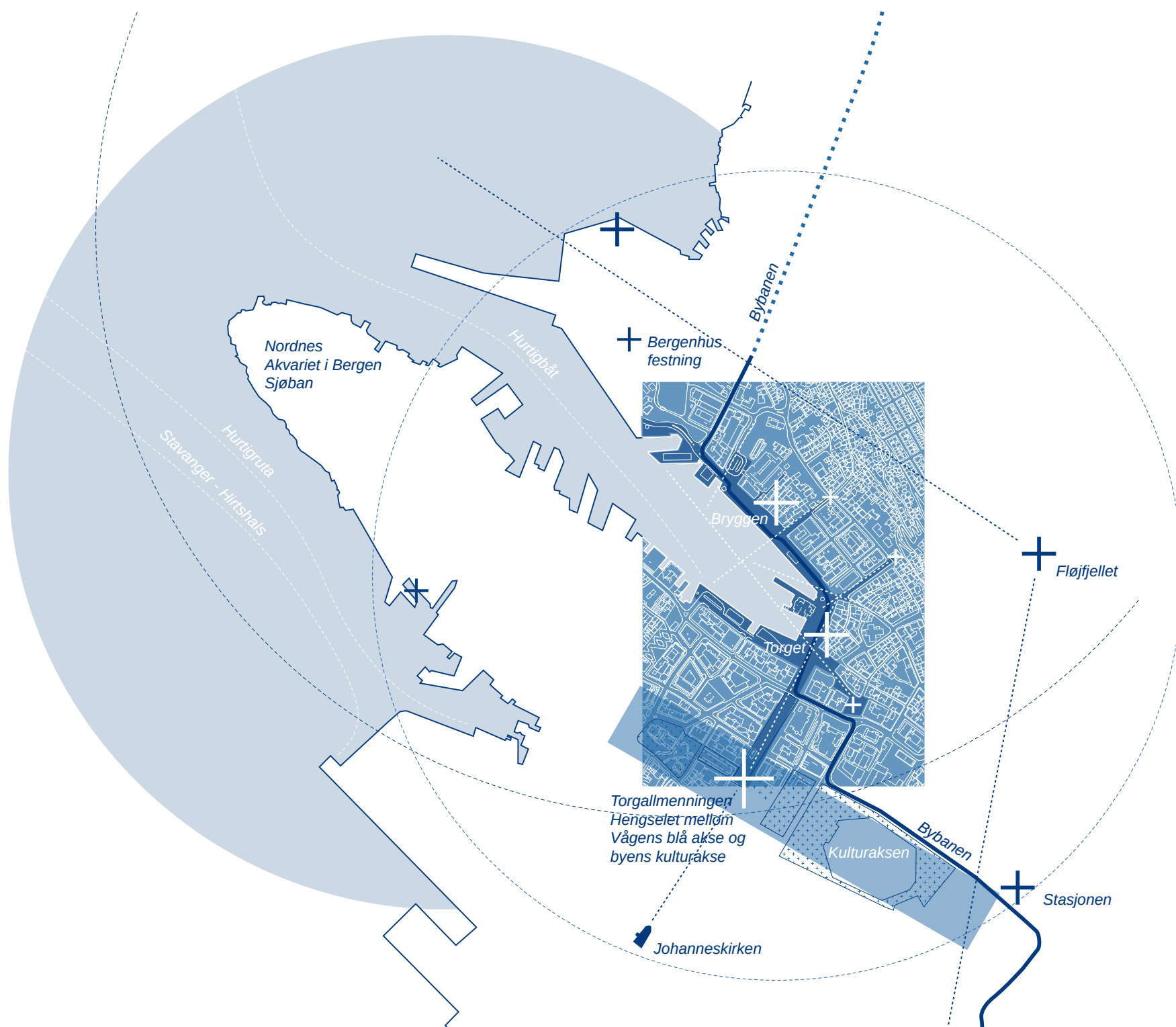
Hverdagsvågen er; bygulv, materialitet og belysning som gir byens kulturminner en ny synlighet. Allmenningene forsterkes og de glemte og gjemte kulturskattene hentes frem i et nytt lys.

Hverdagsvågen er; Innerst i Vågen etableres et Helårstorg som blir byens nye knutepunkt og samlingssted som sammen med andre «energipunkter» gir bergensere nye grunner til å besøke og bruke området.

Hverdagsvågen er; Bybanen i sentrum som igjen bekrefter Vågen som et knutepunkt.

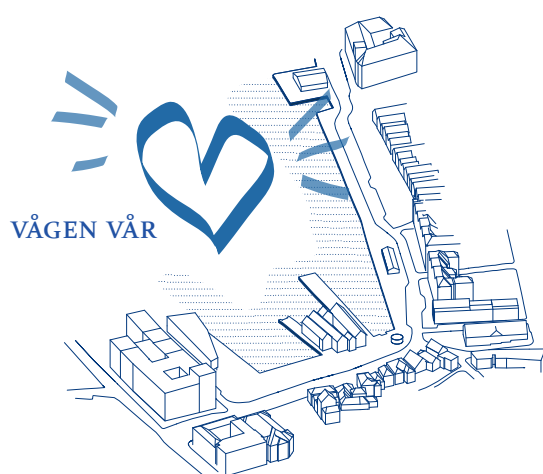
Hverdagsvågen er; robust og bestandig, ærlig i sin utforming. Tilrettelagt for fleksibel bruk, for det foranderlige som gir spenning og variasjon.

Det er dette som er DEN GODE HVERDAGSVÅGEN



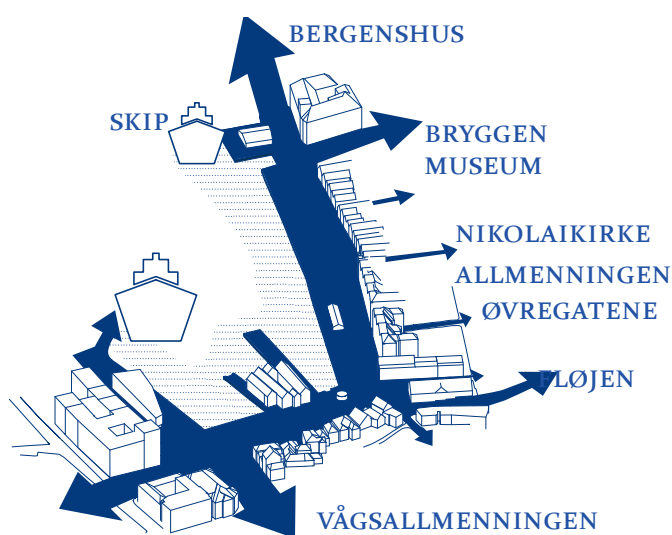
KONTEKST

Vågen er møtestedet mellom fjord, fjell og by, et sted for handel, ett knutepunkt for transport og et spennende oppholdssted.



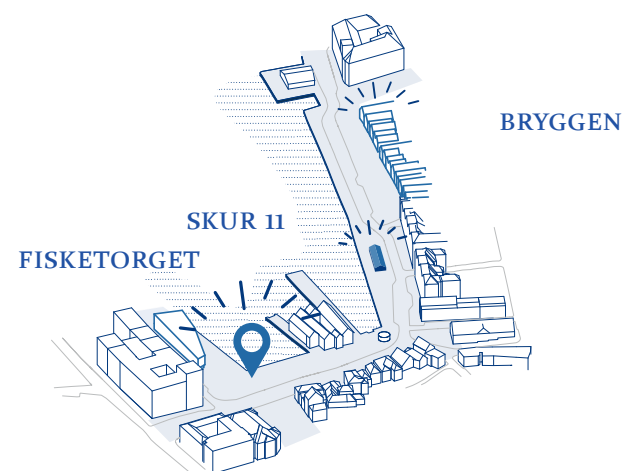
FØLELSER

Bergens store landskapsrom er grunnlaget for at Bergen er der byen er i dag, både lokasjon og intellektuelt. Internasjonale påvirkninger, vannveien, handel, turisme. Vågen er i alles hjerte.



PLASSEN/STEDET

Et stort bygulv. En marin storstue du trer inn på når du ankommer til fots, med ferge, buss, bane eller sykkel. Til hverdags eller til fest. Som beboer eller besøkende. Bygulvet gir plass til alle.



DELOMRÅDER

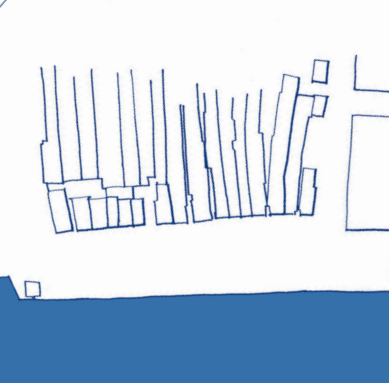
Det dannes et helhetlig byromsgrep rundt Vågen som tilrettelegger for varierte opplevelser og en lesing av historien. Nye aktiviteter og en styrking av energipunkt tiltrekker byens befolkning så vel som tilreisende.



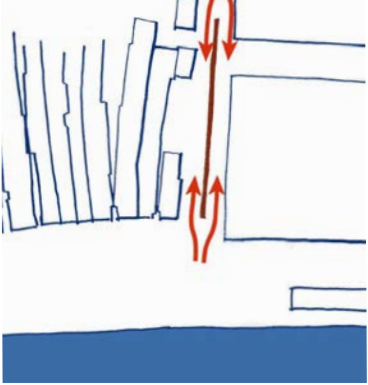


Perspektiv A

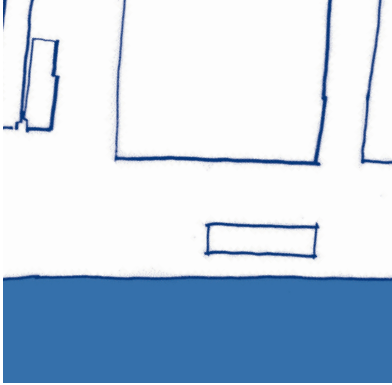
2 OVERORDNEDE GREP



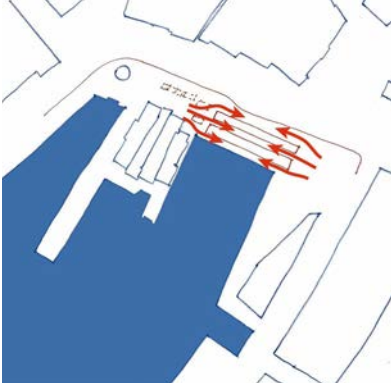
BRYGGEN
"Monoton" kailinje og gang.



NIKOLAIKIRKEALLMENNING
I dag er det en todelt almenning.



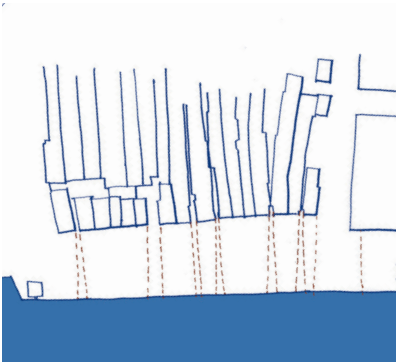
SKUR11
Idag oppleves det som trangt og uoversiktlig rundt Skur 11, og skuret som kulturminne gis ikke den oppmerksomheten det fortjener.



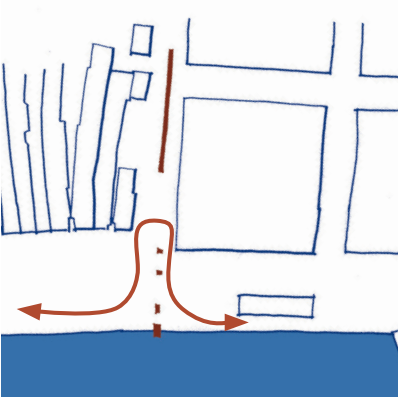
TORGET
Torgboder ligger idag midt i ferdselsonen. Selve torget okkuperer byrommet, og skaper en flaskehalssituasjon.

(DAGENS SITUASJON)

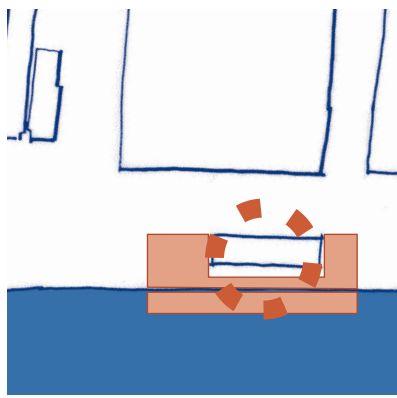
(FREMTIDIG SITUASJON)



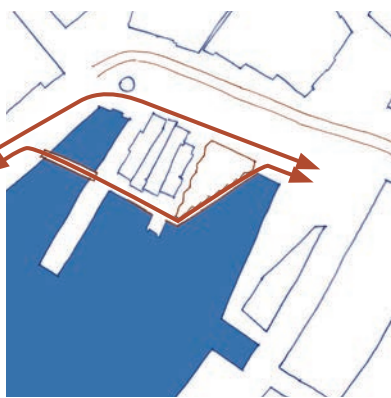
FREMTIDS BRYGGEN
Skape ulik rytme langs kailinje til å bryte opp hastighet. Etablere ulike brukssoner. La "smug" invitere inn/ut.



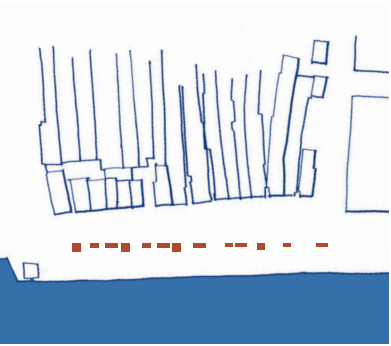
FREMTIDENS NIKOLAIKIRKEALLMENNING
Trekke tilbake todeling for å skape et mer enhetlig rom.



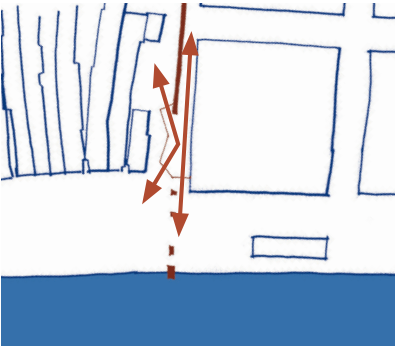
FREMTIDENS SKUR11
Det vil utvides/etableres rom for aktivitet for barn og unge rundt og i Skur 11. Stedet vil bli et energipunkt langs bryggen.



FREMTIDENS TORGET
Nytt helårstorg og ny ferdsel etableres. Grepet gir rom for ulike veivalg, og en tettere kontakt til sjøen oppnås.



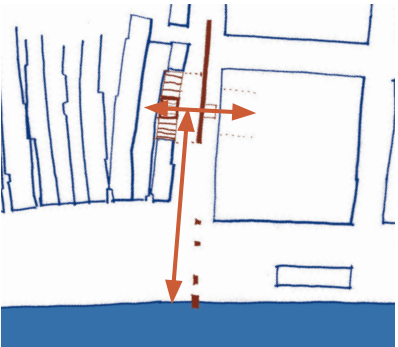
FREMTIDS BRYGGEN
Det dannes en sone for opphold, med benker plassert i en rytmisk linje. Den fleksible kaifronten tilrettelegger for både havnefunksjoner og rekreasjon.



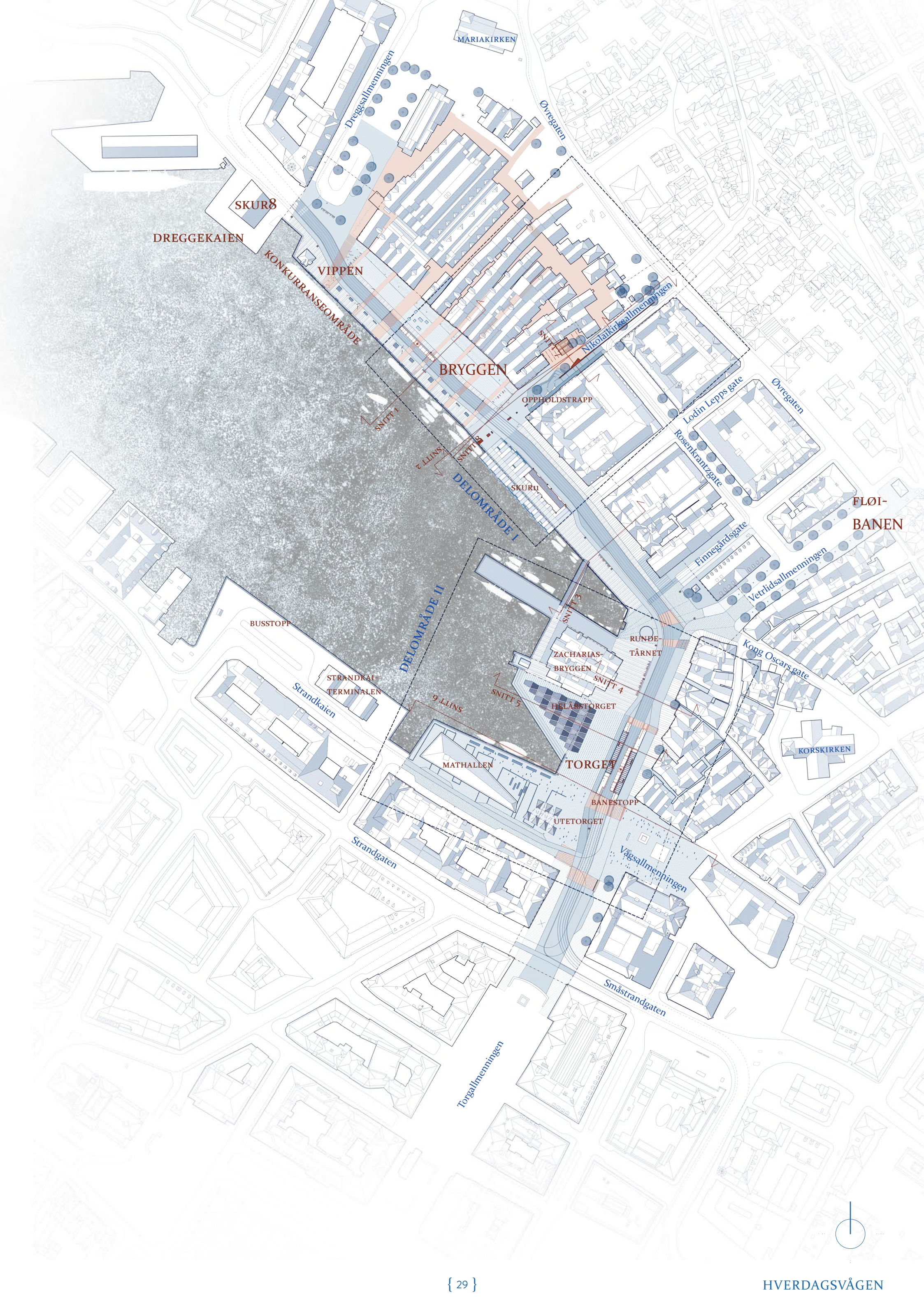
FREMTIDENS NIKOLAIKIRKEALLMENNING
Etablering av amfitrapp binder sammen øvre og nedre del, og leder både inn mot Rådhusruinen og ut mot sjø.



FREMTIDENS TORGET
Ny torghall er lagt parallelt med Zachariasbryggen for å frigjøre areal til: Annen torgfunksjon, marked, festival, god flyt, etc. Samtidig skapes åpne siktlinjer og en god kontakt med sjø. Nytt helårstorg harmonerer godt med Mathallen.



FREMTIDENS NIKOLAIKIRKEALLMENNING
Etablere nytt bygulv som binder sammen Rådhusruinen og Bryggen. Det historiske blir fremhevet med ny arkitektur.



2 OVERORDNEDE GREP

2.1 VÅGEN

Torget og Bryggen sees på som et sammenhengende byrom fra kaifront til bygg med variert innhold og karakter. Allmenningene føres ned og kobles godt sammen med sjøen. Vågen er stedet som samler byen.

Allmenningene knyttes sterkere sammen med sjøen og gir Vågen en rytme og taktskifte. Dregsallmenningen, Nikolaikirkeallmenningen og Vetrilidsallmenningen er i belegget ført helt ned til kaikanten. Vågsallmenningen og Torgallmenningen er ført ned og inn på vågens gulv over Bybanen. Lys og metallbindere i belegget forsterker sammenbindingen både på dagtid og etter mørkets frambrudd. Således reflekteres Vågens naturlige lys og vannspeil inn i allmenningene og gir et godt samspill mellom by og kai.

Bryggen forteller noe om historien, med både gulv og møblering som spiller på områdets rike historie som ledende internasjonal handels- og sjøfartsby. Murbryggen og Skur 11 vitner om en nyere tid karakter som forsterkes og gis nytt innhold. Torget var og skal fortsatt være et viktig rom for handel med nytt helårstorg og faste boder, samtidig som den åpne torgflaten beholdes som en kulturarena for små og store arrangementer gjennom hele året.

Den allmenne kaifronten er en investering i det offentlige rom hvor hverdagen og de uformelle møtene finner sted. Kaien skal være robust nok til å være en aktiv havn og samtidig gi rom for opphold og oppdagelse.

2.2 BYGULVETS BELEGG EKTE, ÆRLIG, VAKKERT OG VARIG

Bergen er en by preget av steinbelegg av høy kvalitet. Granitt og skifer er i stor grad fra regionen og Norge. Kaisteinene er hentet fra brudd både i Bergen og nabokommunene. Et lite stykke Vestlandshistorie kan leses i byens kaier og gater.

I konkurranseforslaget er det valgt å bygge videre på historien, men forsøke å både tenke rasjonell produksjon, og å binde arbeid og design til tradisjon og håndverk som ligger i Vågen og kaiområdene rundt.

Bygulvet i Vågen skal tåle hard bruk og ha lang tid levetid. Ønsket er å skape mest mulig åpne rom som kan ha sto variasjon i bruk, og de store flatene skal ha god universell utforming. Dersom det blir behov for reparasjoner og gatestenging vil det lett får store ringvirkninger. Grunnforholdene er kompliserte, men håndterbar. Dette gjenspeiles i valg og utforming av belegning.

I materialvalg i gulv og møbler har vi valgt ærlig, lokalt, solid og i et fargespill i belegget som framkommer i steinens farge, noe blågrått som vi finner i skifer og norsk granitt. Variasjon i overflatebehandlingen sikrer fargespillet som forsterkes av været og det skrå nordiske lyset. Treet får sin patina ved saltbehandling og tid.

2.3 FLYT OG BEVEGELSE

Sentralt for en velfungerende Hverdagsvåg er en god trafikal flyt for alle brukere.

Hverdagsvågen som strekker seg fra kai til bygg, er ett stort rom hvor bevegelsen skal være både intuitiv og funksjonell. Tydelige og lett fattbare soner for hovedbrukerne: gående, syklende, bil og bane. Klart hvor det er fri flyt eller konflikt. Banetrasé og sykkel blir en gjennomgående åre i det store rommet og allmenningene tilrettelagt som effektive førstevalg for kryssing på tvers. Med en tydelig men subtil underdeling av bybane, sykkel, gang og vei kobles byrommene sammen og skaper flyt og sammenheng i området.

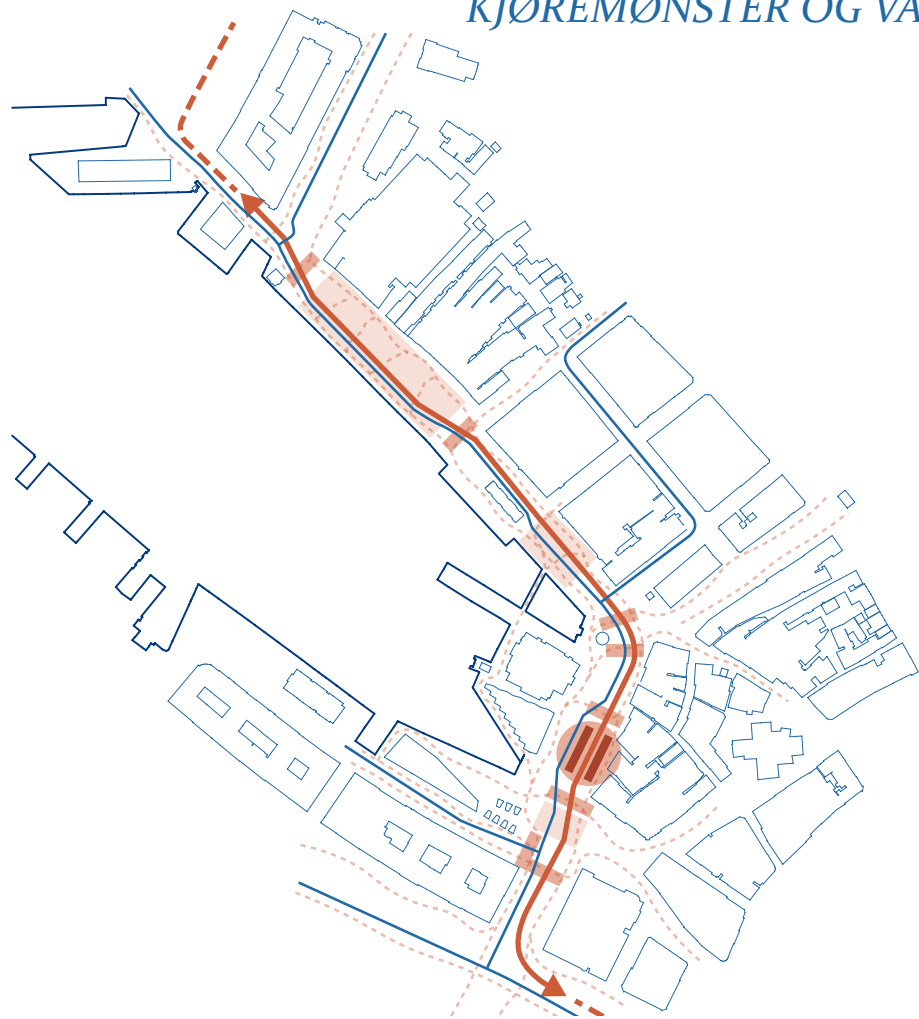
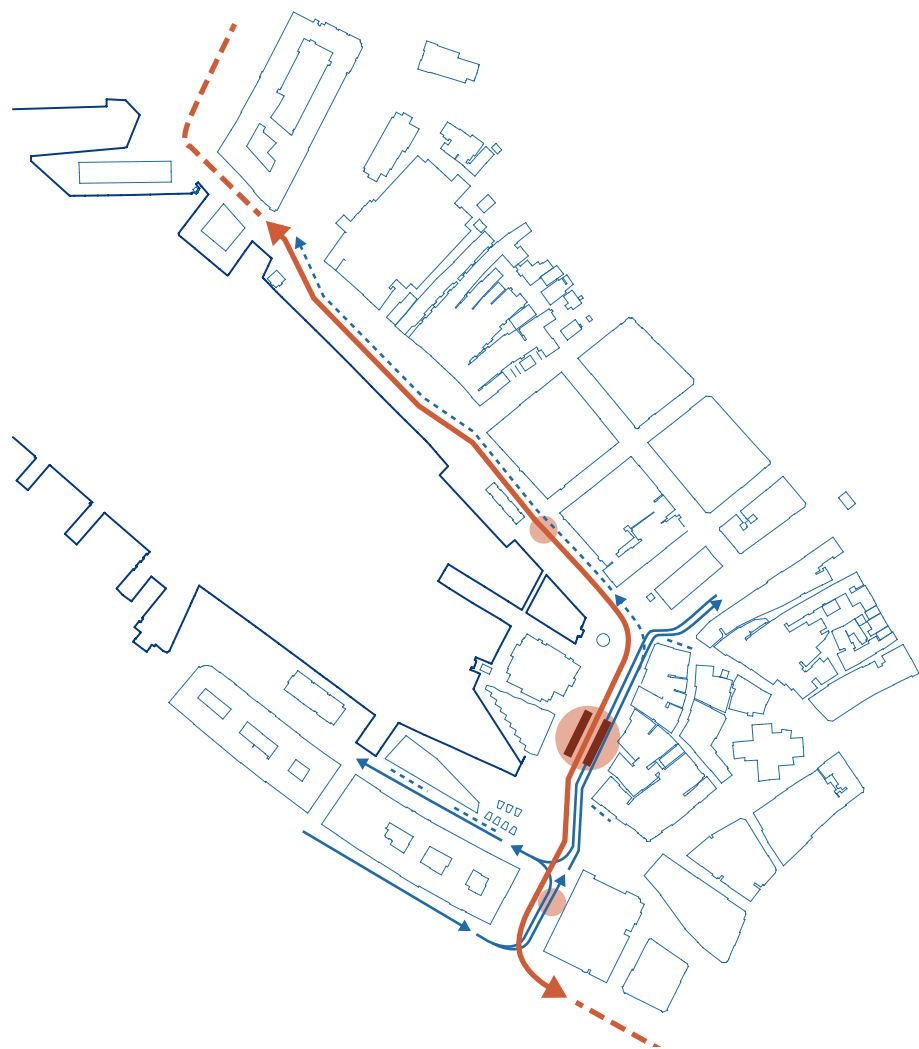
Banetraséen blir et åpent trafikkbilde med minst mulig bruk av gjerder og trafikklys for en god trafikkavvikling og avvisende kanter holdes lave for en fleksibel bruk av byrommet.

