

BERGEN KOMMUNALE KYSTKULTURSENTER

BERGEN NASJONALE VETERANSKIPSHAVN

Med fortiden inn i fremtiden



Tilleggsrapport 1 – 2021

*Utredning av egnet kaiplass for BNV - Vågen med tilhørende
møtepunkt/servicesenter*

Rapporten «Bergen Nasjonale Veteranskipshavn, med fortiden inn i fremtiden» ble levert i 2019. Den omtales videre som BNV 2019. I «Tilleggsrapport 1», ser vi på flere alternativer for kaiplassering og landbase/servicesenter.



Bergen Nasjonale Veteranskipshavn (BNV) skal være en overbygning for en nasjonal havn for veteranskip i Bergen og regionen rundt. Den skal være lokalt forankret i det sentrale havneområdet i Bergen, med regional betydning for Vestland fylke, og i enkelte henseende også det øvrige Vestlandet. BNV skal også påta seg nasjonale oppgaver innen feltet.

Innhold

Innledning

1. Tilbakeblikk på rapporten «Bergen Nasjonale Veteranskipshavn»
2. Konklusjoner i hovedrapport

Tilleggsrapport

3. Oppdraget for tilleggsrapporten
4. Alternativer for BNV Vågen
 - 4.1 Vurderingsgrunnlag
 - 4.2 Nye muligheter: Indre Vågen
 - 4.3 Møtested og landbase.
 - 4.4 Indre Vågen
 - 4.4.1 Vurdering av indre Vågen
 - 4.4.2 Hva fartøyvernerne mener om indre Vågen
 - 4.4.3 Oppsummering BNV indre Vågen
 - 4.5 Bradbenken – Dreggekaien
 - 4.5.1 Vurdering av Bradbenken – Dreggekaien
 - 4.5.2 Nye momenter Bradbenken – Dreggekaien
 - 4.5.3 Innvendinger fra Bergen Havn
 - 4.5.4 Oppsummering BNV Bradbenken – Dreggekaien
 - 4.6 Holbergskaien – Munkebryggen
 - 4.6.1 Vurdering av Holbergskaien – Munkebryggen
 - 4.6.2 Nye momenter Holbergskaien – Munkebryggen
 - 4.6.3 Oppsummering Holbergskaien – Munkebryggen
 - 4.7 Anbefalinger og konklusjoner for BNV Vågen
5. Vedlegg
 - 5.1 Innspill til nytt forslag BNV indre Vågen
 - 5.2 Saksutgreiing Vestland Fylkeskommune

Bilder:	Egil Sunde, Bergen kommunale Kystkultursenter. Eget arkiv.
Kart:	Egil Sunde, Bergen Kommunale Kystkultursenter
Utarbeidet av:	Bergen Kommunale Kystkultursenter
Copyright:	Bergen Kommunale Kystkultursenter

Innledning

1 Tilbakeblikk på rapporten «Bergen Nasjonale Veteranskipshavn»

I 2019 ble den 130 siders rapporten «Bergen Nasjonale Veteranskipshavn, med fortiden inn i fremtiden» levert til Bergen kommune for administrativ og politisk behandling. Rapporten, heretter omtalt som BNV 2019, tar for seg ideen om å bygge en merkevare rundt den store veteranshipsflåten i Bergen og omegn, og at denne lokaliseres i tre delhavner: Vågen, Bergen Kystkultursenter og Gamle Bergen. Delhavnene formidler ulike sider ved veteranbåtene, forskjellige størrelser, typer og bruk.

BNV 2019 var finansiert av daværende Hordaland Fylkeskommune, Riksantikvaren og Bergen kommune. Kystkultursenteret stod for idé og gjennomføring av arbeidet. En rekke parter fra veteranskipsmiljøene, museene, havnevesenet, det offentlige og representanter for næringslivet kom med innspill underveis. Prosjekteier var Bergen kommune.

I rapporten ble de ulike delhavnene vurdert, samt en rekke andre forhold: Frivillighetens utfordringer, møtesteder, rekruttering, havneforhold, fellestjenester og rekruttering, formidling, eierskap, reiseliv, organisering m.m.

BNV 2019 ble behandlet administrativt og politisk i Bergen kommune og Vestland fylkeskommune i 2020. Begge partene tok den til orientering og ønsket at det ble jobbet videre med prosjektet. Vedtakene er gjengitt i kapittel 3. Vestland fylkeskommunes saksutredning er gjengitt i kapittel 5.2.

I BNV 2019 ble det konkludert og anbefalt at de store veteranskipene burde samles ved området Bradbenken – Dreggekaaien med havneskur 8 som landbase. Ut fra en del endrede og nye forhold, og bystyrets vedtak, gjør denne rapporten en videre vurdering av havnemulighetene i Vågen, samt egnet landbase/servicesenter tilknyttet kaiene for veteranskipene.



2 Konklusjoner i hovedrapport

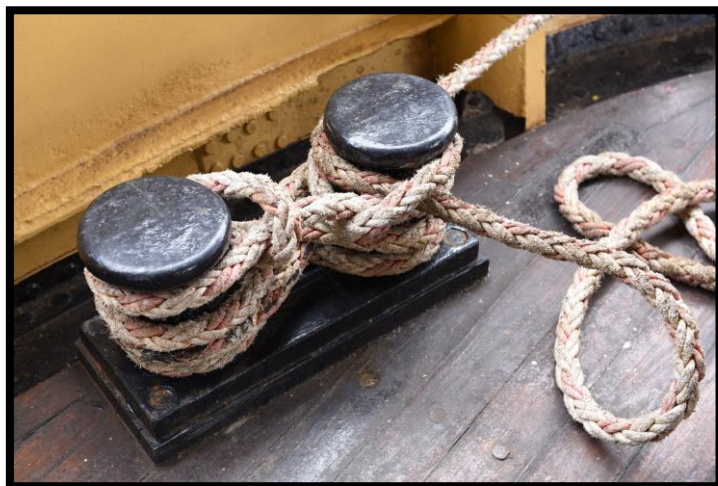
I BNV 2019 ble det gitt følgende overordnede anbefalinger for BNV:

- 1) *Bergen Nasjonale Veteranskipshavn opprettes som overordnet organ og administrativ enhet for veteranskipshavnene og organiseringen av veteranskipene i Bergen. Bergen kommunale kystkultursenter legges administrativt under BNV.*
- 2) *I Vågen lokaliseres BNV ved Bradbenken og Dreggekaien. I Sandviken som en del av kystkultursenteret og Gamle Bergen Museum.*
- 3) *Havneskur 8 på Dreggekaien får funksjon som servicebygg for BNV-Vågen.*
- 4) *Havnene tilrettelegges og opprustes for funksjonene.*

For Vågen ble det dessuten anbefalt følgende:

- 1) *BNV-Vågen plasseres i tråd med pkt. 4.5, ved Dreggekaien og Bradbenken.*
- 2) *Nevnte kaier tilrettelegges for helårsbruk av veteranskipene, og opprustes i forhold til vann og landstrøm.*
- 3) *Tilgrensende kaier nord og sør for dette, prioriteres til besøkende veteranskip.*
- 4) *Skur 8 sikres som fremtidig fellesressurs for veteranskipene.*
- 5) *Statsraad Lehmkuhl beholder sin kaiplass.*
- 6) *Beffen beholder sin nåværende kaiplass.*
- 7) *Det legges til rette for et samarbeid mellom øvrige veteranskip og Statsraad Lehmkuhl på områder som faller naturlig.*
- 8) *Fartøy som skal gjennomgå oppussing og reparasjoner som er for omfattende i forhold til den eksponerte beliggenheten ved Dreggekaien og Bradbenken, henvises til Bergen Kommunale Kystkultursenter, eller egnede verft, mens arbeidet foregår.*
- 9) *Det etterstrebes en levende havn med seilbare fartøy. Fartøy som ikke kan seiles, skal være åpne museumsskip.*
- 10) *Veteranskip skal ikke betale havneavgift. Det gjelder også besøkende veteranskip.*
- 11) *Strøm og andre kostnader belastes etter kostpris.*

I Tilleggsrapport 1 skal vi se på anbefalingene ovenfor, vurdert opp mot endringer og innvendinger som har kommet underveis i det videre arbeidet siden BNV 2019 ble levert.



Tilleggsrapport

3 Oppdraget for tilleggsrapporten

Bergen bystyre behandlet BNV 2019 i møte den 22.09.2020, sak 258/20 og fattet følgende vedtak:

- 1. Bystyret tar rapporten «Bergen Nasjonale Veteranskipshavn - Med fortiden inn i fremtiden», til orientering.*
- 2. Bystyret ber byrådet utrede finansierings-/selskaps-/driftsform for Bergen Nasjonale Veteranskipshavn og presentere ulike alternativer i en sak til bystyret.*
- 3. Bystyret ber byrådet utrede egnet kaiplass for BNV - Vågen med tilhørende møtepunkt/servicesenter.*

Merknad 1

Bystyret ber byrådet om å være positivt innstilt til fremtidige søknader om overnatting og bevertning på veteranskip om disse søknadene kommer. Slik bruk av veteranskip -skissert i planen med fortiden inn i fremtiden, er en glimrende måte å skape aktivitet i Bergen havn, og det skaper kjærkomne inntekter til veteranskipene.»

Merknad 2

Bystyret ber byrådet aktivt jobbe for at elever i Bergensskolene blir kjent med BNV gjennom undervisningsopplegg knyttet til kompetansemål i læreplanen.

Merknad 3

Bystyret ber byrådet bidra til en god samhandling mellom BNV og fylkeskommunen for å sikre fremtidig kompetanse i den maritime utdanningen innen vedlikehold og restaurering av slike båter.

Tilleggsrapporten du nå leser skal svare på punkt 3. Punkt. 2 blir utredet av administrasjonen i Bergen kommune.

Tidligere Hordaland fylkeskommune, nå Vestland fylkeskommune, var en sentral samarbeidspart i arbeidet med BNV, og en viktig finansieringskilde. Hovudutval for kultur, idrett og integrering i Vestland fylke behandlet BNV 2019 den 15.10.2020 (saksnr. PS131/2020). I protokollen står det:

Fylkesdirektør for kultur, idrett og inkludering sitt forslag vart vedteke mot 2 røyster (FNB). Vedtak:

- 1. Hovudutval for kultur, idrett og integrering tek rapporten «Bergen Nasjonale Veteranskipshavn - Med fortiden inn i fremtiden», til vitande.*
- 2. Hovudutval for kultur, idrett og integrering er positive til at Bergen kommune gjer vidare utgreiing av finansierings-/selskaps-/driftsform og lokasjon for Bergen Nasjonale Veteranskipshavn.*

For full saksutredning, se kapittel 5.2.

4 Alternativer for BNV Vågen

I bunnen for lokaliseringen av veteran skipene i Vågen, vil det langsiktige perspektivet være styrende. BNV Vågen skal være aktivt historiefortellende og funksjonell i forhold til formålet om 10 – 20 – ja gjerne 50 år.

