



Til
BBU - Planseksjonen (Arbeidssted)

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2023/12694-121

Saksbehandler:

Dato: 16.02.2026

Fra
Plan- og bygningsetaten

Forslag til områderegulering med konsekvensutredning – offentlig ettersyn

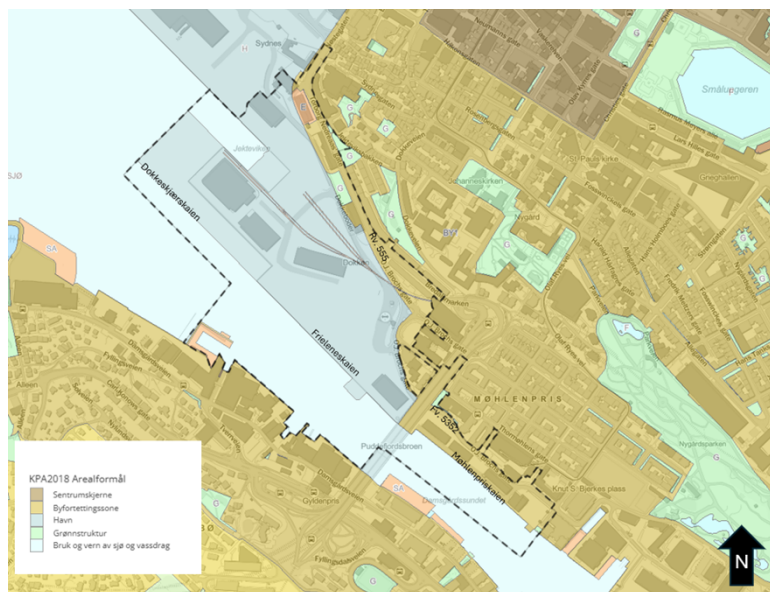
Bergenhus/Laksevåg. Gnr. 164, bnr. 421 m.fl., Dokken sør, Arealplan-ID 71460000

1 Saken gjelder

Plan- og bygningsetaten har i samarbeid med Dokken Utvikling AS utarbeidet forslag til områdereguleringsplan for Dokken sør i bydeler Bergenhus/Laksevåg. Mad arkitekter AS, Norconsult AS, Structor Vann AS, Vill Energi AS og Asplan Viak AS har vært konsulenter for planarbeidet.

1.1 Planområdet og parallelt planarbeid

Planområdet som er ca. 300 daa, ligger sentralt på Dokken og tett på Bergen sentrum. Ca. 120 daa av planområdet er sjøareal.



Figur 1. Planområdet vist sammen med arealformål i kommuneplanens arealdel 2018

Planområdet er i KPA 2018 avsatt til sentrumsformål (byfortettingssone BY1) og havneformål. Området på Møhlenpris og deler av Frieleneskaia inngår i hensynssone for bevaring kulturmiljø historisk sentrum (H570_7) med krav om at alle tiltak innenfor hensynssonen skal ta hensyn til det samlede kulturmiljøet innenfor sonen. Dokken er også avsatt til hensynssone H820 for områder under omforming/transformasjon, der det forutsettes helhetlig planlegging, og det er spesifikt satt krav om offentlig plan for Dokken (H820_2).

Til planoppstart viste avgrensning et noe større planområde enn det som nå legges fram til offentlig ettersyn. Reduksjon av planområdet i planforslaget er i hovedsak i nord ved Nøstet.

Innenfor planområdet til Dokken sør pågår det parallelt to andre planarbeid, Kommunedelplan for kollektiv Laksevåg, arealdel, 72050000 (KDP Kollektiv Laksevåg) og detaljregulering 71350000 Nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet.

1.2 Mål, planprogram og konsekvensutredning

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for, og sikre gjennomføring av helhetlig og framtidsrettet byutvikling sentralt i Bergen. Det planlegges for urban, bærekraftig transformasjon av dagens havneområde til et levende byområde for alle, med boliger, gode byrom, næring, sosial infrastruktur, effektiv mobilitet og energi- og miljøløsninger som gir bærekraft og nullutslipp. Utviklingsarbeidet har som ambisjon å legge til rette for utvikling av et sted der barna våre vil at barnebarna våre skal bli gamle. Mål for planarbeidet framkommer videre av fastsatt planprogram og er søkt fulgt opp i planarbeidet. Områdereguleringsplanen er omfattet av forskrift om konsekvensutredning og skal konsekvensutredes. Vurdering av KU-forskriften framkommer av planprogrammet.

1.3 Hovedgrepet

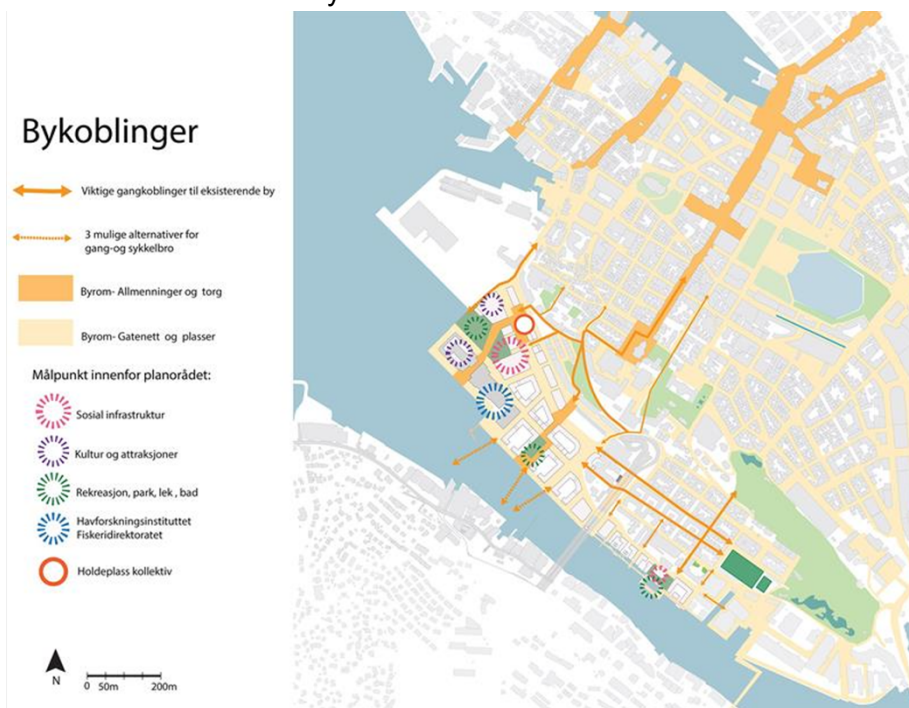
Hovedgrepet i planforslaget er å binde de ulike delområdene; A-Møhlenpriskaien, B-Frieleneskaia og C-Jekteviken sammen gjennom en rolig gate med variert innslag av grønne kvaliteter og gjennom en ny åpen og tilgjengelig sjøfront. Foreslått bystruktur kobler også utviklingsområdet sammen med nærområder som Sydnes, Møhlenpris og Bergen sentrum.

De ulike delområdene har noe ulik karakter, der delområde A i hovedsak tilrettelegges for boliger og en barnehage, delområde B for kombinert bolig og næring, mens delområde C i hovedsak tilrettelegges for større institusjoner som Havforskningen og Fiskeridirektoratet, skole, barnehage, og annen næring/tjenesteyting. *Verdenshavsenteret* O kan også bli en sentral aktør i delområde C.