Allmenningene er tilrettelagt som effektive førstevalg for kryssing av Bybane og sykkelveg, noe som er avgjørende for et godt samspill mellom gående, syklende, kjørende og Bybanen i et åpent trafikkbilde som er uten gjerder og med minimalt bruk av trafikklys for trafikkavviklingen.

Hverdagsvågen viser et enkelt og tydelig grep som er robust over tid med løsning for trafikk i området ved stengt Fløyfjellstunnel.

Et av konkurransens hovedmål er å finne den gode løsningen for Bybanen gjennom noen av Bergens viktigste og mest brukte byrom. Bybanen skal finne sin form både i forhold til banens regelverk og til å skap gode og velfungerende byrom. Å finne en god balanse mellom løsning for banen, de offentlige rommene og Vågen som helhet, har vært sentralt i arbeidet.

Med dette som bakgrunn har teamet valgt å justere Bybanens trasé i forhold



KOLLEKTIVTRANSPORT,
KJØREMØNSTER OG VARELEVERING

GÅENDE OG SYKLENDE

-  Bybanestopp
-  Busstopp
-  Bybanetrasé
-  Biltrasé
-  Vareleveringssone
-  Flow gående
-  Fotgjengerovergang
-  Shared space

til konkurransegrunnlaget. Ved å trekke traséen noe nærmere bebyggelsen på Bryggen gir vi plass til både kaifunksjoner, opphold og gangsone langs sjøen. Forslaget viser traséen 4,5m utenfor (oppgitt) historisk kaifront og arkeologisk vernesone. På Torget er traséen trukket inn noe mot torgflaten slik at de to kjørebanelene for bil ligger innenfor banetraséen. Dette for å skape ro i Torgets trafikkbilde fra fase 1, sikre bedre kontakt mellom holdeplass og torgflaten og sikre størst mulig areal til Torget gjennom et kompakt vegsnitt.

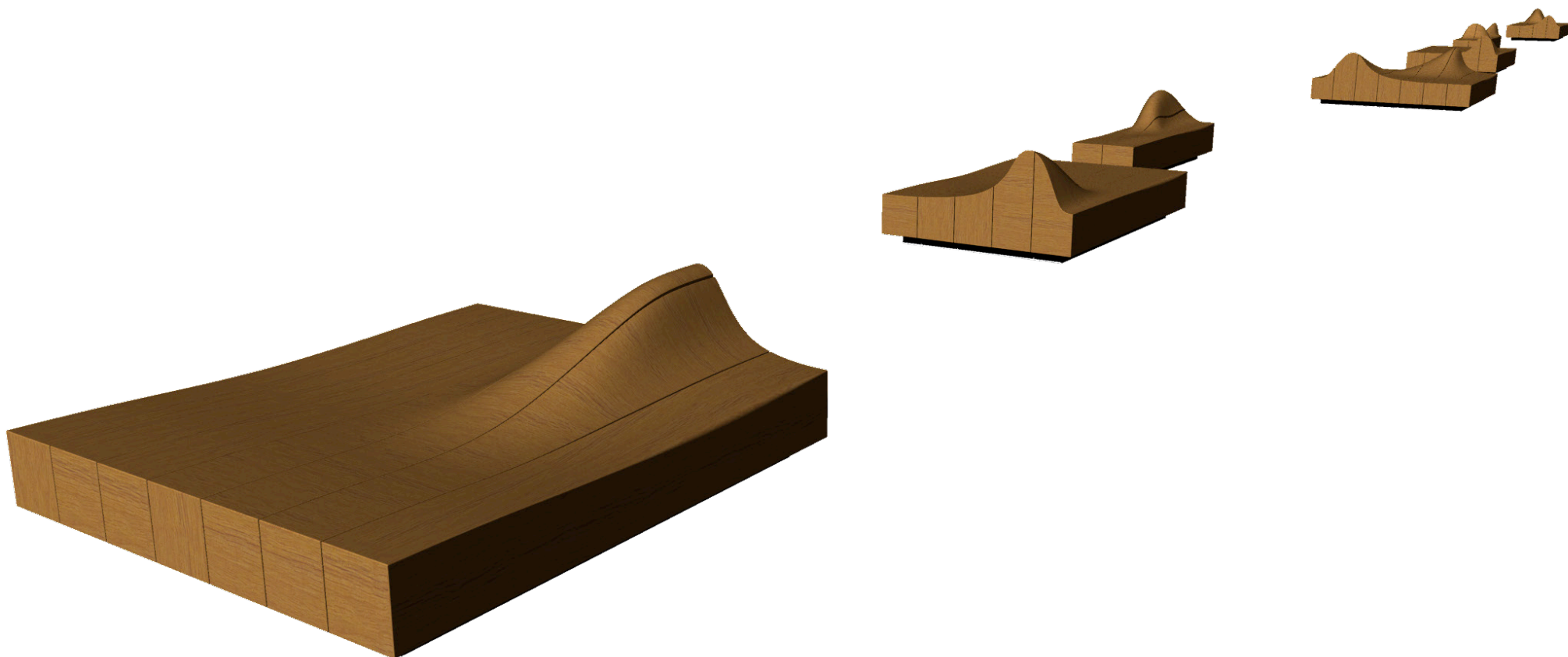
Sykkelvegen etableres som en toveis sykkeltrasé på utsiden av Bybanen. Dette sikrer en gjennomgående sykkelveg uten kryssing av veg eller bane. I lysregulert kryss ved Strandkaaien kan biler krysse bane og sykkelveg.

Det etableres tydelige soner for fotgjengere med ulike kvaliteter og karakter. Kaisonen sikres en bred gjennomgående sone for allmenheten og båt. Langs bebyggelsen etableres det utbedrede og utvidede fortau. Etableringen av helårstorget og broen åpner opp en ny gangforbindelse på utsiden av Zachariasbryggen.

Fra Rundetårnet til Dreggsallmeningen etableres en 3 meter bred sone på innsiden av Bybanen som vil være tilgjengelig for varelevering. Varebiler kjører i banetraséen, men stopper i vareleveringssonen. Denne sonen ligger i nivå med fortau/gangareal, men har avikende belegg. Når varebiler ikke står oppstilt, vil sonen kunne benyttes som en fullt integrert del av fortauet.

I alle vurderinger knyttet til de trafikale hovedlinjene er det tatt utgangspunkt i ambisjoner for Vågen, og det har vært lagt særlig vekt på å finne løsninger som bygger opp under gåbyen Bergen, en attraktiv havn, styrke forholdet til sjøen og legge til rette for en mer variert bruk av byrommene. Disse ambisjonene i samspill med å skape en velfungerende trafikal flyt, har lagt til grunn for valgene som er gjort.

2.4 BYROMSMØBLERING



2.4.1 BENKER

Fra Bradbenken til Rundetårnet gis kaisonen en solid møblering med basis i lange stokker på 30x30 cm. Bindere holder stokkene sammen før de bearbejdes i variert grad avhengig av bruk og posisjon. Smykker noen steder og rå andre steder. Slik fortelles Bryggens historie om livsløpet fra råmateriale til finslig bearbejdet råstoff.

Benkene består av trestokker med dimensjoner 3000x300x300. De følger et prinsipp med sammenføyning av stokker til en større flate for både å kunne sitte og ligge. Stokkene stables i høyden, og gjennom bearbejding av treverket trekkes material fra, og benkene formes organisk for å danne ulike bruksfunksjoner; som en rygg til å lene seg inntil, en høyde for å klatre på, en form å betrakte, som et kunstverk, mm. Behandlingen av treverket gir referanser til håndverkskunst av tre og tradisjonelle teknikker brukt for å behandle treverk. Den bølgende formen

gir samtidig en referanse til bølgene i havet. Strukturene blir mer enn bare en benk - de blir skulpturer i rommet som kan brukes på ulike måter.

Variasjoner - fra ubehandlet til formet.

A. Tilnærmet ubehandlet overflate. En robust, usminket benk. (inne ved Bryggehusene)

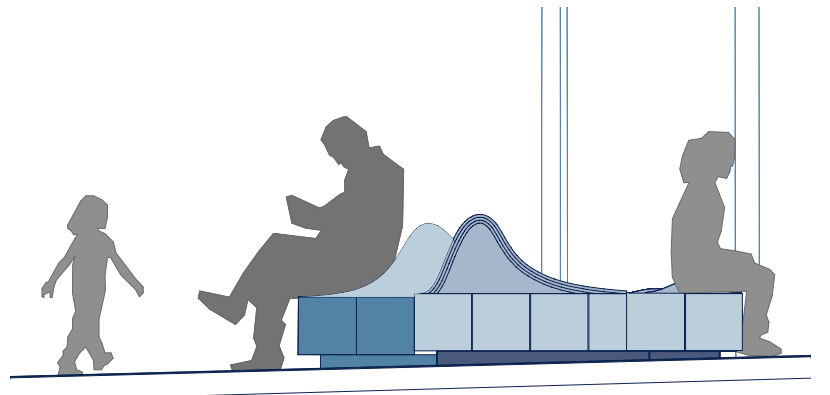
B. En formet, organisk overflate (ute ved sjøpromenadden).

Med disse grepene kan en, med samme utgangspunkt, danne variert bruk og soner som aktiverer havnepromenaden på ulike måter; sitte, ligge, klatre, gå inn i, ta på, betrakte, samtale, kontemplere, mm.

Benkene er plassert langs langs kaifronten i det nye bygulvet foran

Bryggen, mellom sjøpromenade og sykkeltrase. Plasseringen av elementer følger en regel hvor de holder seg innenfor rommet mellom bryggepassasjene, slik at passasjene får en uhindret siktlinje. Passasjene fungerer både som bevegelsesåre og som orienteringslinje som viser vei inn til de karakteristiske fellesrommene mellom Bryggens dobbelgårder. Mellom passasjelinjene er benker med ulike dybder plassert i en dynamisk rytme, og skaper varierte oppholdssoner i kaifronten. Sett i sammenheng følger benkene en visuell linje, hvor den organiske bølgen i en benk videreføres til den neste. Det skapes slik en visuelt helhetlig utforming.

Benkene står på en inntrukket sokkel av metall, og skal gi et visuelt inntrykk av at trebenkene flyter over bygulvet. Sokkelen utgjør en metallramme med spor for gaffel.. For å kunne løftes bort i en del.



Perspektiv B2, uten kjøreledningsmaster



Perspektiv B2, med kjøreledningsmaster

2.4.2 MASTER

Kjøreledningsmaster og lysmaster er bygulvets mest synlige elementer, og disse skal reflektere rommet de samspiller med. Utenfor sentrum er de klart teknisk og funksjonen er styrende. Men når Bybanen kommer til byn, tar den finstasen på.

Mastene skal fortelle om en ny tid, men løfte frem deler av Vågens historie og håndverk. Vågen har i alle tider vært preget av master, både båtmaster og landbaserte master. Det skal være dialog mellom land og vann, mellom funksjon og sted.

Det er viktig å bevare historien og tradisjonene, men det er også viktig å holde tradisjonen levende og relevant gjennom å bygge videre på kunnskapen vi har tilegnet oss rundt håndverks- og formgivningstradisjoner. Elementene vi omgir oss med må være relevante i samtiden og fremtiden.

Kjøreledningsmastene referer både til skipsmastene ved kaien og til lastebommene som tidligere stod plassert på Bryggen. Mastene tas opp i seg de tradisjonelle mastene sitt uttrykk i form og proporsjoner, men har likevel et tydelig uttrykk i forhold til ny bruk og en ny tid. Slik vil mastene kunne spille sammen med mastene til båtene som ligger ved kai og skape et samspill mellom land og sjø.

På Bryggen vil brukerne komme tettere på mastene, og på nært hold vil de oppleves som mykere og vennligere enn de øvrige mastene til Bybanen. De vil likevel utfylle sin funksjon på samme måte. Gjennom materialbehandling og preging/ornamentering vil mastene referere til historien på Bryggen, og hver mast vil få sitt individuelle særpreg.

Tekniske funksjoner og komponenter blir integrert i mastene slik at de fremstår som enkle, rene og helhetlige. Håndverk i detaljer, industri i mengdeproduksjon.



Mastetskog_Marcus_KK_1882_89.jpg

2.4.3 KAIFRONTEN

Kaikanten med sin solide granitt er kjernen i kaifronten. Denne videreføres som en gjennomgående, ubrutt linje gjennom hele konkurranseområdet. Selv der det legges til langs kanten, skal steinlinjen stå ubrutt.

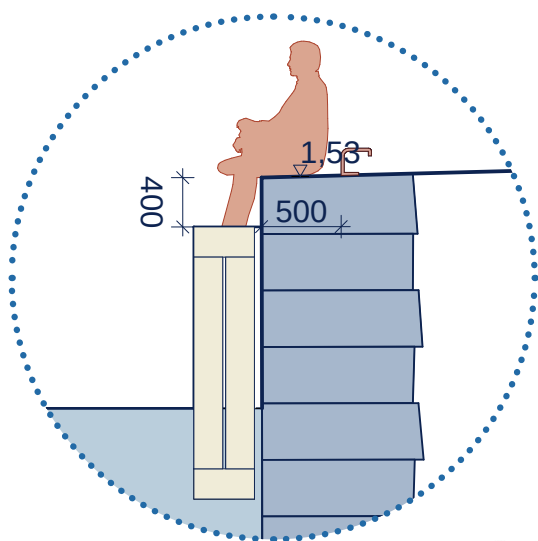
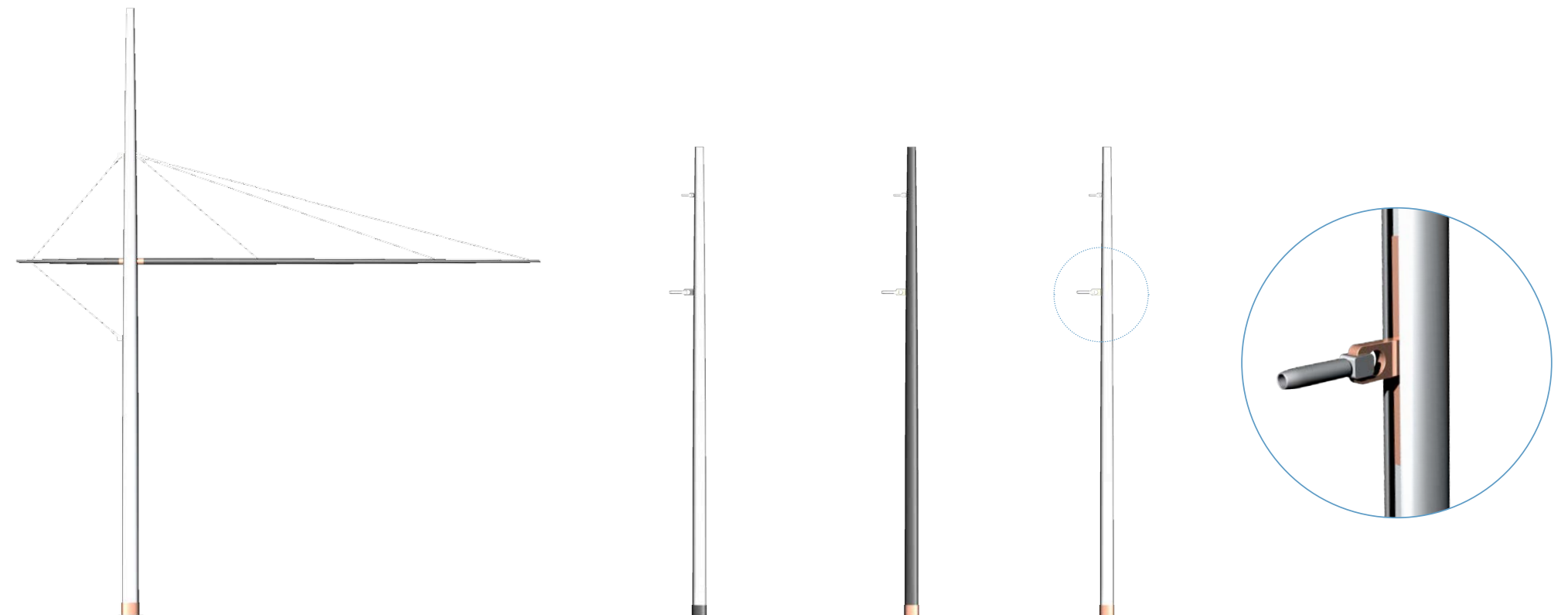
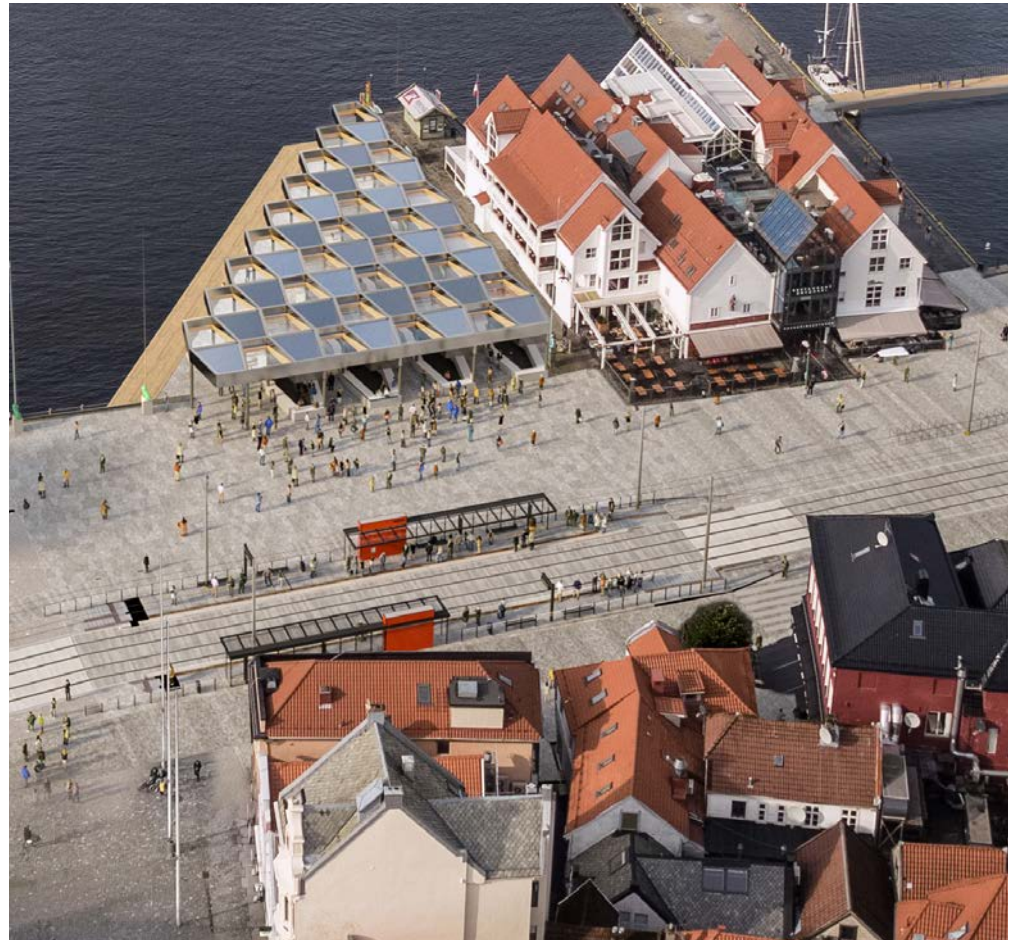
Kaifronten ønskes trukket tydeligere frem i et gjennomgående grep; stålbjelken, pullertene og trefenderen. Dette grepet ivaretar havnefunksjonen, men gjør samme tid sonen mer tilgjengelig som et utformelt oppholdssted.

Fendringen med bildekk er skiftet ut med kraftig trefendring slik det har vært historisk og som finnes inderst ved fisketorget. Øvre langsgående bjelke ca 40x40cm.

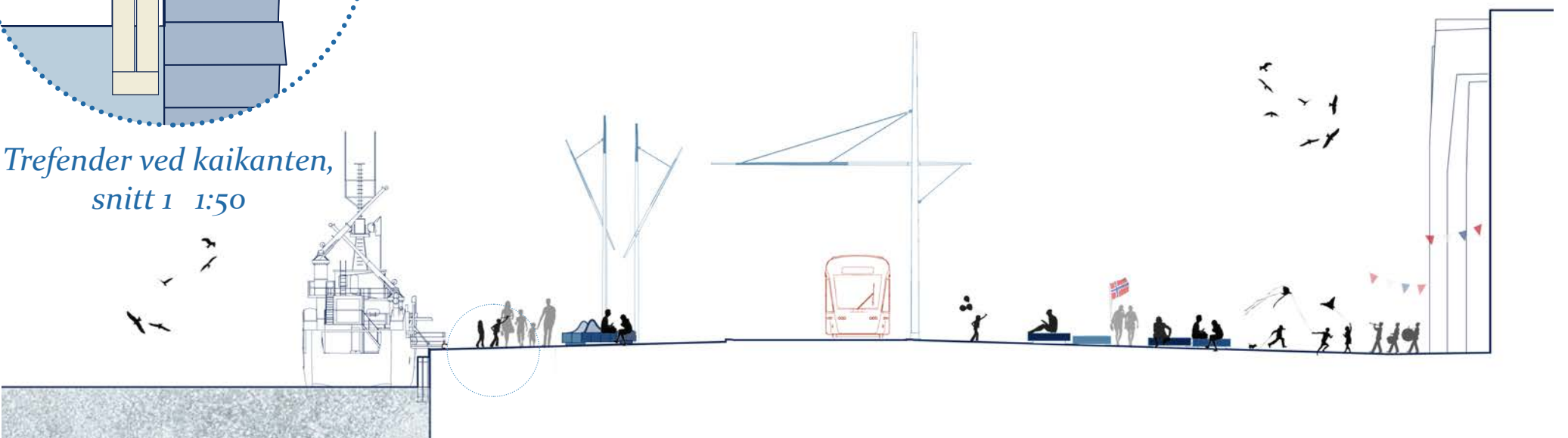
Vertikal garnering. En god og solid overgang sjø-land som også gir en uformell sittesone langs kaien der det ikke ligger båter.

Dagens pullerter beholdes mens jernbaneskinnene som løper på langs erstattes med en stålbjelke. Denne er trukket noe inn og flyter lettere over den ytterste steinkanten. LED belysning er integrert i stålkanten og belyser overflaten i gangsonen langs kaien, men ikke blender. Enkelt, robust og driftvennlig.





Trefender ved kaikanten,
snitt 1 1:50





TYSKEBRYGGEN_To verdener møtes på Bryggen i Bergen, kanskje i 1899. Foto_Utlån fra Narvesen, Riksarkivet NARVESEN.jpg



2.4.4 MØBLERING OG SIKRING

Ønsket om et åpent, ærlig og funksjonelt byrom med stor fleksibilitet i bruk, stiller krav til møblering som justeres etter behov. Samtidig skal møbleringen medvirke til å strukturere bruken og flyten i det store byrommet.

Master (lys- og KL-master), sykkelstativ, større kunstobjekt, trær og større benker er viktige faste installasjoner. Benker, sykkelstativ og en 10cm kant er brukt til definere skillet mellom kaisone, sykkelsone og bybanetråse. Mens lysmaster og kjøreledningsmaster vil ytterligere inndeale området uten at dette skal prege området.

I yttergrensene av hovedsonene, Bryggen og Torget, gjennom «portalområder» som skjult i sin utforming og konstruksjon tilfredsstiller krav til terrørsikring. Sykkelstativene i portsonene har utforming lik de øvrige stativene i området, men er utført i panserstål og fundamenteret for stor påkjenning. Benkene i disse områdene er tyngre og spesielt montert.

Området vil enkelt kunne ekstra sikres ved 17mai andre større dager.

Vei og bybanetråse er åpne «hull», men terror er heller ikke bare lastebiler. Det er ikke ønskelig med et sentrum preget av en terrormur, men et sentrum balansert med fornuftige tiltak.

3 BELYSNING OG KUNST



Bildene viser mulige fargenyanser og varierende materialvalg.



Lysmaster i formpresset stål eller støpt aluminium, med ulik behandling og matthetsgrad. Masterot er i messing.

3.1 BELYSNING

Byromsbelysning legger til rette for bruk av gatene etter mørkets frembrudd og former byrommets fremtreden. Veltilpasset belysning i en menneskelig skala gjør det mer attraktivt å ferdes ute til fots, sykkel og med kollektivtrafikk, også på kvelden. På Bryggen i Bergen skal belysningen ivareta flere funksjoner på samme tid, og bidra til en intuitiv forståelse av byrommet samtidig som det skal være med på å beskrive historiske lag og fortellinger. Derfor er belysningen bygget opp i flere lag, og med noen tydelige prinsipper. Belysning skal binde sammen og understreke flyt samtidig som den skal brukes til å markere viktige byrom.

Allmenningene er artikulert med belysning lagt i dekke som knytter de til Vågen. Det benyttes integrert lys som utføres med fiberoptikk for å sikre en varig og vedlikeholdsfri løsning. Det integrerte lyset har ulik form for hver allmenning, betraktet på avstand vil løsningen gi en tydelig oversikt over området. Integrert lys i dekket er ment som markeringslys med lave lysnivåer, og skal ikke medføre noen form for sjenanse. Allmenningene danner et tydelig skifte langs kaifronten og etablerer nye rytmer og opplevelser når en ferdes her. Ved disse skiftene oppleves overganger og sanser

stimuleres. Reisen rundt Vågen byr på ulke rom som nå kan «oppdages» av gående.

Belysningen skal oppleves varmere inn mot bebyggelsen, og fasadebelysning benyttes aktivt for å gi en sammenheng mellom Bryggens uttrykk om dagen og på kveldstid. I tillegg belyses og fremheves fondmotiv som Fløibanestasjonen, Mariakirken og Sjøfartsmonumentet for både å være målpunkt og for å skape dybde i allmenningene. Generelt går lysfargen fra en varm tone ved bebyggelsen, til en kaldere tone ved bryggekannten.

Lysnivåene vil begrenses ved vannet, integrerte lyslinjer legges lavt og markerer kaikanten. Lavtsittende belysning vil ikke forringe utsyn over vannet, men markerer kanten tydelig. Generelt skal belysning i kaisonen være godt avdekket for å unngå utilsiktede refleksjoner i vannet. På den måten sikres både fritt utsyn og kontroll på lyseffektene når man betrakter Bryggen fra motsatt side eller fra båt.