I BNV 2019 er ulike alternativer for plassering av veteranflåten og felles møtested på land vurdert opp mot hverandre:

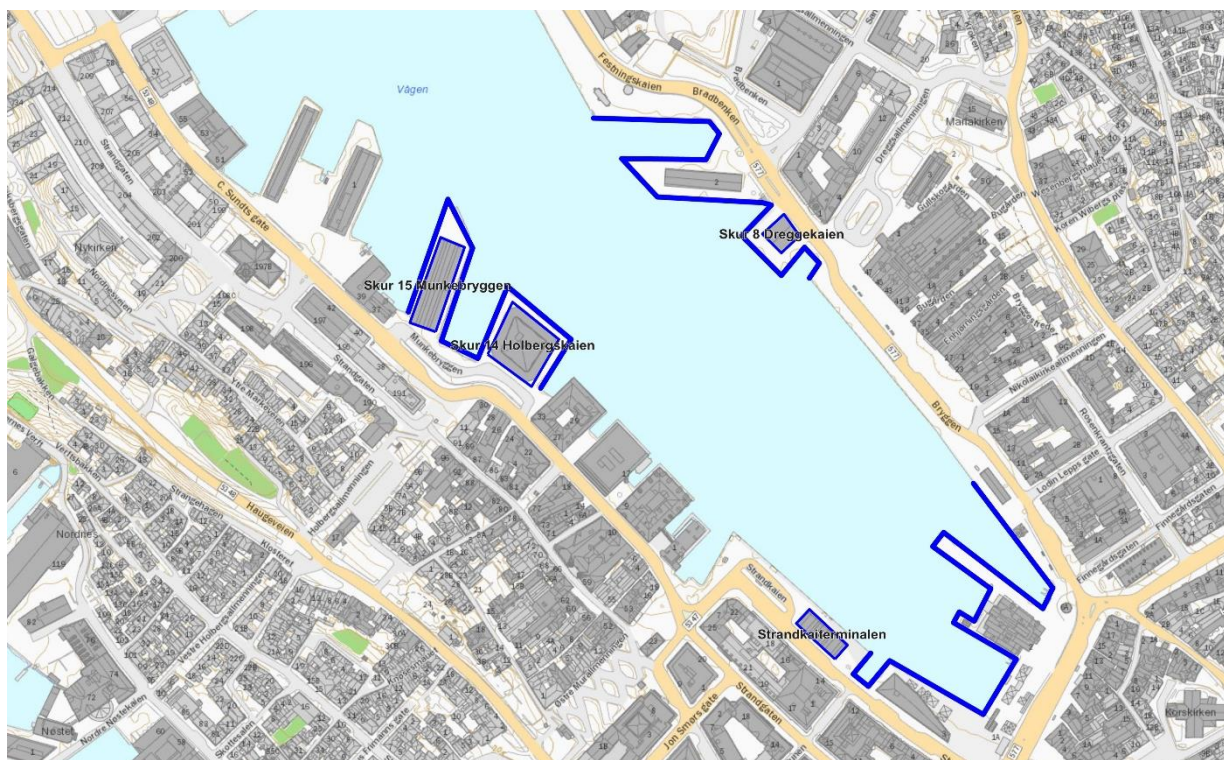
- 1) Holbergskaien – Munkebyggen, med skur 14 (Holbergskaien) eller skur 15 (Munkebyggen) som landbase.
- 2) Bradbenken – Dreggekaian, med skur 8 som landbase.
- 3) Rundetårn – Bryggen nord, med skur 8 eller 11 som landbase.
- 4) Sommerhavn på Bradbenken – Dreggekaian, og vinterhavn Holbergskaien – Munkebyggen.

Det ble konkludert med at alternativ 2 var det som best svarte på Bergen Nasjonale Veteranskipshavns behov i Vågen, med alternativ 1 som en god nummer to. I mellomtiden er et nytt alternativ kommet til: Indre Vågen med Strandkai terminalen som landbase. Dette alternativet omtales i kapittel 4.2 og utover.

Siden alternativ 1 og 2 ble utredet i BNV 2019 gis det kun et kortere sammendrag av disse i denne rapporten, mens indre Vågen får en bredere behandling siden det er et nytt forslag som er komme til og skal vurderes opp mot de to andre. Lesere som vil ha en bredere gjennomgang av alternativ 1 og 2 henvises til BNV 2019.

Vi står da igjen med tre forslag for BNV Vågen:

- 1) Indre Vågen med Strandkai terminalen som landbase
- 2) Bradbenken – Dreggekaian, med skur 8 som landbase.
- 3) Holbergskaien – Munkebyggen, med skur 14 (Holbergskaien) eller skur 15 (Munkebyggen) som landbase.



De blå markeringene viser de tre aktuelle plasseringene av BNV Vågen, samt havneskur tilknyttet det enkelte alternativ.

4.1 Vurderingsgrunnlag

For vurdering av de tre havnealternativene i Vågen må de overordnede målene og hovedproblemstillingene rundt lokaliseringen i Vågen identifiseres. Det må settes opp noen kriterier som vektas opp mot hverandre og prioriteres og konkluderes.

Blant annet:

- Synlighet i bybildet.
- Tilgang til møtested/landbase i umiddelbar nærhet.
- Formidling av veteranskipene.
- Rekruttering.
- Inntjeningsmuligheter i forhold til beliggenhet.
- Kailengder, fortøynings- og manøvreringsmuligheter.
- Sikkerhet.
- Fartøyene i en historisk kontekst i forhold til byen.
- Tilgjengelighet for frivilligheten, besøkende, varelevering, mm.
- Innvirkning på turismen og et ønske om å spre denne.
- Muligheter for lager.
- BNV som middel for byutvikling.
- BNV som isolert veteranskipshavn, eller integrert i et historisk og aktivt museums- og bymiljø?

Vektleggingen kan være ulik hos forskjellige personer og grupper. Noen vil legge vekt på ting som enkel tilgjengelighet for varelevering, fylling av drivstoff og parkering for frivillige. Andre vil se mest på synlighet og muligheten for rekruttering, servering om bord, passasjerbefordring, manøvreringsmuligheter eller muligheten til å kunne å lokke skaren av turister til nye steder i sentrum.

Et grunnleggende spørsmål er om en skal øke skipenes attraktivitet og inntektsgrunnlag ved lokalitet og ikke omvendt ved å bruke skipene instrumentelt for å gi lokaliteten utvikling av et sentrumsområde som mangler attraksjon i dag.

Det regnes som avgjørende for prosjektets mål at veteranskipene ligger samlet i et område, og ikke spredt i ulike deler av havnen. Det betyr samtidig ikke at en nødvendigvis må være låst til en enkelt lokasjon hele året. Det kan være aktuelt med en hovedhavn der fartøyene ligger i den mest aktive sommersesongen, mens de som skal i vinteropplag under presenning, eller om det skal jobbes mye på fartøyet, ligger ved en annen kai. Dette skal vi se nærmere på i de kommende kapitlene.

Behovene for enkeltfartøy og grupper er viktig å ta med seg når en skal finne den beste plasseringen for veteranskipene i Vågen. Samtidig skal disse hensynene passe inn i en overordnet og helhetlig tenkning der fartøyene best mulig kobler seg på samfunnet rundt og integreres naturlig i dette. Veteranskipene bør ikke ligge som en oase for seg selv uten naturlig sammenheng med byens nærmiljø, men må spille på lag med mange ulike hensyn. Dess tettere inn mot bykjernen, desto flere hensyn å ta. Over det hele må det ligge en langsiktig og overordnet tenkning og strategi.

Et ekspertteam fra det uavhengige tyske konsulentfirmaet firmaet Michael Kloos planning and heritage consultancy presenterte i oktober 2020 en foreløpig rapport som tar for seg hvilke

konsekvenser en mulig bybanetrasé langs Bryggen vil ha for verdensarven. Rapporten ble laget på oppdrag fra Bergen kommune.

Ifølge rapporten vil ikke bybanen ødelegge utsikten til Bryggen fra motsatt side av Vågen. Den vil imidlertid «vektlegge trafikken langs kaien og forstyrre forståelsen av den historiske strukturen og bevegelsesmønsteret langs hele Vågen.».

Det denne rapporten og ulike andre planer og rapporter for sentrum sjelden fokuserer på og tar med i betraktningene, er Bergens tunge historie som havneby.

Den attraktive Vågen og Bryggen er ene og alene bygget opp rundt handel og transport sjøveien. Å plassere veteranskip i deler av området vil være en vesentlig styrking av en helhetlig fortelling om byens og bygningenes historie og sammenheng. Bryggen er gamle pakkhus der varer som kom sjøveien ble lagret.

Eldre bilder og malerier viser en havn der det visuelle er dominert av mengder av store og små fartøy og prammer i alle kategorier. For å forstå Bergen, Vågen og Bryggen, må fartøy langs kaiene og i fart utpå være en sentral del av historiefortellingen.

I sin behandling av BNV 2019 sier Vestland fylkeskommune blant annet: *«Fylkesdirektøren ser det som viktig å få ei avklaring på spørsmål om lokasjon, og at ein i dette spørsmålet også ser sammenhengen mellom flytande kulturminne og kulturminne på land som del av vurderinga»*

Både plassering av veteranskipene ved Bradbenken – Dreggekaaien og indre Vågen vil bidra til å øke den historiske forståelsen av strukturen og bevegelsesmønsteret langs hele Vågen. Fartøyene kan bidra til å lage en mer sammenhengende kulturminneløype i området fra Håkonshallen og sørover langs Bryggen og rundt bunnen av Vågen mot Strandsiden. Fartøyene vil gi en styrket formidling av det historiske og spille på lag med bygningene på land.

I umiddelbar nærhet ligger også tyngre museer. Fra Festningen og Håkonshallen via Bryggen Museum, Schøtstuene og Hanseatisk museum. I tillegg ligger Bryggen midt inni området. Med veteranskip langs kaiene vil dette samlet skape et helt nytt helhetlig kulturminne-cluster i området der fartøyene og museene og bygningene spiller på lag med et samlet fagmiljø. Fartøyene bør altså plasseres inn i en ramme der de naturlig faller inn i fortellingen om Bergen.

4.2 Nye muligheter: Indre Vågen

Ut fra forutsetningene og rammene som var gitt ved utarbeidelsen av BNV 2019, var det to alternativer for kaiplass for veteranskipene i Vågen som pekte seg ut som de mest aktuelle: Bradbenken – Dreggekaaien og Holbergskaaien – Munkebryggen.

Det ble konkludert med at Bradbenken – Dreggekaaien med landbase i skur 8 var det som svarte på flest mulig av behovene til veteranskipene, driften av disse og helhetstanken bak merkevaren BNV.

I et møte med Bergen havn i desember 2020, der detaljer og fremsatte problemstillinger og motforestillinger mot Bradbenken – Holbergskaaien skulle diskuteres, satte representanten for havnevesenet frem et nytt alternativ til plassering: Indre del av Vågen, fra Skur 8, via

Torgutstikkeren, Zachariasbryggen, Fisketorget, Strandkaaien og Børshopen. Landbase ble foreslått i Strandkai terminalen. Det ble sagt at den i stor grad ser ut til å bli ledig, ligger tett opp mot det aktuelle området, og Bergen Havn pekte den ut som godt egnet.

I forslaget sies det blant annet at Bergen Havn ønsker å: «....rette blikket primært mot indre del av Vågen, altså langs eller ved områdene; Rundetårn, Torgutstikker og/eller Zacharias bryggen vestside mot Blomstertorget.

For Havnens vedkommende er det viktig at vi tar i bruk alle kaier som kan brukes til havnedrift, slik at vi som driftsselskap får størst mulig belegg på alle kaifrontene, både økonomisk og til det beste for by og folk. Bergen Havn skal være en «havn for alle» og det er derfor naturlig at vi ser nærmere på hvordan vi best kan få til en løsning på plassering. En av flere positive effekter av å plassere veteranbåter i indre del, er også at det vil ta vekk litt av den «naturlige støy» som enkelte fritidsbåteiere representerer, da i form av bråk nattetid.

Vi ser også at havnen har den største kommersielle driften fra ca. Strandkaaien og Nord utover Vågen. Dette er også da naturlig at vi vil jobbe med videre for å tilpasse den enkelte kai med strømpunkter til de forskjellige fartøystyper. Dette som en naturlig del av Bergen Kommune og Bergen Havn sitt mål om fossilfri by innen 2030.»

Bergen Havn har hele veien vært positive til tanken om BNV, men har ut fra sine hensyn og forutsetninger hatt en del konkrete motforestillinger mot alternativet Bradbenken – Dreggekaien. De har nå hatt en ny og grundig gjennomgang av havnens behov i forhold til effektiv bruk, hvilke områder som egner seg best til hva, og kan gi størst inntjening. Ulike sider ved fritidsflåten bruk innerst i Vågen er også tatt med i vurderingen.

Den skisserte strekningen er den indre delen av indrefiletten i Bergen. Den har umiddelbart en rekke fordeler og fremstår som et utstillingsvindu uten sidestykke for veteranskipene i Bergen, samt besøkende veteranbåter.

Når den første begeistringen har lagt seg, ser en fort at det også er en del ulemper med en plassering så tett opp i folk. Det som kan være en stor fordel i en sammenheng, kan være en like stor ulempe i andre sammenhenger.

Havnevesenets vurderinger og syn er viktige, men ikke alene bestemmende for plassering av BNV Vågen. Alle parter ser spørsmålet fra sin vinkel. Til slutt må det gjøres en helhetsvurdering der flest mulig aspekter trekkes inn før konklusjon.

Det nye forslaget til Bergen Havn vil bli behandlet grundig etter samme mal som de øvrige alternativene i BNV 2019. For detaljer rundt disse henvises det til denne.

4.3 Møtested og landbase

For alle tre alternativ er det en forutsetning at det er mulig å etablere et møtested på land i umiddelbar nærhet av kaiene der veteranflåten har hovedbase.