Figur 2. Sammenkobling av de ulike delområdene innenfor planområdet via den grønne gaten (grønn pil i illustrasjon over). III: Bergen kommune.

Alle delområdene innehar minst et større byrom/park, i tillegg til gågater og gatetun. Gjennom delområde B og C planlegges det for allmenninger som inngår i en større bykontekst med kobling fra fjord til fjell. Et eller flere større og grønne byrom er også noe av det mest tydelige ønsket som vi har registrert blir trukket fram i den gjennomførte sosiokulturelle stedsanalysen.



Figur 3. Viktige målpunkt i planområdet og koblinger til eksisterende by. III: Bergen kommune.

Fagnotatet beskriver forslaget til områderegeringsplan med konsekvensutredning. Se plankart, reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse med vedlegg for utfyllende opplysninger.

Innhold

1	SAKEN GJELDER	1
1.1	PLANOMRÅDET OG PARALLELT PLANARBEID	1
1.2	MÅL, PLANPROGRAM OG KONSEKVENsutREDNING	2
1.3	HOVEDGREPET.....	2
2	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	6
2.1	PLANPROSESS	6
2.2	MEDVIRKNING.....	7
2.3	MERKNADER TIL VARSEL OM OPPSTART	8
2.3.1	<i>Varsel om innsigelse.....</i>	<i>8</i>
2.3.2	<i>Andre merknader til planprosess og planforslag</i>	<i>8</i>
3	OM PLANFORSLAGET	10
3.1	AVHENGIGHET TIL ANDRE PLANER	10
3.2	FØRINGER FRA ÅRSOPPDRAGET FOR 2026	16
3.2.1	<i>Arkitektonisk kvalitet</i>	<i>16</i>
3.2.2	<i>Gjenbruk av bygg, ombruk av bygningsmaterialer</i>	<i>16</i>
3.2.3	<i>Energieffektivisering</i>	<i>16</i>
3.2.4	<i>Renovasjon.....</i>	<i>17</i>
3.2.5	<i>Grønne lunger og jordvern.....</i>	<i>17</i>
3.2.6	<i>Økonomiske konsekvenser for kommunen</i>	<i>18</i>
3.3	BYFORM	18
3.4	AREALFORMÅL OG KRAV OM DETALJPLANKRAV	19
3.5	BYROM, UTEOPPHOLDSAREAL, UTNYTTELSESGRAD OG BYGGEHØYDER	19
3.6	BOMILJØ	22
3.7	UTFYLLING I SJØ	22
3.8	MOBILITET, TRAFIKKSIKKERHET OG PARKERINGSDEKNING.....	22
3.9	VA-RAMMEPLAN	23
3.10	KLIMATILPASSING: OVERVANNSHÅNDTERING, FLOMVEIER, HAVNIVÅ OG MARIN GRENSE	24
3.11	KLIMANORM	24
3.12	RISIKO- OG SÅRBARHET.....	25
3.13	GRUNNFORHOLD, MASSEBALANSE OG BÆREDYKTIGHET.....	25
3.14	KONSEKVENSER OG VIRKNINGER AV PLANEN	26
3.15	BARN OG UNGES INTERESSER	26
3.16	VIRKNINGER ETTER NATURMANGFOLDSLOVEN	27
3.17	GJENNOMFØRING OG AVHENGIGHETER FOR GJENNOMFØRING	28
3.18	REKKEFØLGEKRAV.....	29
3.19	FREMDRIFTSPLANER.....	30
4	VIDERE PROSESS OG RISIKO	30
4.1	INNSIGELSESTEMA	30
4.2	TILPASNING/GRENSESNIITT KDP KOLLEKTIV LAKSEVÅG OG DETALJREGULERINGSPLAN NYBYGG HI/FDIR.....	30
4.3	TEKNISK INFRASTRUKTUR	30
4.4	TILFLUKTSROM.....	31
4.5	PLAN FOR BYROM OG LANDSKAP.....	31
4.6	AVKLARINGER ANDRE TEMA.....	31
5	ANBEFALING	32

ANBEFALT VEDTAK:	32
VEDLEGG:	33

2 Planprosess og medvirkning

2.1 Planprosess

På bakgrunn av vedtatt arealstrategi (Bystyre [sak 46/23](#)) og bestilling av områdereguleringsplan for Dokken fra byrådsavdeling for byutvikling, ble det høsten 2023 startet opp arbeid med planprogram for områdereguleringsplan Dokken sør. Byrådet vedtok planoppstart og offentlig ettersyn av planprogrammet i møte 07.12.23, [sak 1314/23](#).

Høringsperioden var 16.12.23 – 06.02.24.

Planprogrammet ble fastsatt i møte 19.06.2024, sak [192/24](#). Planprogrammet og øvrige dokumenter i saken er tilgjengelig [her](#) på kommunens hjemmesider.

Ved fastsetting av planprogram ble punkt om parkering endret til:

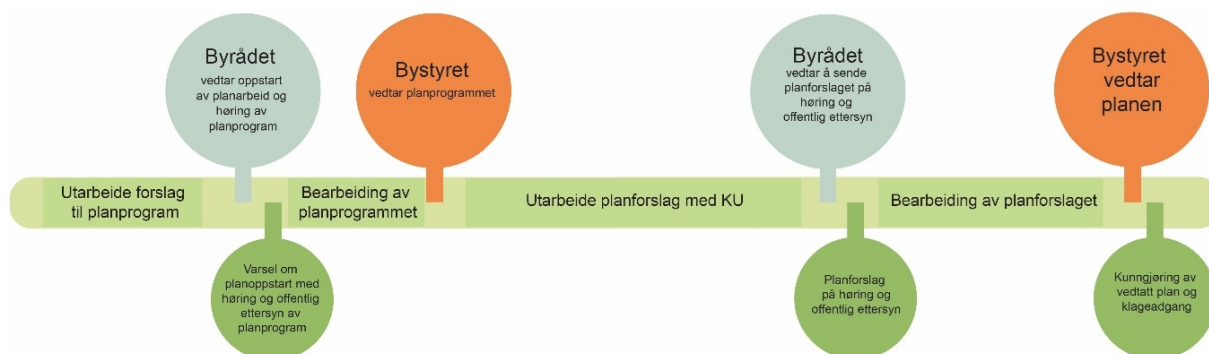
«Sette krav til parkeringsdekning i samsvar med KPA-2018 kap. 17 – byfortettingssone. Parkeringen legges i fellesanlegg for det enkelte bygg med unntak av HC-parkering og parkering for hjemmehjelp/hjemmesykepleier/leveringsbud mm som sikres nært sentrale målpunkt».

I etterkant av politisk fastsetting av planprogrammet ble vedtaket om parkeringsdekning i samsvar med byfortettingssone fremmet til politisk behandling i egen prinsippavklaring. I bystyremøte 29.04.2025, [sak 123/25](#) ble det derfor fattet vedtak om:

«Krav til parkeringsdekning settes i samsvar med KPA 2018 kap. 17 – Bergens sentrum BY1, likevel slik at parkeringsdekning pr. 100 m2 BRA bolig i snitt blir minimum 0,4, ved mindre markedsmessige forhold tilsier noe annet. HC-parkering og parkering for offentlige tjenestebiler, skal sikres nært sentrale målpunkt».