Som funksjonsbelysning vil belysningsmoduler integreres i KL-master i tillegg til spesialdesignede

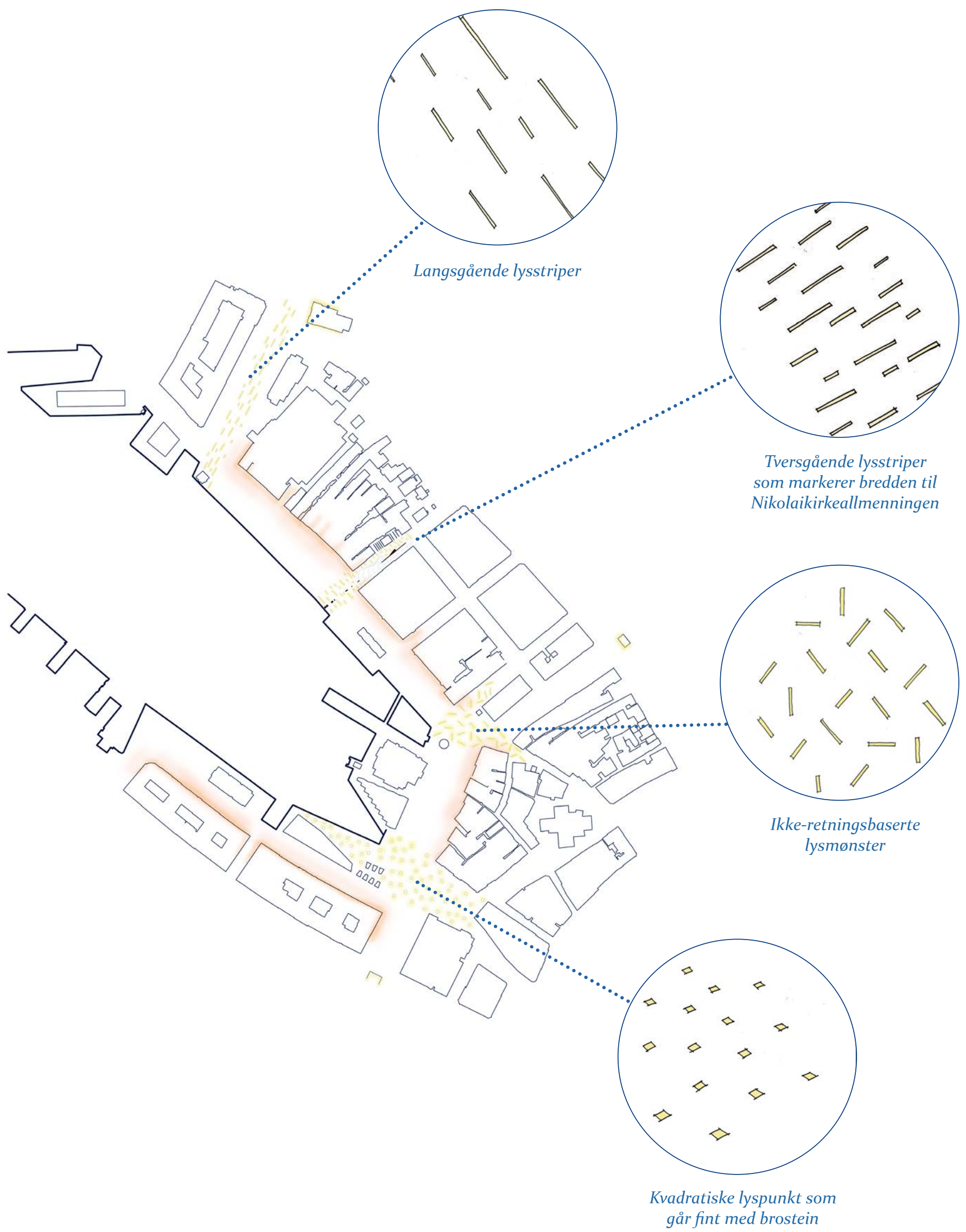
master inspirert av de gamle laste-mastene. På større åpne plasser benyttes armaturer i wirestrekk for å oppnå et åpent byrom. Belysning av fasader utføres fra moduler integrert i mastene.

Belysningen skal være godt tilpasset alle brukere og være universelt utformet. Det innebærer kontroll over lysnivåer så man unngår blinding, og lys benyttes aktivt for å markere overganger og ganglinjer. Bybanens trasé markeres med noe kaldere lys og hevede lysnivåer.

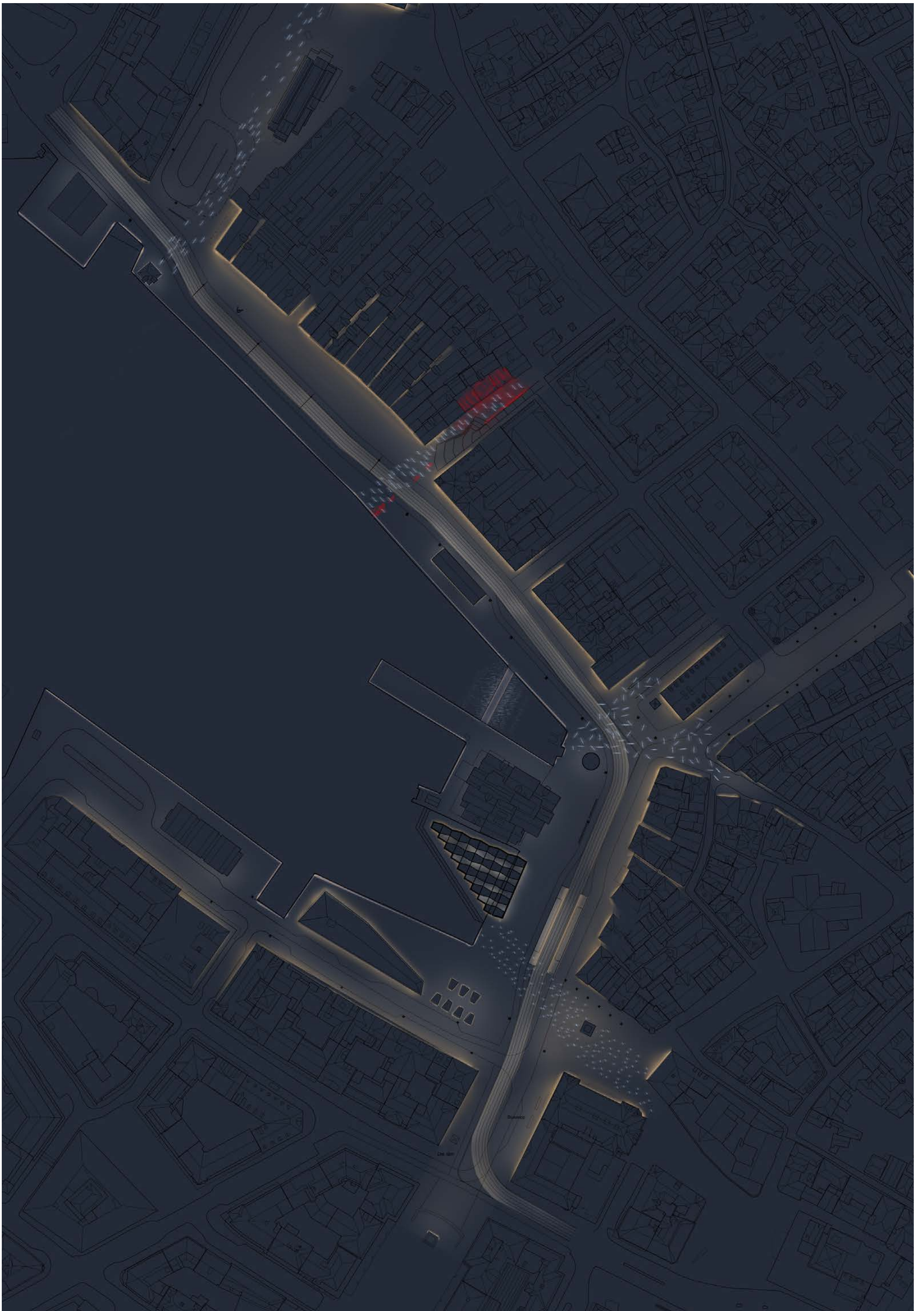
Nikolaikirkeallmenningen skal få en tydeligere posisjon og bli et byrom for opphold. Belysning skal være med å fremheve byrommets atmosfære og særtrekk. Dialogen mellom historiske og nye bygg vil by på et spennede samspill der det enkle formspråket i nybyggene vil fremheve detaljrikdommen i den historiske bygningsmassen.

Ved å belyse de transparente nybyggene innvendig vil lys siles ut og avspeile en varm rødtone til omgivelsene. Veggskive rundt inngang til rådhusruinen vil ha litt av samme effekt ved at lys siles ut i slisser og kutt. Trinn i amfiet får en kantmarkering som sikrer at de er lesbare og tilgjengelige.

en kantmarkering som sikrer at de er



KONSEPT FOR BELYSNING



3.2 KUNST

Kunsten i Vågen skal gi overraskelser i hverdagen. Med fokus på vann, samtid og historie skal kunsten styrke og fremheve Bergens tette tilknytning til sjøen, til regnet og til lyset som leker med refleksjoner i de våte eller tørre overflater. Vågen er byens juvel, et kunstverk i seg selv. Derfor bør kunsten ikke konkurrere med områdets karakter, men heller kommentere stedets historie og samtid.

I rommene hvor de fire allmenningene Vågsallmenningen, Vetrilidsallmenningen, Nikolaikirkeallmenningen og Dreggsallmenningen møter Vågen skal kunsten ha en tydelig tilstedeværelse. Dette er med på å styrke allmenningenes betydning som et demokratisk rom, og markere møtet mellom hav, by, fjell og mennesket som betrakter eller interagerer.

Kunsten vil således kunne bidra til en økt interesse og forståelse av rommet og stedets betydning både nå og da. De vil kunne stå alene eller ha et samspill mellom hverandre som vil kunne oppfattes både fra sjø og land. Preging av mastene og detaljering av gulvet vil også være gode arenaer for implementering av kunst.

De verkene som velges ut bør vise en variasjon knyttet til opplevelseskvalitet. Henvender de seg mot sjø eller land? Er de statiske eller kan man interagere? Kan de bringe unge og gamle, lokale og tilreisende sammen og bidra til lek og atmosfære? Konkurranseforslaget viser eksempler på elementer som kan markere de fire allmenningene, men dette kan løses på en rekke måter.



Nedfelte elementer som speiler himmelen på samme måte som speilbilder i vann. Refleksjoer fra sjøen trekkes innover i allmenningen.



vannfontener som kommer opp av bygulvet og inviterer til lek og utforsking

REFERANSEBILDER



Antonin Fourneau Water Light Graffiti_Lux_Helsinki_2015_Photo_Jussi_Ratilainen_5.jpg



Jason deCaires, Nest.jpg



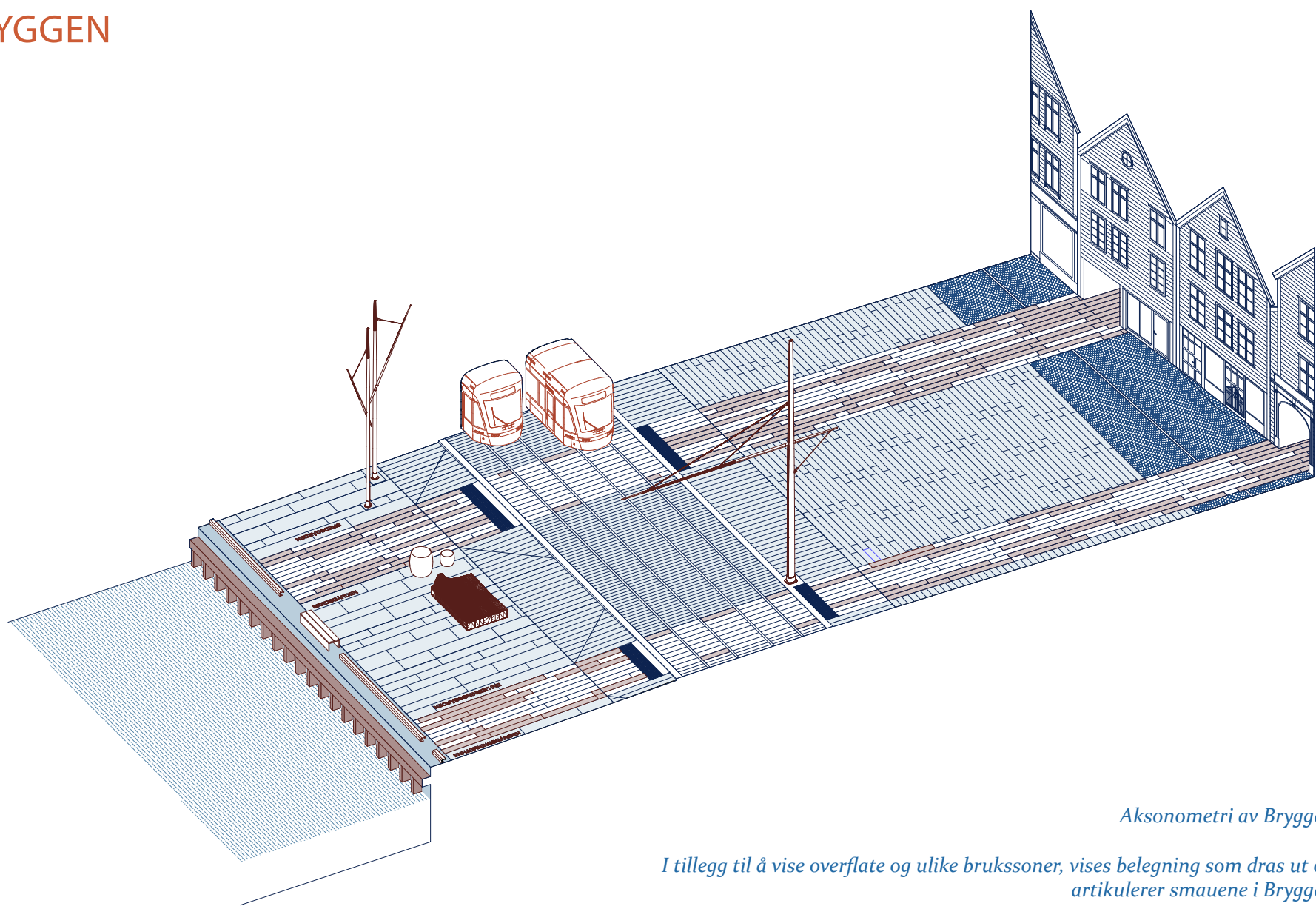
Jeppe Hein, Appearing Rooms (interaktiv vannkunst).png

4 BRYGGEN





4 BRYGGEN



Aksonometri av Bryggen

I tillegg til å vise overflate og ulike brukssoner, vises belegning som dras ut og artikulerer smauene i Bryggen

4.1 KONSEPT

I 950 år har Bryggen vært helt sentral i byen Bergen. Det var her byen hadde sitt opphav, her var maktsentrum i flere århundrer og i dag er området det fremste symbolet på Bergen. Bryggen har vært sentrum for kontakten mellom Bergen og verden, handel og kulturutveksling. I dag; byens fremste turistattraksjon. De grepene som foreslås for delområde 1 har formål å løfte verdensarvområdet, tilføre nytt liv og aktivitet, og bidra til økt bevisstgjøring rundt vår felles kultur og historie. I arbeidet med løsninger er det lagt stor vekt på formidling av historien knyttet til bruk, handel og håndverk.

Arealet fra kaifront til bebyggelsen skal fremstå som ett helhetlig byrom uten barrierer, der kaifront og bryggehus har nær kontakt. Inn mot husene etableres rom for servering, handel og opphold. Kaifronten etableres som et nytt raust rom tilrettelagt for sykkel, gange, båtliv og uformelt opphold. Dette blir sentralt i å «ta Bryggen tilbake» som et tydelig sted i bergensernes bevissthet og hverdag. Dualiteten mellom den indre og ytre sonen, kombinert med flyttbare byromsmøbler, gir en

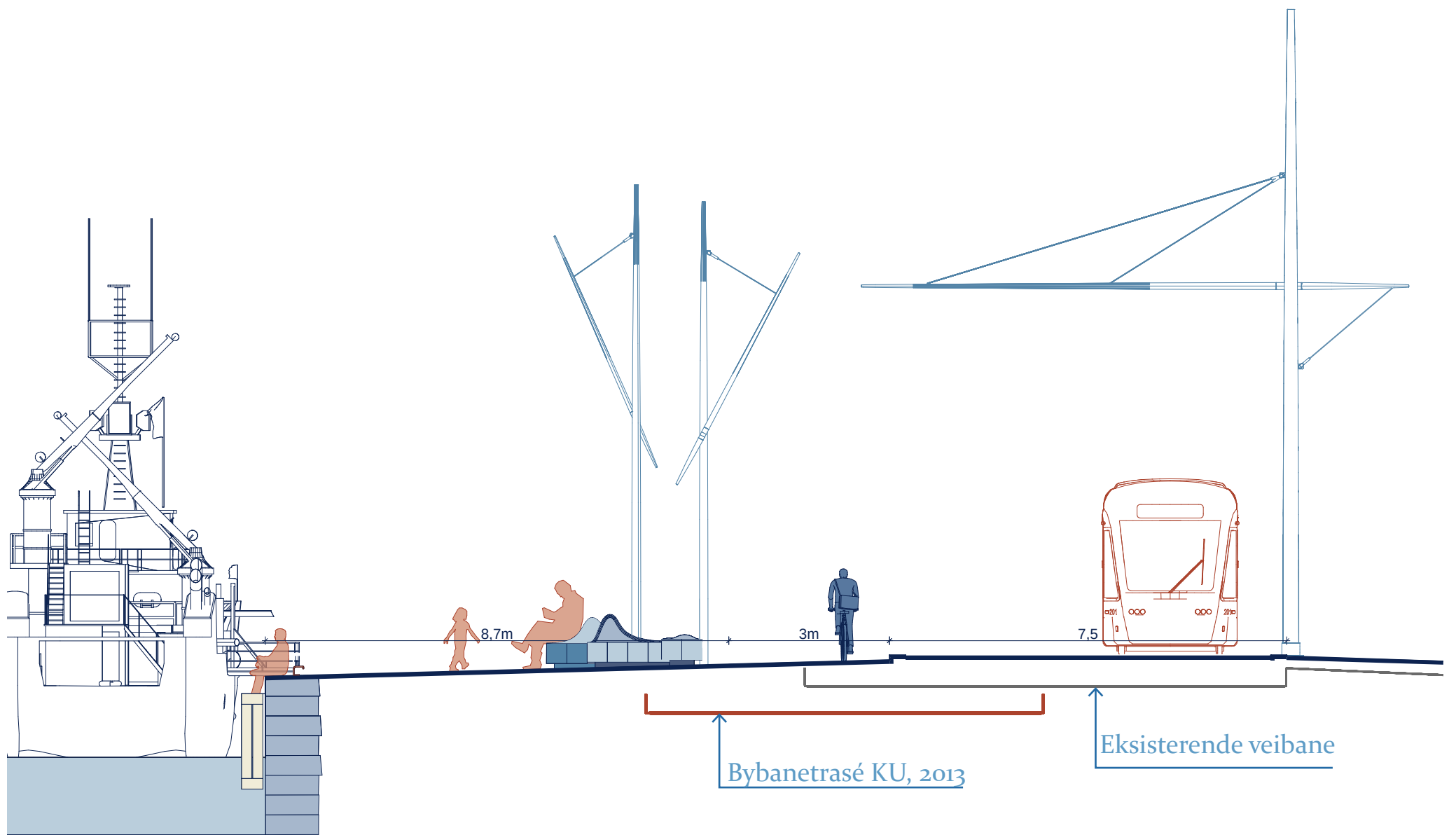
stor fleksibilitet i bruken av rommet som vil fungere både til hverdag og fest. Bryggegårdenes smale smau og transportårer strekkes ut til kaikanten for å tydeliggjøre kontakten mellom bygg og sjø som var hele livsnerven til Bryggen. Materialiteten veksler mellom tre og granitt og står i tydelig kontrast til det øvrige bygulvet. I trestokkene ytterst preges gårdenes navn og segl. På denne måte tar gårdene igjen eierskap over sin del av kaifronten.

Fra Bradbenken til rundetårn arbeides det med en solid møblering med basis i lange stokker på 30x30 i varierende bredder. Stokkene er stablet og satt sammen med tradisjonelle sammenføyingsmetoder før de bearbeides til ulike grader av en organisk overflate. Smykker noen steder og rå andre. Slik fortelles Bryggens historie om livsløpet fra råmateriale til finlig bearbeidet råstoff. Fra smed til smykkekunstner, fra tørrfisk til gourmet.

I formingen av kjøreledningsmaster og lysmaster står også Vågen og Bryggens historie

og håndverk sentralt. Kjøreledningsmastenes form referer både til skipsmastene ved kaien og til lastebommene som tidligere stod plassert på Bryggen, men med et tydelig uttrykk om ny tid og ny bruk. Slik vil mastene og mastene til båtene som ligger ved kai skape et fint samspill mellom land og sjø. Gjennom materialbehandling og preging/ornamentering vil mastene referere til historien på Bryggen, og hver mast vil få sitt individuelle særpreg.





4.2 VALG AV LINJEFØRING BYBANEN

I følge rapporten «barrierevirkning av Bybanen over Bryggen» er bybanetraséen over Bryggen fastlagt i hensynet til kulturminnet og for å gi mer rom til bebyggelsen på Bryggen. I sommersesongen, og spesielt på finværsdager, er byrommet langs Bryggen preget av uteserveringen til en rekke serveringssteder. Dette er en arealbruk som oppleves som ekskluderende for en stor andel av befolkningen mens en av målsetningene i arbeidet er å lage plass for alle brukergrupper i området.

Det å skape mer rom til bebyggelsen, medfører at man skaper mindre rom til kaifronten. Det tilgjengelige gangarealet lang kaifronten fra 8.5-9 meter til 6 meter, og kravet til tilgjengelig sone langs kaifronten tilfredsstilles akkurat. Kaifronten og havnen var hele livsgrunnlaget til Bryggen, og dersom grensen for verdensarvstedet ble fastsatt i dag, kan man regne med at arealet helt frem til kaifronten ville inngått i verdensarvområdet. Temaet vurderer en reduksjon av arealet til kaifront som en svekkelse av havnefunksjonen, og vil argumentere for at dette ikke bidrar til å styrke formidlingen av Bryggens historie, heller motsatt. Konseptet for byrommet Bryggen handler blant annet om å løfte frem forbindelsen mellom bryggehusene og kaifronten. Dette grepet har sin styrke blant annet i at havnen foran Bryggen er i aktiv bruk.

Med dette som bakgrunn har teamet valgt å avvike fra konkurransegrunnlaget når det

kommer til linjeføring over Bryggen. Den viste løsningen er dermed ikke i samsvar med grunnlaget, men konkurransen har en generell åpning for avvik fra grunnlaget som vi har valgt å benytte oss av.

Illustrasjonene på denne siden viser konkurranseforslaget der traséen fra konkurransegrunnlaget er markert med røde linjer. Traséen er her trukket nærmere Bryggen, men ligger fortsatt innenfor eksisterende vegareal og 4.5 meter fra tredekket som markerer den gamle kaifronten og arkeologiske vernesone. Den justerte traséen ligger dermed på fyllmassene fra utvidelsen av kaifronten og er ikke i kontakt med de organiske lagene.

Teamet vurderer den foreslåtte løsningen å skape en bedre likevekt i det totale byrommet foran Bryggen samtidig som den i større grad bygger opp under ambisjonene for Vågen knyttet til:

Bergens forhold til sjøen: Konseptet viser tydelig koblingen mellom bryggehusene og sjøen samtidig som det tilrettelegges for aktivitet og opphold i sjø og på land også i fremtiden.

Nært og riktig forhold til områdets historie, og sterkere lokalt eierskap til verdensarvstedet: I formidlingen av Bryggens historie har forholdet til sjøen og havnefunksjonen er helt sentral plass. Dette styrkes ved å sikre best mulig areal til å opprettholde denne

funksjonen. Videre vil en tilrettelegging for en større variasjon i hvordan man kan bruke byrommet Bryggen styrke den lokale bruken og dermed det lokale eierskapet.

Attraktiv havn: Ved å utvide arealet tilgjengelig til kaifront, vil den eksisterende bruken som havn kunne videreføres. Alle løsningene er formgitt med bakgrunn i at kaifronten skal være en aktiv og attraktiv havn.

Gåbyen Bergen: Gange - økt areal på kaifronten sikrer tilstrekkelig areal til gode ganglinjer uten at dette går på bekostning av bruken av arealet som byrom og havn.

Sykkel - ved å justere bybanetraséen kan det etableres sammenhengende sykkeltrasé gjennom hele konkurranseområdet uten konfliktpunkter med øvrig trafikk.

Kollektiv: Banetraséen som foreslås har mindre kurver enn konkurransegrunnlaget. Traséen vurderes dermed som å sikre bedre flyt for BYbanen.

Bedre balanse mellom lokale aktiviteter og turisme, mer variert bruk av byrommene Arealet på kaifronten skal være offentlig tilgjengelig, ikke-kommersiell bruk. Den indre og den ytre sonen av byrommet på Bryggen vil dermed ha en ulike karakter.

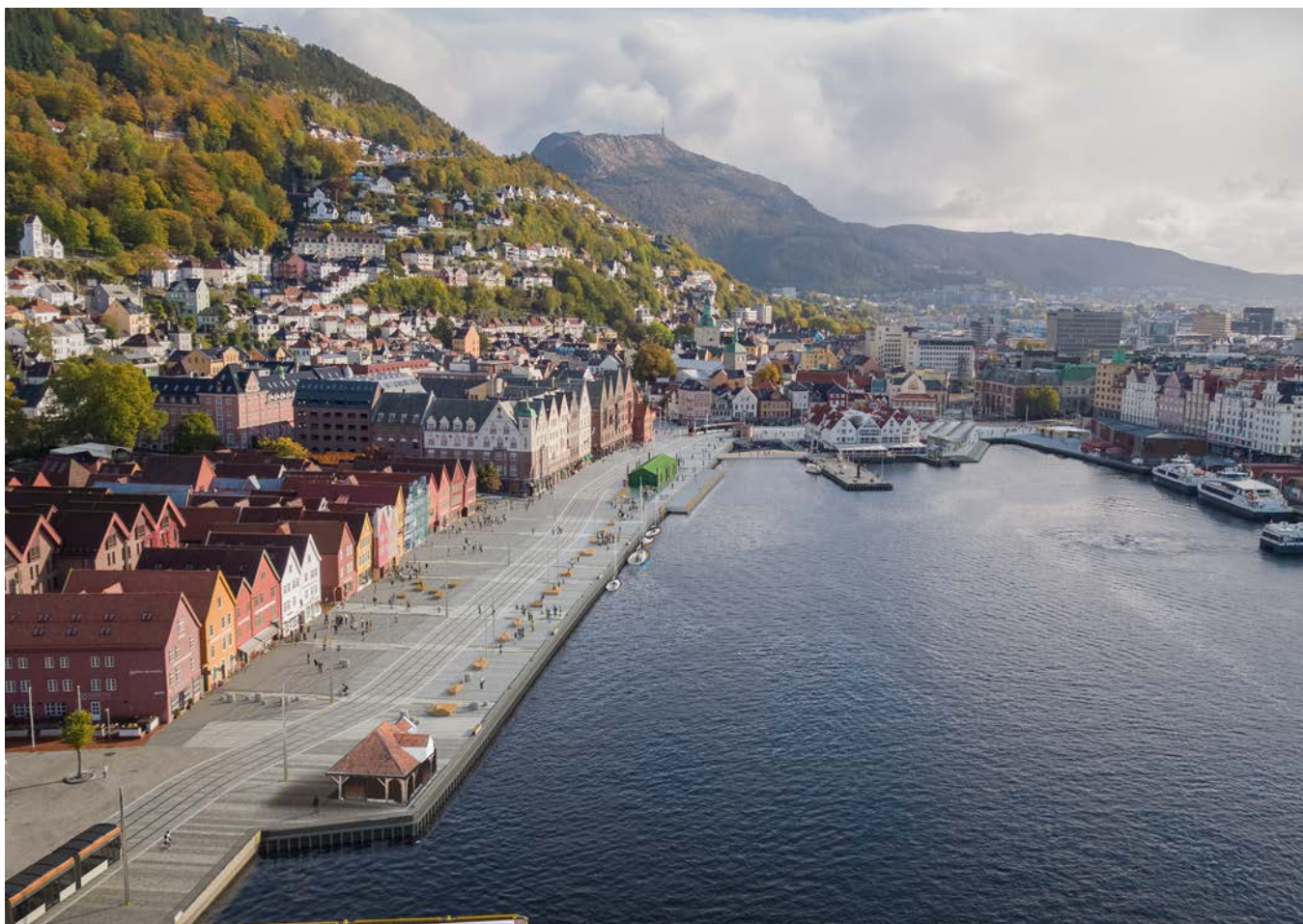
4.3 BYGULV

Det midlertidige tredekket erstattes med steingulv i granitt. Her er det brukt flette-teknikken fra boldverkskaiene i de nære områdene utenfor Bryggens langstrakte gårder. Granittstaver 30x300, 15 cm tykke. Langs husrekken et bredt bånd av brostein som gir den fleksibiliteten som kreves mellom de store flatene og bebyggelsen som sakte heves.