Møtestedet, eller landbasen, skal inneholde blant annet sosial møteplass med enkel bevertning for frivillige og besøkende, informasjon, rekrutteringsarena for frivillige, arena for faglig utvikling med foredrag og kurs, toaletter, kontorer for BNVs administrasjon med fellestjenester, formidling av turer og opplevelser med og rundt fartøyene, mm.

Møtestedet bør ligge på kaiplan for å oppnå ønsket eksponering og lavterskel inngang for alle brukerne.

Fartøyene trenger også lager til alt fra reservedeler, til trosser og tau, maling, oljer, stoler og benker, osv. Det er en fordel med dette plassert nærmest mulig fortøyningsstedet. Hvis dette ikke er mulig, kan en også ha et fjernlager i et egnet kaiskur i nærheten. Eventuelt delt lager for enklere og mindre plasskrevende ting lagret nær fartøyene, og et større grovlager lenger unna.

En grundigere redegjørelse rundt landbasen er gjort i BNV 2019.

Innenfor det området som er aktuelt for BNV Vågen, er det fire havneskur som helt eller delvis vil kunne fylle behovene for BNV: Skur 8 på Bradbenken, Strandkai terminalen, skur 14 på Holbergskaiaen, og skur 15 på Munkebryggen. Det vernede skur 11 på Bryggen regnes ikke som aktuelt lenger.

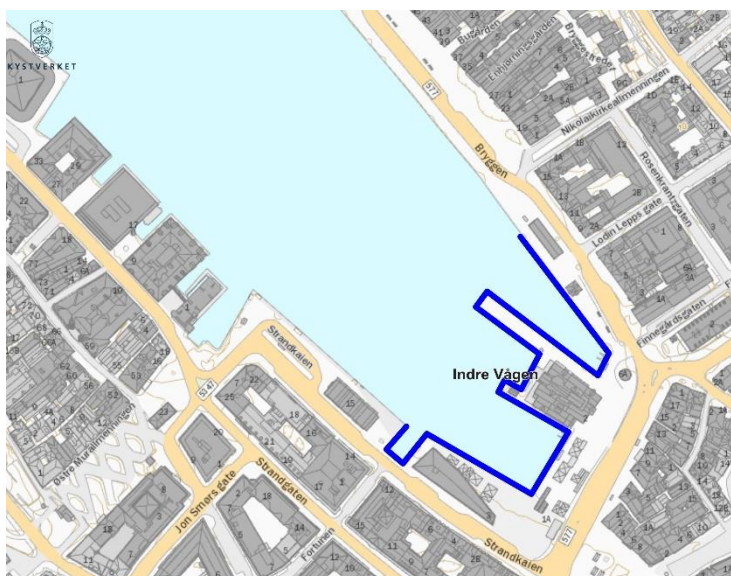
De enkelte havneskurene omtales og vurderes under hvert alternativ for BNV Vågen nedenfor. I de aktuelle områdene er det ikke andre lokaler som ligger slik til at de anses som aktuelle alternativ.

4.4 Indre Vågen

Med BNV alternativet indre Vågen menes området vist på kartet. Fra innerst i Vågen ved skur 11, og kaifrontene til og med Børshopen. Dette tilsvarer en kailengde på ca. 600 meter.

Til sammenligning har Holbergskaiaen – Munkebryggen ca. 420 meter og Bradbenken – Dreggekaiaen ca. 460 meter. Deler av kaifrontene i indre Vågen er imidlertid mindre anvendelige for fortøyning, eller vanskelig å manøvrere til og fra.

Kaiaen ved Fisketorget er vanskelig å komme til og fra med større veteranbåter. Tilkomsten til land hindres også av et gjerde langs kaikanten. I praksis er det ca. 450 meter gode kaier i dette alternativet.



Kaiene langs indre Vågen er lite i bruk store deler av året. Området fra skur 11 til og med Torgutstikkeren er populær fortøyningsplass for lystbåtene noen hektiske sommermånedene, mens belastning resten av året er lav. Kaien ved Torghallen brukes også en del av lystbåtene, men er ikke den foretrukne. Ellers i året er de aktuelle kaiene lite i bruk. For havnevesenet gir de liten inntjening utenom sommersesongen med lystbåter. Dagens kommersielle fartøy er stort sett for store og dyptgående til å kunne bruke disse kaiene.

Veteranbåtruten med Beffen har kai til Sandviksruten ved Rundetårn, altså ganske sentralt i kjerneområdet til BNV indre Vågen. Dette passer godt inn i konseptet. Ruten tar passasjerene med til endestopp Gamle Bergen, med stopp på veien nær Akvariet og i havnen til Kystkultursenteret og Norges Fiskerimuseum. Under seilasen opplever passasjerene det historiske Bergen fra sjøsiden.

4.4.1 Vurdering av indre Vågen

Den indre delen av Vågen i Bergen myldrer normalt av folk og aktiviteter. Spesielt i perioden fra mai til midten av september da turismen er dominerende. Men også resten av året er dette av de mest folksomme områdene i bysentrum, der folk trekkes mot sjøen og kaiene.

Veteranskip langs kaiene her vil ha byens beste eksponering.

En mer sentral plassering av veteranskipene er altså ikke mulig i Bergen.

Det er også mange som mener at det gamle historiske bysentrum fortjener noe mer tiltalende langs kaiene enn moderne lystbåter, med til dels høy grad av festmodus på dekk i helgene. Veteranskipene bør være et stort pluss sammen med den historiske bykjernen, og gi et mer komplett bilde av denne.

Plasseringen medfører imidlertid også noen ulemper som vi skal se på senere.

Kaiene langs det aktuelle området er bygget for større fartøy og kan i stor grad brukes som de er. Det kan være aktuelt med mindre oppgradering noen steder, blant annet med bedre tilrettelagt landstrøm. Det som finnes er i hovedsak bygget for behovet til lystbåtene.

Kaien langs Fisketorget må modifiseres for enkel tilkomst fra båt. Tiltakene er enkle og rimelige og lite inngripende i forhold til den høye verneverdien for området: Bedre fendering og muligheter for å åpne gjerdet langs kaien for enkel tilkomst til fortøyde fartøy.

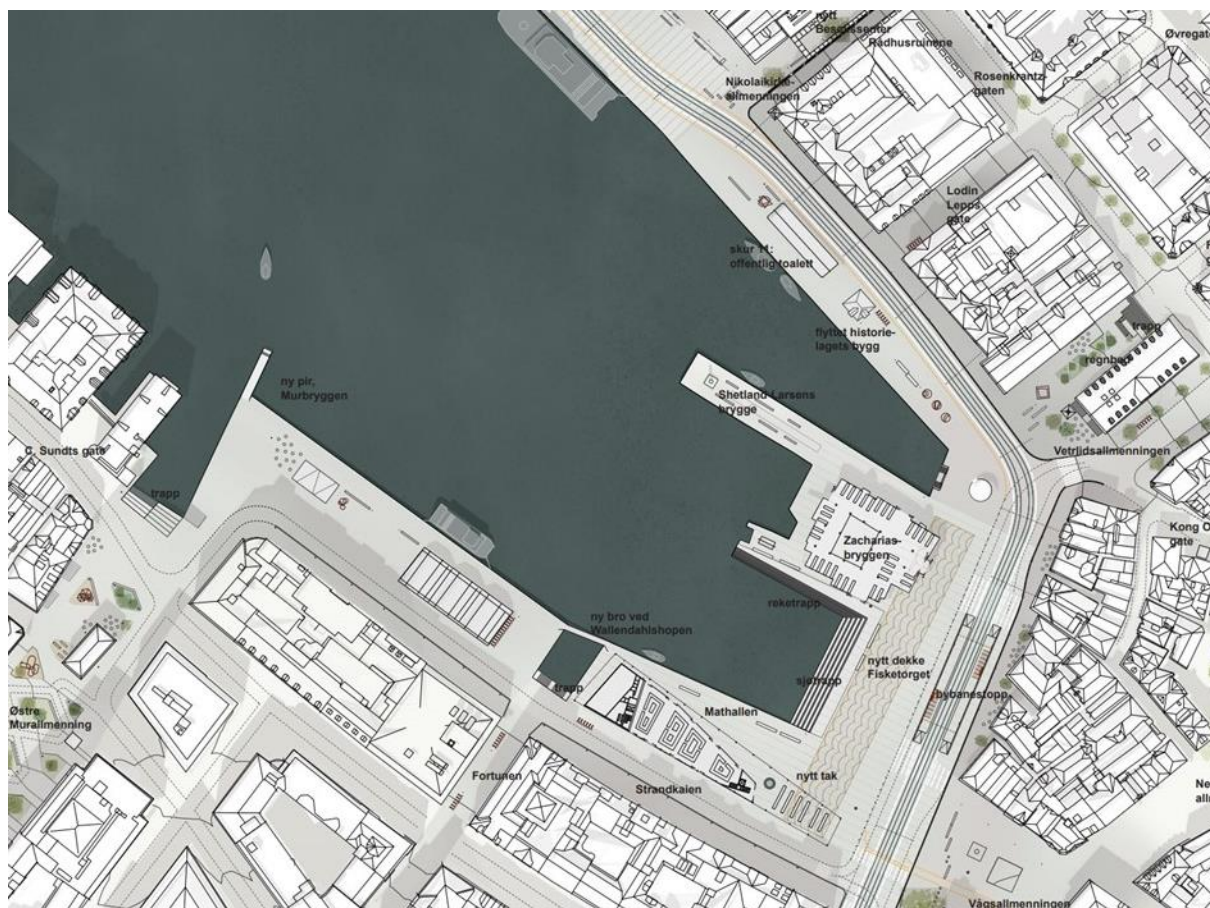
Dybdeforholdene ved de nevnte kaiene er akseptable for veteranskipene, og tilkomsten i hovedsak bra. Det kan være utfordrende å bakke ut og snu for noen av de aktuelle fartøyene i enkelte vindretninger. På dager med mange lystbåter i Vågen, kan det også være utfordrende å manøvrere trygt, da disse ofte ikke tar nok hensyn. Noen av de større veteranskipene har ofte



«Mot Vågen» vant Bergen kommunes arkitektkonkurranse rundt Torget-Bryggen i 2019. I forslaget trappes det ned mot vannspeilet mot Fisketorget og Zachariasbryggen. Dette er uforenlig med bruk av kaien som havn. Ill. Asplan Viak AS.

begrensede manøvreringsmuligheter. Særlig dampskipene. Disse må da få prioritert kaiplass der tilkomsten er enklest.

Det er flere som vil ha en bit av den innerste delen av Vågen. I 2019 presenterte Bergen kommune vinnerforslaget til en arkitektkonkurranse om Torget og Bryggen. I forslaget som vant, er ikke kaiene behandlet som noe som har med fartøy og fortøyning å gjøre. Kaiene langs Zachariasbryggen og Fisketorget er tenkt nedtrappet med «reketrapper» slik at spaserende publikum kan oppholde seg her tett mot vannflaten.



«Mot Vågen» vant Bergen kommunes arkitektkonkurranse rundt Torget-Bryggen i 2019. III. I forslaget stenges Børshopen med bro, og det tenkes trapper ned mot vannspeilet mot Fisketorget og Zachariasbryggen. Asplan Viak AS.

Hvis vinnerforslaget blir gjennomført, må en anta at det vil øke områdets attraksjonsverdi, noe veteranskip langs kaiene også vil kunne nyte godt av. Ved å tilrettelegge opprustingen slik at den spiller på lag med BNV, vil den kunne være et pluss for alle parter slik at de flytende kulturminnene spiller på lag med et opprustet område.

Nedtrappinger mot sjøen, bro over Børshopen, og andre designtiltak som skal øke attraktiviteten for besøkende fra landsiden, kommer fort i konflikt med det havnen er bygget for: Fartøy.

Bergen er vokst frem som havneby, og dette gjenspeiles best med en livlig havn, og i dette tilfelle veteranskip langs kaiene og i fart på Vågen og fjordene. Kaiene bør derfor i størst mulig grad bevares for de tiltenkte havnefunksjonene. Det bør ikke være en konflikt mellom ønsket om å oppruste Torget og Bryggen, og bruke kaiene til kaier.

Det kan fort bli et spørsmål om kai eller kos. Det vedtatte vinnerforslaget trenger som nevnt ikke å komme i konflikt med BNV. Med en mindre justering av forslagets utforming mot Fisketorget og Zachariasbryggen, bør forslaget kunne samarbeide med BNVs behov i indre Vågen og de to komplimentere hverandre. Veteranskipene legger ikke beslag på areal oppå kaiene, men bruker kaifrontene.