Planarbeidet har så langt gjennomgått to produksjonsperioder; 1. konsekvensutredning og 2. utarbeiding av planforslag. I første produksjonsperiode ble det, i tråd med alternativbeskrivelser fra planprogrammet, testet og utredet fem ulike konsepter med kombinasjon av elementer som byform, utnyttelse, infrastruktur og utfylling/utkraging. Anbefalinger fra KU-perioden har, sammen med øvrig innhentet kunnskap, lagt til grunn for planforslaget.

Planprosessen er delt inn faser som vist i figuren under. Dette fagnotatet behandler planforslag til offentlig ettersyn.



Figur 4. Milepæler i en planprosess med konsekvensutredning. Mørkegrønne bobler viser formelle medvirkningsmuligheter

2.2 Medvirkning

Iht. Årsoppdraget for 2026 er det et mål for plan- og bygningsetaten at innbyggerdialogen i reguleringsplanprosessene er aktiv og god. Som et ledd i reguleringsplanarbeidet har etaten og Dokken utvikling AS arrangert flere medvirkningsaktiviteter, kort oppsummert under:

- **Regionalt planforum Vestland fylkeskomme 05.12.2023**
 - Presentasjon av planprogram og orientering om videre planprosess
- **Kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse 09.01.24**
 - Presentasjon av planprogram og orientering om videre planprosess
- **Eldrerådet 10.01.2024**
 - Presentasjon av planprogram og orientering om videre planprosess
- **Åpent folkemøte ved planoppstart 10.01.2024**
 - Presentasjon av planprogram og orientering om videre planprosess
- **Møte med Vestland fylkeskommune 16.01.2024**
 - Presentasjon av planprogram for Infrastruktur og veg, Mobilitet og kollektivtransport, næring, plan og innovasjon, kultur og folkehelse
- **Møte med grunneier Falcogaarden 25.01.2024**
 - Presentasjon av planprogram og orientering om videre planprosess
- **Møte med ungdomsrådet 04.06.2024**
 - Presentasjon av planprogram for Infrastruktur og veg, Mobilitet og kollektivtransport, næring, plan og innovasjon, kultur og folkehelse
- **Møter med ressursgruppe samferdsel (Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, Bymiljøetaten vår 2024-høst 2025**
 - Workshop, presentasjon og diskusjon om trafikkberegninger og løsningsforslag for mobilitet
- **Møter med ressursgruppe kulturmiljø og byform høst 2024-høst 2025**
 - Workshop, presentasjon og diskusjon om alternativutvikling, resultat fra KU, løsninger i plangrepet
- **Møter med Statsbygg og plankonsulent Asplan Viak vår 2024-høst 2025**
 - Arbeidsmøter gjennom planprosessen for grensesnitt mellom områderegeringsplan og detaljreguleringsplan
- **Sosiokulturell stedsanalyse høsten 2024**
 - Kunnskapsinnhenting om hvordan folk bruker og opplever Dokken og omegn, hvilke forestillinger de har rundt Dokken i dag, samt deres interesser knyttet til fremtidig utvikling. Rapporten formidler samlede funn basert på innhentet informasjon gjennom digital spørreundersøkelse, feltregistreringer, intervjuer og skrivebordsundersøkelser og anbefaler hvordan den sosiokulturelle kunnskapen kan benyttes i områderegeringen og i den øvrige utviklingsprosessen
- **Møter med Bergen havn høst 2024-høst 2025**
 - Løsningsutvikling/strategi for havneflytting fra planområdet Dokken sør på kort og mellomlang sikt, i tillegg til utviklingstrinn og sikring av kollektivtilbud i ulike faser
- **Møter med infrastruktureiere BKK, BIR, Eviny, Bergen havn høst 2024-høst 2025**
 - Informasjon og diskusjon om løsninger og foreløpig plangrep
- **Møte med Møhlenpris velforening 11.06.2025**
 - Informasjon om planprosess og foreløpig plangrep
- **Møte med Borettslaget Welhavensgate 1-13 28.10.2025**
 - Informasjon om planprosess og foreløpig plangrep
- **Regionalt planforum Vestland fylkeskomme 02.12.2025**
 - Presentasjon av plangrep, planforslag, risiko/usikkerhet og videre prosess

2.3 Merknader til varsel om oppstart

Plan- og bygningsetaten varslet oppstart av planarbeid 16.12.2023. Informasjonsmøte om planprogram og videre planarbeid ble gjennomført 10.01.24. Møtet ble holdt i samarbeid med Dokken Utvikling AS og Statsbygg (sistnevnte er forslagstiller for privat detaljreguleringsplan Nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, saksnr. 2023/11228).

Til varsel om oppstart og offentlig ettersyn av planprogram ble det mottatt 40 merknader/uttaler, 15 private merknader og 25 høringsuttalelser. Det ble varslet om innsigelser fra 3 innsigelsesmyndigheter (Kystverket, Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen).

Alle merknader og varsel om innsigelser er oppsummert og kommentert i det vedlagte merknadsskjemaet, datert 11.02.2026. I uttalelsene og merknadene ble det i hovedtrekk pekt på følgende:

2.3.1 Varsel om innsigelse

- Kystverket melder at beredskapshavnfunksjoner må ivaretas. Flytting av godsaktiviteten til Ågotnes vil ikke frigjøre arealene på Dokken og Jekteviken i sin helhet. Dersom det i planprosessen ikke kan dokumenteres at tilstrekkelige erstatningsareal foreligger, må Kystverket forutsette at hensynet til sjøtransporten kan bli svært negativt påvirket, og må ta dette i betraktning ved vurdering av innsigelse ved offentlig ettersyn av planen.
- Vestland fylkeskommune (VLFK) melder at eventuelle bindinger mot Skolten/Bontelabo som erstatningsareal og relokalisering av havnefunksjoner er svært utfordrende av hensyn til viktige kulturmiljø. Dette vil være grunnlag for innsigelse fra VLFK og eventuelt Riksantikvaren dersom det ikke løses på en tilfredsstillende måte.
- Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen presiserer at Håndbøker N100 og N200 skal legges til grunn for all offentlig veg i planområdet. VLFK legger til grunn at fylkesveger skal detaljreguleres i områdereguleringen. Dersom planen til offentlig ettersyn ikke er tilstrekkelig gjennomarbeidet og avklart med vegmyndighet vil det kunne føre til innsigelser.

2.3.2 Andre merknader til planprosess og planforslag

Byform og arkitektur

- Gjeldende arkitektur- og byformspolitikk bør legges til grunn for all utforming i området.
- Konflikt mellom nybygg og tilgrensende etablerte bygg og eiendommer må unngås.
- Planen bør gi rom for ulik programmering og utforming av kvartalene.
- Lesbarhet, skalatilpasning og utvikling av en tydelig identitet for området er viktig.
- Koblingen mot Havbyen Bergen er viktig for næring og forskning.
- Universell utforming må være gjennomgående i løsningsforslag.

Samarbeid og medvirkning

- Det er behov og mulighet for et samarbeid med *utdanningsinstitusjoner* i nærområdet og å tilrettelegge for *studentboliger*.

- Det er bekymring for å miste areal til etablert kulturproduksjon, og at det ikke planlegges for tilstrekkelig med nye arealer for dette.
- Området og eksisterende bygg kan tas i bruk tidlig, som en av del *områdemodning*, der bruk av eksisterende bygg kan fungere som katalysatorer i transformasjonsarbeidet.
- *Dialog og medvirkning*, med både private og offentlige, er pekt på som viktig.