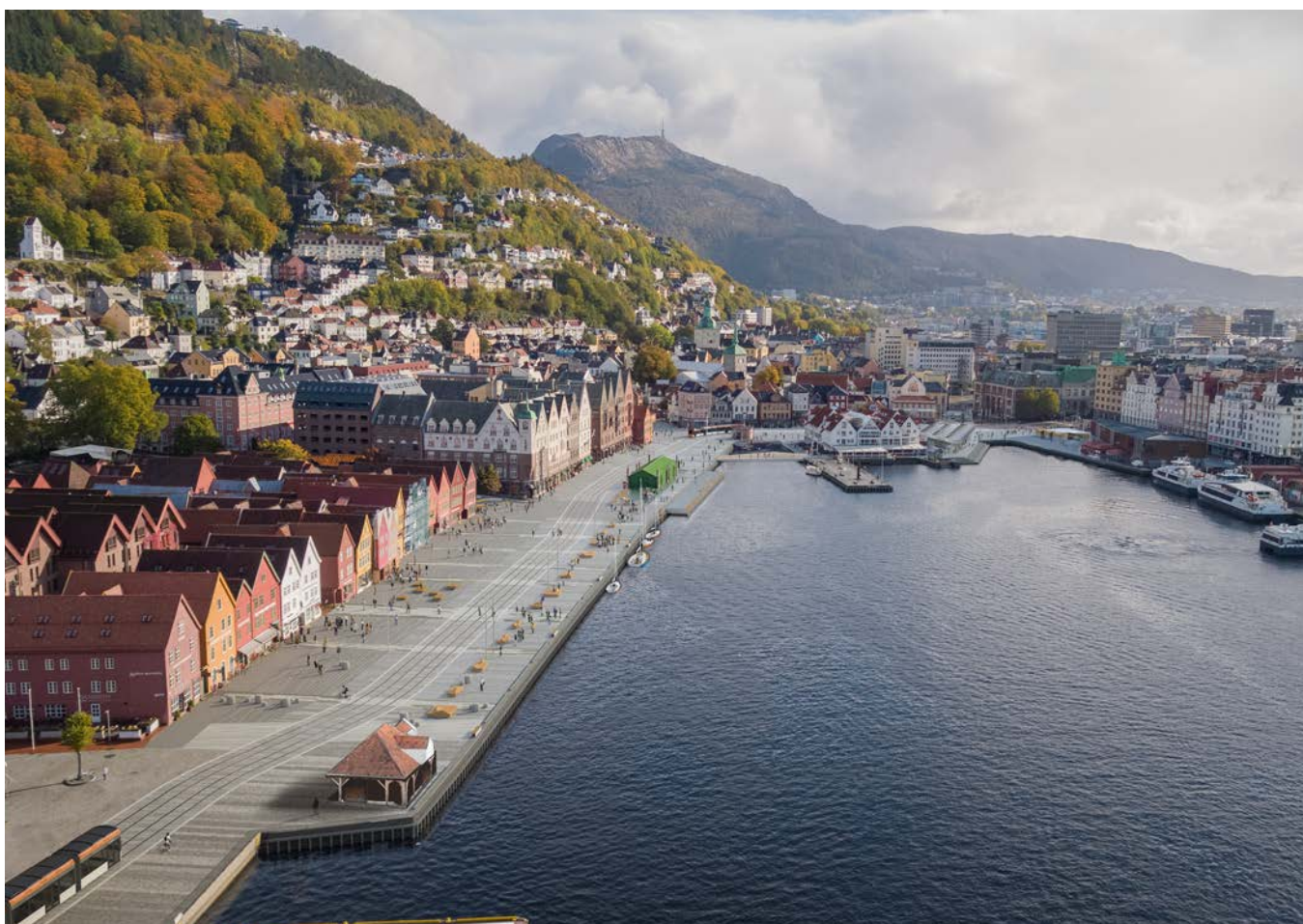
På kaifronten strekker brede granittplater seg innover fra steinkanten helt inn til det nye flettede steingulvet. Modulbredde 50/70/90 frem til sykkeltraséen som blir lagt med 20/30 moduler. I bybanesporet legges det staver med 20 cm bredde, mens 20/30 moduler ligger i vareleveringssonen på innsiden av banetraséen. Samme materiale med gjennomgående fuger skaper visuell sammenbinding, ulike modulbredder skiller de ulike sonene fra hverandre.

Granitten i hovedbelegget er lagt i lengder gjennomgående på 3 meter som tar opp den historiske tradisjon i materiallengde i gangsonene og bolvergskaiene. Bindere som vi finner i bygningene er brukt til å låse både belegget og møbler.

Bryggegårdens samlende smau og transportårer er strukket ut til kaikant på tvers av det flettede gulvet og hovedbelegget. Her veksler i materialitet mellom tre og granitt. Treet, kjerneved, saltimpregnert og innvalset med kvarts for sklisikring. Gårdenes navn og segl preget inn i trestokkene ytterst mot kaifronten.



Perspektiv B₁, med kjøreledningsmaster



Perspektiv B₁, uten kjøreledningsmaster



Mastetskog_Marcus_KK_1882_89.jpg



Perspektiv B2, uten kjøreledningsmaster



Perspektiv B2, med kjøreledningsmaster

5 NIKOLAIKIRKEALLMENNINGEN



5.1 INNLEDNING

I Nikolaikirkeallmenningen ligger mye av Bergens opprinnelige historie. Her lå Bergens første rådhus frem til 1558, og ruinen etter rådhusets vinkjeller er idag en skjult kulturskatt gjemt i muren under Rosenkrantzgaten 12 (parkeringshuset). Nikolaikirken, trolig oppført 1120-1130 og ruin i 1580, lå øverst i det som i dag heter Nikolaikirkeallmenningen, og nederst ved Vågen lå det opprinnelige torget frem til 1470.

Denne historien er viktig å løfte frem! Vi vil derfor åpne opp og lede både fastboende og tilreisende inn til et tydelig byrom som markerer og danner plass foran inngangsdøren til byens historiske rådhus. Rådhusruinen skal bli tydeligere og får en mer fremtredende rolle, både i byens historiefortelling og folk bevissthet. Derfor fokus på inngangspartiet og miljøet rundt viktig.



5.2 DET NYE GULVET

Bygulvet fyller rommet fra trebryggene-avgrenset til åpningen der tre lagerbygninger i Holmedalsgård brant i 1958 - til muren. Dette er tenkt som et tradisjonelt plankegulv som binder plassen godt til de ærverdige bryggebyggene. Gulvet bør være laget etter tradisjonelt håndverk og gjerne av gjenbruksmateriale med overflate som viser at det allerede har en historie.



5.3 AMFITRAPPEN

Vi vil styrke Nikolaikirkeallmenningen som sted ved å redusere dagens deling i to nivåer. I dag er situasjonen preget av to smale byrom som hovedsakelig bare rommer plass til kommunikasjon.

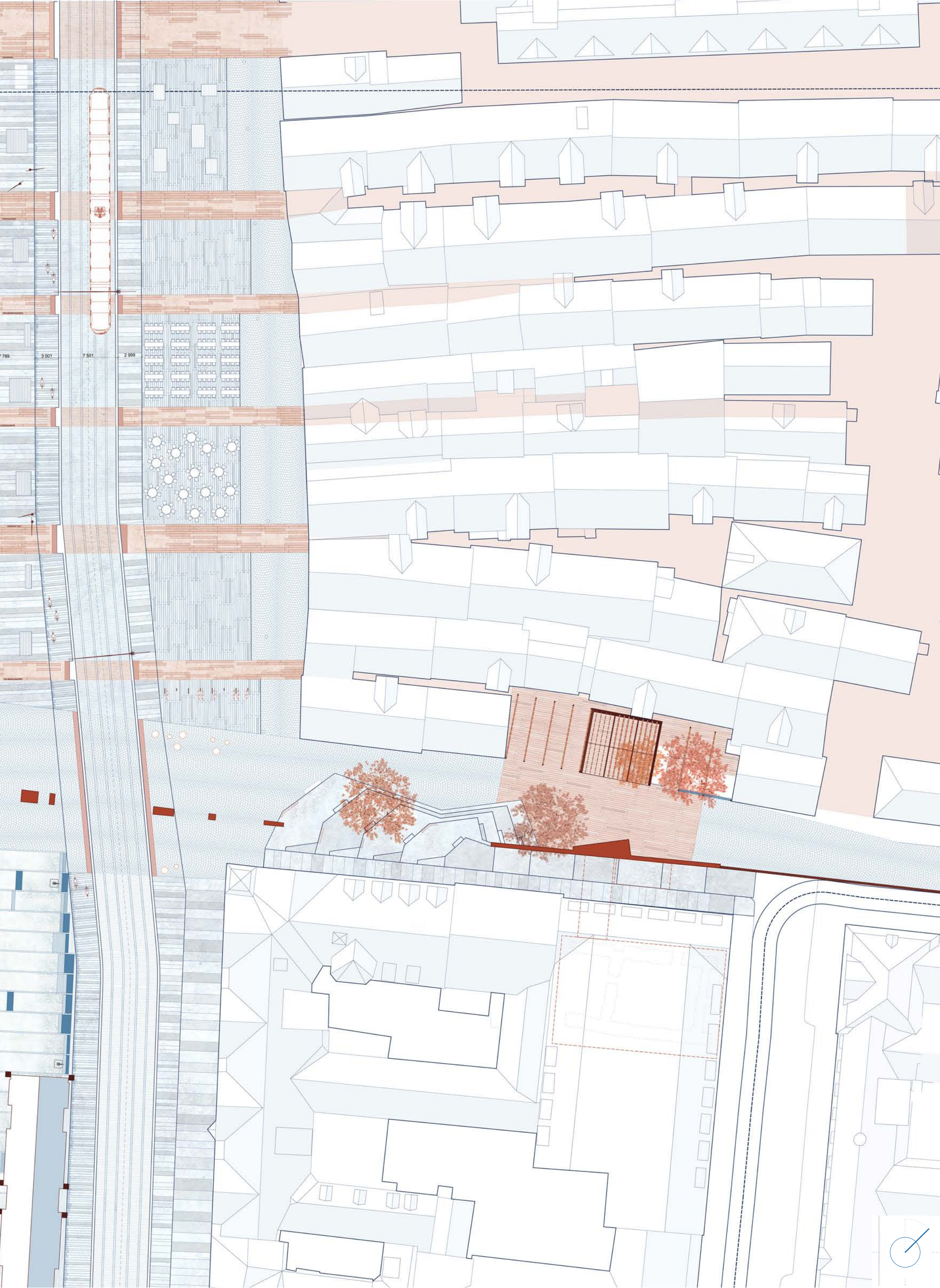
Vi trekker muren inn og gir plass til en trapp/amfi som er tilrettelagt for både opphold og gange. Dette blir et supplement til Bryggen som et lunt oppholdsrom som gir mulighet for en pust i bakken og treff. Amfiet leder både til Vågen og til inngangen til rådhusruinen. Nikolaikirkeallmenningen ligger i overgangen mellom historisk trearkitektur og murgårdene, noe som gir en spennende ramme for opplevelser.

Etableringen av amfiet vil skape en helt ny situasjon for Murgården som vil ligge mot et mer åpent og inviterende rom. Langs bebyggelsen opprettholdes et 3 meter bredt fortau slik at tilgjengelighet og tilgang for rullende opprettholdes. Amfiet følger stigningen i fortauet og gir bedre tilgang til fasaderekken.

Trær beholdes, men treet nærmest trekkes litt inn i amfiet for å skape mer rom i ytre del av allmenningen. En kan da sitte under trekronen eller i solen, og rommet vil endre karakter gjennom året.



Stemningsfull belysning kveldstid





Snitt 8, 1:200

5.4 NYBYGGGENE

I selve branntomten bygger vi tre nye bygg i samme volum og avtrykk som de opprinnelige.

De nye strukturene introduseres for å gi ny aktivitet til Bryggen og Nikolaikirkeallmenningen. Med en arkitektonisk iøyefallende og samtidig subtil tilpasning til det gamle, og med et nytt program, gjøres stedet relevant for byens befolkning så vel som besøkende. De tre nye strukturene gjør husrekken på opprinnelig fem bygninger igjen komplett.

Strukturene bygges opp i en luftig og lett konstruksjon i rød lakkert stål som tar opp fargepaletten fra omkringliggende bryggefasader i rødmalt supanel og hustak i rød tegl (teglpanner). Strukturene er en nytolkning av de opprinnelige lagerhusene, strammet opp i et moderne uttrykk. Det ytre skallet danner et visuelt avtrykk av de historiske bygningskroppene i form, høyde og takvinkel, og gjør historien lesbar også i det nye. Akkurat som de tidligere

åpne svalgangene som karakteriserte lagerbodhusene, er strukturene lette og luftige med to halvklimatiserte og en klimatisert konstruksjon. Svalgangene som man ser i nordre Holmedalsgård ble brukt til lagring av tørrfisk hvor det var et behov for lyse, ventilerte rom (i en tid før elektrisiteten).

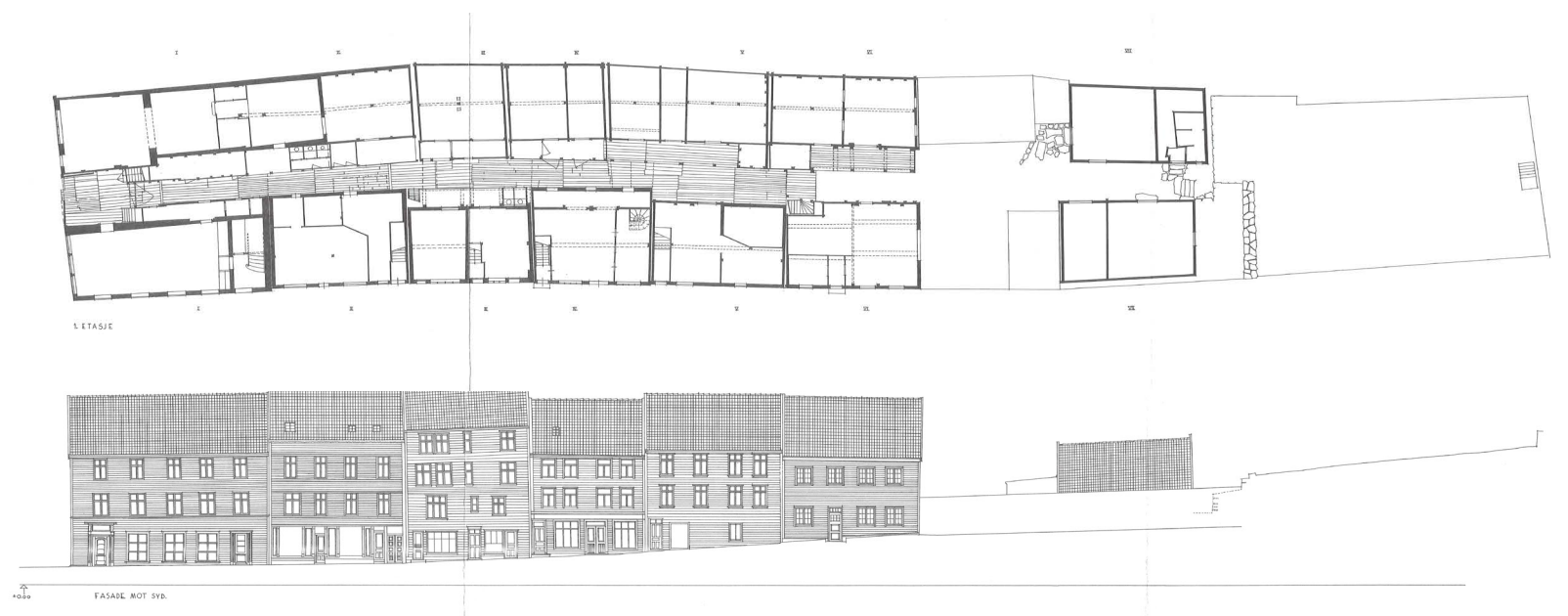
Det første huset, nærmest Vågen, danner en halvklimatisert utesone og en ny bruksflate for verkstedet (i 7). Strukturen rommer også et felles trappehus, og muliggjør varelevering. Den midterste strukturen danner et klimatisert rom for Nikolaikirkeallmenningens nye vinstue. Den bakerste er en helt åpen struktur / veksthus som skaper en omramming rundt de to eksisterende trærne. Veksthuset skaper en atmosfærisk uteplass/utehage hvor man kan sitte under trærne i historiske omgivelser. Nabobygningen 9f overlevde brannen i 1958. I østgavlen har det blitt bygget en utvendig trapp som leder fra loftet til svalgangen i andre etasje. 9f kobles sammen med den midterste nye strukturen med en bro igjennom veksthuset hvor man kan gå oppe blant tretoppene/trekronene.

5.5 RÅDHUSRUINEN

Med en tilsvarende rød kles muren som skiller de to nivåene i Nikolaikirkeallmenningen med en ny stålplatevegg. Denne bretter seg rundt muren og danner et nytt, utvidet inngangsparti for Rådhusruinen samtidig som den danner rekkverk på øvre gatenivå. Stålplaten er perforert for å tilrettelegge for en dempet, atmosfærisk belysning i vegglivet. Det rød lakkerte stålet og det nye tredekket kobler de to sidene av Nikolaikirkeallmenningen sammen, og Rådhusruinen gis en ny oppmerksomhet.



Mastetskog_Marcus_KK_1882_89.jpg



Tegninger fra samlingen "Eldre Bergens-arkitektur VIII, Bryggen"



Snitt 8, 1:200



Snitt 2, 1:200



Stemningsfull belysning kveldstid

5.6 DEN RØDE LINJEN

Den røde stålveggen føres som en ledetråd helt ut til kaikanten i Vågen, der Bergens opprinnelige torg lå. Dette skaper en visuell linje som styrker hele Nikolaikirkeallmenningen og løfter dens historiske betydning gjennom økt oppmerksomhet.

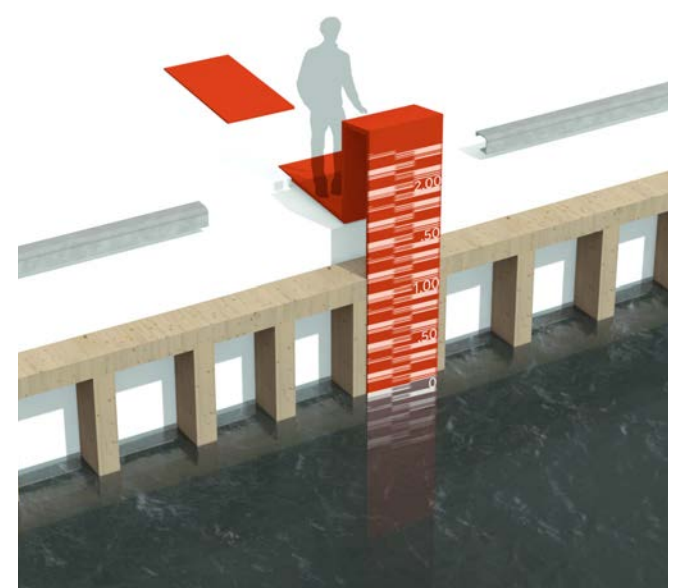
Ved kaikanten blir den røde linjen en stålplate som bretter seg opp fra gulv og blir en informasjonsflate hvor man kan lese om Nikolaikirkeallmenningen. Den røde platen bretter seg på ut og ned i sjø, med en informasjonsflate for måling av vannstand, sett fra sjø. Den røde linjen som strekker seg innover og oppover Nikolaikirkeallmenningen vekker de forbigående oppmerksomhet. Man ledes inn til det nye byrommet ved Rådhusruinen Med atmosfærisk belysning fra den perforerte vegg og de nye røde strukturene, skapes undring, og de forbigående trekkes videre inn.

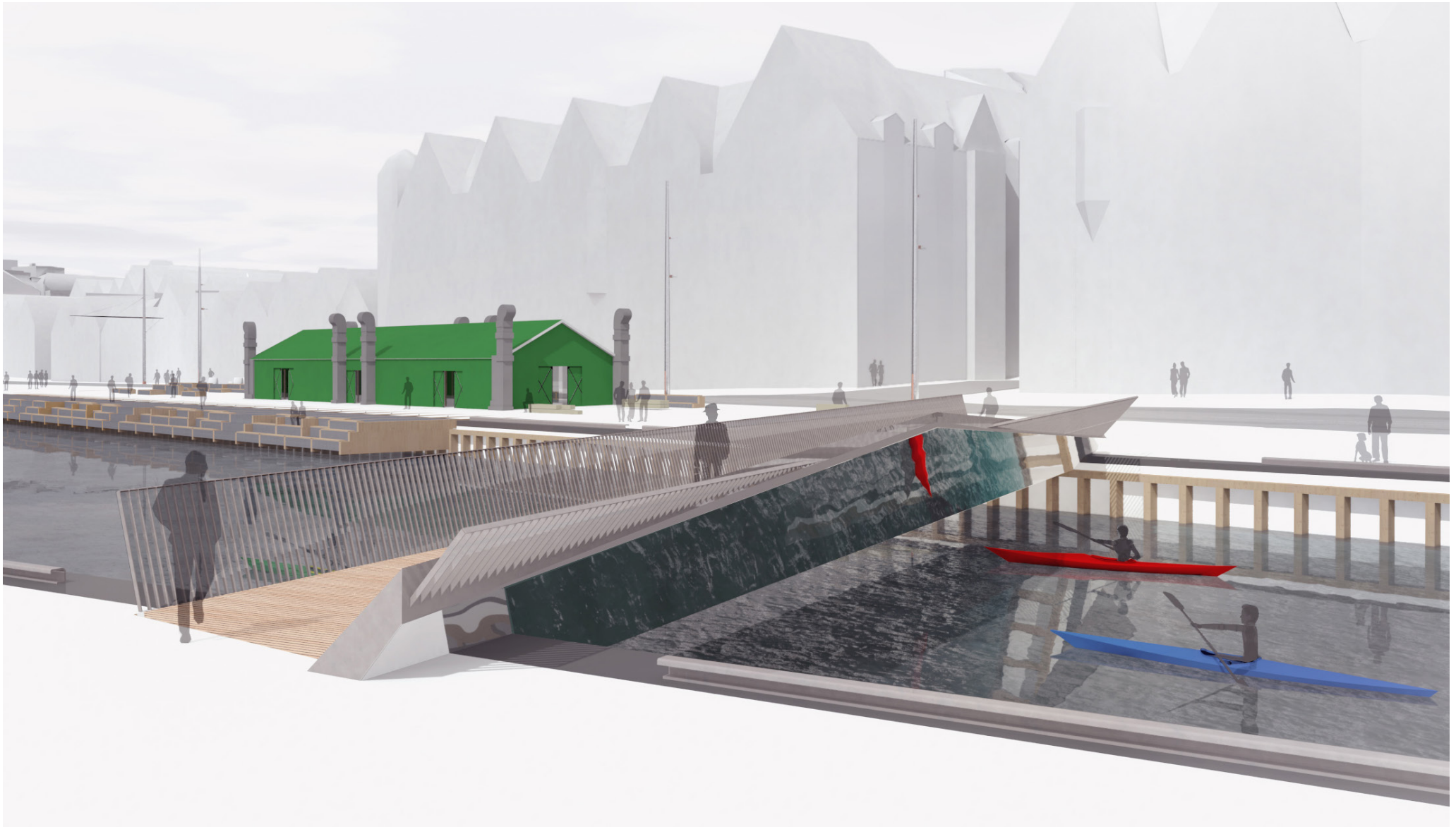
5.7 BELEGNING OG MATERIALBRUK

Nikolaikirkeallmenningens gulv er hovedsakelig brostein fra allmenningens topp, der Nikolaikirken lå, og dette strekkes helt ned til Vågens kant. Brosteinen er brutt av omtalt tregulv ved det gamle Rådhuset og "nybyggene" i den gamle branntomten.

Amfiet bygges i store granittflater som tar igjen materialiteten i kaikanten. Dette vil bli en historisk formidling og fortelling som er med på å styrke stedets viktige posisjon. Det felles inn treplank /trebjelker på deler av trinn for at sittekanter også kan brukes på kalde dager gjennom hele året.

Rødfargen i stålvegg og nybygg samklanger med eksisterende røde nyanser i Bryggen.



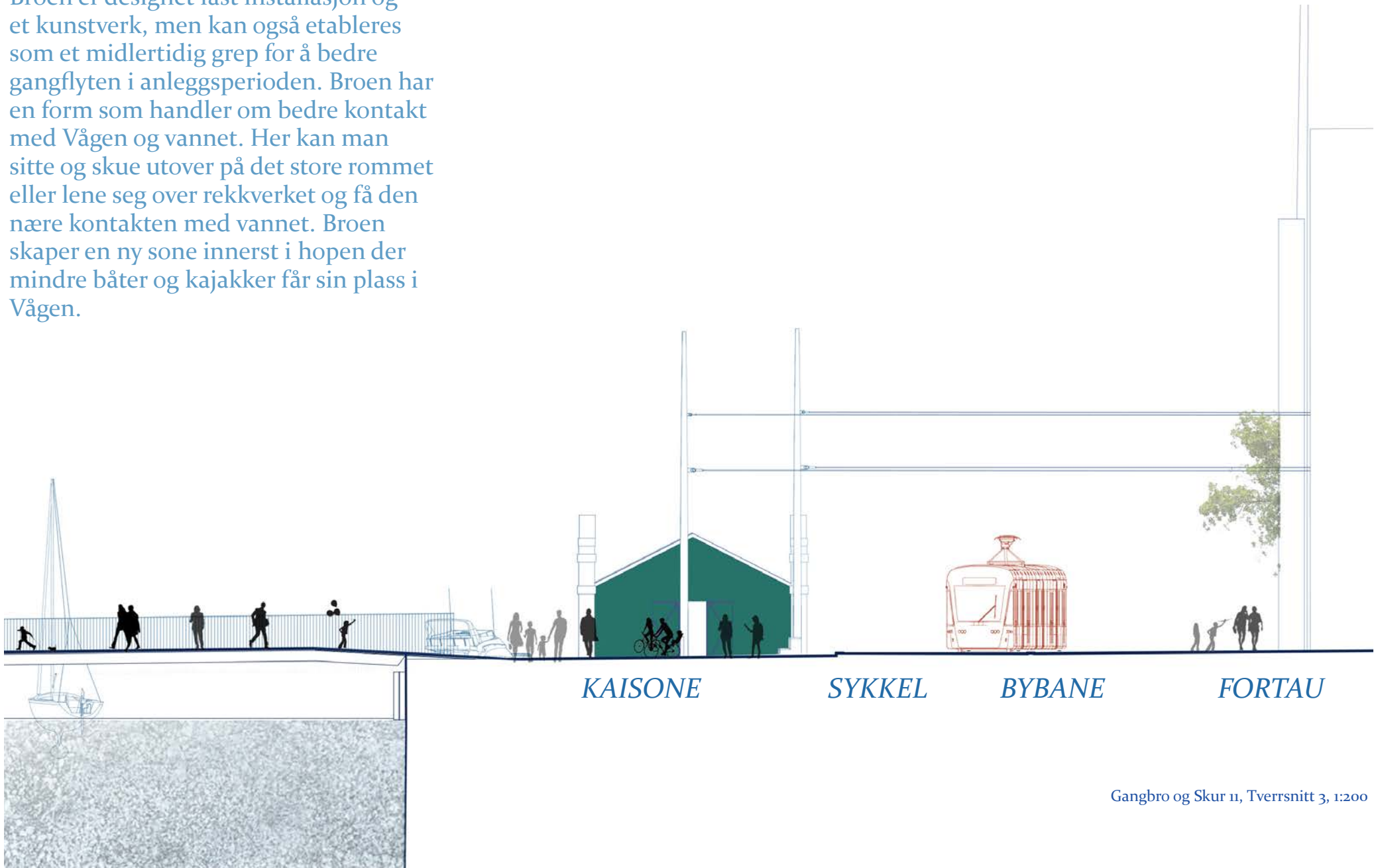


Broen har en reflekterende underside som speiler vann, omgivelser og aktiviteter.