Denne rapporten tar utgangspunkt i at en havn er noe som er bygget for tilkomst for båter, og vektlegger dette. Samtidig tror vi at en havn tilrettelagt for levende maritim kultur med veteran- og andre båter, er mer attraktivt for folk å besøke, enn en mer eller mindre tom havn der designriktig utforming er premissleverandør.

Et helt sentralt mål for BNV er å øke fartøyenes egeninntjening gjennom omvisninger om bord, turer, salg av mat og drikke og suvenirer, utleie til selskap og eventuell overnatting. Alt dette er ikke mulig på alle fartøyene. Men mye er mulig på mange av dem.

Under bystyrets behandling av BNV 2019 ble det vedtatt følgende merknad:

«Bystyret ber byrådet om å være positivt innstilt til fremtidige søknader om overnatting og bevertning på veteranskip om disse søknadene kommer. Slik bruk av veteranskip -skissert i planen med fortiden inn i fremtiden, er en glimrende måte å skape aktivitet i Bergen havn, og det skaper kjærkomne inntekter til veteranskipene.»

Plasseringen i indre Vågen vurderes til å kunne gi maksimal uttelling på dette punktet.

Følgende merknad var også en del av vedtaket:

«Bystyret ber byrådet aktivt jobbe for at elever i Bergensskolene blir kjent med BNV gjennom undervisningsopplegg knyttet til kompetansemål i læreplanen.»

Rekruttering er kanskje veteranflåten største utfordring. Gjennomsnittsalderen på de frivillige om bord stiger hvert år, og det blir stadig vanskeligere for flere av fartøyene å skaffe sertifisert mannskap. Fokuset på rekruttering vil derfor være en av de viktigste oppgavene for BNV. Til bedre synlighet og tilgjengelighet til fartøyene, til enklere bør rekrutteringsmulighetene være. En passering i indre Vågen antas å være den beste i forhold til dette.

Veteranskipene har ofte arrangement der det også foregår ting på kaiene. Kaiene på Holbergskaien – Munkebryggen og Bradbenken – Dreggekaaien egner seg godt til dette. I indre Vågen er dette vanskeligere å få til på grunn av smalere kaier med tett eksponering mot folkemyllderet.

«Stord I» har uttrykt bekymring for at Bergen Heritage rundturene med en kombinasjon av veteranskip, veteranog og vetarbusse ikke vil fungere med kaiplass i indre Vågen. På Holbergskaien kan bussene stoppe på kaikanten like ved båten. Mange av passasjerene er eldre.

Rundturen er et godt eksempel på hvordan ulike rullende og seilende veteraner kan samarbeide for å lage attraktive opplevelser. Det er også viktig med korte avstander mellom de ulike transportmidlene. Selv om det er vanskelig å komme helt frem til kaikanten med busser i indre Vågen, er det mulig å stoppe både ved Torghallen/turistinformasjonen og på kaien ved skur 11. Avstanden til båt bør være overkommelig begge veier.

Vågen er trangere til lenger inn en kommer. Samtidig vet vi at manøvreringsevnen til noen av veteranskipene er begrenset. Etter møter og samtaler med aktuelle fartøy, er konklusjonen at hvis fartøyene legges på riktige kaier, bør dette ikke være et større problem enn at det kan

håndteres. «Stord I» påpeker at hvis de ligger på vestsiden av Torgutstikkeren, er det greit å komme til og fra. Det bør vurderes om BNV bør ha tilgjengelig et mindre hjelpefartøy av veterantype som i gitte tilfeller kan hjelpe til med bukseringen, f.eks. ved kraftig nordavind. Dette kan også fungere som vaktbåt hvis fritidsfartøyer blir for nærgående under manøvrering.

Mye folk langs kaiene bør gi positiv oppmerksomhet for veteranskipene. Flere fartøy uttrykker imidlertid bekymring for at dette også kan bety ubudne gjester om bord. Erfaringen fra Holbergskaiaen, der båtene har lagt til nå, er at problemet er lite. Dette er i dag et område med begrenset ferdsel, og relativt øde nattetid. Det er heller ikke organisert vakthold her. Det er alminnelig antatt at lys og mye ferdsel av vanlige folk i et område, har god preventiv effekt mot innbrudd og hærverk. Indre Vågen vurderes ikke til å være mer utsatt for ubudne gjester enn de to andre BNV – alternativene. Eventuelle problemer bør også kunne løses gjennom organisert vakthold eller alarmer.

Veteranskipene skal ha varer om bord, avfall i land. Gråvannstanker skal tømmes, bunkers fylles. Båtene er drevet av frivillige. Disse vil ha enkel tilkomst, og helst parkering for privatbiler. Indre Vågen har en del begrensninger på land. Parkering på kaien ved båtene er ikke mulig. Bergen kommunes politikk i forhold til privatbilisme gjør at privat parkering heller ikke kan prioriteres. Det er imidlertid flere parkeringshus i forholdsvis kort gåavstand fra Torget for de som har behov for privatbil.

Tømming av gråvann og fylling av drivstoff gjøres ofte med tankbil ved fast kaiplass. Havnevesenet påpeker at dette ikke er daglige behov, og at de lett kan la seg løse ved å forhale båten til andre kaier som er lettere tilgjengelig for større biler når det er behov for det. Det bør også være mulig å finne en løsning for disse behovene ved kai i indre Vågen. Kaiene i indre Vågen er ikke stengt for varelevering, men tilkomsten kan være trang.

Å drive med mer omfattende vedlikeholdsarbeid på fartøyene innerst i Vågen tett på folk kan by på problemer. Å pakke båten inn med vinterpresenninger kan også by på utfordringer i indre Vågen. Denne utfordringen er identisk med Bradbenken – Dreggekaiens alternativet og kan løses på samme måte: Avlastningskai ved Holbergskaiaen om vinteren. Enklere arbeid på båtene, som malingsarbeid, er en del av å formidle et levende skip, og bør være uproblematisk i indre Vågen.

Det har vært et langsiktig ønske å spre turismen i Bergen sentrum for å redusere belastningen på de mest populære områdene. Med god tilrettelegging vil en plassering av BNV-Vågen ved Holbergskaiaen – Munkebryggen kunne bidra til dette, og være et byutviklende bidrag for denne litt stille delen av sentrum som lett oppfattes å ligge i en bakevje. BNV alternativet indre Vågen vil ikke få en turistspredende effekt. Plasseringen er midt i den tyngste turiststrømmen. Veteranfartøy her kan ha såpass stor attraksjonsverdi at de også bidrar til en viss forsterkning av tallet på besøkende. Samtidig er et hovedmål for BNV å øke inntjeningen for veteranskipene ved salg av turer, mat og drikke, overnatting, omvisninger mm. Dette vil trekke besøkende om bord i fartøyene, og ut på sjøen. Det er vanskelig å forutse den samlede effekten av dette på turiststrømmen, men det antas at det økonomiske potensialet for veteranskipene er størst ved denne lokaliseringen.



Fisketorget og Strandkaaien er lite brukt av båter i dag, men sammen med nærliggende kaier godt egnet for veteranskip.

Byutviklingsaspektet vektlegges mindre når en skal velge lokasjon for BNV, da dette har et så langsiktig perspektiv at det ikke kan forventes å gi effekt på mange år ved f.eks. plassering ved Holbergskaien – Munkebyggen. Det vil betinge store offentlige investeringer i bygninger og området rundt før det gir ønsket virkning. Veteranskipene antas ikke å trekke så mange besøkende at de alene vil bidra til vesentlig spredning av turismen og gjøre byrommet rundt mer attraktivt.

Det er mange grunner til å delta som frivillig på veteranskipene. En nylig gjennomført doktoravhandling av seniorrådgiver Erik Småland hos Riksantikvaren viser at det sosiale er svært viktig. Rekrutteringen skjer i hovedsak blant godt voksne menn, ofte pensjonister. Dette er en gruppe i samfunnet der ensomhet, spesielt hos enslige, kan være et stort problem, med påfølgende negativ helseeffekt.

Det er viktig at BNV-Vågen ikke lokaliseres slik at trivselen for de frivillige om bord reduseres, og får enkelte til å holde seg borte. En plassering av fartøyene innerst i Vågen fører til maksimal eksponering mot forbigående. Dette kan føles invaderende og forstyrrende for enkelte av de frivillige.

Denne problemstillingen må imidlertid veies opp mot de positive effektene av eksponeringen: Inntjeningsmuligheter, rekruttering, økt mulighet for sponsing, mm. Ved konstruktiv planlegging av møtetid og oppgaver for de ulike frivillige, bør det finnes løsninger for dette.

Møtested/landbase/servicesenter:

Et kriterium for møtested/landbase er at det må ligge i umiddelbar nærhet av veteranskipene. Det er to bygg som peker seg ut i indre Vågen: Skur 11 på Bryggen, og Strandkai terminalen. Skur 11 har tidligere vært pekt ut som base for veteranskipene. Det ligger godt plassert med mye folk som naturlig passerer forbi. Skuret er imidlertid fredet, lite, og vil være svært vanskelig å bygge om til egnet landbase. Skuret er i dag i bruk til offentlige toaletter og som lager for torghandlerne.



Det grønne skur 11 ligger sentralt plassert, men er i praksis lite hensiktsmessig for BNV.

Strandkaiterterminalen er et forholdsvis moderne bygg reist som billettkontor, venterom og kontorer for hurtigbåtene. Det stod ferdig i 1983. Selv om bygget ligger i utkanten av de aktuelle kaiene for veteranskipene, er beliggenheten god med godt overblikk over den indre delen av havnen.

Bygget er eid av Bergen kommune, men utleid til Bergen Havn. De leier videre ut til selskapene som driver hurtigbåttrafikk sør og nord for Bergen. Utviklingen gjør at trafikkelskapene har varslet at de avvikler billettsalg på land, og trolig ikke trenger hele bygget lenger.



Strandkaiterterminalen er et forholdsvis moderne og romslig bygg som med enkle grep kan bli funksjonelt for BNV. Eventuelt i sambruk med andre.

Med enklere tilpasning vil bygget kunne bli en funksjonell landbase og servicesenter for BNV. Bygget er stort nok til at det bør kunne være flerbruksbygg der en er samlokalisert med dagens og mulige andre fremtidige aktører innen relevante maritime virksomheter.

At bygget pr. dato er mer eller mindre utleid, trenger ikke betyr at det ikke kan bli tilgjengelig for BNV i fremtiden. Bergen Havn har selv foreslått bygget som base for BNV, og det er avtalt at de vil ta det med i betraktningen ved endringer i utleieforholdene.

BNV vil ha behov for en arena der det kan holdes større konferanser og andre samlinger. Med tilrettelegging vil Strandkaiterminalen kunne ha potensiale til å tilfredsstille dette behovet. Arealet er imidlertid i grenseland. En kostnadseffektiv måte å løse dette behovet på er å leie slike lokaler i nærheten når behovet er der.

Strandkaiterminalen vil ikke kunne fungere som lager for veteran skipene. Dette kan imidlertid løses med fjernlager på f.eks. Holbergkaien. Fartøyene har allerede et mindre lager i havneskuret her, og dette arealet bør enkelt kunne utvides.

4.4.2 Hva fartøyvernerne mener om indre Vågen

Ved utarbeidelsen av BNV 2019 landet et flertall i høringsrunden på at Bradbenken – Dreggekaien var det beste stedet for BNV Vågen. Dette var også rapportens konklusjon. Bergen Havns nye forslag om indre Vågen gjør at plassering må vurderes på nytt. Forslaget har vært ute til høring hos aktuelle fartøyer og organisasjoner rundt veteran skipene. Det er i tillegg gjennomført møter med disse.

Tilbakemeldingene er grunnleggende positive, til dels bejublende. Noen har motforestillinger. Innspillene er gjengitt i sin helhet som vedlegg i slutten av rapporten. Her er en kort oppsummering av dem:

Avsender	Utdrag innspill	Vurdering av innspill
Styret i Veteransklaget Fjordabaatane	Positivt til indre Vågen. Sentral plassering med flere fordeler enn ulemper. Ting som må avklares er lager, tilkomst, behov for vakthold, mulighet for vinterhavn annet sted.	Behandles i pkt. 4.4.1 og 4.4.3.
Styret i «Stord I»	Ønsker primært heltidshavn på Holbergskaien, sekundært indre Vågen om sommeren, Holbergskaien om vinteren. Mener tilkomst for varer, bunkers og manøvrering er problematisk i indre Vågen. Mener rundturene der veteranbuss møter veteranbåt på kaien knapt vil være mulig.	Behandles i pkt. 4.4.1 og 4.4.3.
Atle Raubotn, frivillig	Redd for konflikt med lystbåtene og vanskelige manøvreringsforhold. Skeptisk til om plasseringen innerst i Vågen gir økt rekruttering. Ikke mulig med landbase med verksted og lager. Holbergskaien best.	Behandles i pkt. 4.4.1 og 4.4.3.
Atle Vie, frivillig «Stord I»	Peker på at veteranbåter i indre del av Vågen vil bidra til å live opp området på helårsbasis. Samtidig må utfordringer med lager, tilkomst, parkering mm løses.	Behandles i pkt. 4.4.1 og 4.4.3.