Byutvikling og transformasjon

- Storstilt byutvikling og transformasjon må være et sentralt mål gjennom hele planarbeidet.
- Utnyttelse, kvalitet, rekkefølgekrav og finansiering må sees i sammenheng, ettersom kostnader ender på sluttbruker.
- En del av arbeidet må også bestå i å avklare behov for sykehjem og omsorgsboliger i området, og hvor mye av dette som bør dekkes inn på Dokken.

Transport, mobilitet og annen teknisk infrastruktur

- Planen må sette rekkefølgekrav for trafikk og fremtidig infrastruktur, samt redegjøre for utbyggingsrekkefølge og hvordan trafikksikkerhet og mål om nullvekst i personbiltrafikken skal ivaretas i alle faser av utbyggingen. Dette gjelder også i faser der havnefunksjoner fortsatt skal være på Dokken.
- Tilkomst til eksisterende varelevering- og parkeringsområder må hensyntas.
- Det er bekymring for ingen bedring eller i verste fall økt støy- og luftforurensning i området.
- Det er behov for snarlig avklaring for bybane som også bidrar til ønsket utvikling i Bergen vest.
- Områdeplanen må sette av nok areal til kollektiv på Dokken. Dette gjelder også kollektivtilbud og mobilitetsløsninger før det kommer bybane.
- Dagens busstilbud på Puddefjordsbroen må bli et tilgjengelig, trygt og attraktivt kollektivtilbud.
- Areal til tekniske løsninger må sikres både over og under bakken, herunder for VA, energi, innovative og fremtidsrettede avfallsløsninger, brann- og redning, innovative løsninger for logistikk og varelevering, mobilitetshub, gående og syklende, kollektivløsning, landstrøm for skip m.m.
- Kryssing av Puddefjorden med lav bro vil ha konsekvenser for sjøtransport slik havn- og kaidisponering skjer i dag.

Idrett, rekreasjon og sosial infrastruktur

- Det er behov for å øke areal *til idrettsflater/hall* for både hånd- og fotball i Bergen sentrum.
- For rekreasjon må det settes av gode offentlige uteområder, både på land og i vann.
- *Planen må sikre areal til sosial infrastruktur*; både skole og barnehage, der støy- og luftkvalitet, solforhold og mikroklima hensyntas.
- *Barn- og unges interesser* må ivaretas.

- Det er ønske om fremtidige og effektive løsninger for klima- og energi.
- Planen må legge til rette for åpne blågrønne løsninger som et grep for framtidig klima.
- Planen må ivareta eksisterende naturmangfold og legge til rette for ny bynatur.

- Planen må legge til rette for boliger for alle og sikre sosial bærekraft i et langtidsperspektiv.

Kapittelet beskriver først avhengighet til andre planer. Videre beskriver det planforslagets hovedinnhold og hvordan problemstillinger er foreslått håndtert. Dette er foreløpige vurderinger. Etatens endelige anbefaling vil komme frem ved sluttbehandling av planen. Se planbeskrivelse med vedlegg, datert 11.02.2026, for utfyllende informasjon.

Løsningene i planforslaget er avhengig av valg og løsninger i andre planer og prosesser som pågår parallelt med planarbeidet for Dokken sør. Frem mot sluttbehandling må vi arbeide videre med å avklare grensesnitt og eventuelt tilpasninger til disse planene og prosessene:

1. Bergenhus-Laksevåg. Kommunedelplan for kollektiv Laksevåg, arealdel, 4601_72050000 (KDP Kollektiv Laksevåg)
2. Havneflytting
3. Bergenhus/Laksevåg. Gnr. 164 bnr. 3 mfl., Dokken, Nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, 4601 71350000

Planforslag for områderegeringsplan Dokken Sør og konsekvensutredning for KDP Kollektiv Laksevåg utarbeides parallelt. Dokken Sør og KDP Kollektiv Laksevåg har ulike hensyn som skal ivaretas på best mulig måte og anbefaler henholdsvis krysningsalternativ B1 og A4 for bybane over Puddefjorden.

2025							2026							2027																
JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DES	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DES	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DES
Alternativsvurdering og KU							Beaktet alternativ for bybane og dane/sykkelfor Fagnotat							Politisk vedtak av trasé Utarbeide planforslag med teknisk forprosjekt							BYRÅDET 1.G BEH Tidsbruk Rev planforslag, avhengig av konfliktnivå Politisk 2.G BEH									
							Høring							Fagnotat							Høring							Fagnotat		

Begge prosjektene har svært stramme fremdriftsplaner. Innenfor tidsrammen og med tilgjengelige ressurser, har det ikke vært mulig å utrede alle alternative kollektivtraseer i planarbeidet for Dokken sør før 1. gangsbehandling og offentlig ettersyn. For å kunne levere Dokken sør til 1. gangs behandling innenfor gitt tidsfrist, har det vært nødvendig å forskuttere løsninger for kollektivtraseen.

Arbeidet med KDP Kollektiv Laksevåg startet opp med en alternativanalyse av bybanetraseer – en grovsiling som første fase i konsekvensutredningen. Analysene tok blant annet utgangspunkt i traséer som er vurdert i konsekvensutredningen til områdereguleringsplanen for Dokken sør. Alternativanalysen har vært grunnlag for videre konsekvensutredning (KU) og tilhørende traséanbefaling i KDP Kollektiv Laksevåg.

Alternativanalysen ble gjennomført høsten 2025. anbefaling av hvilke alternative traséer som skulle utredes videre i KU i ble presentert for byrådet november 2025:

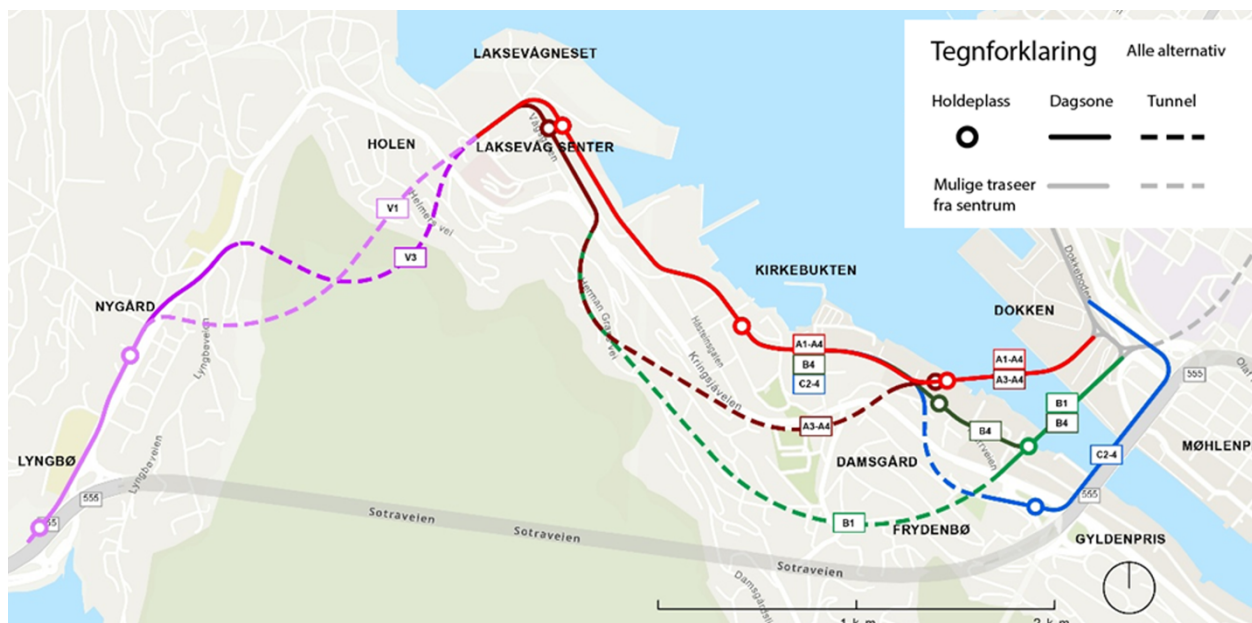
- Alternativ A4 med brolanding mer enn 75 meter fra forslag til tomteavgrensning for HI/Fdir, ble i alternativsanalysen vurdert å harmonere dårlig med landskapsbildet samt å ha redusert måloppnåelse for byutvikling. En skrå bro ble også vurdert å være vesentlig lengre og derfor dyrere enn tilsvarende broer med kortere forløp. Norconsult anbefalte å forkaste alternativet. PBE anbefalte likevel å vurdere traséen i KU for å belyse virkning av en trasé så langt ut i Puddefjorden som mulig, dog fortsatt utenfor 75 meters bufferkravet til HI/Fdir.
- Alternativ A1-bro, var anbefalt vurdert videre, og vurdert å ha meget god kollektivfaglig måloppnåelse.
- Alternativ B1 og B4 var anbefalt vurdert videre.
- Alternativ C ble i alternativsanalysen vurdert å ha dårlig måloppnåelse, men ble anbefalt vurdert videre på grunn av politisk bestilling. C2-4 ble vurdert som minst konfliktfylt av C-alternativene.