6.2 BROEN

Den nye broen som kobler Skur 11 til Zachariasbryggen gir en ny gangforbindelse i Vågen.

Broen er designet fast installasjon og et kunstverk, men kan også etableres som et midlertidig grep for å bedre gangflyten i anleggsperioden. Broen har en form som handler om bedre kontakt med Vågen og vannet. Her kan man sitte og skue utover på det store rommet eller lene seg over rekkverket og få den nære kontakten med vannet. Broen skaper en ny sone innerst i hopen der mindre båter og kajaker får sin plass i Vågen.



Gangbro og Skur 11, Tverrsnitt 3, 1:200





7 TORGET

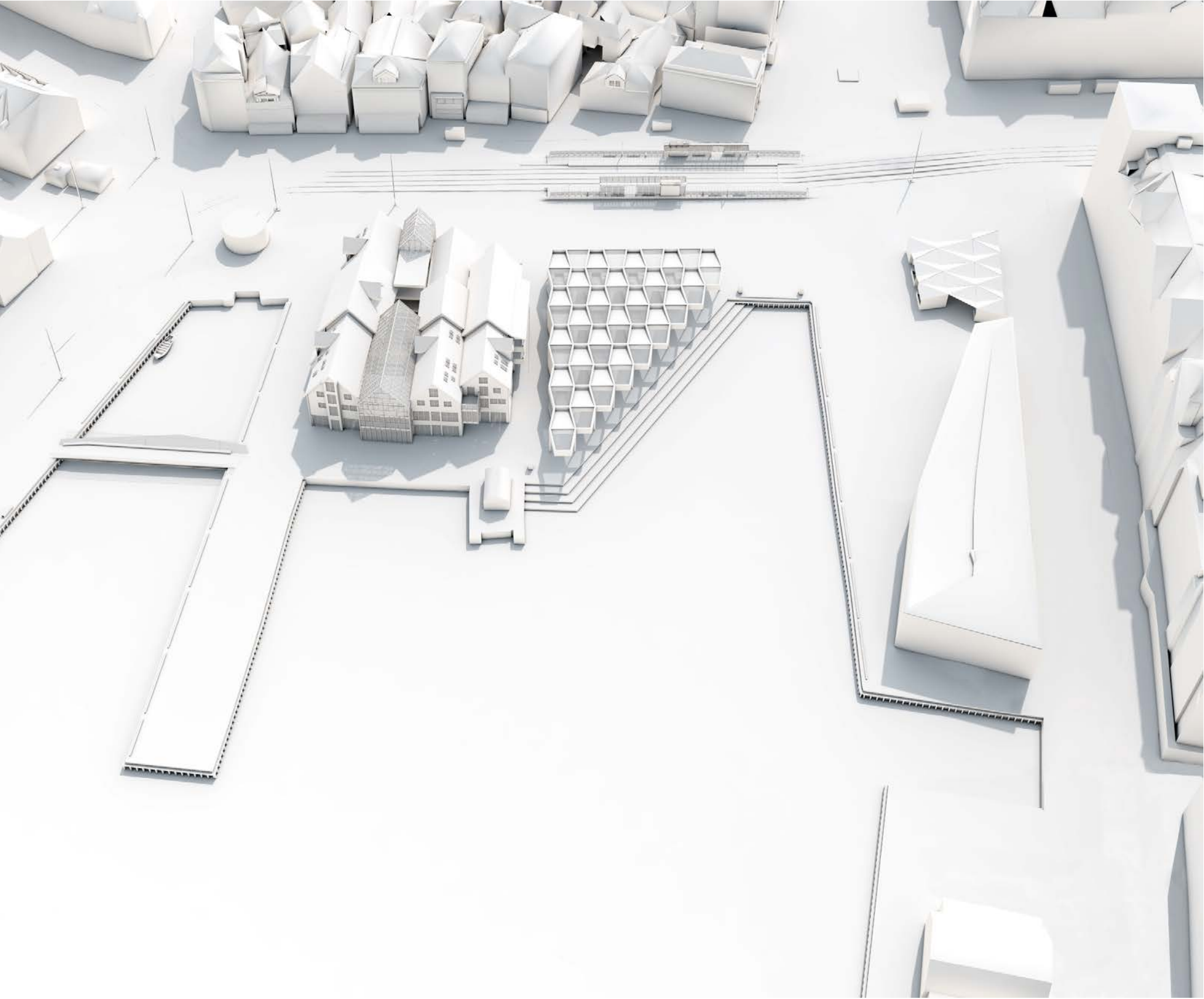
7.1 ORGANISERING OG SIKTLINJER

I organiseringen av Torget har det vært et bevisst valg å videreføre mest mulig av dagens ubebygde torgflate for å sikre areal til flyt og bevegelse. På samme tid er det viktig å gi torghandelen gode rammevilkår og de nødvendige funksjonene slik at det igjen kan oppnå status som en naturlig del av befolkningens handlemønster. Med dette som bakgrunn videreutvikles «reketrappen» fra gjeldende reguleringsplan langs sørvestsiden av Zachariasbryggen til å bli et nytt helårstorg med trapp og passasje rundt.

Torgflaten mellom bybanestoppet og helårstorget holdes åpen for en oversiktlig gulvflate som tilrettelegger for en effektiv flyt i hverdagen hvor Bybanen blir godt synlig. Det åpne bygulvet danner en fleksibel flate for flerbruk og ulike anledninger; festdager, konserter, torg, andre arrangementer, og mest av alt: for hverdagslig bruk.

Plasseringen av helårstorget spiller på lag med allmenningene og opprettholder de tydelige siktlinjene fra byen mot Vågen. Plasseringen er samtidig i tråd med føringene for reketrappen

som er beskrevet i reguleringsplan 16040000. Fra holdestoppet til bybanen inviteres man inn i helårstorget. Her er det gjennomsyn, og koblingen til sjøen blir styrket. På samme tid opprettholdes en åpen siktlinje fra Torgalmenningen til Kjøttbasaren.





7.2 HELÅRSTORGET

Helårstorget vil bli en ny identitetsskaper for havnebyen Bergen. Som fisken som glimrer i sølv, og lyset som lager refleksjoner og et levende spill i havoverflaten, leker takoverflaten i Helårstorget med lyset. Taklandskapet beveger seg i ulike vinkler, og har en kombinasjon av materialene glass og metall som gir diffus og speilende refleksjon. Gjennom variasjoner i årstidene, fra dag til dag, og fra vinkelen på lyset som treffer taket gjennom dagen, vil refleksjonene i de vinklede overflatene gi ulike speilende bilder og farger, og stadig gi betrakteren nye opplevelser.

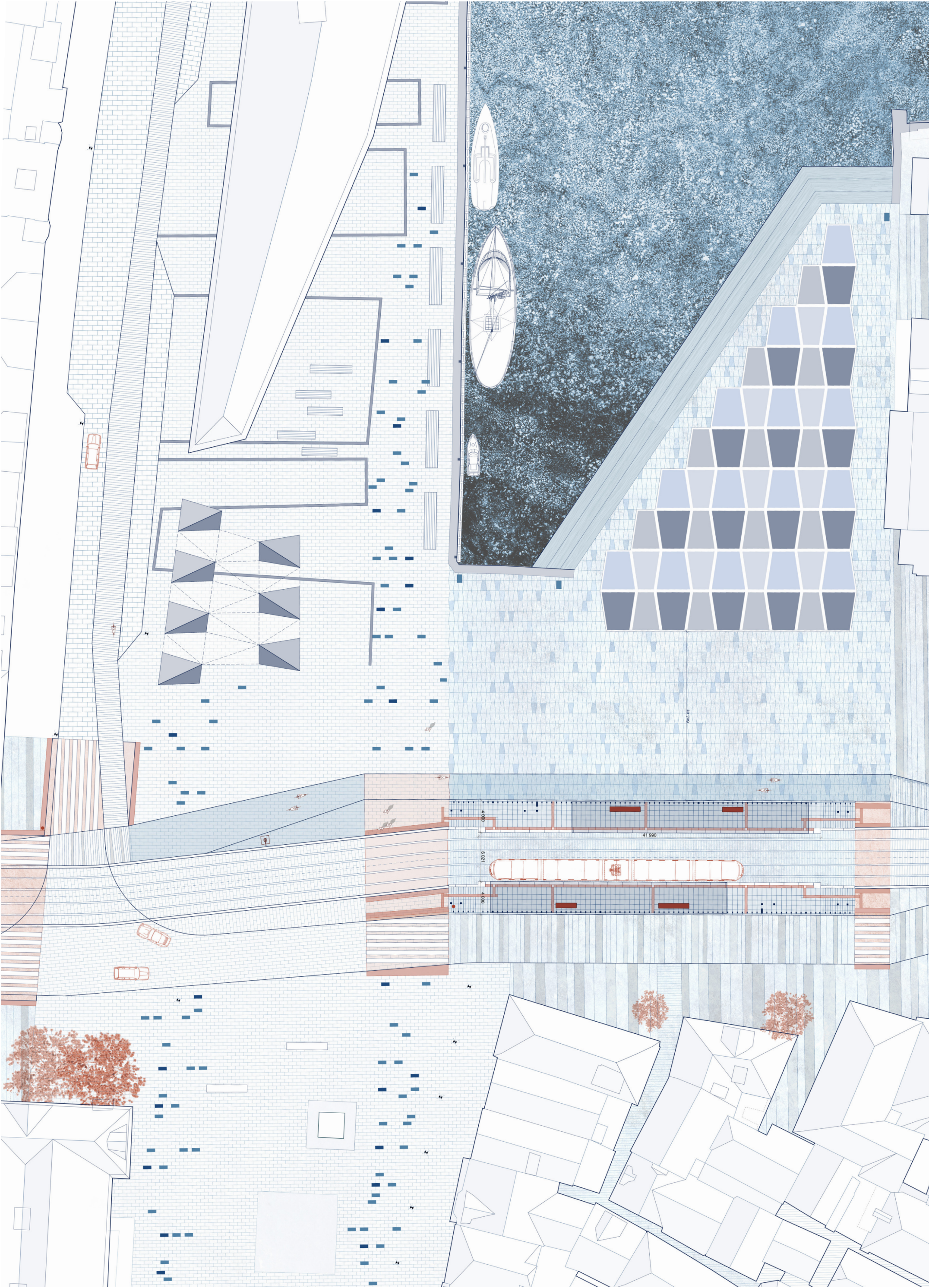
Aktivitetene i helårstorget skjermes mot vær og vind av en dynamisk takflate i en stram ramme av limtre. Takflaten har kileformede taksider som vender i to ulike retninger. De sørvendte takflatene er i metall, de nordvendte er utformet i glass. Taksidene rammes inn av limtredragere. Det er de konstruktive elementene som danner blikkfanget, og utgjør helårstorgets visuelle identitet.

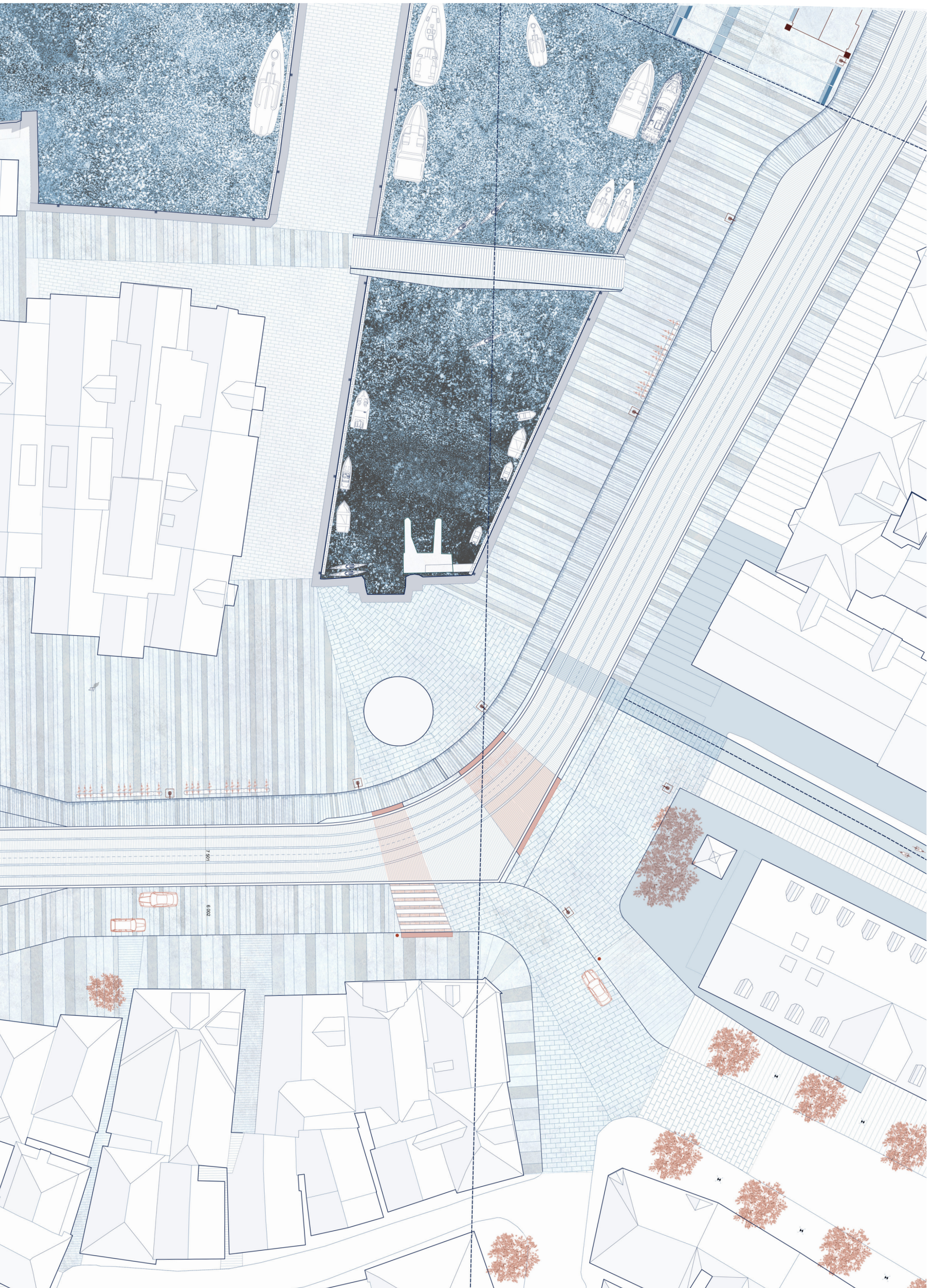
Refleksjonene i takets bølgende over- og underside er som havets overflate alltid i endring, og den disiplinerte omrammingen i limtre er utformet i en rolig kontrast til det dynamiske taket. Taket i seg selv blir et blikkfang sett fra oven, fra Fløyen eller fra omkringliggende bygninger. Når man kommer nærmere på vil undersiden av torgtaket vekke oppmerksomheten med en dynamisk variasjon i vinkler, materialer, som gir rytme og spill. Glassflatene mot nord gir et behagelig lys, samtidig som lyset skaper dynamikk og får frem den varme og gyldne gløende i limtreet.

Torghandlernes handelsdisker avspeiler linjer fra takkonstruksjonen og defineres av nedhengte skjørt fra himlingen utført i transparente metallmesh med et lett uttrykk. Overbygningen gir torghandelen en utvidet sesong. Vi har vist torghallen uten vegger, men modulsystemet er godt egnet for montering av vegger enten som permanent eller i vintersesongen.

De robuste handelsdiskene har infrastruktur som gjør det mulig for torghandlerne å presentere ferske matvarer, kvalitetsprodukter fra regionen, spesialiteter fra hav og landbruk. Det er en ambisjon at helårstorget skal signalisere en tydelig maritim identitet, og være en merkevarebygger for den gode hverdagsvågen - uløselig knyttet til kortreiste matvarer og lokale spesialiteter.

Det er lagt til rette for at konstruksjonen kan etableres lagerfunksjoner med lagerfunksjoner under handelsdisken, og en vareheis til formålet er integrert i bygget med inngang fra smuget mot Zachariasbryggen. Her er det tilrettelagt for toalettfasiliteter og drikkevannspost. Offentlige toaletter og drikkevannspost foreslås også integrert i det nye inngangspartiet til rådhusruinen i Nikolaikirkeallmenningen og i Skur 11.





LUN ATMOSFÆRE

Med vakre omgivelser, varme og ly, skal helårstorget fremme opplevelsen av en inkluderende by. Helårstaket skal være et lyspunkt i hverdagsvågen, på dagtid skal lyset brytes i takflaten, og på kvelds- eller vinterstid når det er mørkt vil belysningen gjøre helårstaket til et smykke på torget.

Dagluset og det varme treet skaper en lun atmosfære. Torgdisker er i bestandig og røft materiale.

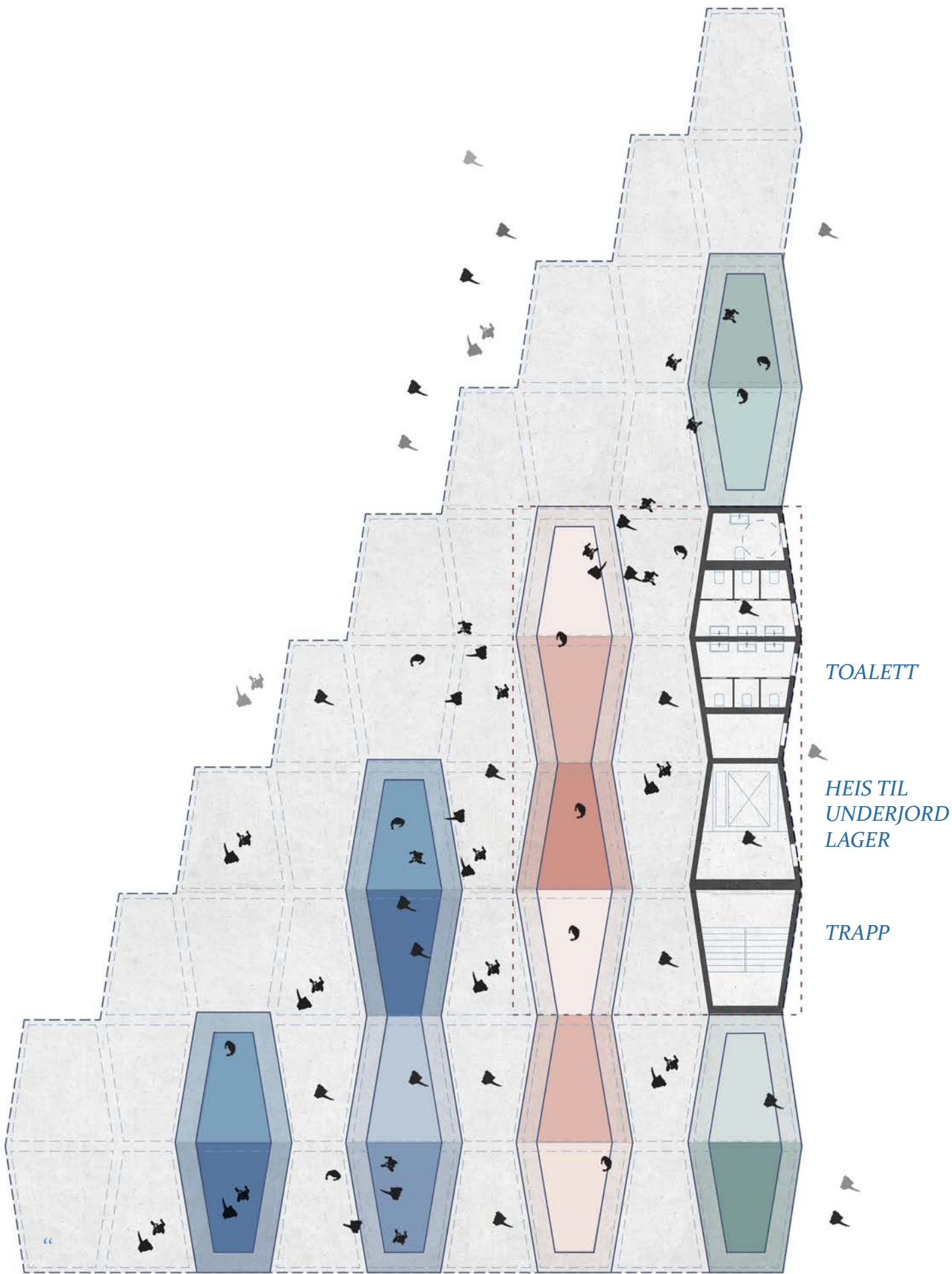






Det er lagt til rette for at konstruksjonen kan etableres med lagerfunksjoner under handelsdisken, og en vareheis til formålet er integrert i bygget med inngang fra smuget mot Zachariasbryggen. Her er det tilrettelagt for toalettfasiliteter og drikkevannspost. Offentlige toaletter og drikkevannspost foreslås også integrert i det nye inngangspartiet til rådhusruinen i Nikolaikirkeallmenningen og i Skur 11.

- SJØMAT*
- KJØTT OG MEIERI*
- FRUKT OG GRØNT*



Helårstorget, plan 1:200

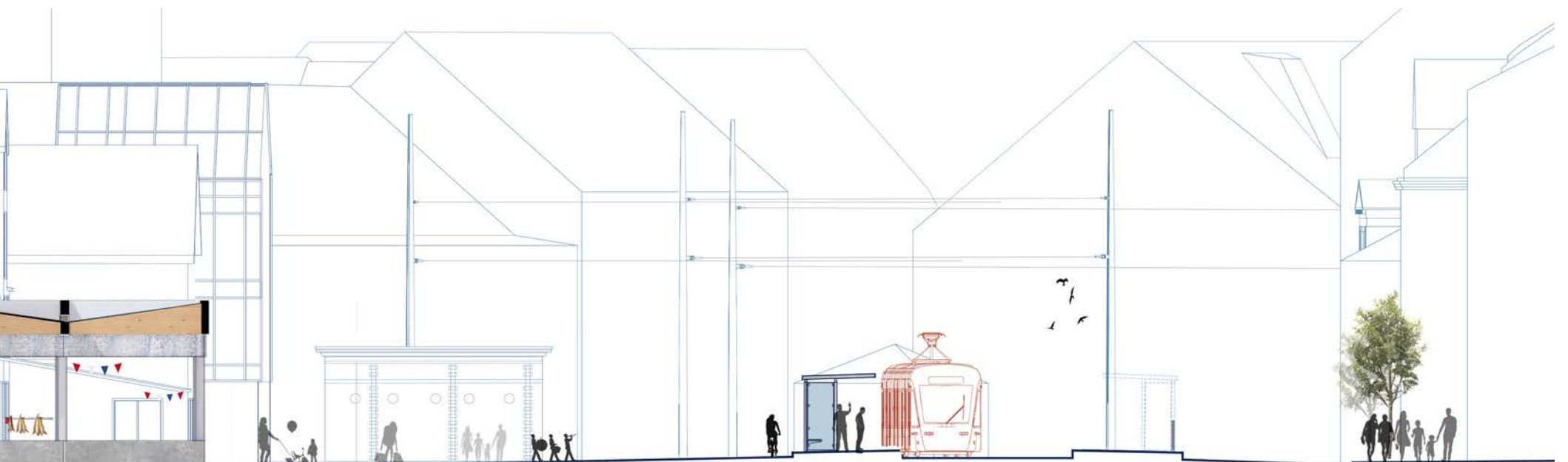
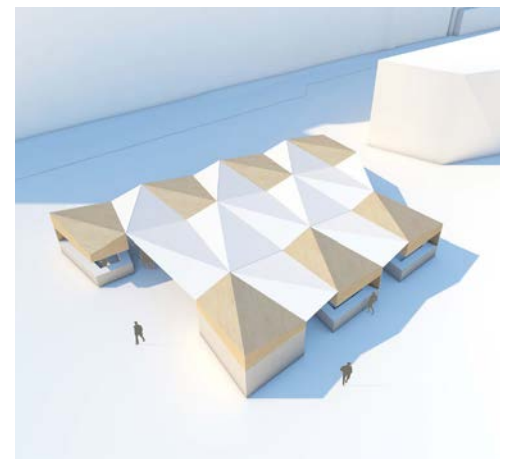
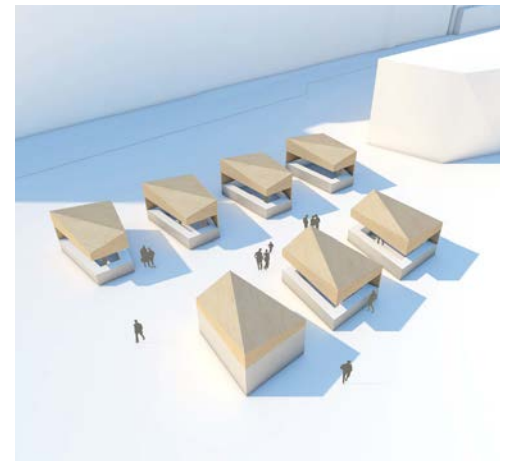
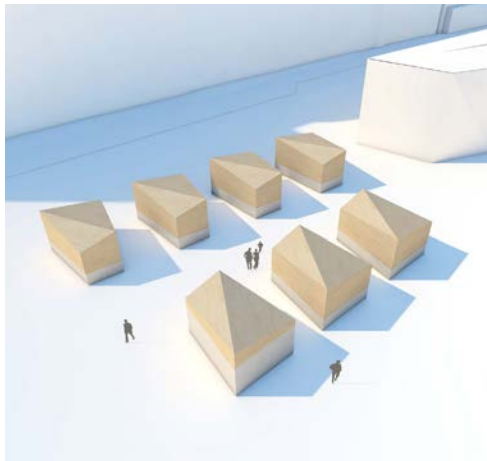


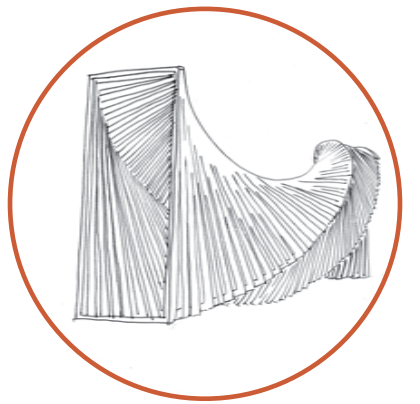
7.3 UTETORGET

De faste torgbodene er bygget opp av modulformer som gjentar elementene fra taket i Helårstorget. Torgbodenes plassering kobler den eksisterende Mathallen, og byrommet forøvrig, sammen i et helhetlig grep. Torgbodene på utetorget er plassert i en vifteform for å følge linjer og vinkler fra både Mathallen og Helårstorget, og forener slik de ulike torgelementene i en samstemt harmoni. Torgbodene har asymmetriske saltak der mønet ligger diagonalt på grunnformen. Dette skaper dynamikk i taklandskapet og gi utetorget sitt eget særpreg, samtidig som saltaksformen tar opp gjenkjennelige karaktertrekk fra omkringliggende bygninger.

Utetorget består av permanente enheter og en sekundær seildukkonstruksjon. Mellom de faste torgbodene er det lagt opp feste for fleksible takduker som kan spennes opp etter behov og vær. Man kan velge å spenne opp takduker kun i rommet imellom salgsbodene slik at det dannes en overdekket torggate hvor de handlende kan gå skjermet fra regnet. Takduker kan også spennes opp mellom salgsbodene, for å danne en utvidet tørr torgsone. Som frittstående objekter er de faste salgsbodene estetiske elementer i byrommet. Med alle takdukene spent opp dannes et bølgende, sammenhengende taklandskap.