DS «Oster» v/Tor Bjørgås	«Dette er berre heilt fantastisk. Veteranbåtane får plass der dei er synlege og kan pynte opp havna.»	Behandles i pkt. 4.4.1 og 4.4.3.
Øyvinn Konglevoll, frivillig	Mener plasseringen er midt i smørøyet for å promotere veteranskipene, og at Strandkaiterterminalen vil passe som landbase. Manøvrering, tilkomst, parkering, lager og vinteropplag der det jobbes dugnad om bord er utfordringer som må løses.	Behandles i pkt. 4.4.1 og 4.4.3.
«Vestgar»	Synes det er et spennende og positivt forslag.	
Hardanger Fartøyvernsenter, v/Geir Madsen	Veldig positiv til forslaget. Når en veier pluss og minussider, blir det pluss.	Behandles i pkt. 4.4.1 og 4.4.3.
«Midthordland» Det Midthordlandske Dampskibsselskap, Helge Andersen	Positiv til forslaget.	
Veteranbåtlaget Atløy, Sander Ødelien	Mener forslaget er «fantastisk» i forhold til rekruttering, formidling, vise seg frem, servering, miljøskapende. Ulemper med fare for innbrudd og vedlikeholdsarbeid i konflikt med at en er tett på folk.	Behandles i pkt. 4.4.1 og 4.4.3.
«Sunnhordland», Kjell Fylkesnes	Mener indre Vågen er midt i blinken, og rett i et langsiktig perspektiv. «Sunnhordland» ligger til dagen midt i sentrum av Leirvik på Stord, og opplever dette kun som positivt og uten ulemper.	Behandles i pkt. 4.4.1 og 4.4.3.

4.4.3 Oppsummering BNV indre Vågen

- + Den beste eksponeringen en kan få i Bergen.
- + Den gode eksponeringen mot publikum gir store muligheter for rekruttering.
- + Lett tilkomst for besøkende.
- + Det alternativet som bidrar mest til å forsterke og strekke ut kulturminneløypen fra Håkonshallen, via Statsraad Lehmkuhl, Bryggen, Torget og Vågsbunnen.
- + Alternativet kobler seg naturlig på veteranbåtrutene med Beffen. Denne formidler videre det historiske sentrum og Sandviken med Gamle Bergen sett fra sjøsiden.
- + Stort økonomisk potensiale i eksisterende strøm av turister og lokale besøkende: Servering, omvisning og overnatting om bord, og turer på fjorden.
- + Potensiale for å trekke til seg besøkende utenom høysesong.
- + God og oversiktlig samling av fartøyene.
- + Strandkaiterterminalen er like ved. Plassert i utkanten av området, men kan utvikles til landbase med fellesfunksjoner for veteranskipene. Bygget krever trolig noe tilpasning og ombygging og sambruk med andre passasjerselskap.
- + Enkel tilkomst med kollektivtransport. Flere parkeringshus i gangavstand.

- + Mulighet for besøkende veteranskip å kunne ligge innenfor dedikert kaiområde.
- + Forholdsvis mange kaimeter. Muligheter for fremtidig ekspansjon på begge sider av Vågen hvis behovet oppstår.
- + Krever svært små investeringer langs kaiene for å fungere. Tilgang til strøm må opprustes.
- + Fartøyene ligger i en historisk kontekst i forhold til det historiske bysentrum.
- + Både Bymuseet og Museum Vest har avdelinger like ved og som har sagt seg interessert i å samarbeide med BMV.
- + Turistinformasjonen/Visit Bergen som nærmeste nabo.

- Stor avstand til Statsraad Lehmkuhl vanskeliggjør synergieffekter mellom miljøene.
- Manøvreringen til og fra kai kan være vanskelig for noen av båtene. Kan periodevis komme i konflikt med lystbåter når veteranskip skal manøvrere.
- En del kortere og oppstykkede kaifronter.
- Begrenset dybde foran Fisketorget og vanskelig tilkomst til land pga. gjerder og kaifrontens utforming.
- Stedvis vanskelig tilkomst fra land for levering av varer m.m.
- Mulig konflikt mellom arbeid om bord og tett kontakt med publikum og serveringssteder som Mathallen og Zachariasbryggen.
- Eksponert beliggenhet stiller større krav til presentasjon av fartøyene, og kan vanskeliggjøre innpakking med vinterpresenning og vedlikeholdsarbeid om bord.
- Kaiene er mindre egnet til arrangement der land og fartøy knyttes sammen.
- Ikke parkeringsmuligheter på kaien.
- Eksponert plassering kan gjøre fartøyene mindre attraktive som privat møteplass for enkelte frivillige.
- Konflikt med dagens bruk av kaiene til lystbåter.
- Ikke tilgang til lager i umiddelbar nærhet. Avhengig av fjernlager.
- Bidrar ikke til å spre turismen i sentrum.
- Konflikt med elementer i vinnerutkastet til arkitektkonkurransen for Torget og Bryggen.

4.5 Bradbenken – Dreggekaien

Med BNV alternativet Bradbenken – Dreggekaien menes strekningen fra nordre enden av Bryggen til Festningskaia. Her er tre hopper, og to utstikkskaier. I nord ligger Bradbenken med skur 7, i sør Dreggekaia med skur 8. Samlet kailengde er 443 meter.

4.5.1 Vurdering av Bradbenken – Dreggekaia

Alternativet er bredt omtalt i BNV 2019, men det gis en kort gjennomgang her. Statsraad Lehmkuhl er veletablert langs sørsiden av Bradbenken, og disponerer skur 7 med kontorer, lager og servering. Statsraad Lehmkuhl er en viktig del av bybildet og er byens flytende stolthet. Skuten er ikke vernet, men definert som veteranskip.



Bradbenken og Dreggekaien med Skur 8 har svært god eksponering, der veteranfartøyene vil spille på lag med Bryggen, Beffen og Statsraad Lehmkuhl.

I BNV 2019 ble dette alternativet vurdert til det best egnede stedet for BNV Vågen, ut fra de alternativene som da var aktuelle.

Plasseringen er svært godt eksponert mot publikum, med gode muligheter for inntekter fra besøkende, rekruttering mm. Skur 8 er også ideelt plassert og har godt potensiale som landbase/servicebygg for BNV.

Det er noen utfordringer rundt størrelsene på kaiene og måten de brukes på i dag, men dette ble ansett som mulig å løse.

Veteranbåtruten med Beffen tvers av Vågen har også avgang herfra.

Skur 8 inneholder i dag offentlige toaletter og noen tekniske funksjoner, resten av arealet er lite brukt. Bergen kommune eier bygget, men et privat firma har langsiktig leiekontrakt. Firmaet har lansert privat reguleringsplan for området med tanke på nybygg på kaien som skal inneholde restaurant og servicefasiliteter. Bergen kommune har stilt saksbehandlingen i bero i påvente av endelige vedtak for bybanetraseen over eller bak Bryggen. Bygget anses som vanskelig tilgjengelig for BNV ut fra dagens situasjon.

4.5.2 Nye momenter Bradbenken – Dreggekaien

Tilgang til landbase/servicebygg er avgjørende for BNV Vågen. Dette må ligge tett opp til fartøyene. Skur 8 er den eneste muligheten ved denne lokasjonen. Forutsatt at BNV ville kunne tre inn i leieavtalen på et tidspunkt, har skur 8 noen utfordringer:

- Begrenset areal.
- Ikke plass til konferanser.

- Flere er ute etter det samme bygget: Private (dagens leietakere), byantikvaren har signalisert at de ønsker et verdensarvsenter her, og lokalet er også nevnt i forbindelse med et kystpilegrimssenter.

Minimumsbehovet for landbasen/servicebygget er kontorer, toaletter, et mindre møtested/kafe og en mindre formidlingsarena

Areal- og interessekonflikten rundt skur 8 kan trolig løses gjennom et samarbeid mellom de ulike aktørene hvis bygget blir disponibelt. Både BNV, kystpilegrimsleia og verdensarvsenteret formidler kulturhistorie i videste forstand, og bør kunne samordne dette ved en felles formidling.

Mangel på større konferanse- og møtelokaler kan løses med sambruk med andre aktører, der en leier lokaler ved behov. Bymuseet og flere hoteller ligger rett over gaten. Sambruk er ressurs sparende og reduserer investeringsbehovet i bygg vesentlig.

Skur 8 vil ikke kunne gi lagerplass til veteranskipene. Dette kan løses med fjernlager i skur 14 på Holbergskaien rett over Vågen.

Båter som ønsker en mer skjermet vinterhavn der de kan pakke inn båten og drive vintervedlikehold, kan bruke Holbergskaien til dette. Belastningen på kaiene her er liten om vinteren.

For BNV alternativet Bradbenken – Dreggekaaien forutsettes det mulighet for vinterhavn på Holbergskaien og fjernlager i skur 14.

Med smidighet og samarbeid bør behovene en landbase skal tilfredsstille kunne dekket med skur 8 og samarbeid med aktører i nærmiljøet og bruk av Holbergskaien.

4.5.3 Innvendinger fra Bergen Havn

Bergen Havn kom med flere innvendinger mot anbefalinger og konklusjoner i BNV 2019 om alternativet Bradbenken – Dreggekaaien og skur 8 som prioritert lokalisering av BNV Vågen:

«Utfordringen ligger ikke i det økonomiske, men mye mer det praktiske og er ikke begrenset til ett svar hvor veteranbåter settes opp mot lystyachter / superyachter.

Veteranbåten ligger i dag ved Holbergkaaien, og det kan ligge både 3, 4 og 5 større og mindre veteranbåter rundt denne kaien samtidig.

Kaiene er godt egnet til disse båtene både fordi kai høyden er rimelig høy og dybden begrenset.

Det kan også ligge veteranbåter på 3 sider av kaiene og gir god kapasitet for dette segmentet.

Kaiene egner seg imidlertid dårlig for fritidsbåter da de er høyere enn Bryggesiden og klatring må påregnes opp fra båten.

De egner seg også dårlig for superyachter som i dag plasseres ved Bradbenken, Munkebryggen og Tollbodkaien (lengde, bredde, dybde).

Bradbenken egner seg imidlertid godt til Superyachter pga kailengde og dybde.

Ved Bradbenken kan det ikke legges noe skip på tverrenden pga overheng og fortøying. Når Statsraaden ligger der vil det være helt umulig.

Ved Bradbenken vil vi maksimalt kunne få plass til 2, kanskje 3 av veteranbåtene i samtidighet.

Dreggekaien ved Skur 8 er uaktuell.

På nordsiden går Beffen som må ha tilgang til sin brygge.

Vi har stor aktivitet med av og påstigende passasjerer på tverrenden og syd, og Dreggekaien er den laveste og best egnede kaien til denne aktiviteten.

Det er imidlertid også en utfordring med kaien ved høy flo (normal) at kaikanten blir for lav. Unntaksvi blir den også oversvømt som i forrige uke.

Vi har tilbudt en løsning med å legge en veteranbåt helt innerst ved Bryggen gjennom sommeren.

Da må den imidlertid ligge der fast, og kan ikke gå ut og inn av Vågen. Båten er for stor og manøvreringsdyktigheten er for dårlig ift alle fritidsbåtene som vil legge seg rundt.

Vi har også tilbudt at kaien foran Fisketorget/Blomstertorget kan være en mulighet. Også her blir det krevende å manøvrere seg ut og inn.

Om veteranbåtene ønsker kjøring med kommersielle turer, så er Dreggekaien åpen til det som for de andre turoperatørene (men også til samme betingelser).

Vi må legge til at det økonomiske ikke har vært av betydning når vi har gjort våre vurderinger, men det er naturlig at Bergen Havn forsøker å få optimalisert kai plasseringene slik at flest mulig får plass.

Når det er sagt så er det klart det ville fått en negativ økonomisk effekt for oss dersom vi hadde lagt noen av veteranbåtene til f.eks. Bradbenken. Hvilken effekt er det imidlertid ikke regnet på.»