Med bakgrunn i dette har byråd for byutvikling gitt føringer for det videre arbeidet i KU for KDP Kollektiv Laksevåg, ref. [brev oversendt](#) (dok.57) til PBE november 2025:

- Alternativ A1 og A3 på Laksevåg med A4-bro på Dokken, vurderes videre i KU som den ytterste fjordkryssingen.
- Alternativ A1-bro på Dokken forkastes av hensyn til 75-meters avstandskravet fra HI/Fdir.
- Alternativ B1 og B4 vurderes videre i KU.
- Alternativ C2-4 vurderes videre i KU.

I forslag til områdereguleringsplanen for Dokken Sør er føringen fra byråden håndtert slik:

- Areal til og gjennomføring av A4 er sikret gjennom hensynssone og bestemmelser. A4 er ikke innarbeidet som del av plangrepet i Dokken sør-planen.
- Alternativ A1-bro på Dokken siden var et av de to anbefalte alternativene for Dokken sør-planen, men på bakgrunn av byrådets føringer er alternativet ikke vurdert videre i planen.
- Alternativ B1 er innarbeidet i planforslaget for Dokken sør. Areal til optimalisering og gjennomføring av alternativet er sikret gjennom hensynssone og bestemmelser.
- Alternativ C2-4 er ikke vurdert i Dokken sør.



Figur 6. Bybanetraseer som er vurdert i konsekvensutredning KDP Kollektiv Laksevåg. III: Bergen kommune

I tråd med føringen fra byråden er det i KDP Kollektiv Laksevåg arbeidet videre med å konsekvensutrede tre alternative traseer for fjordkryssing (A4, B1/B4 og C) med ulike varianter av dag og tunneltrasé på Laksevåg. Da utredning av trasé fra Dokken til sentrum ikke er en del av bestillingen, tar ikke KU stilling til om traséen mellom Dokken og sentrum skal gå i dag- eller tunneltrasé.

PBE og Norconsult anbefaler i KU for KDP Kollektiv Laksevåg alternativ A4, etter en samlet vurdering av konsekvenser for areal- og transport. Alternativ B1 beskrives som gjennomførbart. På Dokken har begge alternativene en holdeplass i planlagt kollektivgate dersom banen går videre i dagen til sentrum. Dersom traseen går videre til sentrum i tunnel vil holdeplassen for A4 og B1 ligge i tilknytning til brolandingene.

Planforslaget for Dokken sør anbefaler, og har lagt til grunn alternativ B1, som avviker fra anbefalingen i KDP. For begge alternativene må det settes av areal til banetraséen og arealer for anleggsgjennomføring for bybaneprojektet.

Traséalternativ A4

Konsekvensene av alternativ A4 er i liten grad undersøkt for Dokken Sør. Så langt kan vi peke på at alternativ A4 over Dokken kan ha følgende konsekvenser for planforslaget og prosjektet Dokken sør:

- **Bystruktur:** I plangrepet er det lagt vekt på å legge til rette for at et størst mulig område innenfor planområdet skal være relativt skjermet fra biltrafikk og støy. Sentralt i dette området er det regulert en bred allmenning/byrom for ferdsel til fots, rekreasjon og byliv, avgrenset av kvartaler regulert til bolig og næring. Alternativ A4 følger den sentrale allmenningen. Trasé og brolanding vil være en fysisk barriere og legge begrensninger på utforming og bruken av allmenningen. Flere boligfasader vil ligge innenfor gul støysone, det samme gjelder uteoppholdsareal. Hvilke konsekvenser dette vil ha for boligene og boligantallet er ikke undersøkt.

Strukturen i planforslaget må bearbeides og tilpasses bybanetraséen, og det er ikke undersøkt om det er mulig å oppnå tilsvarende kvaliteter i et bearbeidet forslag.

- **Fremdrift og ressurser:** Planforslaget (inkludert planbeskrivelse, plankart og bestemmelser) med tilhørende plangrep, utforming/størrelse på boligfeltene, byrommene og VA-rammeplan må bearbeides betydelig. Mobilitetsplan, kjøremønster/vegtegninger og støyberegninger må endres vesentlig med A4-traséen.

Traséalternativ B1

Konsekvensene er ikke vurdert i detalj. Alternativ B1 må arbeides videre med og optimaliseres. Så langt kan vi peke på at alternativ B1 over Dokken kan ha følgende konsekvenser for planforslaget og prosjektet Dokken sør:

- **Bystruktur:** Bygging av B1 vil kreve areal til et anleggsbelte langs traséen som er bredere enn gatetverrsnittet regulert i planforslaget. I planforslaget er det derfor vist en bredere hensynssone for bybanen, som går inn i tilgrensende boligkvarter. Det fører til at man må vente med å bygge ut kvartalene på hver side av bybanen til bybanen er bygget.
Dersom det også skal tas høyde for B1 med tunnelløsning må det reguleres areal til holdeplass mellom tunnelmunningen og brolanding. Gatetverrsnittet må da utvides og planforslaget må endres noe. Det må sees på konkrete løsninger i det videre planarbeidet.
- **Fremdrift og ressurser:** Det vil være behov for å vurdere løsninger for best mulig tilpasning til et optimalisert B1 alternativ. Dette kan få konsekvenser for fremdriften.

I arbeidet med områdereguleringsplanen for Dokken sør er trafikale konsekvenser av tunnelløsning for kollektivtrasé mellom Dokken og sentrum ikke vurdert. Dette gjelder både for alternativ A4 og B1.

I høringsfasen for KDP Kollektiv Laksevåg og Dokken sør må konsekvensene av alternativ A4 og B1 i Dokken sør-planen, undersøkes nærmere.

Konsekvensutredningen med anbefaling for KDP Kollektiv Laksevåg, leveres til politisk behandling for utlegging til offentlig ettersyn samtidig med reguleringsplanforslaget for Dokken sør. Frem til sluttbehandling skal én bybanetrasé vedtas og legges til grunn for både områdereguleringsplanen for Dokken Sør og for KDP Kollektiv Laksevåg.