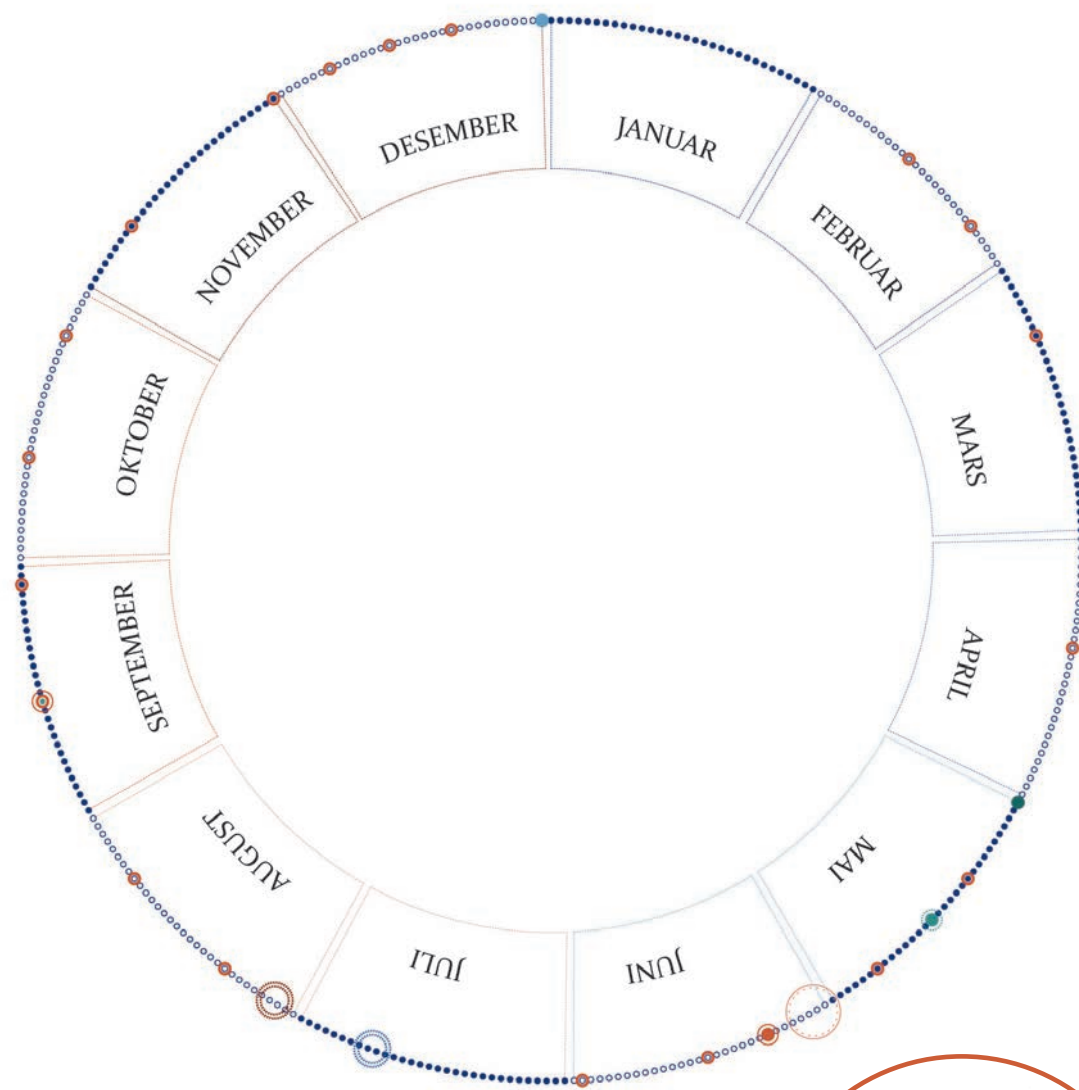
Torgbodene på utetorget er uprogramuerte og har ikke faste leietakere/torghandlere. De tilfører en ny fleksibilitet til torget ved at bodene kan leies ut til ulike formål gjennom hele året. Disse kan tjene funksjon som arena for faste arrangementer som Bondens Marked, som holdes minst en gang i måneden, og Torgdagen som holdes årlig, eller for engangseventer, nye initiativer og pilotprosjekt, som nye matfestivaler i forbindelse med Unesco City of Gastronomy. En av modulene er vareheis som går til lager under bakken. Alle torgbodene er planlagt tilrettelagt med innlagt vann og strøm





ÅRSHJUL AKTIVITETER

- Nyttårsaften
- Bondens marked
- 1. Mai
- 17. Mai
- Bergen International Wood Festival
- Torgdagen
- Tall Ship Races
- Fjordsteam
- Bergen City Milen og Bondens Marked



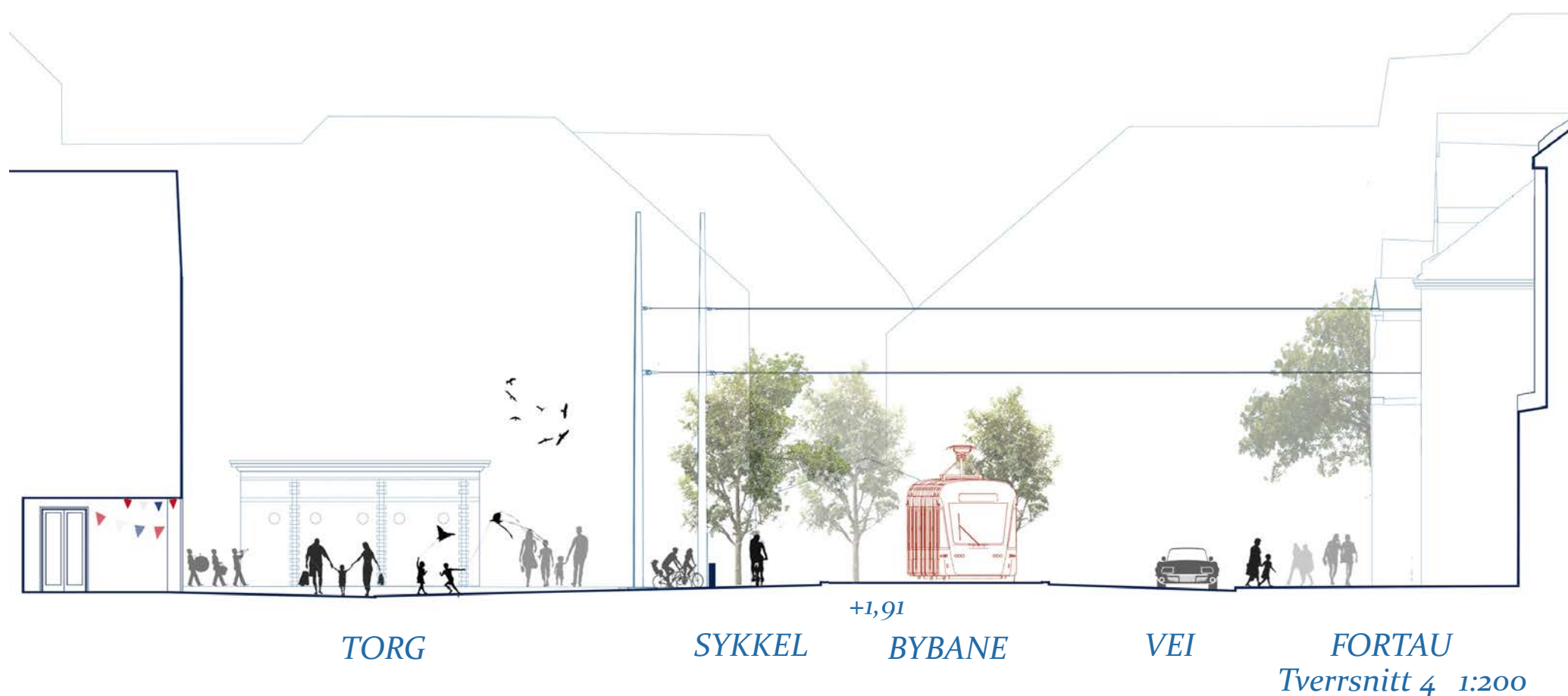
7.4 DET ALLMENNE ROMMET

Den åpne torgflaten foran bodenhetene kan romme ulike aktiviteter knyttet til festivaler og pop-up eventer, som gir den uprogrammerte flaten en fleksibel flerbruksfunksjon. Havrommet innerst i Vågen utvider denne fleksible arenaen ytterligere, for å romme ulike aktiviteter både på land og i vann. Sammen med Mathallen og det nye Helårstorget utfyller disse Torgets helårs- og flerbruksfunksjon, og bidrar til å styrke Vågen som vertskapsby- og havn for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale offentlige arrangementer.

Den foreslåtte løsningen for helårstorget vises uten vegger. Dette gjør torgbygningen mindre privatiserende. Helårstorget blir allemannseie, alles fellesnevner. Man må ikke igjennom en dør for å komme inn på torget. Det tilrettelegges for en uanstrengt handel, for de tilfeldige forbigående, for å velge veien igjennom heller enn rundt. Man må ikke kjøpe noe, og slik får bergenserne eierskap til torget. Helårstorget legger til rette for en enkel hverdag og er samtidig innbydende.

Helårstorget er plassert ut mot sjøen, og gir byens befolkning og dens besøkende en ny kobling til sjøen. Med brede offentlige trapper ned i sjø dannes en allmenn og sosial sjølinje hvor man kommer helt tett på vannet. Her kan man sitte og nyte fersk sjømat fra torget, eller bare nyte utsikten, sjøbrisen, havlukten og Vågen. Det allmenne gulvet skaper en tydelig og ukommersiell sone. Her er byens møtested, her møtes våg, allmenningen, bybane og torg.





7.5 BYGULVET

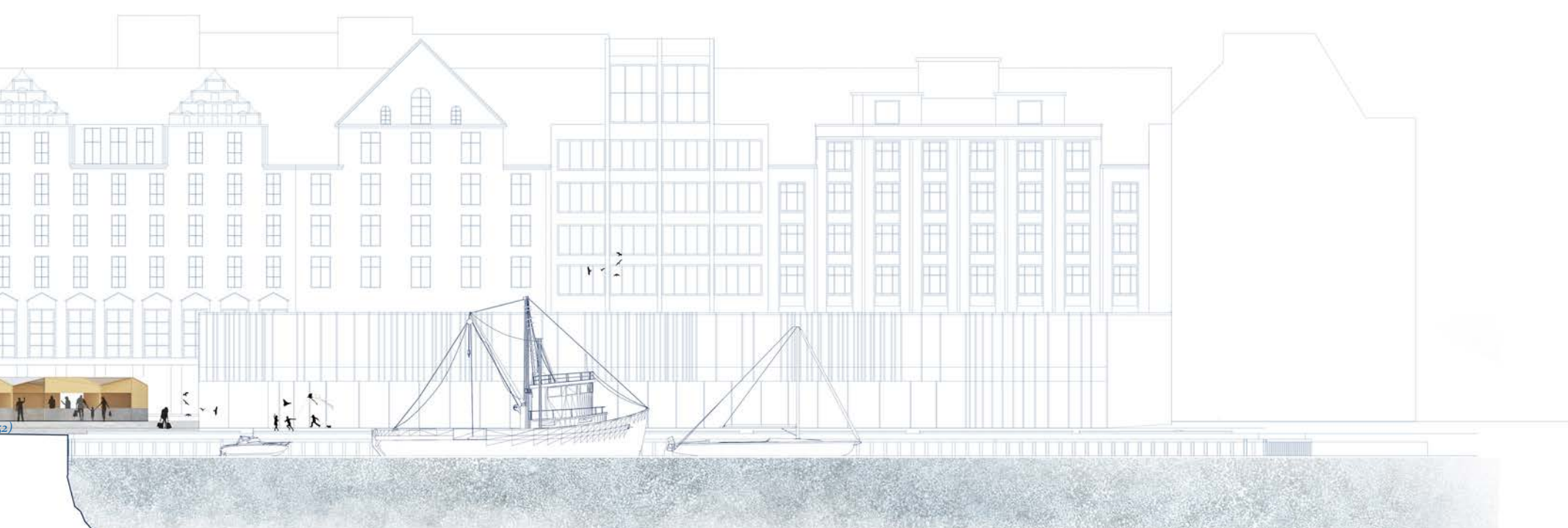
For å oppnå den ønskede effekten skal bygulvet fremstå som ett torg, med ett gulv. Dagens hellebelegg er foreslått skiftet ut med et kjøresterkt granittbelegg for å tåle en ny og mer variert bruk. Dagens dekke kan bli svært glatt om vinteren, og med bybanens sentrale stopp vil det kreves tungt vedlikehold. Det nye belegget har elementer der formen spiller sammen med takkonstruksjonen i helårstorget. Belegget har høyder tilpasset høydene i banetraséen og vil knytte Torget og Bybanen trinnfritt sammen. Dette vil sikre enkelt vedlikehold og drift og god universell utforming over hele området.

Arealene mot Strandkaaien beholder sitt belegg som er kjøresterkt og akseptabelt på vinterstid. «Frukttorget» mellom Fisketorget og Vetrilidsallmenningen får granittbelegg tilsvarende Bryggen og binder områdene fra samme periode sammen på Vågens vestside. Kjøresterke, trinnfri belegg gir enkelt vedlikehold og drift.

Fortauene på innsiden av banetraséen utbedres med granittstaver som går igjen i kjørebane, banetraséen og på «frukttorget» i ulike moduler. Dette sikrer en helhet i bygulvet. Smalgangen og Dyvekegangen trekkes ut til veglinjen med en avvikende belegning, og det etableres ny belysning for å fremheve disse.

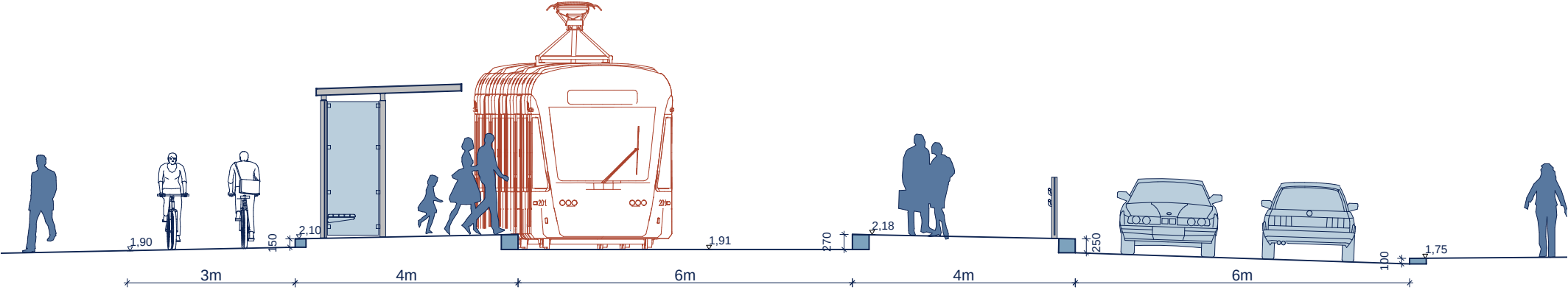
7.6 TORGSTRATEGIEN

I arbeidet med delområde II har torgstrategien vært et sentralt arbeidsverktøy. De enkelte løsningene bygger opp under ulike tema i strategien alle valg er gjort med målsetning om å styrke Torget som destinasjon og opplevelsesrom og samtidig sikre best mulig forhold for torghandelen. Et annet sentralt grep er at Torget kan ferdigstilles i fase 1 og at overgangen til fase 2 kan gjennomføres uten ny anleggsperiode. På denne måten sikres Torget en tiltrengt stabilitet og ro og mulighet til å jobbe aktivt med å realisere strategien.



8 TRAFIKK, FLYT OG MOBILITET

8.1 BYBANEN I VÅGEN



Snitt 5 1:100(A3)

8.1.1 HOVEDGREP

Et av konkurransens hovedmål er å finne den gode løsningen for Bybanen gjennom noen av Bergens viktigste og mest brukte byrom. Bybanen trenger sikker framkommelighet med en høy hastighet, derfor er jevn flyt for bybanen viktig. Det skal tilrettelegges for en åpen og ukomplisert sambrukssone der bybanen har klar prioritet i sin ”reserve” sone. Banens sone, den hvite linje og vogndesign samt lyssignalstyring har vært tilstrekkelig for å skape en effektiv bane som har endret byutviklingen i Bergen. Dette skal være utgangspunktet også i Vågen, og alle løsninger for banen tar utgangspunkt i prosjekteringsveilederen.

Løsninger for ulike trafikantgrupper og god byform i det store byrom ligger både i det store grepet og detaljeringen. Bybanestoppet på Torget, de store hovedkryssingene i allmenningene og de små underordnede, men viktige kryssingene på Bryggen må finne sin form både i forhold til Bybanens regelverk og til å skape gode og

velfungerende byrom. Alle detaljer nær bybanen er gitt en enkel og robust utforming for ekstra slitestyrke.

I Hverdagsvågen er Bybanen integrert i gulvet, med bybanesonen markert med hvit linje. Linjen har en 2 cm markering der kryssing er ønsket og mulig, men med tydelig signal om at man krysser inn i banesonen. Bybanen skal ligge på kote +1,91 (NN2000) mens terrenget på Torget ligger fra 1,43 ved kaifront til 1,81 ved bebyggelsen. På murbryggen ligger byggene på ca. 2,05 mens bryggegårdene vil ligge på ca 1,4 når hevingen er ferdig. Kaikanten langs Bryggen varierer fra 1,41 til 1,7. Målsetningen er at høydeforskjellene skal tas opp gjennom bearbeiding av høydene i bygulvet for å skape et stort sammenhengende rom.

Perrongen på bybanestoppet er hevet for å sikre at torgflaten får en så rolig og sammenhengende løsning som mulig. For å sikre tilstrekkelig kapasitet på holdeplassen er perrongen gitt ekstra bredde, 4 meter på hver side. Leskurets bakvegg er tett både mot bilveg og sykkelveg. Gjerde mot bilvegen er

trukket til overgangsfelt, mens det er kortere mot sykkel og togsiden. Perrongen er på endene trukket trinnfritt sammen med Torget for å bedre sammenbinding, kapasitet og flyt i flere retninger.

Ved kryssing mellom Torget og Vågsallmenningen i fase1 krysses både bilveg og bybane. Den primære kryssingen ligger tett knyttet til bybaneperrongen samtidig som den inngår i siktlinjen og flytaksen Vågen-Vågsallmenningen. Her er det lagt inn ventesone mellom bil-bane og bane-sykkel for bedre og tryggere trafikkavvikling. Biltrasé er lysregulert ved Strandkaie og fasestyrt mot bybaneprioritering. Ved kryssingen

I primære aksekryssing som ligger tett knyttet til bybaneperrong samtidig som den ligger hovedsikt og flytaksen Vågen/vågsallmenningen. Her er det lagt inn ventesone mellom bil/bane og bane/sykkel for bedre og tryggere trafikkavvikling. Biltrasé er lysregulert med fase styrt mot bybaneprioritering.

8.1.2 LINJEFØRING

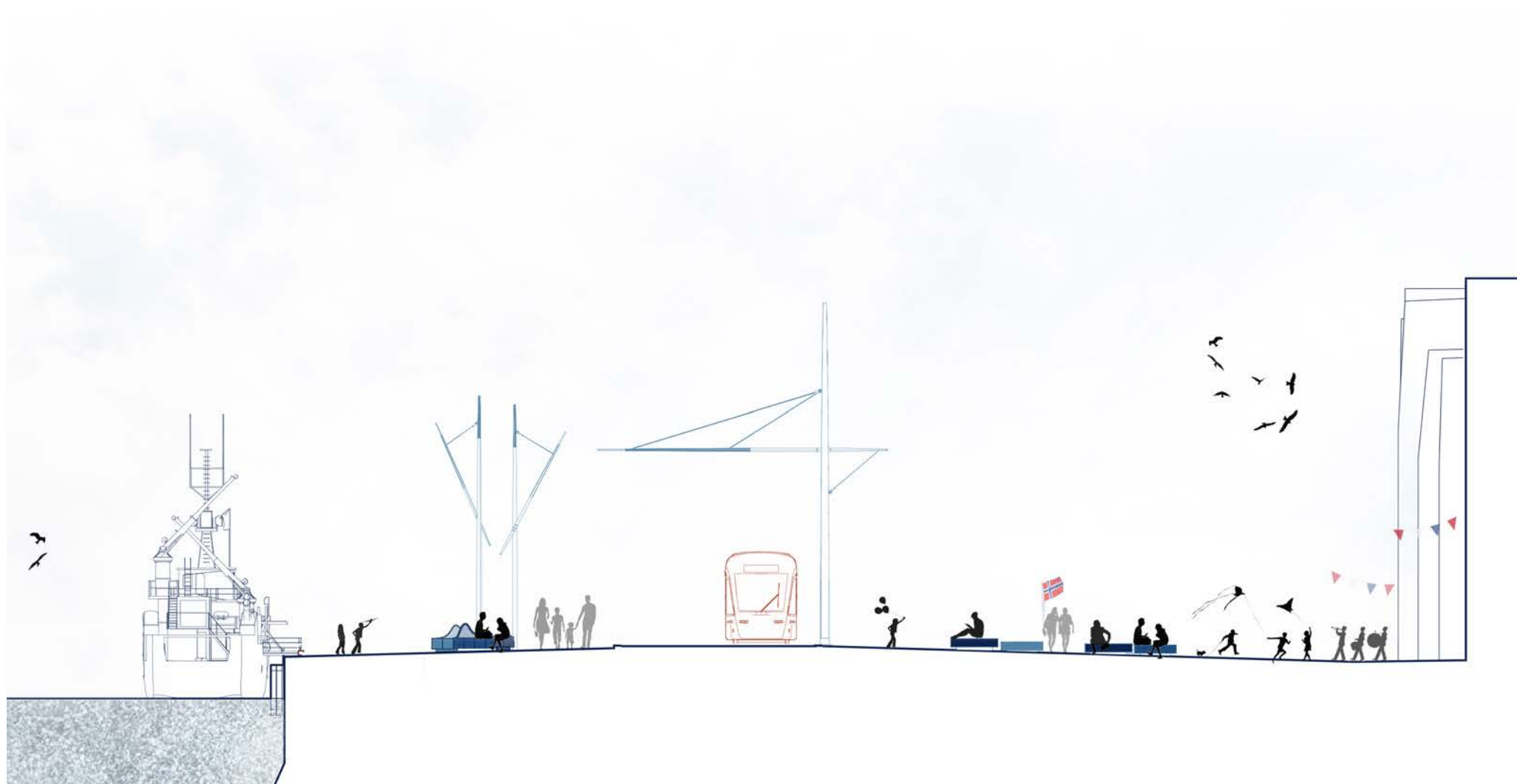
Konkurransen åpner for at linjeføring over Torget og holdeplassplassering kan justeres i forhold til konkurransegrunnlaget, og forslaget viser en alternativ holdeplassplassering og dermed linjeføring frem til denne fra begge retninger.

Teamet har i tillegg valgt å avvike fra konkurransegrunnlaget når det kommer til linjeføring over Bryggen samt noe justering mellom Torget og Bryggen. Den viste løsningen er dermed ikke i samsvar med grunnlaget, men konkurransen har en generell åpning for avvik fra grunnlaget som vi har valgt å benytte oss av.

Linjeføring over Bryggen ble nærmere omtalt i kapittel 5.2. Med bakgrunn i grunnforholdene og kulturlagene på Bryggen legger vi til grunn at det må gjøres spesielle tiltak for å sikre god bæreevne for banen og samtidig hindre punkter av de organiske kulturlagene.

Ved Skur 11 medfører traséen i grunnlaget at fortauene ved Murgårdene reduseres i bredden. Vi har her valgt å legge sykkel og bane nærmere Skur 11 for å prioritere fotgjengere ved murgårdene, dette da fortauet har sitt smaleste snitt her. Foreslått løsning ligger ca. 0,7 meter fra Skur 11.

Vi har også valgt å trekke banen noe lenger bort fra Finnegården. Dette for å sikre god avstand til bygget som restaureres og trenger luft og rom der den er skutt fram i bygningsrekken.



8.1.3 HOLDEPLASSEN PÅ TORGET

Konsekvensutredningen viser holdeplassen lokalisert sentrert mellom kjørebane for bil og sykkel. I konkurranseforslaget er tverrsnittet omorganisert slik at banetraséen legges mot Torget med kjørebane for bil på innsiden. Begrunnelsen for grepet er primært knyttet til:

Ferdigstilling av Torget

Ved å legge bybanestoppet på Torget, unngår man at Torget skilles fra holdeplassen med en kjørebane for bil. Dette medfører at Torget kan finne sin endelige form fra dag én uten at man får en endring når trafikken legges om. Dette vil gi Torget den roen området trenger.

Kontakt mellom holdeplass og Torg

Ved å trekke banetraséen inn til Torget, legges det til rette for en bedre kontakt

mellom holdeplassen og Torget uten en vegbane som barriere mellom det to. Intensjonen er at holdeplassen, og sykkelvegen, skal oppleves som en utvidelse av torgflaten med enkel flyt mellom de ulike funksjonene. Reisende fra Åsane trer dermed ut fra Bybanen og rett inn på Fisketorget.

I tillegg til de nevnte punktene, er det foreslåtte snittet mer komprimert enn løsningen vist i grunnlaget. Dette medfører at Torget får mer plass enn ved en todelt løsning for bilveien.