Alle forslag om plassering vil ha fordeler og ulemper, og kunne bety at dagens bruk av kaier må endres. Det må derfor gjøres noen prioriteringer og valg. Båter har imidlertid den fordel at de er enkle å flytte, og det kan derfor være lett å endre bruken av kaier, så lenge disse ikke har en konstruksjon som er til hinder.

Med det nye forslaget om å plassere BNV Vågen i indre Vågen, faller en del av/innvendingene fra Bergen Havn bort. De skal likevel prøves besvart.

- Det er grunnleggende for prosjektet at veteranskipene konsentreres om et område og at det er mulighet for landbase/servicesenter i umiddelbar nærhet. Vinteropplag på annen kai kan likevel være aktuelt, selv om det svekker noe av intensjonen ved prosjektet. Å spre båter til ulike kaier med stor avstand anses derfor som lite aktuelt.
- Fortøyningsmessig er Holbergskaien og Munkebryggen gode. På grunn av manglende muligheter for landbase og mindre sentral plassering, er denne lokasjonen ikke prioritert for BNV.
- Å etablere BNV betyr prioriteringer og valg. I noen tilfeller kan det bety at superyachter må vike for veteranbåtene. Yachtene må likevel fortsatt kunne ligge i Vågen, men på andre kaier. Disse store lystfartøyene betyr store inntekter for Bergen Havn. En ser dem gjerne ved Festningskaaien, men også ved andre kaier på vestsiden av Vågen, som f.eks. Tollbodkaaien. Det bør være mulig å kanalisere flere av disse til kaier som ikke kommer i konflikt med en eventuell lokalisering av BNV ved

Bradbenken – Dreggekaien. En flytting av veteran skipene fra Holbergskaien til østsiden av Vågen frigir også plass ved Holbergskaien som superyachtene kan bruke.

- Fritidsbåtene bruker uansett sjelden Bradbenken – Dreggekaien, og det er neppe noen konflikt mellom disse og veteran skipene i forhold til dette alternativet.
- Erfaringsmessig vil Beffen ha nok plass til å komme seg inn til sin faste kai på østsiden av Vågen, selv om det ligger båter langs nordsiden av Dreggekaien.
- Som nevnt er båter av natur lett å flytte til andre kaier. Av- og påstigningskaien på sørsiden og enden av Dreggekaien er mye i bruk. Det er ikke laget tekniske spesielle innretninger på kaiene for denne bruken. Av- og påstigning bør enkelt kunne flyttes til andre kaier på vestsiden av Vågen hvis Bradbenken – Dreggekaien får status som havn for veteran skipene.

4.5.4 Oppsummering BNV Bradbenken – Dreggekaien:

- + Bra kaier med gode eksponeringsmuligheter.
- + Lav utnyttelsesgrad av kaiene i dag.
- + God plass på land for besøkende. Romslige kaier egnet for mindre arrangement.
- + Ligger på solsiden av Vågen.
- + Samlokalisering med Statsraad Lehmkuhl gir felles eksponering av veteran skipene.
- + Statsraad Lehmkuhl ser positivt på samarbeid med øvrig veteran skipsflåte, som felles billettsalg, markedsføring, mm.
- + Når Statsraad Lehmkuhl er på lengre tokt, kan seilskipets plass benyttes av andre veteran skip, fortrinnsvis besøkende.
- + Havneskur 8 har potensiale til å utvikles til en viktig ressurs med fellesfunksjoner for veteran skipene og andre.
- + God formidling av sammenhengen mellom den historiske havnebyen på land, og de flytende kulturminnene.
- + Det ligge flere museer like ved som en kan spille på lag med.
- + Stort økonomisk potensiale i eksisterende strøm av turister i området.
- + God eksponering gir godt rekrutteringsgrunnlag for fartøyene.
- + Mulig for besøkende veteran skip å ligge ved tilstøtende kaier.
- + Fleksibelt område pga. tilknyttede kaier mot nord og sør gir muligheter for fremtidig ekspansjon hvis det oppstår.
- + Flere kaimeter enn Holbergskaien/Munkebryggen.
- + Godt kollektivtilbud.
- + Veteranfergen Beffen har allerede etablert kai og rute fra området.
- Begrenset med parkeringsmuligheter.
- Havneskur 8 er bortleid til private. Høyst usikkert om det er mulig å overta leieavtalen.
- Eksponert beliggenhet stiller større krav til presentasjon av fartøyene, og kan begrense restaureringsarbeid.
- Ikke lagermuligheter på kaien.

- Deler av kaifrontene er i bruk til yachter og av- og påstigning. Dette er funksjoner som eventuelt må flyttes til kaier andre steder i Vågen.
- Bergen Havn ønsker å benytte kaiene til kommersiell trafikk.

4.6 Holbergskaien – Munkebryggen

Dette er to kaiutstikkere som ligger på Nordnes. Begge med lang tradisjon for lokal rutefart, og med hvert sitt havneskur bygget like etter krigen. Havnevesenet har i dag avsatt Holbergskaiens 168 meter kailengde til fire navngitte veteranskip. Total kailengde for alternativet er 405 meter. Innerst i hopen er den restaurerte gamle fergelemmen som ble brukt av blant annet tidligere Fylkesbaatane. Kaien i hopen er lite egnet til annen fortøyning. Det er store kaiflater rundt havneskurene og gode fortøyningsmuligheter. Noen av veteranskipene leier i fellesskap et mindre lager i skur 14 på Holbergskaien.

4.6.1 Vurdering av Holbergskaien – Munkebryggen

For en grundigere presentasjon henvises det til BNV 2019. Alternativet ble der vurdert som det nest beste, etter Bradbenken – Dreggekaaien. Flere av veteranskipene foretrekker dette som kaiplass. Tilkomsten fra land er god, det er gode kaier, området er tilbaketrukket i forhold til å kunne drive vedlikehold om bord og eventuelt pakke båten inn med presenning om vinteren.

Her er to gode havneskur med godt potensiale til å tilfredsstille de behovene BNV har. Spesielt skur 14 på Holbergskaien. Begge kaiene har områder med større takutstikk der det er potensiale for aktiviteter på land.

Veteranbåthavn sammen med en generell opprusting av området vil bidra til å spre turismen i sentrum.

Stedet har samtidig sine åpenbare ulemper. Det er tilbaketrukket i et stille område av sentrum med svært få turister og andre besøkende, eller lokale folk som er ute og vandrer langs kaiene.



Kaiene og byrommene rundt trenger større offentlige investeringer som en del av en generell byutvikling for området for å fremstå som attraktivt for besøkende.

Det er ingen museumsinstitusjoner i nærheten som BNV og fartøyene kan samarbeide med. Et vesentlig argument mot dette alternativet er at begge havneskurene er utleid med langsiktige leieavtaler og i aktiv bruk. I skur 14 er det øvings- og konsertlokale, og skur 15 er utleid til arkitektkontoret Fortunen og Havbyen. Det vurderes ikke som et alternativ at BNV overtar noen av disse leiekontraktene. Det er imidlertid muligheter for å øke lagerkapasiteten i skur 14 ut over det som leies i dag, med tanke på fjernlager for de to andre alternativene.

4.6.2 Nye momenter Holbergskaien – Munkebryggen

Havneskur 14 og 15 er utleid med langvarige leiekontrakter som det anses som lite aktuelt å tre inn i innenfor en aktuell tidshorison. Å etablere landbase/besøkssenter i umiddelbar nærhet til fartøyene virker dermed ikke mulig.

Bergen Havn har jobbet med ny strategi for trafikken i Vågen. Dess lenger inn i Vågen en kommer, dess vanskeligere er det å utnytte havnen til kommersiell trafikk som gir nødvendig inntjening. De ønsker derfor å ruste opp og prioritere den ytre delen av Vågen til kommersiell trafikk, og flytte veteranskipene lengst inn. Dette gjelder også Bradbenken – Dreggekaien.

4.6.3 Oppsummering Holbergskaien – Munkebryggen

- + Allerede avsatt til veteranskip.
- + Store takutstikk med potensiale for aktiviteter ute under tak.
- + God plass på kaien.
- + Den vernede fergelemmen grenser til området.
- + Ekspansjonsmuligheter til Munkebryggen.
- + Isolert sett godt egnet for veteranskipene.
- + Området krever opprusting for å fremstå som attraktivt for besøkende.
- + Grunnleggende god infrastruktur med vann, strøm og lett tilkomst.
- + Bra parkeringsmuligheter.
- + Oversiktlige eiendomsforhold. Kommunen eier område og bygninger.
- + Byutviklingspotensiale gjennom opprusting av området som en del av etablering av BNV-Vågen.
- + Mindre problematisk eksponering av fartøy under restaurering og oppussing enn i de andre alternativene.
- + Kan bidra til å spre strømmen av turister, og redusere presset på øst-siden av Vågen.
- Møteplass på land forutsetter tilgang til skur 14 eller 15. Dette anses ikke som mulig på grunn av langvarige leieavtaler med andre aktører.

- Alternativet kolliderer med Bergen havns nye strategi for bruk av Vågen.
- Vanskelig å få plass til besøkende veteranskip uten bruk av Munkebryggen.
- Munkebryggen må innlemmes hvis det skal bli nok kaiplass til å dekke fremtidige behov.
- Ligger på skyggesiden av Vågen.
- Dårlig kollektivtilbud.
- Svak eksponering i bybildet, reduserer muligheten for rekruttering av frivillige.
- Ingen mulighet for felles presentasjon sammen med Statsraad Lehmkühl.
- Ligger utenfor den etablerte turiststrømmen.
- Mindre muligheter for økt inntjening fra servering og overnatting om bord i fartøyene.
- Må opprustes som en del av en lokal byutviklingspakke for å bli attraktivt.
- Ikke relevante museer i nærheten å spille på lag med.

4.7 anbefalinger og konklusjoner for BNV Vågen:

Etablering av Bergen Nasjonale Veteranskipshavn har vært et prioritert prosjekt for Bergen kommune, og støttet av Vestland Fylkeskommune og Riksantikvaren. En etablering i Vågen i det mest sentrale Bergen er et vanskelig utgangspunkt. Det vil være en rekke motstridende interesser og hensyn som skal balanseres mot hverandre. Problemstillingene forenkles ved at veteranskipene ikke legger beslag på areal på land, ut over landbasen/servicesenteret.

Landbasen må ligge tett innpå kaiene der fartøyene skal vise seg frem. Kaiskurene på de ulike kaiene peker seg naturlig ut. Det er motstridende interesser rundt flere av disse, og noen leies ut til aktiviteter som ikke har tilknytning til maritime aktiviteter.

Innenfor begrensede arealer, kan ikke alle få alt. Ingen av alternativene i Vågen er beint frem. I forhold til prosjektets ambisjoner er investeringsbehovene begrensede, men landbase må etableres, eksisterende leieavtaler eventuelt løses ut, og kaier avsettes. Det er identifisert klare interessekonflikter rundt flere av kaiene og havneskurene. Ved etablering av BNV må det derfor gjøres noen valg, og disse må tas nå slik at prosjektet kan holde fremdrift.

Anbefaling og konklusjon:

- 1) BNV Vågen får havneplass i indre Vågen, fra og med skur 11, til og med Børshopen.**
- 2) BNV får landbase/servicebygg i Strandkai terminalen. Bygget tilpasses BNVs behov for møtested, kontorer, mm. Hvis nødvendig løses eksisterende leieavtaler ut, men det gis rom for å dele bygget med andre sjørelaterte brukere.**
- 3) Bruken av de tildelte kaiene styres av BNV, i nært samarbeid med Bergen Havn.**
- 4) Kaiene opprustes med landstrøm tilpasset veteranskipenes behov.**
- 5) Kaiene opprustes for god tilkomst og fortøyning der behovet identifiseres.**
- 6) Bruk av kaiene skal være vederlagsfritt for veteranskipene. Strøm betales etter forbruk.**
- 7) Det etableres lager for veteranskipene i havneskur 14 på Holbergskaien.**
- 8) Ved behov for mer omfattende vedlikeholdsarbeid på båtene, brukes Holbergskaien som avlastningskai.**

- 9) Det er viktig at veteran skipene får muligheter for økt inntjening. Søknader om servering og overnatting om bord i båtene behandles positivt i tråd med bystyrets vedtatte merknad i møte den 22.09.2020, sak 258/20
- 10) Vinnerutkastet fra 2019 for arkitektkonkurransen for Fisketorget og Vågen tilpasses veteran skipenes behov slik at tilkomst ikke hindres eller begrenses.