2. Havneflytting

Bergen Havn AS sitt samfunnsoppdrag er å bidra til økt sjøtransport samt å legge til rette for en effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havnen. Godshavnen i Bergen, som i dag ligger på Dokken er en stamnetthavn, og er en av syv utpekte norske havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnettverket.

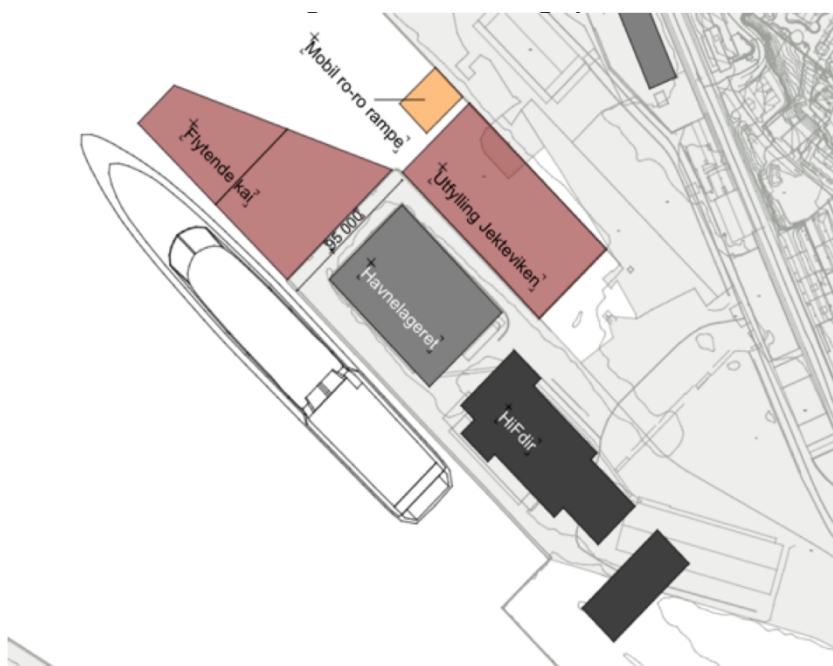
Utvikling av planområdet forutsetter at dagens havneaktivitet flytter ut av området, slik at havneformål innenfor planområdet kan transformeres til sentrumsformål, torg, byrom m.m. I samarbeid med Bergen Havn AS er det arbeidet fram løsninger for å klare dette. Sommeren 2025, [bystyresak 2025/159577-1](#) ble det politisk besluttet:

- Dagens havneaktivitet på Dokken sør skal i en mellomfase flytte til Jektvikesområdet (nord for planområdet).

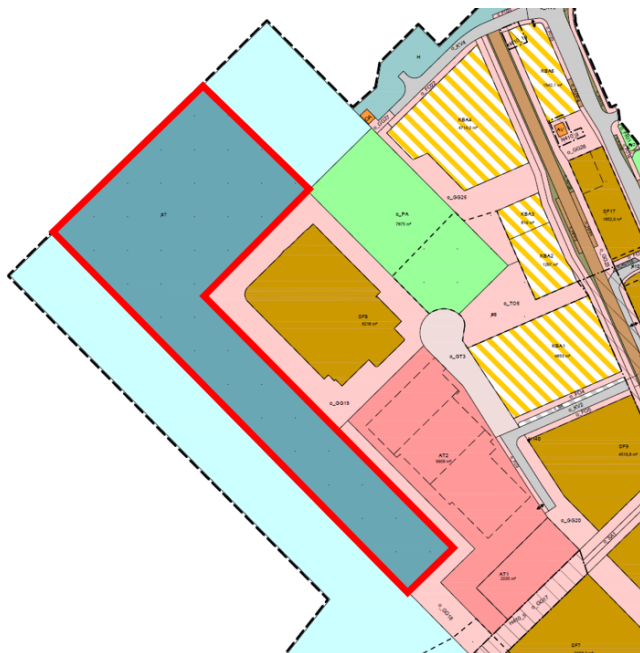
- Det skal settes i gang arbeid for utfylling av Jektevikshopen (bygge- og dispensasjonssøknad knyttet til utfylling ble godkjent i slutten av 2025, og det er ambisjon om å starte utfyllingsarbeidet i starten av 2026).
- En midlertidig flytende konstruksjon skal etableres utenfor Havnelageret for å kunne ta imot store skip.



Figur 7. Illustrasjon som viser midlertidig havneflytting fra Dokken sør til nordlig del av Dokken, utenfor planområdet. Ill.: Bergen kommune



Figur 8 Illustrasjon fra Bystyresak 207/25 - I fase 1 (2028 – 2035) foreslås det å etablere det som i saken vil refereres til som Havnelagspiren – en midlertidig cruisekai i form av en flytende lekter som forankres til eksisterende kai ved Havnelageret og til sjøbunnen. Denne skal erstatte dagens cruisekai i Jekteviken og kunne ta imot de største cruiseskipene. Tiltaket planlegges regulert som et midlertidig anlegg i områdeplan Dokken sør



Figur 9 Bestemmelsesområde #11 utenfor Havnelageret (her markert med mørkere blå farge og tykk rød linje i figur til venstre) som sikrer mulighet for flytende konstruksjon i sjø

Som del av områdereguleringsplan for Dokken sør er det foreslått regulert et bestemmelsesområde #11 i sjø utenfor Havnelageret. Sonen muliggjør en flytende midlertidig konstruksjon, og bestemmelsen setter krav til at havneaktiviteten skal være avviklet innen 2035.

Både Bergen kommune og Bergen Havn jobber med å finne en langsiktig løsning for godshavnen. Politisk nivå i Bergen kommune er i dialog med Øygarden kommune om utvikling av en ny regional godshavn. Avklaring for dette er ventet sommeren 2026. Den uavklarte langsiktige løsningen vil ikke være til hinder for utvikling av Dokken sør. En uavklart langsiktig løsning vil likevel kunne gi utfordringer for eventuelt kommende planer for utvikling av området

nord for Dokken sør, i tråd med arealstrategien Dokken 2050. I tillegg innebærer fortsatt havnedrift i området i nord, utfordringer for byutvikling innenfor Dokken sør med tanke på støy, særlig for bolig og uteoppholdsareal/rekreasjonsarealer, herunder uteoppholdsarealer for skole og barnehage.

3. Nybygg Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (HI/Fdir)

Innenfor områdereguleringsplanens planområde pågår det arbeid med detaljregulering for samlokalisering av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (HI/Fdir). Til offentlig ettersyn er planforslaget til henholdsvis områdeplanen og detaljplanen ikke helt sammenfallende¹. Utfyllende beskrivelser om innhold i detaljplanen framkommer av PBE sitt fagnotat til saken. Forskjellene gjelder:

- Kjøremonster
- Tomteavgrensning
- Beregning av utnyttelse
- Krav til avbøtende støytiltak
- Hensynssone EMC (elektromagnetisk stråling) og vibrasjoner
- Nedgravd drivstofftank utenfor formålsgrense/tomtegrense
- Småbåthavn
- Fasadelengder
- Offentlig tilgjengelig bevertning
- HC - parkering på offentlig grunn
- VA-løsning

¹ Det tas forbehold om at detaljplanforslaget HI/Fdir ikke var komplett da dette fagnotat ble skrevet. Dvs. at det er uklart hvorvidt detaljplanen innarbeider løsninger/bestemmelser fra områdeplanen om punkt over, fram til offentlig ettersyn av detaljplanen.