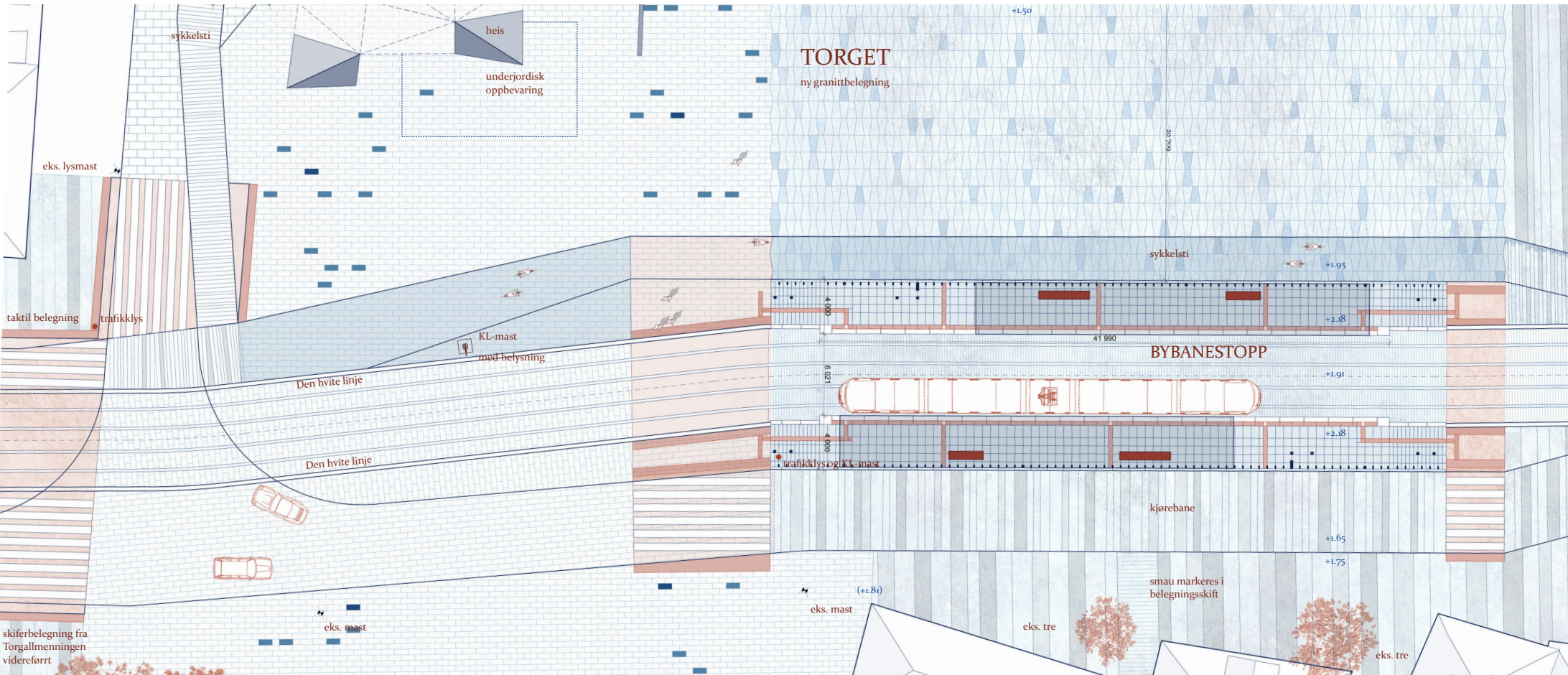
8.1.4 HØYDER OG KANTER

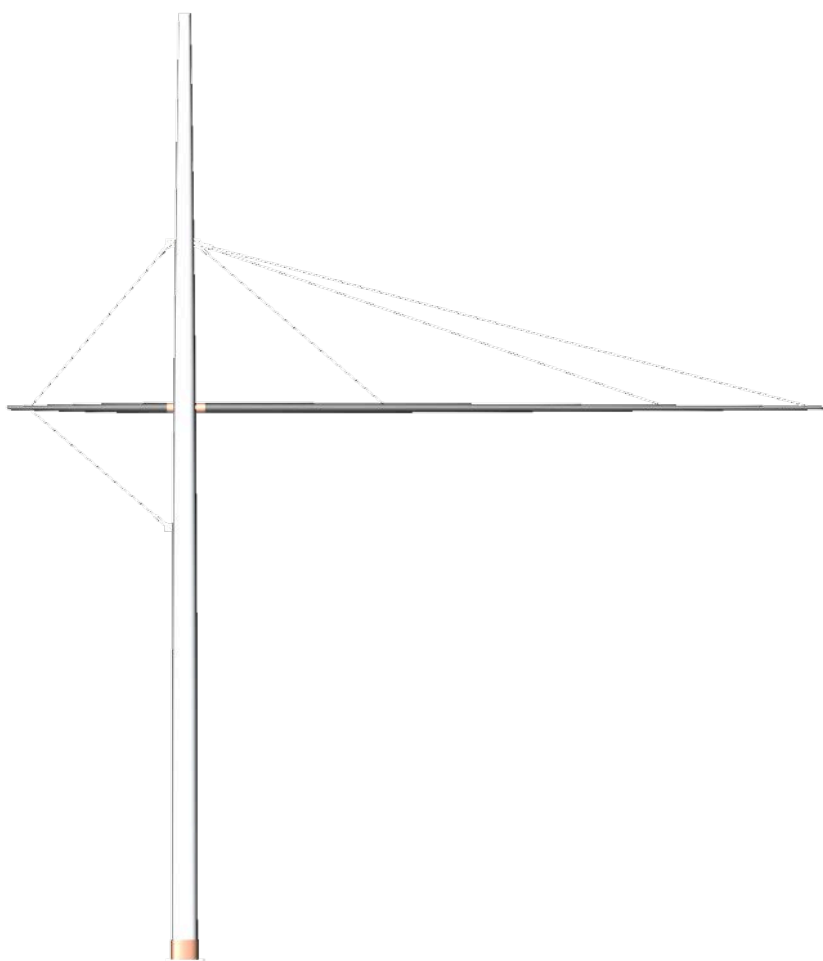
Bygulvet er uten stengende kanter. Ikke helt shared space, men et åpent rom der rollene for bruk er definert. Bybanen har sin tydelige sone mellom de hvite linjene, men når banen ikke bruker det, deles rommet med fotgjengerkryssing og varelevering til tilstøtende

eiendommer. Der allmenningene smelter sammen med Vågsrommet er Bybanes kant 2 cm for markering for svaksynte. Mellom allmenningene er det 10 cm kant mellom sykkel og bane, med unntak av der bryggehusenes gårdslop trekkes helt ut til kaikanten. På innsiden av Bybanen er viskanten 2 cm i skillet mellom bane og varelevering.

Sykelbanen er lagt 10cm under banetrasé der det ikke er ønsket kryssing, både for sykkelavvikling og samspillet syklist fotgjengere, bane og biltrafikk.

På Torget vil kanten mellom kjørebane og fortaussone være 13 cm. Dersom det er ønskelig kan gulvet heves i fase 2 for å sikre samme prinsipp som på Bryggen, men rommet kan også videreføres som det etableres i fase 2.





8.1.5 KONTAKTLEDNINGSMASTER

Konkurranseforslaget gir ny utforming av kontaktledningsmastene i de sentrale byrom og gater. Mastene har en klar referanse til Vågens båtmaster, men i moderne form og vil gi et fint samspill mellom disse. Alle tekniske løsninger er integrert med en stor nok masterot til koblingsskap og føringsveier for ledninger.

Mastene er designet i to hovedvarianter

- Mast med travers for enkel frittstående mast
- Mast for wireoppheng mot bygg eller annen frittstående mast uten travers.

LED lys for banesonen er integrert i travers eller innfelt i mastens to vertikale slisser som også er føring for oppheng og travers. Styrkemessig er masten en form for H mast med doble tverrstag for økt stivhet. De kan produseres som støp aluminium eller formpresst stålprofil.

Mastene er gitt beslag i kontrasterende materiale med preging i overflaten som spiller mot den rike sølvsmekunsten som blomster opp i 1200-tallet på Bryggen og føres videre i samme område i dag. Silkematt stål nederst som glir over i blankere overflater som kan ta i seg fargespillet i omgivelsene og skiftende lys med en tyngde nederst og lettere på toppen. En konisk form som reflekterer nødvendig styrke fra topp til bunn.

Ved batteridrift byttes kontaktledningsmastene med lysmaster i slankere form (se kapitel 3), men med tilnærmet samme posisjon da de både skal lysbetjene traséen og bære frem nødvendig infrastruktur som signal, overvåkning etc. både på plattform og i trasé.

I Nedre Torgallmenningen og Strandkaiaen går trolleybussen med sitt ledningsoppheng og tilhørende master som er søkt integrert i Bybanens kjøreledninger.

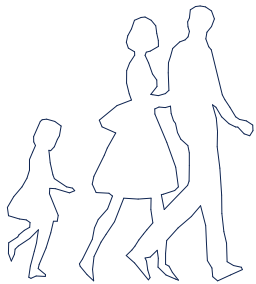
8.1.6 DRIFT OG FORVALTNING

Alle arbeider tett på banen vil kreve driftsstans i kortere og lengre perioder. For å begrense vedlikeholdsarbeidet er alle detaljer nær Bybanen gitt en enkel og robust utforming for ekstra slitestyrke.

Den hvite linjen gis en overflate, flammet og børstet som gir en overflate som er blankere og ru på samme tid og ikke blir farget av ruststøvet fra skinnene slik som i dag, enkelt vedlikehold.

Mastene har all elektronikk og koblinger i mastens nedre 1.2 meter. Sporet i masten er en form for festeskinne for wire, lys og traversbom som med trinnfri justering gir enkel montering og

8.2 GANGE



Gode og tydelige gangforbindelser er sentralt i å skape god flyt i området. Gangforbindelsene skal sikre gode løsninger for å bevege seg gjennom området, men også til de ulike målpunktene i området.

Det etableres en tydelig gangsone langs hele Vågen som skal ha funksjon som en offentlig sjøpromenade. Ved å bevege seg gjennom området i denne kaisonen, tar man del i de ulike byrommene med sine opplevelseskvaliteter. Kaisonen utvikles slik at den samtidig som den er brukervennlig for publikum, skal være brukervennlig og attraktiv for nyttrafikk og båter. Det er viktig at arealet ikke skal miste sin tydelighet, robusthet og historiske bånd.

En ny bro innerst i Vågen fra Zachariasbryggen til bryggesiden er lagt inn for å gi bedre flyt i gangtrafikken både under utbyggingen og binde utvidelsen av torget til hovedstrømningen i området og minske flaskehalsen som området ved Rundetorget allerede er i dag. Den indre vågen vil da igjen bli prioritert for mindre båter. Når man beveger seg langs Vågen kan man da velge den nye ruten via Torghallen og broen om man ønsker å være tett på vannet hele tiden.

Bebyggelsen langs Torget får et bortimot uendret fortausareal, fri for dagens buss-skur, men med aktiv kjøring i nærmeste kjørebane. Kraftig redusert trafikk blir et gode, men først i fase 2 kan uteserveringen få store nye arealer til mulig bruk. Dagens fortausarealer kan allerede i fase 1 få sin endelige form og kvaliteter, men må i første fase deles arealet med bilene.

Fortauene langs murgårdene utbedres og utvides, mens det langs Bryggen legges til rette for renere og tydeligere gangsoner. Grepet gir gående gode og attraktive flytsoner både langs kaisonen og byggsone.

8.3 SYKKEL



8.3.1 Alternativsvurdering

Det har blitt vurdert ulike løsninger for sykkel gjennom området: toveis sykkelveg på innsiden av banetraséen, på utsiden av traséen, eller sykkelfelt i kjøreretning. Det har vært en ambisjon å unngå systemskift underveis i reisen gjennom Vågen. Under følger en vurdering av de mest sentrale fordelene og ulempene ved de ulike løsningene, vurderingen forutsetter at Bybanen er trukket inn mot Torget.

- A. Toveis sykkelveg på innsiden av traséen (mot bebyggelsen)

Fordeler:

Enkel videre kobling til sykkelveger mot Sandviken (i eks. Dreggsallmenningen)

Ulemper:

Utrygghetsfaktor å ligge mellom kjørebane for bil og bybane

Konflikt mellom sykkel og varebil som svinger av fra bybanesporet

Utrygghet ved høyresvingende biler mot Strandkaien

Syklende som skal til Torget må krysse Bybanen

Sykelveg nordover må krysse bybanen i Sandbrogaten
- B. Toveis sykkelveg på utsiden av traséen (mot Vågen)

Fordeler:

Mer vinkelrett kryssing av høyresvingende biler mot Strandkaien

Mindre konflikt med mellom sykkel og varebil

Trasé ligger ikke mellom to barrierer ved Torget

Enkel tilkomst til Torget for syklist

Trasé kan videreføres nordover uten kryssing av Bybanen

Ulemper:

Syklende til Sandviken må krysse Bybanen
- C. Sykkelfelt i hver retning
- Etablering av sykkelfelt i hver retning vil medføre at man får ulempene fra alternativ A for de som skal nordover, og fordelene fra alternativ B for de som kommer sørover.
- 8.3.2 Valgt løsning
- Det skal etableres en toveis sykkeltrasé på utsiden av Bybanen. Dette medfører at syklistene gjennom området får en sammenhengende sykkelveg uten konflikter som følge av krysningspunkt med bane eller bilveg. Et sentralt punkt for valg av løsning har vært konflikt med varelevering, og det vil med denne løsningen være svært begrenset kryssing mellom sykkel og varelevering, dette vil være i de tilfellene det skal leveres varer fra kaifronten. Det blir ett punkt hvor de ulike trafikantgruppene (sykkel, bane og veg) krysses, dette vil være i lysregulert kryss ved Strandkaien.
- Ved å legge tosidig sykkeltrasé på bybanens utside og biltrafikken på innsiden skapes det et mer kompakt trafikkbilde i fase 1 samtidig som Hoved disponeringen av landsonen mellom kai og bebyggelse blir lik i fase 1 og 2.
- Den gjennomgående sykkeltraséen kobles mot Nordnes via Strandgaten og Strandkaien. Hovedkrysning mot Fjellsiden er lagt til Finnegården og Dreggsallmenningen. Fra Finnegården tilrettelegges det for sykkel gjennom Rosenkrantzgaten og opp øvre del av Nikolaikirkeallmenningen til Øvregaten.
- Sykkelparkering og bysykkelstasjoner er lagt relativt tett til hovedtraséen.
- HVERDAGSVÅGEN
- { 72 }

8.4 VARELEVERNG

Fra Rundetårnet til Dreggsallmenningen legges det til rette for en 3 meter sammenhengende sone på innsiden av Bybanen som skal være tilgjengelig for varelevering. Varebiler kjører i banetraséen, men legger seg ut i vareleveringssonen når den skal stoppe. Denne sonen ligger i nivå med fortau/gangareal, men har avikkende belegg. Når varebiler ikke står oppstilt, vil sonen kunne benyttes som en fullt integrert del av fortauet.

For bebyggelsen mellom Vågsallmenningen og Bryggesporden vil det i fase 1 ikke være en tilsvarende løsning. Varebiler stiller opp i Bryggesporden, eller på Vågsallmenningen, og frakter varene til den aktuelle bedriften. I fase 2 endrer kjørebanelen over Torget status til fortau, men dette arealet vil også være tilgjengelig for varelevering.

8.5 PERSONBIL

I fase 1 med ÅDT på ca. 6000 er det lagt inn trafikklys i krysset Strandkaia-Torgallmenningen og Strandgaten-Torgallmenningen både for prioritering av bybanen, men også for å sikre bilkryssing i perioder over den gjennomgående fotgjengeraksen. Dette da fotgjengerstrømmen til tider vil være så dominerende at biltrafikk vil ha problemer med å passere og skape uheldig frustrasjon. Dette kan også medføre en tilbakeblokkering av trafikk som kan få konsekvens for fremkommeligheten til bybanen. Trafikklysene kan da brukes som verktøy for å rydde vei for bybanen.

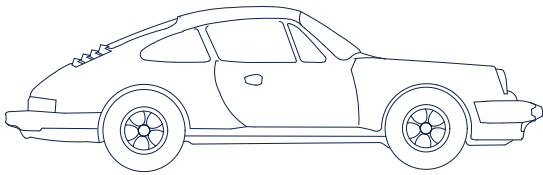
Ved Veterlidsallmennigen/torget er det også lagt inn trafikklys for å regulere/forsinke trafikk inn på Torget mot Vest

slik at lyskrysset ved Vågsallmenningen får tilført redusert trafikkmengde som krysset bedre kan svelge unna.

8.6 TRAFIKKAVVIKLING VED STENGT FLØYFJELLSTUNNEL

Ved stenging av Fløyfjellstunnelen vil det kunne være behov for å lede trafikk gjennom området. Signalstyrt trafikkdirigering i området vil være en hensiktsmessig løsning som totalt sett gir minst ulemper. Det tilrettelegges for dirigering i kryss Vetrilidsallmenningen/Torget ved stenging av nordgående løp og Bradbenken ved stenging av sørgående løp. Trafikken slippes da inn i banetraséen når Bybanen ikke er der og ledes inn på ordinært gatenett i puljer tilpasset avvikling av Bybanen som skal sikres prioritet og ingen forsinkelser. I perioder med mindre trafikk kan trafikklyssonene fungere som grønne soner med fri flyt og vanlig vikeplikt for Bybanen.

Den gjennomgående vareleveringssonen vil ved stengt Fløyfjellstunnel gi en ekstra bredde til Bybanesonen som vil lette trafikkavviklingen. Løsningen vil fungere både i fase 1 og fase 2 om ønskelig.



8.7 BUSS OG TAXI

Buss

I en mellomfase for Bryggen der kaifronten og sykkelvegen er etablert, men ikke Bybanen, vil det måtte gjøres endringer i dagens løsning for buss. Her må det vurderes om det må etableres en midlertidig situasjon med leskur innenfor sonen med tredekket, eller om man kan sikre god avvikling med kantstopp.

Konkurranseforslaget viser plassering av busstoppene i henhold til grunnlaget.

Taxi

Dagens taxiholdeplass på Bryggen utgår når Bybanen bygges, men for å bedre trafikkavviklingen bør den vurderes avviklet når kaifront og sykkelveg opparbeides. Dette må ses opp mot midlertidig løsning for buss som omtalt over.

En ny taxiholdeplass kan etableres på Dreggsallmenningen.

9 FASER

Forslaget som presenteres i plansjene er fase 1 med biltrafikk over Torget. Under følger en presentasjon av fase 2 uten biltrafikk over Torget. Det har vært en grunnleggende tanke at forskjellen mellom fase 1 og fase 2 skal begrenses.

9.1 FASE 1

Hovedgrepet legger til grunn at følgende tiltak opparbeides i fase 1 (listen er ikke uttømmende):

- Bybane uten kryssende biltrafikk fra Strandkaien til Bradbenken.
- Gjennomgående sykkeltrasé fra Strandkaien til Bradbenken uten av kryssing av biltrafikk eller Bybane.
- Alle allmenningene bindes til Våge med et tydelig og ekte grep.
- Kaifronten gis en oppgradert gjennomgående profil, og det etableres en tydelig sone langs kaien tilrettelagt for bevegelse, båtliv og opphold.
- Etableringen av nytt torgområde som får form og fornyet innhold fra kaifront til banetrasé fra dag 1 tilsvarende mål for fase 2.
- Byggene langs Torget fått nytt fortau fritt for busskur og med bedre effektiv bredde.
- Ny bro over indre del av Zachariashopen etableres som både skaper en attraksjon, etablerer et sted og gir en langt bedre fotgjengerflyt og kapasitet i området. Fører folk rundt det utvidede Fisketorget, Zachariasbryggen og videre mot Skur 11 og Bryggen.
- Skur 11 gis nytt innhold og nytt gulv. Dagens flaskehals for gående ved Skur 11 fjernes ved at det legges en 4 meter kaiutvidelse foran skuret.
- Fortau langs murbryggen utvides og oppgraderes.
- Revitalisere Nikolaikirkeallmenningen; styrke

historiske bånd og innhold samtidig som området tilføres nye elementer og innhold.

- Knytte Bryggen og Vågen tett og tydelig sammen gjennom historiske og nye spor.
- Varelevering i strekket fra Rundetårn til Dreggsallmenningen etableres i en sone direkte knyttet til Bybanens nordgående løp.
- En tydelig gjennomkjøringstrasé ved stenging av Fløyfjellstunnelen etableres med trafikal styring fra krysset Vetrilidsallmenningen/ Torget og Bradbenken i både sør og nordgående retning.
- Kjørebane for bil forbi Torget får kjøresterkt plassbelegg i granitt som binder det til resten av Torget. Arealet som en sammenhengende flate fra kaifront til husrekken. Biltrafikken kjøre tydelig inn på Torget, men i en godt markert kjøresone.

9.2 FASE 2

I fase 2 videreføres alle tiltak fra fase 1, mens området tilføres følgende tiltak:

- Torget stenges for ordinær biltrafikk
- Trafikklysene som styrer kjøremønsteret ved stengt Fløyfjellstunnel beholdes, men behovet vil reduseres hvis Fløyfjellstunnelen utbedret/forlenges eller ringveg øst bygges.
- Kjøresonen langs Torget beholdes for varelevering og ved stengt Fløyfjellstunnel, men endrer status til åpent fortau. Dersom det er ønskelig, kan kjøresonen heves til å være i nivå med fortauet, men dette er ikke nødvendig (og vil medføre en ny anleggsfase).
- Det som i fase 1 var fortau mot bebyggelsen kan nå benyttes til en servering og annen byggrelatert næring og

Hvert år vil det være nye snorer å klippe, med nye fester.

10 TRINNVIS UTBYGGING - STEG MOT EN NY VÅG

Utbyggingen av et byrom som Vågen over en lengre perioder, kan lamme sentrum, endre handlingsmønster, handelsmønster, adferd og næringsstruktur. Det må legges til rette for en gjennomføring som deles i sted og etapper som kan tilpasses pågående og fremtidige arbeider. Samtidig er det ønskelig at de ulike stegene gir «valuta» for pengene og opplevelsen av en rask gevinst og forbedring av området.

I et trangt byrom som Bergensdalen er gjennomføringen et komplekst puslespill, et sjakkspill der byen hverken kan eller må bli satt i matt. Utbyggingstrinnene må kunne benytte arealene, både eksisterende og nye, som en del av anleggsområde. Ferdig

kai og kaibelegg vil kunne tåle å bli rigg, transport og håndteringsområde når lektere gjerne skal være rigg og materialbase fra sjøsiden, som da kaiene ble bygget.

Over torget mener vi Torgflaten etter opparbeidelse fram til sykkelsone bør være opparbeidet tidlig slik at vågen inn til sykkeltrase kan fungere både for handel, gående og syklende mens det øvrige arealet bygges ut.

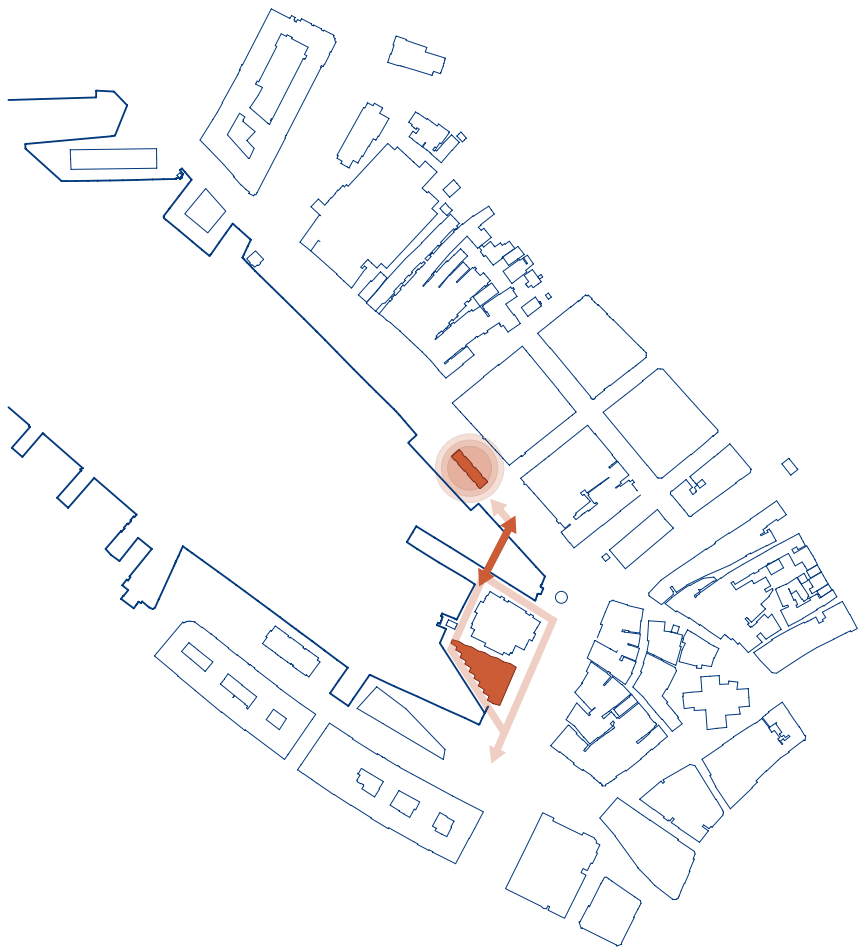
Under følger en omtale av de ulike stegene som kan ligge til grunn for realiseringen av Hverdagsvågen. Dette er ikke en statisk rekkefølge, men en som kan endres med bakgrunn i forhold knyttet til økonomi, arkeologiske funn, politikk, overordnet trafikkbilde e.l.

10.1 STEG 1 - NY ENERGI

De første tiltakene som gjennomføres skal tilføre området ny energi og skape nye målpunkter i området i anleggsperioden:

- Broen mellom Skur 11 og Zachariasbryggen etableres. Dette avlaster flaskehalsen rundt Rundetårnet for gangtrafikk og skaper en ny bevegelse i området.
- Helårstorget etableres og sikrer fornyet og økt torgdrift når eksisterende torgflate påvirkes av anleggsarbeid. Dette utgjør også en videreføring av den nye gangbevegelsen fra broen.
- Skur 11 etableres som info- og besøkssenter for planene i Vågenområdet. Her kan man få informasjon om pågående arbeider, arkeologiske funn etc.

Tiltakene i steg 1 kan gjennomføres uavhengig av den øvrige utbyggingen i området og igangsettes umiddelbart etter at reguleringsplanen for området er vedtatt.



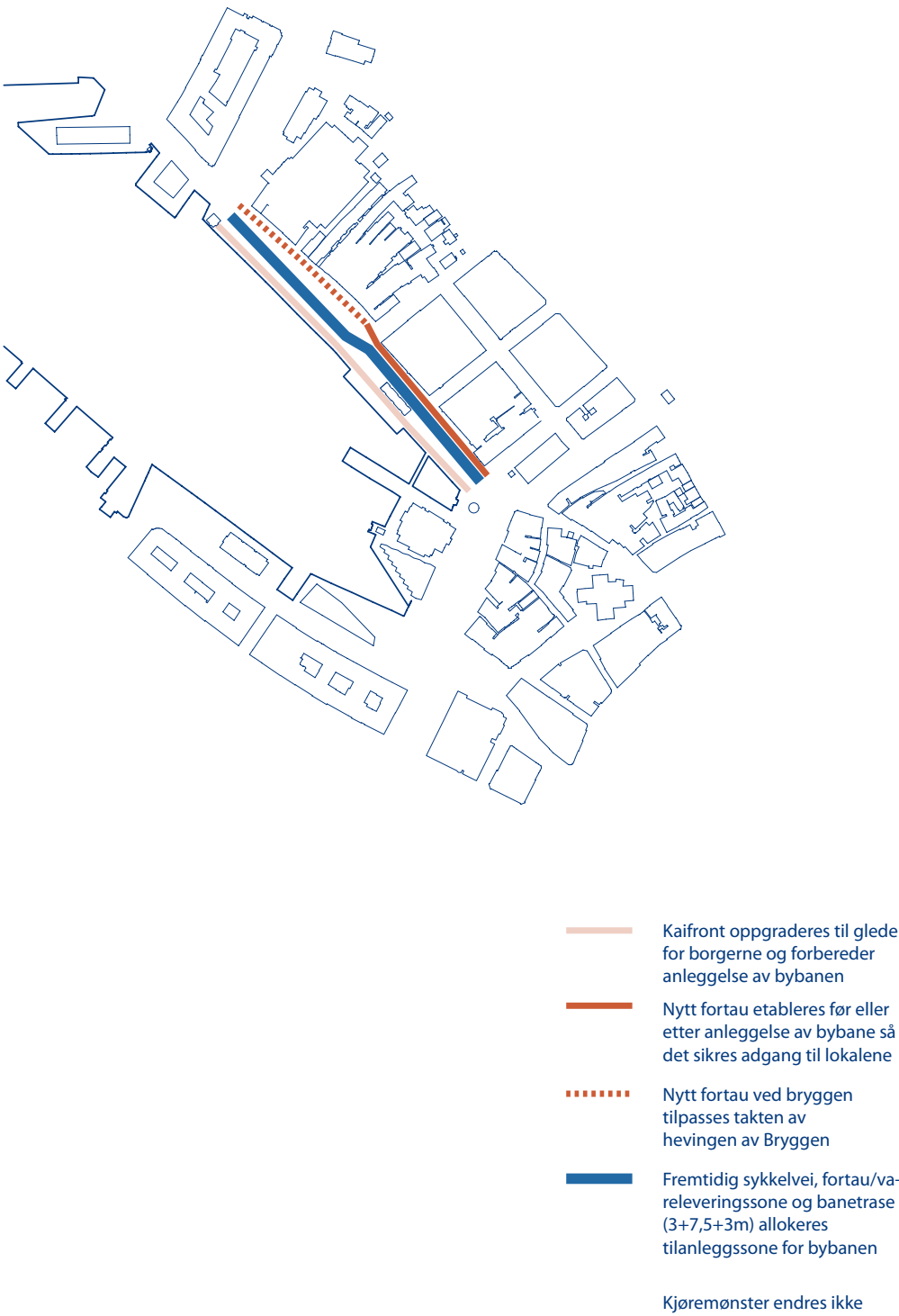
- Info-og besøkssenter
- Ny bro
- Helårstorget
- Nyt ferdselsmønster for gående og syklende

10.2 STEG 2 - FREMKOMMELIGHET

I en langvarig anleggsperiode vil fremkommelighet være sentral for å opprettholde liv og aktivitet. Dette gjelder fremkommelighet for gående og syklende som skal passere gjennom området og for kunder og besøkende til de ulike bedriftene i området. Samtidig er det viktig å opprettholde fremkommeligheten fra det store byrommet, Vågen, og sikre en aktiv havn i anleggsprosessen. Følgende tiltak er planlagt:

- Det etableres ny kaifront og kaiareal frem til den planlagte bybanetraséen. Dette gjennomføres fra Dreggsallmenningen til Rundetårnet. Hverdagen langs Vågens kaier kan foregå adskilt, fornyet og tiltrekkende fra både sjøside og på landsiden.
- Det nye kaiarealet etableres med asfaltert sykkelvei. Denne ferdigstilles med endelig belegning parallelt med etableringen av Bybanen.
- Det etableres nye fortau med 5 meters bredde langs Murgårdene. Dette sikrer adkomst og tilgjengelighet for drift av ulike næringer i anleggsperioden.