5. Vedlegg

5.1 Innspill til nytt forslag BNV indre Vågen, vinteren 2020/21

(Innspillene er lett redigert, men ikke på synspunkt rundt BNV)

Veteranskipslaget Fjordabåten:

Styret i Veteranskipslaget Fjordabåten har diskutert det nye innspillet fra Bergen Havn, og vi stiller oss positive til plasseringen.

Vi har selvfølgelig mange ubesvarte spørsmål rundt blant annet:

- Lagringsplass
- Tilkost
- Organisering av et eventuelt vakthold
- Vinterhavn

Vi er overbevist om at en så sentral plassering vil gi oss mange flere fordeler og muligheter enn problemer, og at vi i fellesskap klarer å finne gode løsninger.

Det blir spennende tider frem til beslutning.

Vennlig hilsen

Trond Herland

Atle Raubotn, frivillig

Ut i fra innkomne ytringer i denne tråden registrere jeg bortimot en "hallelujastemning" om å få plass for en veteranbåthavn i den såkalte indrefiletten.

Nå mener jeg at det råder en - etter min mening, en altfor stor optimistisk vurdering om at veteranbåtene skal bli så synlig for en befolkning som ikke har sett eller vet om veteranbåtene, skal nå "strømme" på.

Om sommeren på dagtid er det stort sett asiatiske turister som vandrer i indrefiletten, og de har som regel et stramt reiseprogram og har da gjerne ikke noen veteranbåttur på listen samt rekruttering kan bli vanskelig.

På kveldstid er det de som ser "lyst på livet" med en del "innabords" Dette er stort sett lokale som til tider kan bli litt for mye interessert i gamle båter og da kan det bli litt forstyrrende for et mannskap som gjerne vil slappe av etter en tur med like "lystige" passasjerer.

Som nevnt i tråden er jeg enig at Strandkaiteminalen ikke er noe egnet plass for lager. Også tilkomst med kjøretøy til fartøyene blir heller ikke enkelt.

Så er det spørsmålet om hva med alle private lystbåter som nå mister sin plass til veteranbåtene. Vil nok tro at her kan det bli en uønsket konflikt. Blant mange av disse, vil sikkert ikke veteranbåtene stå høyt i kurs - altså negativ omdømme.

Det som kan bli mest krevende er sikkerheten ved manøver til og fra kai. Ser ikke noe lystig på manøvrere de største fartøyene en travel dag i nordavind ut og inn av "indrefiletten". Fortsatt skal det gå hurtigbåter til og fra Strandkaia som vil kreve sin plass til manøver. Videre vil det også fortsatt være en del lystbåter som ikke helt forstår at de må holde av veien for større fartøy i et havneområde. Så må en også være ærlig å innrømme at vi har mannskap som hovedsakelig består av frivillige - ikke alltid har det i "hendene" nå en går til og fra havn.

Min vurdering.

Indrefiletten kan også være seig å få i seg uten godt redskap, derfor vil jeg foreslå at en utvikler område rundt Holbergskaien med utviding til søre Munkebrygge. Der har vi større mulighet for friere handlingsrom med fasiliteter på land og med mulighet for et lite verksted.

Mvh Atle Raubotn

Atle Vie, frivillig

Bergen kommune / Havnevesen har over lengre tid jobbet med utfordringer der en vil knytte byen nærmere havnen. Dette går fra områder sør for Tollbodkaia og videre rundt Vågen inkl. Bryggen med mulig/sannsynlig bybane over Bryggen. Arkitektkonkurranse har vært utlyst.

Sett i lys av dette har de funnet plass til oss og vår samlede virksomhet som en viktig del av havnebildet. For øvrig er indre havn nokså «død» i store deler av året og ellers kun som båthavn for fritidsbåter.

Vi skal derfor verdsette den sentrale plassering vi har muligheten til å få. Dette kan bety mye for vår inntjening, rekruttering, samt betydningen og synliggjøring av vårt bidrag til kystkultur og den stor innsats våre mannskaper gjør og ikke minst Bergen som attraktiv turistby.

Så er ikke alt perfekt:

- Begrensinger i manøvrering primært for større fartøy?
- Lager?
- Vinterhavn?
- Varelevering?
- Parkerings?
- Etc.

Vi bør vel og ha en betraktning over hvilke fartøy som vil ha dette som fast havn og hvem som vil frekventere området i perioder og omfang.

Vennlig hilsen

Atle Vie

DS «Oster»

Hei alle saman

Dette er berre heilt fantastisk!

Veteranbåtane får plass der dei er synlege og kan pynte opp havna.

Mvh. Tor Bjørgås

Øyvin Konglevoll, frivillig

Dette var i sannhet overraskende. Dette ble lansert etter Nordsteam i år 2000, men har hele tiden vært avvist av Havnevesenet med rørende omsorg for lystbåtflåten.

Det er jo midt i smørøyet når det gjelder å promotere fjordabåtene, så det burde vi være glade for.

Men noen ulemper er det også med dette.

Man må glemme å kunne parkere ved siden av båtene når man er på dugnad eller med som mannskap. Varelevering til båter på Torgutstikkeren eller ved Blomstertorget blir heller ikke så lett.

I Torghopen er det vel ganske trangt for innerste båt som måtte ligge innerst i Torghopen, hvis der ligger båter utenfor på begge siden. Men gamle bilder viser jo ellers både Øygardsbåter og INDL – båter på begge sider av Hopen.

Ellers skal det være nok dybde hele veien inn både mot Rundetårnet og Torget, for man ligger jo der helst med baugen inn.

Det er veldig interessant å kunne bruke deler av Strandkaietterminalbygget til promotering av fjordabåtene, samt til kontor og møterom.

Samtidig er det vel gjerne fortsatt aktuelt med lageret vi har på Holbergskaien. Og kanskje Holbergskaien er mest praktisk for vinteropplag for presenningsinnkledde båter?

Men ja, jeg føler at dette umiddelbart høres veldig interessant ut.

Med vennlig hilsen

Øyvinn Konglevoll

MS «Atløy»

Umiddelbart verkar dette heilt fantastisk. Vil gi fartøya eit stort potensiale til å vise seg fram, formidle aktiviteten, drive rekruttering og kanskje kunne drive ein eller anna form for servering og salg til dei store folkemassane som beveger langs kaiene. For byen må det også være eit stort pluss. skapar miljø, er vakkert, skapar aktivitet.

Bakdelen er sikkerhet ift til dei same folkemassane, særleg på kveldstid ift vakthald og uønska besøk ombord, men dette let seg nok løyse. Typisk "tungt" vinterarbeid under opplag, presenningar, sveising, sjauing etc vil nok bli verre å få aksept for?

Utan at det er handsama i styret vil eg likevel stille meg svært positiv til dette.

beste helsing



Sander Ødelien

Styreleiar

Veteranbåtlaget Atløy

«Vestgar»

Hei og godt nyttår til alle.

Enig med Sander om at dette virker spennende og at fartøyene har større mulighet å vise seg frem for byen.

Men nesten utrolig at dette forslaget kommer fra Havnevesenet.

Men VESTGAR synes at dette er et positivt forslag.

Mvh

Einar Geitanger

Hardanger Fartøyvernssenter

Eg er samd med Sander sin respons. Det er alltid nokre pluss og minus men totalt sett meiner eg at dette forslaget er eit pluss for Fjordabåtane og for Bergen by. Baksida kan vera at havnevesenet legg ut Holbergkaien og Munkebryggen som bustad eller kontortomt, men reknar med at ferjelemmen ved Holbergkaien fortsatt er tilgjengeleg når MF Folgefonn kjem på bytur ein gong i framtida?

Med venleg helsing

Geir Madsen

seniorkonsulent



Det Midthordlandske Dampskibsselskap, Helge Andersen

Eg har samme innspel som Sander.

Ms Midthordland er positiv til Bergen havn sitt forslag.

Helge

MS «Sunnhordland»

For oss om bord i MS Sunnhordland, er forslaget som er kommen no, midt i blinken.

Me ligg sentralt midt i sentrum av Leirvik på Stord, og har hatt minimalt med problem, i vår lille by.

Skipet kommer veldig godt frem og det er mange positive sider av sentral beliggenhet.

På våre sporadiske turer innom Bergen, så er vi veldig glad i å ligge sentralt og inn mot det flotte torgområdet.

Nå ligger vi ikke fast eller store deler av året i Bergen, så vårt syn er nok ikke så representativt, som for dere som kjenner utfordingene der, og det respekterer vi.

Det er vel lenge til neste gang vi får et slikt tilbud, så det er lurt å tenke langsiktig.

Men vi håper det blir en bedre eksponering for de flotte skipene i de kommende år i Bergen sentrum.

Mvh

Kjell Fylkesnes

Koordinator

**Veteranskipet MS Sunnhordland****HSD Sunnhordland Drift As****Faktura adresse :** hsddrift@uni24.no

Organisasjonsnummer: 918 027 394

DS «Stord I»

Uttale til nytt alternativ 3 til Bergen Nasjonale Veteranskipshavn (BNV)

Bakgrunn:

Bergen Havnevesen har lansert eit nytt alternativ til BNV, der veteranskipsflåten skal kunne disponere indre del av Vågen (Indre Havn) som fast veteranskipshavn.

Veteranskipsflåten som har fast tilknytning til Bergen har i hovedsak to forskjellige driftsmønstre. Halvparten har Bergen som helårshavn, der skipene ligger i Bergen havn om vinteren, og havnens fasiliteter benyttes til vedlikehold.

Den andre halvparten har hovedhavn og vintervedlikehold annet sted, og Bergen havn benyttes kun til sporadiske anløp i forbindelse med arrangement, eventuelt noe fastere opphold i sommersesongen.

Stord I er det største av skipene som har Bergen som helårshavn. Skipet har til nå benyttet Holbergskaien som helårshavn, og har vert godt tjent med det.

Med vår lengde på 50,5 meter, og dampmaskin med omkast, ser vi noen operasjonelle utfordringer ved bruk av indre havn, særlig hopene synes lite tjenlige.

Torgutstikkeren synes likevel å være tilfredsstillende som sommerhavn, forutsatt tilkomst med bunkersbil, andre vareleveranser, og tilfredsstillende lager. Det forutsettes liten trafikk av fritidsbåter.

Det antas at det også vil være behov for vakthold.

Utfordring med tømning av kloakk / gråvann må avklares.

Konklusjon:

Stiftelsen D/S Stord I mener primært at Holbergskaien kan benyttes som helårshavn.

Sekundært kan Holbergskaien benyttes som vinterhavn, og Torgutstikkeren som sommerhavn, i juni-august. Det forutsettes at nødvendig infrastruktur legges til rette.

Som fast helårshavn er Indre Havn lite tjenlig særlig grunnet vedlikeholdsmessige årsaker.

Nærmere begrunnelse for konklusjonen:Generelt:

Styret i Stiftelsen har tidligere gitt uttaler til planer om BNV. Det er blitt lagt vekt på fordeler ved bedre eksponering for veteranbåtane ved Bradbenken enn ved Holbergskaien. Vi har likevel konkludert med at Holbergskaien var det beste alternativet ut fra en totalvurdering av praktiske forhold knyttet til istandsetting, vedlikehold og drift av D/S Stord I, i samsvar med formålet for Stiftelsen. Det nye forslaget til uttale foreslår at Indre Havn blir fast havn for veteranskipsflåten.

Hovedmålsetning om å knytte byen nærmere havnen:

BNV skal være en del av havneområdet fra Tollboden til Bradbenken. Vi er kjent med at det har vært utarbeidet en arkitektkonkurranse for området sør for Tollbodkaien og hele vegen rundt til Bryggen inkludert Bybanen. En av hovedmålsetningen har vært å knytte byen nærmere havnen. Dette for å få et mer levende sentrum i dette området som ellers fylles opp av plastbåter.

Med denne hovedmålsetningen vil Holbergskaien kunne bli et mer attraktivt område både for innbyggere i Bergen og turister som besøker byen. Dermed vil også veteranskip ved Holbergskaien komme i fokus: «folket kommer til veteranskipene i stedet for at veteranskipene må komme til folket». Og veteranskipene vil bidra til utvikling av denne delen av havnen og bakenforliggende områder. Vi viser også til at den nyrestaurerte bilbroen for fartøyer like i nærheten også vil bidra til formålet. En kombinasjon av noen veteranskip ved Holbergskaien, og andre i Indre Havn vil bidra optimalt til spredning av ovennevnte hovedmålsetning.