3.2 Føringar fra Årsoppdraget for 2026

Områdereguleringsplan for Dokken sør er et prioritert prosjekt i Årsoppdraget for Plan- og bygningsetaten. Vurdering av tematiske føringar som framkommer av Årsoppdraget er redegjort for under. Parkeringsdekning er omtalt i avsnitt 3.8.

3.2.1 Arkitektonisk kvalitet

Arkitektonisk kvalitet er summen av byrom, bygulv og bebyggelsen - og hvordan dette utfyller hverandre. Bebyggelsen som ligger til grunn i planforslaget er kun utviklet på konseptuelt nivå for å teste ut kvalitetskrav som sol/skygge, dagslys til bolig, støy, osv., samt for å definere rammer for byromsavgrensing og utnyttelse av byggefelt.

Til områdereguleringsplanen er det utarbeidet utformingsprinsipp for bygg og byrom. Utformingsprinsippene angir intensjoner, strukturer og prinsipper for utforming av bebyggelse, byrom og kantsoner, og er retningsgivende for fremtidige detaljreguleringsplaner innenfor planområdet. Konkretisering av detaljer og videreutvikling av arkitektonisk kvalitet ligger til neste plannivå. Dette er sikret gjennom bestemmelser.

Til sluttbehandling skal det også utarbeides en detaljert plan for byrom og landskap, herunder for gater, parker og byrom, som skal vise hvordan disse arealene skal utformes, brukes og organiseres. Plan for byrom og landskap skal følges opp i kommende detaljreguleringsplaner.

3.2.2 Gjenbruk av bygg, ombruk av bygningsmaterialer

Det er gjennomført en overordnet ombrukskartlegging av flere av de 13 eksisterende byggene innenfor planområdet. Planen legger opp til både demontering og bevaring av disse (med ev. tilbygg/påbygg). Les mer i planbeskrivelsen. Det er sikret gjennom bestemmelser at dersom detaljreguleringsplan legger opp til demontering av eksisterende bygg skal det gjennomføres en ombrukskartlegging. Så mye som mulig av eksisterende bygg og bygningsmateriale skal søkes gjenbrukt innenfor områdereguleringsplanens planområde.

I tillegg finnes det innenfor planområdet et lite formålsbygg som eies av Eviny («vannkoker» til fjernvarme) og fire pumpestasjoner (tre kloakkpumpestasjoner og en til kjøleledning). Det er kun en av disse, kloakkpumpestasjon på Dokken, som er foreslått flyttet internt i planområdet.

3.2.3 Energieffektivisering

Planforslaget setter ambisiøse mål om lavt klimagassutslipp. For å nå målene må det etableres infrastruktur og bygg som bidrar til lav og effektiv ressursbruk, og energiforbruk. Det er utarbeidet et notat for overordnet teknisk infrastruktur, der mulige løsninger er skissert. Det skal til sluttbehandling arbeides videre med energikonsept for områdeutviklingen som del av planleggingen av teknisk infrastruktur. VA-rammeplan og andre planer for teknisk infrastruktur skal legges til grunn for videre detaljplaner og områdeutvikling.

3.2.4 Renovasjon

Renovasjonskonsept for planområdet er ikke besluttet, men bestemmelsene legger til grunn at det må foreligge beslutning om et samlet renovasjonskonsept for hele utviklingsområdet, før detaljprosjektering av teknisk infrastruktur, og før detaljregulering av felt kan starte opp.

Det er utarbeidet en overordnet renovasjonsteknisk plan (RTP) som beskriver fordeler og ulemper med tre alternative renovasjonsløsninger. Rapporten gir et grunnlag for vurdering og beslutning om fremtidig renovasjonsløsning for utbyggingen av Møhlenpriskaien, Frieleneskaien, Dokkeskjæret og Jekteviken og vurderer følgende alternativ:

1. Alternativ 0 – Avfallssug
2. Alternativ 1 – Nedgravde bunntømte containere (uten og med komprimering)
3. Alternativ 2 – Lokal innsamling av avfall (og omlasting i større containere)

Februar 2026 har BIR gjennomført kapasitetsberegning for eksisterende terminal i Jekteviken. Foreløpige beregninger estimerer at eksisterende terminal kan betjene oppgitt ny utbygging, og vil kunne betjene avfallstypene plast/papir/papp/drikkekartong og restavfall fra både husholdning, samt næring med husholdningslignende avfall innenfor planområdet. Basert på denne tilbakemeldingen anses Alternativ 0 (med ny terminal) å være et lite relevant alternativ for utviklingen innenfor planområdet til Dokken Sør. Det er noe uklart hvilke konsekvenser påkobling til eksisterende terminal vil ha for tekniske løsninger og økonomi.

Det skal arbeides videre med renovasjonsløsning for planområdet frem mot sluttbehandling.

3.2.5 Grønne lunger og jordvern

Det er foreslått regulert en stor park nordvest i planområdet (o_PA, «Havparken»), ved Jekteviken. Ellers i planområdet reguleres det flere byrom i form av torg og gågate der det vil være stort potensiale for grønne lunger.

Jordvern er ikke aktuelt i dette planarbeidet ettersom det gjelder transformasjon av eksisterende havneområde. Det er derimot ambisjoner om å etablere lokale sirkulære systemer som eksempelvis kompostjord for urban dyrking og jordsmonn for fremtidig bynatur i området.



Figur 10 Bynatur og grønne lunger. III: Bergen kommune.

3.2.6 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Utviklingen av «Dokken Sør» vil medføre behov for kommunale tjenester og infrastruktur som normalt finansieres og driftes av det offentlige, herunder skole, barnehage og øvrig sosial infrastruktur. Gjennomføringsøkonomien baseres på realisering av området gjennom koordinering mellom områdets utbyggingstakt og kommunens prioritering av kommunale tjenester og sosial infrastruktur, bl.a. i handlings- og økonomiplan.

Avklaringer knyttet til ansvar, finansiering og tidspunkt for etablering av kommunale tjenestetilbud vil skje i videre plan- og beslutningsprosesser, og inngår ikke som del av den økonomiske sikringen i områdeplanen. Samspillet mellom utbygging av byområdet og kommunale investeringer vil være en viktig forutsetning for en helhetlig og gjennomførbar utvikling over tid. Se ellers omtale i planbeskrivelsen, og kapittel om *Gjennomføring og avhengigheter for gjennomføring* samt *Rekkefølgekrav* under.

3.3 Byform

Hovedgrepet for planen bygger på byromstradisjonene i det historiske Bergen sentrum, der det er avsatt rikelig med byrom til allmennheten. Bergen sentrum kjennetegnes av et rikt og variert byromsnettverk med forbindelser av ulike størrelse og karakter.

Når byen fortettes og Dokkenområdet transformeres, skal byromsnettverket videreutvikles med gode gang- og sykkelforbindelser til målpunkt og attraksjoner. «Havparken», med

viktige målpunkt rundt seg, legger grunnlaget for et nytt samlende byrom og et tydelig hjerte i planområdet.

Det legges til rette for en finmasket bystruktur og et variert byromsnett bestående av allmenninger, gater, parker og en offentlig tilgjengelig sjøpromenade. Byromsstrukturen gir fleksibilitet for ulike former for programmering av bygningsmassen og er godt koblet til eksisterende byromsstruktur.