Ved å ferdigstille kaifronten med kjøresterkt dekke legger man til rette for at hele byrommet kan benyttes i anleggsperioden ved bruk av blant annet lektere som en del av rigg- og anleggsområde.



10.3 STEG 3 - BRYGGESPORDEN

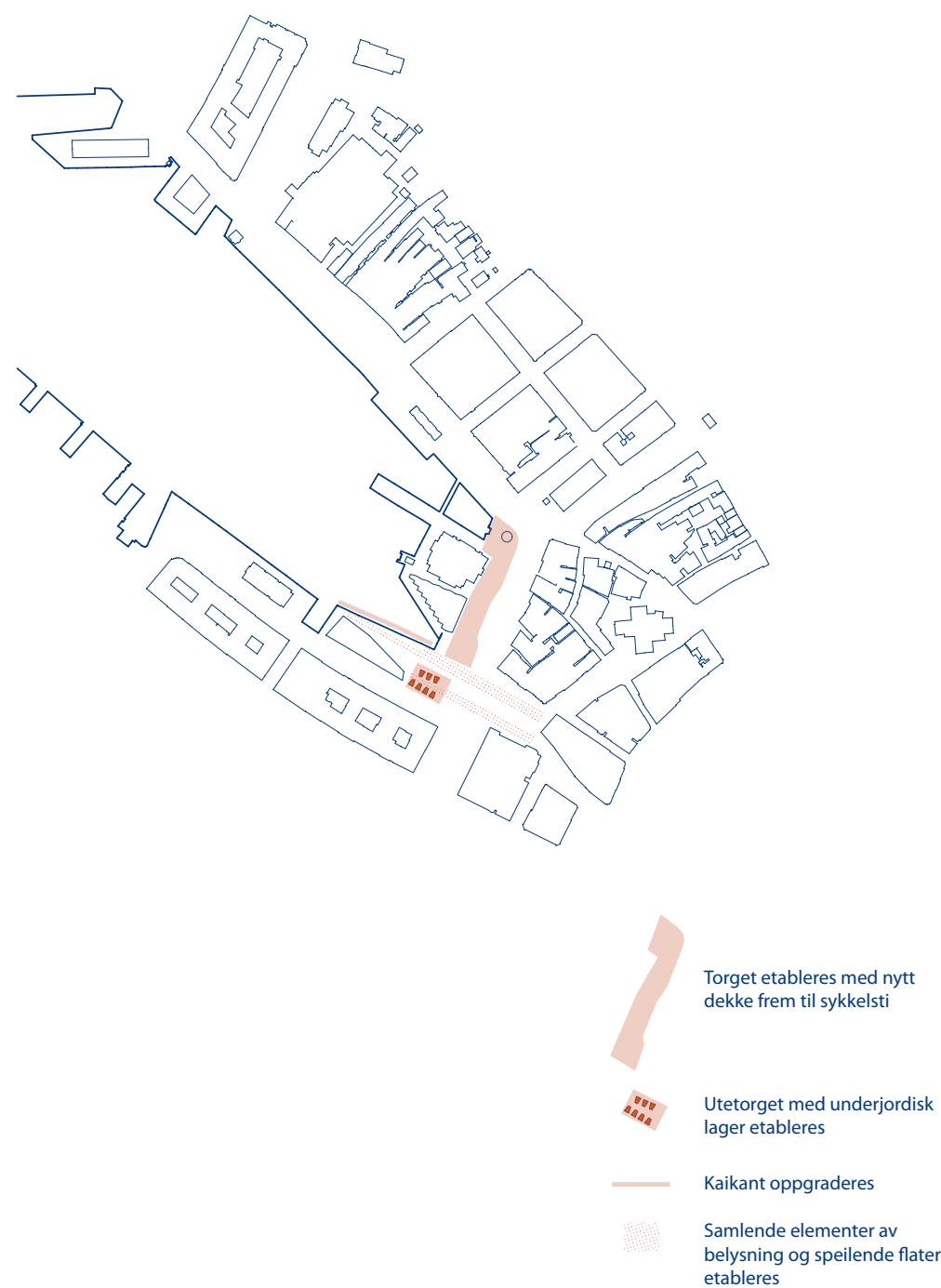
Det anbefales at tiltakene i overgangen mellom Bryggesporden, Vetrldsallmenningen og Finnegårdsgaten gjennomføres før det gjøres endringer i det overordnede kjøremønsteret. Dette for å sikre en enklest mulig anleggsfase.



10.4 STEG 4 - TORGET

Ny torgflate etableres fram til sykkelsonen. Etableringen av banetraséen vil medføre endringer i høydene i området, og det er ønskelig at det nye torget får «sette seg» før sykkelveg og bybanen etableres. Realiseringen av torget omfatter etableringen av:

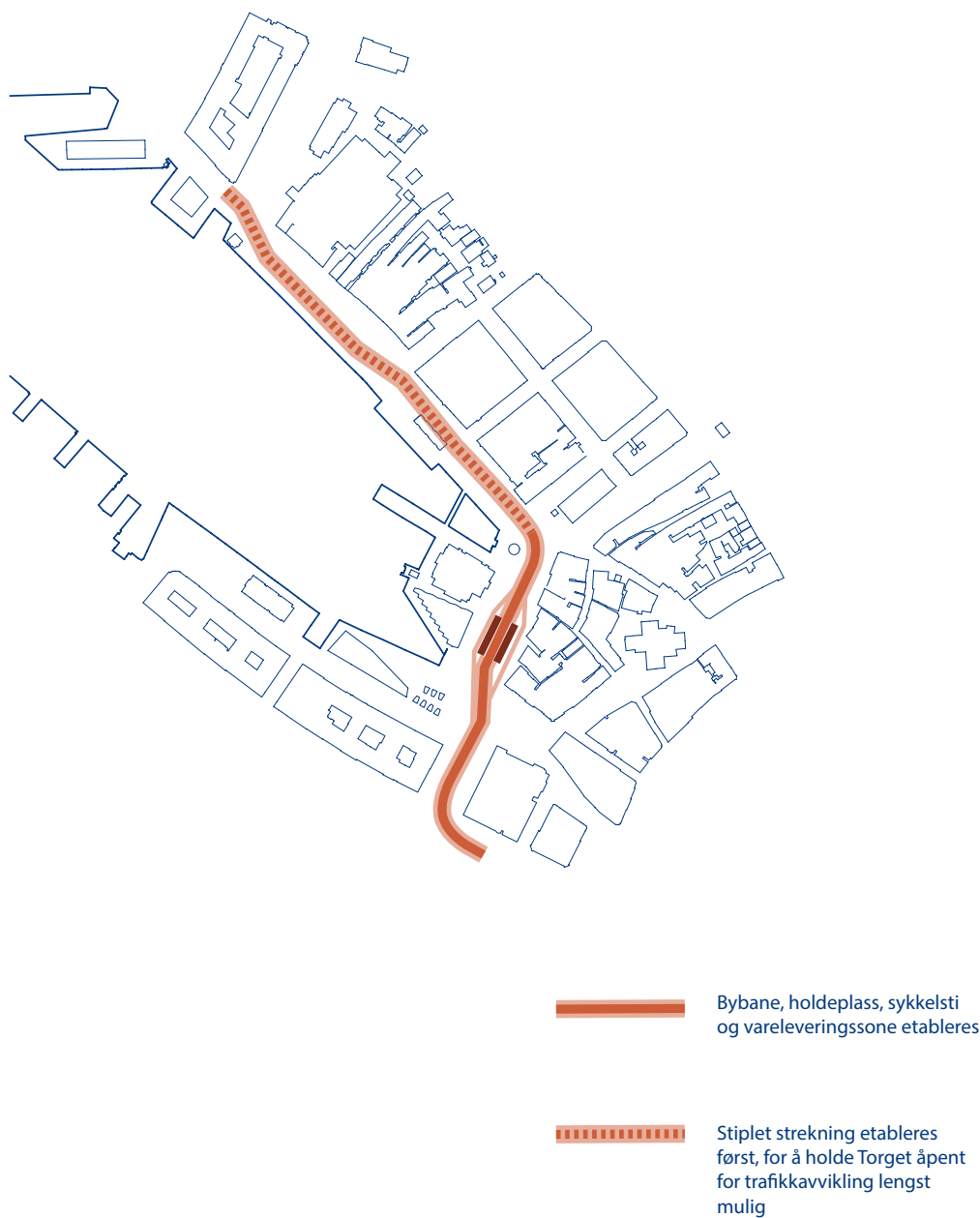
- nye boder til utetorget og underjordisk lager
- oppgradering av kaifronten
- integrering av belysning og speilende flater i eksisterende bygulv



10.5 STEG 5 - BANE OG VEG

Bybanetraséen og nytt kjøremønster for personbiler etableres. Dette vil være en omfattende oppgave som krever underdeling og trinnvise omlegginger av kjøremønster:

- Det anbefales at traséen fra Rundetårn og nordover etableres først og at traséen over Torget etableres til sist. Dette vil medføre at Bryggen stenges for personbiltrafikk mens fremtidig kjøremønster over Torget opprettholdes.
- Etablering av banetrasé og personbiltrasé over Torget må
- Parallelt med banetrasé og holdeplass etableres sykkelvegen gjennom resten av området.



10.6 STEG 6 - TILGRENSENDE BYROM

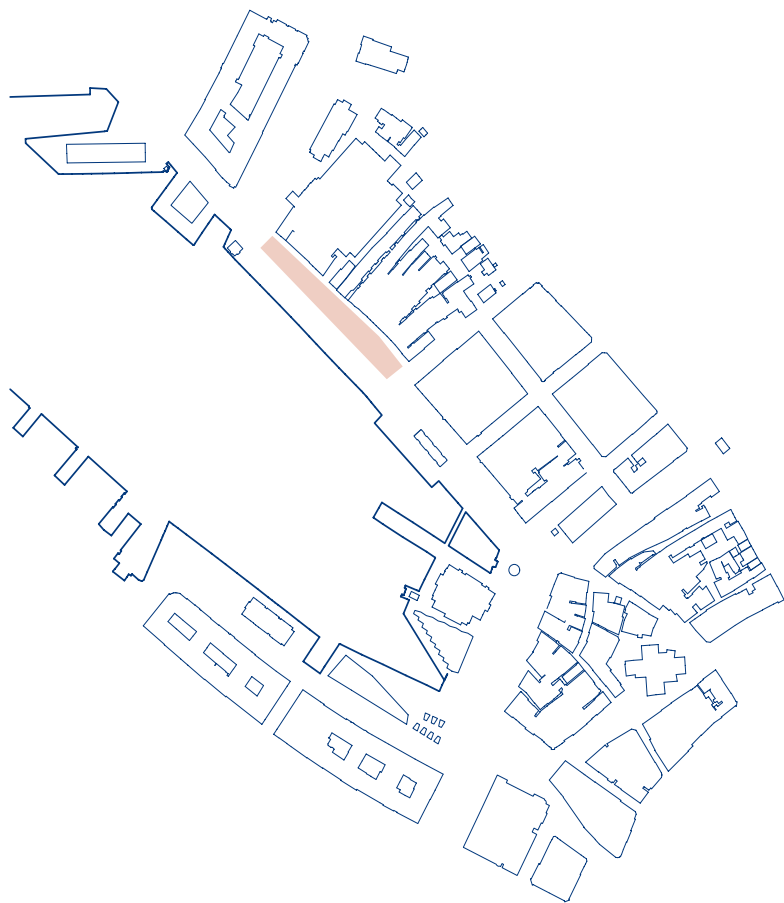
Når Bybanen er etablert, kan busstrafikken gjennom området avvikles. Dette medfører at busstoppene kan avvikles på fortauet mellom Vågsallmenningen og Bryggesporden og fortauet kan oppgraderes.

Ferdigstillelsen av den gjennomgående sykkelvegen medfører at det kan være behov for oppgradering av tilgrensende sykkelveger/-felt som skal koble seg til denne. Dette gjelder løsninger i Dreggsallmenningen, Nikolaikirkeallmenningen/ Finnegården, Strandkaien og Strandgaten.



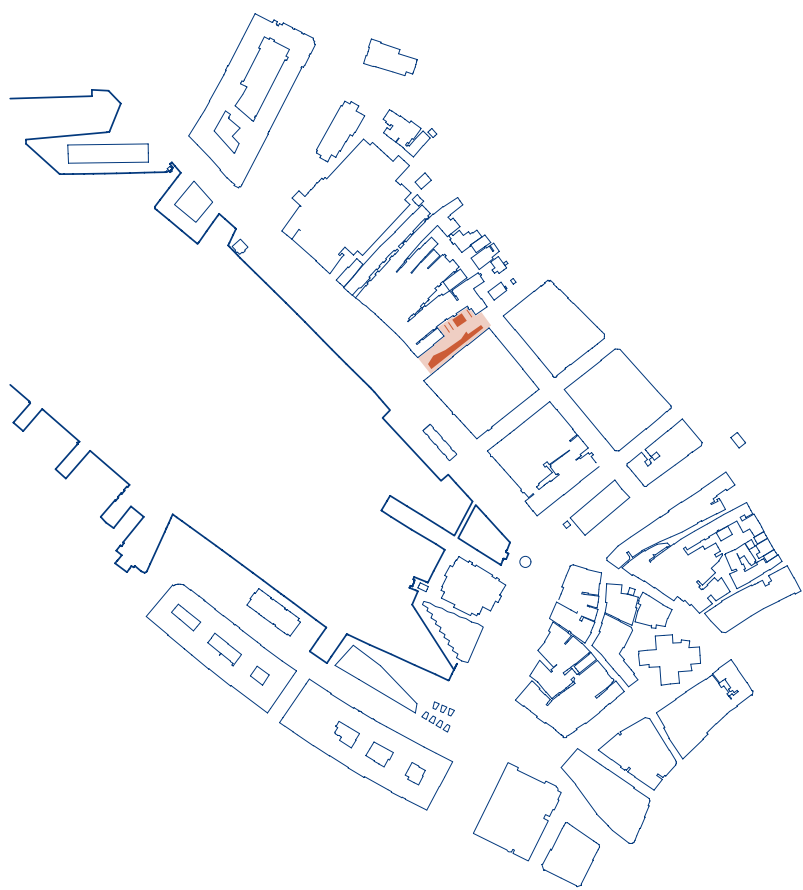
10.7 STEG 7 BRYGGEN

Det nye bygulvet som skal erstatte tredekket kan etableres uavhengig av hevingen av bryggehusene. Tiltaket kan dermed gjennomføres når det passer med øvrige tiltak. Det er naturlig å si at dette gjennomføres parallelt med eller etter ferdigstillelsen av Bybanen når bussholdeplassene er avviklet i området.



10.8 STEG 8 - NIKOLAIKIRKEALLMENNINGEN

De planlagte tiltakene i Nikolaikirkeallmenningen kan i all hovedsak etableres uavhengig av de øvrige stegene. Dette steget kan dermed gjennomføres når det er økonomisk gjennomførbart. Innenfor området kan utbyggingen også deles opp i trinn der eksempelvis trappeforløpet etableres uavhengig av «vinstuen».



Nikolaikirkeallmenningen kan oppgraderes uavhengig av de andre arbeider i området. Det anbefales at Nikolaikirkeallmenningen holdes åpen og sikrer alternativ forbindelse ved etablering av etappe 2 og 5.

11 KULTURMINNER OG FORMIDLING



Fisketorget i Bergen på slutten av 1800-tallet. Foto av Knud Knudsen Arkivet etter Formannskapet, Bergen Byarkiv.

11.1 FORMIDLING

Det er en ambisjon at Hverdagsvågen skal skape en tydelig link mellom fortid, samtid og fremtid. Løsningene skal vise respekt for historien og samtidig peke mot fremtiden. Forholdet til kulturminner og kulturminnemiljøene har en svært sentral rolle i konkurransen og løsningene, og vi har med dette som utgangspunkt valgt å kommentere de kulturminnefaglige føringene som fremgår av konkurransegrunnlaget. Det vises til konkurranseprogrammets punkt 4.3

Området har en rik kulturhistorie som skal formidles og styrkes gjennom de grepene som ligger i konkurranseforslaget. Her har bygulvet fått en sentral rolle, men det er også gjort andre grep knyttet til formidling.

Bygulvet

På Bryggen brukes bygulvet aktivt til å formidle historien om den tette koblingen mellom bryggegårdene og kaifronten. Retningen i materialene og bruken av tre, skal tydeliggjøre dette grepet. I trestokkene ytterst preges gårdenes navn og segl, og på denne måte tar gårdene igjen eierskap over sin del av kaifronten.

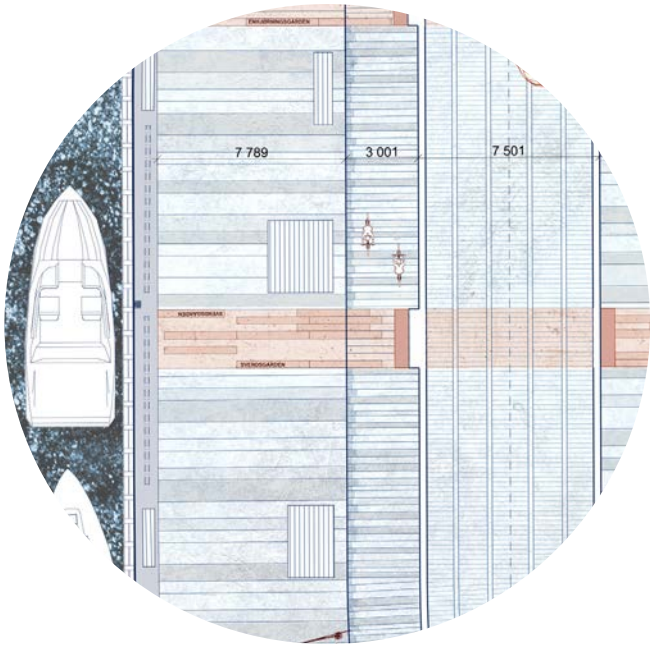
Dette grepet gjennomføres for hele Bryggen før det brytes av en annen materialitet i Nikolaikirkeallmenningen.

Her formidles det at allmenningen hadde en annen funksjon og bruk enn kaien foran Bryggen. Det midlertidige tredekket ved Bryggen erstattes med steingulv i granitt. Her er det brukt flette-teknikken fra boldverkskaiene i de nære områdene utenfor områdets langstrakte gårder.

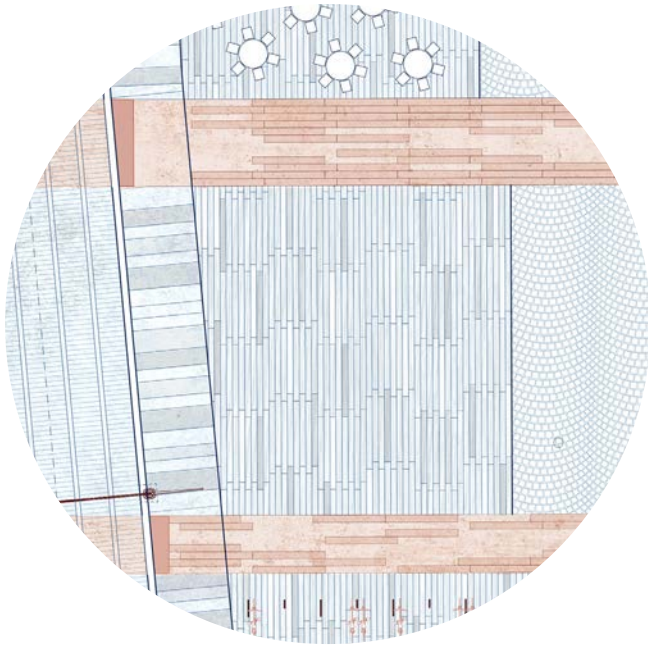
På samme måte som Skur 11 for mange fremstår som et fremmedelement, vil også dørkegulvet ved bygget avvike tydelig fra det øvrige gulvet i området. Skur 11 står som et symbol på industrialiseringen og en ny tid i Vågen, og det grove gulvet vil spille fint sammen med dette. Bygget er grovt med forfinede detaljer, dette skal speiles i utformingen av byrommet.

Nikolaikirkeallmenningen

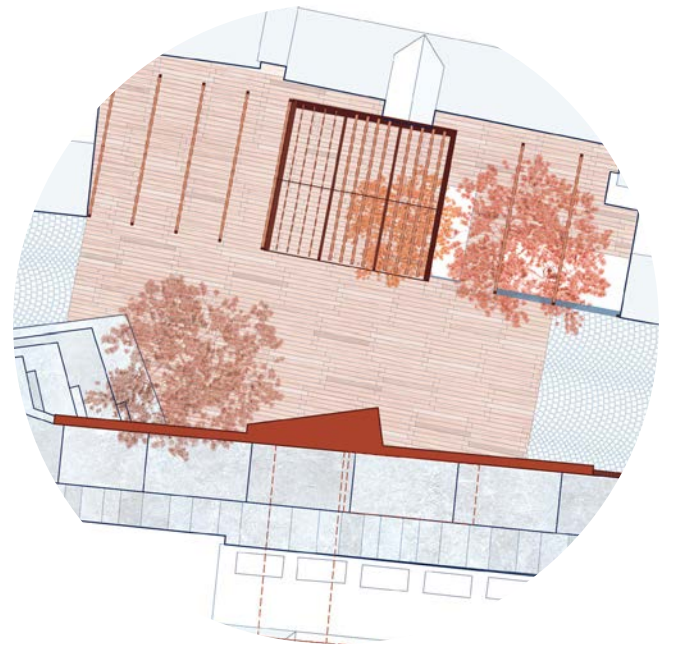
Etableringen av et byrom og



Bygulv Kaifronten



Bygulv Bryggen



Nikolaikirkeallmenningen

eksperimentflaten ved Skur 11, løfter frem arealet som var det første torget. Dette etableres som en møteplass hvor nytenking og fremtiden skal spille sammen med den historiske rammen. Denne sonen kobles mot den røde linjen som leder inn mot Rådstuen.

Her løftes ruinen frem gjennom etableringen av et nytt byrom og etableringen av et nytt inngangsparti. De fysiske tiltakene sentrerer seg rundt nederste del av allmenningen, og koblingen mot Nikolaikirken er ikke tydelig. Denne linken kan styrkes gjennom eksempelvis preging av den nye veggen, spor i belegget eller mindre tekster som følger allmenningen. En slik løsning kan detaljeres i en senere fase.

De nye, lette strukturene som er foreslått på branntomten i

Holmedalsgården følger proporsjonene til byggene som brant. Det midterste volumet er et klimatisert bygg som er foreslått som vinstue, en moderne speiling av ruinene som skal løftes frem. Arealene i de to åpne konstruksjonene er fleksible og uprogrammerte. For å synliggjøre håndverket og det kontinuerlige restaureringsarbeidet som skjer i området, ville det vært ønskelig at det eksisterende verkstedet tok arealene i bruk som en utvidet arbeidssone.

Historiefortelling og håndverk

I formingen av mastene og benkene, er det tatt tydelig utgangspunkt i historien og håndverket fra området. Mastene referer til båtmastene og vippebommene som stod plassert langs hele Bryggen. På samme tid spiller de gjennom materialbruken tydelig mot den sølvsmedkunsten som blomstret opp på Bryggen på 1200-tallet og føres

videre i samme område i dag. Mastene vil gjennom materialbehandling og preging/ornamentering referere til historien på Bryggen, og hver mast kan få sitt individuelle særpreg.

Benkene i tre forteller Bryggens historie om livsløpet fra råmateriale til finlig bearbeidet råstoff gjennom graden av ferdigstilling. Samtidig gir behandlingen av treverket referanser til håndverkskunst av tre og tradisjonelle teknikker brukt for å behandle treverk. Bindere som finnes i byggene på Bryggen er brukt til å låse belegg og møbler.

11.2 BARRIERER

Blikket mot Vågen og den levende havnen står sentralt i konkurranseforslaget. Alle tiltak knyttet til kaisonen tar utgangspunkt i brukervennlighet som havn, fra den nye trefenderen til slitesterkt materiale på kaisonen. Kaikanten videreføres med eksisterende høyder og dagens kraftige og historisk viktige steinlinje videreføres uavbrutt gjennom hele området.

Bygulvet fra kaifront til bebyggelse, i hele konkurranseområdet, skal fremstå som ett helhetlig byrom der høydeforskjeller tas opp gjennom en forsiktig bearbeiding av bygulvet. I dag er kjørebanen en gjennomgående barriere i området, og det er avgjørende at Bybanen ikke blir en ny slik barriere. Det er derfor jobbet aktivt med at banetraséen skal bli en integrert del av byrommet, og bevegelsesmønster langs og på tvers av denne.

Med unntak av noen møbler som er fundamentert med tanke på samfunnssikkerhet, er benker og byromsmøbler flyttbare. Dette for å sikre fleksibilitet i byrommet og at disse ikke fremstår som barrierer dersom nye behov oppstår i fremtiden. Det er spesialdesignet master, både kjøreledningsmaster og lysmaster, til området som har en tydelig profil knyttet til området. Med unntak av gjerder langs plattformkanten på bybanestoppet, legges det ikke til rette for noen gjerder i området.

11.3 ALLMENNINGER OG FERDSELSÅRER

En styrking av allmenningen og deres kobling mot sjøen er en viktig del av konseptet for Hverdagsvågen. Møtet mellom allmenning og det langsgående bygulvet tydeliggjøres gjennom brudd i belegningen. Her trekkes brosteinen fra allmenningene helt ut til kaifronten.

I rommene hvor Vågsallmenningen, Vetrilidsallmenningen, Nikolaikirkeallmenningen og Dreggsallmenningen møter Vågen skal kunsten ha en tydelig tilstedeværelse. Dette er med på å styrke allmenningenes betydning, og markere møtet mellom hav, by, fjell, og mennesket som betrakter eller interagerer.

Belysningsplanen bidrar også til en styrking av allmenningene ved at belysning lagt i dekke knytter dem til Vågen. I tillegg belyses og fremheves fondmotiv som Mariakirken, Fløibanestasjonen, og Sjøfartsmonumentet for både å være målpunkt og for å skape dybde i allmenningene.

Møtepunktet Vetrilidsallmenningen/Torget/Vågsbunnen vil i fase 1 markere overgangen mellom Torget med biltrafikk og den bilfrie Bryggen, og det er først i fase 2 at dette rommet virkelig vil komme til sin rett. Bygulvet trekker Vetrilidsallmenningen, Bryggesporden og Finnegården videre over banetraséen for å koble disse til Vågen og til Torget.

Smalgangen og Dyvekegangen trekkes ut mot Torget gjennom belegningen, og det etableres ny belysning for å fremheve disse.

11.4 VÅGEN, KAIENE OG TORGET

I konkurranseforslaget, legges til areal ved kaifronten på to steder; Helårstorget og kaiutvidelsen ved Skur 11. Helårstorget følger i all hovedsak føringene for «reketrappen» fra gjeldende reguleringsplan, mens kaiutvidelsen er et nytt tiltak. Bakgrunn for dette er å sikre tilstrekkelig areal rundt Skur 11, et område som i dag fremstår som en flaskehals og tilføre et nytt offentlig rom for opphold. Selv om det gjøres tiltak som påvirker kaikantene, er en sentral del av konseptet at kaifrontens steinlinje skal være ubrutt gjennom hele konkurranseområdet.

Torget løftes frem som handelssted gjennom etableringen av et helårstorg som har tydelige spor tilbake til tidligere bruk. Torget har historisk hatt en nær tilknytning til sjøen gjennom bl.a. handel fra båt som er forsøkt reetablert med den brede trappen til helårstorget. Dette offentlige rommet gir en ny kobling til Vågen der man kan komme helt tett på sjøen.

Konseptet legger til grunn at området i større grad skal aktiveres som et hverdagsrom for bergenserne. De grepene som er gjort vil på samme tid gi tydelig plass til store arrangement og fest. De dagene banen ikke går gjennom området, vil banetraséen fremstå som en helhetlig del av byrommet. Tilføringen av nye elementer og fremhevingen av eksisterende kvaliteter skal styrke opplevelsen av byrommet.