Marked:

Indre Havn vil uten tvil gi bedre eksponering og profilering for veteranskipene. Men i hvor stor grad det vil gi økt trafikk avhenger av «rutestrukturen» for de forskjellige fartøyer. De som satser på tilfeldig trafikk vil nok se økt trafikk. Men for de som satser på spesielle turer er bildet noe annerledes. Stord I sine Bergen Heritage turer består av en kombinasjon med veteranskip, veteranog og veteranbuss i rundtur fra Bergen til Indre Arna, med eldre norske passasjerer, der buss og båt møtes på kaien, og passasjerene kan velge mellom buss og båt først. I Indre Havn vil en slik kombinasjon knapt være mulig.

Hvorvidt veteranskipene kan holde åpent for servering/restaurant/cafe i Indre Havn på dag/kveldstid inkl. skjenkeløyve på lik linje med andre bedrifter i området med tilsvarende løyve må avklares. Dette vil ha stort inntekspotensiale, men det må i tilfelle vurderes nøye om dette er det man ønsker veteranskipsflåten skal bidra med.

En kombinasjon der noen av veteranskipene har sommerhavn i Indre Havn vil profilere alle veteranskipene, og gi disse markedsmessig effekt. Samtidig gir løsningen fleksibilitet til at andre kan benytte Holbergskaien om dette er mest ønskelig.

Ved særskilte arrangement vil det som tidligere år være ønskelig å benytte Bradbenken.

Vedlikehold:

Vedlikeholdsarbeid kan utføres mer «skjult» ved Holbergskaien enn lenger inne i havnen hvor folk er tilstede hele tiden. Dugnadsgjengen må ha tilgang langs skipet og tilgang til utstyr fra lager tett ved. Kranbil for å sette på og ta av presenningene må ha mulighet til fri adgang til kaien. Indre havn har ikke tilfredsstillende lagerforhold nær skipene. Skur 11 blir for langt borte, og Strandkai terminalen er ikke noe egnet plass for lager. Nødvendig tilkomst med kjøretøy til fartøyene blir heller ikke enkelt. Ved arbeid ved kai i Indre havn vil tilfeldige forbipasserende kunne virke forstyrrende for arbeidet, eller medføre større risiko for uheldige konflikter og skader.

Operasjon:

Stord I har dampmaskin med omkast. Med kun en propell og et ror til å manøvrere med må man ta den tiden det trengs for seilas for å unngå skader eller ulykker med andre båter i nærheten. Jo lengre inn i Vågen skipet ligger, jo mer komplisert vil det bli å manøvrere for å seile ut, f.eks. når flere småbåter ligger utenpå hverandre ved Bryggen. Dette særlig visst skipet blir liggende ved Zacharias bryggen på vestsiden med bb. side til kai.

Det som kan bli mest krevende er sikkerheten ved manøver til og fra kai. Det kan bli utfordrende å manøvrere de største fartøyene en travel dag i nordavind ut og inn av Indre Havn, ved stor trafikk av lystbåter som kanskje ikke helt forstår at de må holde av veien for større fartøy i et havneområde, og/eller ved samtidig tilkomst eller avgang av hurtigbåter.

Avslutning:

Uansett konklusjon på lokalisering er det positivt at Bergen kommune vil legge forholdene best mulig til rette for veteranskipsflåten, med infrastruktur og muligens støttefunksjoner. Det er også sterkt ønskelig at nivået på driftsstøtten til veteranskipsflåten kan økes.

Med vennlig hilsen
Atle Tørnes
Styreleder.

5.2 Saksutgreiing Vestland Fylkeskommune

Bakgrunn for saka

Bergen Nasjonale Veteranskipshavn blei lansert for aktuelle instansar hjå Bergen kommune, Hordaland Fylkeskommune, Riksantikvaren og veteranskipsmiljøet alt i 2009, på initiativ frå Bergen Kommunale Kystkultursenter. Hordaland fylkeskommune ytte i 2012 KUP-midlar (NOK 600 000) til Bergen kommune for å greia ut Bergen Nasjonale Veteranskipshavn (KURE-sak 61/12). Utgreiinga skulle svara på fylgjande:

- Levere en overordnet strategi for nasjonal veteranskipshavn i Bergen. Strategien skal være funksjonell i forhold til alle tre forvaltningsnivåer og politikk.
- Lage konkretiserte planer for samseilingsprogram/rederi, for samordnet formidling overfor publikum og utnyttelse av reiselivsinntekter. Planene skal være grunnlag for gjennomføring og finansiering fra relevante andre kilder, inkludert næringsutvikling.
- Etablere felles møtesteder for aktørene knyttet til havnene og til kystkultur/fartøyvern som inkluderer både frivillige og profesjonelle aktører.

Prosjekteigar er Bergen kommune ved byrådsavdeling for klima, kultur og næring. Byrådet i Bergen vedtok (i byrådssak 1353/12) at Bergen Kommunale Kystkultursenter AS skulle stå for gjennomføringa av utgreiinga. Prosjektet er forutan fylkeskommunale KUP-midlar, finansiert av verdiskapingsmidlar frå Riksantikvaren, og Bergen kommune. Rapporten «Bergen Nasjonale Veteranskipshavn - Med fortiden inn i fremtiden» ligg no føre. (vedlegg 1) Rapporten skildrar Bergen Nasjonale Veteranskipshavn (BNV) som ein organisatorisk overbygning av fasilitetar for veteranskip i Bergen og regionane rundt. BNV skal vera lokalt forankra i det sentrale hamneområdet i Bergen, og ta på seg oppgåver på regionalt og nasjonalt nivå.

Bakgrunnen for prosjektet er at dei frivillige laga som tek vare på verneflåten, har ei rekkje felles problemstillingar knytt til hamneforhold, økonomi, mannskap, regelverk, søknader og rapportering. Tanken med BNV er å få til ei betre tilrettelegging for den store flåten av veteranbåtar i Bergen og områda rundt, og skapa eit samlande kraftsenter for desse flytande kulturminna.

Det er eit offentleg ansvar å legge best mogleg til rette for at frivilligheita og fartøyvernet kan utvikla seg innafor gode og føreseielege rammer. Rapporten har god forankring i planar både frå Bergen kommune, Riksantikvaren og i regional kulturplan:

«Hordaland er det fylket som har flest listeførte og freda fartøy i Noreg. Stort frivillig engasjement og profesjonelle fagmiljø gjer at Hordaland står sterkt rusta til å ta vare på dei flytande kulturminna. Særlege utfordringar er knytt til vilkåra for dei som forvaltar og driftar fartøya og rekrutteringa av barn og ungdom. Det er trong for fellestiltak som kan forenkle og

samordne styresmaktene sin innsats i høve dei frivillige». (Premiss kultur: Regional kulturplan for Hordaland 2015-2025: 75)

Bergen og Vestland har sterke kunnskapsinstitusjonar som Museum Vest, Bymuseet i Bergen, Bergens Sjøfartsmuseum, Hardanger fartøyvernssenter v/ Hardanger og Voss museum, samt reparasjonsverftet Dåfjorden Slipp. Dette, saman med ein stor verneflåte og naturleg gode hamner, gjer Bergen til ein godt egna stad for ei nasjonal veteranskipshamn. Rapporten skildrar vidare dei fysiske rammene rundt veteranskipshamna; Vågen, hamna i Bergen Kommunale Kystkultursenter (Sandviken Veteranbåthavn), og hamna ved Gamle Bergen. Kvar av desse hamnene si historie, moglegheiter og utfordringar er synleggjorde i rapporten. Dei tre delhamnene skal gå under den felles nemninga Bergen Nasjonale Veteranskipshavn: BNV-Vågen, BNV-Kystkultursenteret, og BNV-Gamle Bergen.

Rapporten har ei omfattande rekkje med tilrådingar. Mellom anna vert det foreslått å oppretta ei 100 % stilling til servicekontor/rederi knytt opp mot BNV-Vågen. Dette er skissert som ein fellesfunksjon som arbeider med sams utfordringar for fartøya; skaffa mannskap, gjera innkjøp, halda fartøyet sertifisert, skrive søknader, drive marknadsføring, billettsal og booking. Fartøya vil framleis opptre som juridisk uavhengige selskap når det gjeld drift.

Rapporten peikar òg på viktigheita av ein felles samlingsstad for fartøyvernmiljøet, eit servicesenter med lokale for sosiale treff, kurs, konferansar og liknande, samt kontorlokale for fellestenestene.

Formidling vil også vera ein viktig del av BNV sitt virke. Rapporten tilrår at det vert laga eit heilskapleg formidlingsopplegg i eit samarbeid mellom BNV, fartøya, aktuelle museum og reiselivsnæringa.

Ein felleskonservator for fartøyvern, knytt direkte opp mot BNV, vil kunne sikra at arbeidet med dei flytande kulturminna skjer etter antikvariske prinsipp, samt fungera som eit bindeledd mellom forvaltninga ved Riksantikvar/fylkeskommune og lokale fartøy.

Modell for organisering og eigarskap vert diskutert i siste del av rapporten. Fleire moglege løysingar vert skisserte, men tilrådinga er at «BNV eies av Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Det vurderes flere deltakere på eiersiden for å få et bredest mulig fundament for BNV.» Vestland fylkeskommune er invitert til å samarbeida med Bergen kommune om å greie dette spørsmålet vidare ut.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Ikkje relevant.

Klima: Rapporten har ingen direkte miljømessige konsekvensar, men dette vil måtte vurderast fortløpande når tiltak i eit evt. hovudprosjekt vert iverksett.

Folkehelse: Gjennom BNV vil ein kunne styrke lokal identitet og auke engasjementet om kulturminnevern generelt og fartøyvern spesielt.

Regional planstrategi: Premiss kultur. Regional Kulturplan for Hordaland 2015-2025 omtaler behovet for fellestiltak og samhandling med det frivillige på fartøyvernfeltet.

Fylkesdirektøren vurderer at rapporten svarar på punkta i vedtaket til KURE-sak 61/12 og legg grunnlaget for ei framtidig etablering av BNV - ei veteranskipshamn som kan bidra til synleggjering av kysthistorie og kulturarv. Prosjektet løftar fram Bergen hamn si tydelege rolle i historia, som senter for sjøfart og handel.

Fylkeskommunen har gjennom tildelingar og høyringsuttalar gitt uttrykk for at ein ser på BNV som eit strategisk viktig prosjekt. Kysten si økonomiske og kulturelle rolle har vore stor, og kulturuttrykk frå kyst- og fjordområda treng styrkast. Veteranskipsflåten representerer ein viktig del av norsk identitet, og frivilligheita rundt fartøya er stor.

Rapporten tek opp sentrale problemstillingar for eit felt som treng infrastruktur og støtteapparat som sikrar føreseielege rammer, profilering, rekruttering og kunnskap. Tiltak som fellestenester og servicekontor for veteran skipa, ein felles samlingsstad for miljøet, og eit heilskapleg formidlingsopplegg utvikla i samarbeid med kunnskapsinstitusjonane er skissert.

Frivilligheita har alt stor kunnskap på feltet, og er den viktigaste ressursen for veteran skipshamna. Fylkesdirektøren meiner det er avgjerande at vidare arbeid mot ei nasjonal veteran skipshamn tek omsyn til frivilligheita og sikrar gode rammevilkår for denne. Når det gjeld lokalisering av kaiplass for BNV-Vågen, tilrår rapporten å legge denne til Dreggekaien og Bradbenken. Medan saka har vore til handsaming i Bergen kommune, har Bergen Havn peikt på utfordringar ved Dreggekai/Bradbenken-alternativet som ikkje er tilstrekkeleg utgreidd i rapporten.

Fylkesdirektøren ser det som viktig å få ei avklaring på spørsmål om lokasjon, og at ein i dette spørsmålet også ser samanhengen mellom flytande kulturminne og kulturminne på land som del av vurderinga. Vidare bør ein vurdere korleis BNV kan vere ein ressurs for frivillege som driv med fartøyvern i ein større del av fylket. Saksnr: 2020/61712-1 Side 4 av 4

Konklusjon

Fylkesdirektøren meiner den framlagde rapporten med forslag til etablering av BNV - ei veteran skipshamn, vil bidra til synleggjering av kysthistorie og kulturarv. Rapporten tek til orde for etablering av ei rekkje tiltak som vil stø opp under fartøyvernet og frivilligheita rundt. Fylkesdirektøren ser likevel at det vil vere trong for nærare avklaringar på spørsmål som gjeld lokasjon samt modell for drift og finansiering.

Fylkesdirektøren rår til at Hovudutval for kultur, idrett og integrering tek rapporten til vitande og stør opp om Bergen kommune sine vidare utgreiingar knytt til lokasjon, samt drifts- og finansieringsmodell.