Det planlegges etablering av gang- og sykkelbro til Laksevåg, og trasé er konsekvensutredet som del av KDP Kollektiv Laksevåg. Regulering av tiltaket inngår ikke som del av dette planarbeidet, men mulige lokaliteter for landing av GS-bro er likevel sikret gjennom områdereguleringsplanen. Sentrale forbindelser fra Møhlenpris og Nygårdshøyden til planområdet må etableres og deler av eksisterende forbindelse i dagens privatvei O. J. Brochs gate må forbedres. Dette er sikret gjennom planen.

3.4 Arealformål og krav om detaljplankrav

I utbyggingsformålene legger planforslaget i hovedsak opp til sentrumsformål, med plankrav om videre detaljregulering. Etter kartforskriften omfatter sentrumsformål forretninger, tjenesteyting, boligbebyggelse, hotell/overnatting, kontor og bevertning, herunder nødvendige grøntareal til bebyggelsen. Dersom felt skal unntas fra noen av funksjonene må dette skje gjennom bestemmelser, der det i dette planforslaget er satt følgende begrensninger på utbyggingsfeltene:

- Sentrum SF1-7,9,13 utelukker hotell/overnatting
 - o SF1 inneholder også parkering og innlemming av eksisterende kloakkpumpestasjon Wolfs gate
- Sentrum SF8,10,11; åpner for både bolig og hotell/overnatting
- Sentrum SF14; utelukker hotell/overnatting, kan åpne for bolig dersom hensyn til eksisterende bebyggelse med uteoppholdsareal og kvalitetskrav kan dokumenteres
- Sentrum SF15-16; utelukker bolig, åpner for parkering i kjeller
- Sentrum SF12; utelukker både bolig og hotell/overnatting

For beskrivelse av de øvrige arealformål og byggefelt med kombinert bruk (funksjonsfelt) se planbeskrivelsen. Plankartet opphever flere eksisterende eiendomsgrenser, nye eiendomsgrenser må avklares i videre planprosesser.

3.5 Byrom, uteoppholdsareal, utnyttelsesgrad og byggehøyder

Torg, park, gatetun og gågate

Det er lagt opp til flere torgareal i planen med varierende størrelse:

- Under Puddefjordsbroen (o_TO1-3)
- Frieleneset (o_TO4)
- Ved skole og barnehage i Jekteveiken (o_TO5)
- Utenfor 164/1426 «Katteklubben» (o_TO6)
- Ved tunnelmunning ved Industrihuset/Bredalsmarken 1-13 (o_TO7)

Uteoppholdsareal for barnehage på Møhlenpris (T1), «Trikkeparken», vil inngå i et større byrom sammen med rekreasjonsareal i sjø. «Havparken» (o_PA) er sentralt plassert nord i planområdet, og vil ha en viktig funksjon for hele det nye byområdet.

«Trikkeparken» i delområde A, «Frielenesparken» i delområde B og «Havparken» i delområde C utgjør de største byrommene i planområdet. I tillegg er det i planen foreslått regulert flere areal med gatetun (GT) samt gangveg/gangareal/gågate (GT). Det er lagt opp til at disse arealene skal ha minimalt med trafikk og komplementere de større byrommene i planen.

Sjøpromenade

Det er lagt opp til en romslig sjøpromenade langs Puddefjorden med muligheter for variasjon i møtet med sjøen. Eksisterende kai ivaretas i hele planområdet, bortsett fra i sørlig ende på Møhlenpriskaien. Her er det lagt opp til å bygge sjøpromenade på utsiden av dagens kai. Det er satt krav til at overgangen mellom eksisterende kai og ny kai skal være tydelig markert.

På Møhlenpriskaien (delområde A) tillates det å plassere bebyggelsen helt i kaikanten, og utkraging av bebyggelse ut i sjø. Her er sjøarealet regulert som bestemmelsesområde (#4). Innenfor #4 er det satt krav om at det skal etableres sjøpromenade med minimumsbredde på 6 meter, og det skal tilrettelegges for rekreasjon og tiltak for økt marinbiologisk mangfold. Eksisterende kaifront skal være eksponert av kulturmiljøhensyn.

Uteoppholdsareal for skole, barnehage, bolig og byrom for alle

Til skole (KBA1) er uteareal sikret i reguleringsplankart og bestemmelser:

- Minimum 18 m² pr. elev. Kravet oppfyller ikke gjeldene norm om 50 m² pr. elev, samt varslet ny norm som ligger an til å bli 30 m² pr. elev.
- Inntil 50% av uteoppholdsarealet pr. elev (9 m²) kan ligge på skolens tak under forutsetning at dette er offentlig og universelt tilgjengelig fra bakkeplan. Uteoppholdsareal på tak vil kunne være stort nok til å romme en 7`er bane.
- Minimum 50 % av arealet pr. elev (9 m²) på bakkeplan innenfor bestemmelsesområde #12 (deler av o_PA og o_TO5).
- Kvalitetskrav jf. KPA2018 gjelder. Dette er ikke sjekket i detalj i planforslaget.

Når planforslaget legger opp til 18 m² pr. elev er dette med bakgrunn i at skolens lokalisering, tett opp til «Havparken», gir potensiale for tilleggsareal som bidrar til et samlet uteareal rett over 30 m² pr. elev. «Havparken» er tiltenkt å være et nytt stort parktilskudd for hele Bergen sentrum.

Planforslaget sikrer videre to lokaliteter for barnehage á 90 barn. Til barnehage i KBA2 er uteareal sikret i reguleringsplan og bestemmelser:

- Minimum 24 m² pr. barnehagebarn i tråd med gjeldende norm
- Inntil 25 % av uteoppholdsarealet pr. barnehagebarn (6 m²) kan ligge på tak
- Minimum 75 % på bakkeplan fordelt på feltet KBA2 og bestemmelsesområde 13#.
- Kvalitetskrav jf. KPA2018 gjelder. Dette er ikke sjekket i detalj i planforslaget.

Det er ikke satt krav til at takareal skal være tilgjengelig fra bakkeplan.

Til barnehage i T1 er uteareal sikret i reguleringsplankart og bestemmelser:

- Minimum 21,3 m² pr. barnehagebarn. Kravet oppfyller ikke gjeldende norm på 24 m² pr. barn.
- Inntil 20 % av uteareal (4,2 m²) pr. barnehagebarn kan ligge på tak.
- Minimum 80 % av uteareal (17,04 m²) pr. barnehagebarn skal ligge på bakkeplan innenfor bestemmelsesområde #3 som omfatter felt T1 samt store deler av o_GG4 og o_GG6.
- Kvalitetskrav jf. KPA18 gjelder. Dette er ikke sjekket i detalj i planforslaget.

Det er ikke satt krav til at takareal skal være tilgjengelig fra bakkeplan.

Dersom endelig plan skal løse uteoppholdsareal til barnehage i T1 i tråd med normen innenfor nærområdet, vil det fram mot sluttbehandling måtte avklares om f.eks. deler av Nygårdsparken kan inkluderes som tilleggsareal. Alternativt må det vurderes videre hvilke andre grep som må gjøres innenfor planområdet, knyttet til både programmering og utnyttelse, slik at arealkravet til barnehagen kan løses i umiddelbar nærhet til bygget.

Til boliger setter planforslagets reguleringsbestemmelser krav til uteoppholdsareal i tråd med KPA18 BY1; 15 m² pr. enhet, hvorav minimum 10 m² skal være på bakkeplan med åpning for at disse kan løses i både offentlig park, plass eller gatetun samt i fellesareal. Kvalitetskrav i KPA2018 gjelder. Dette er ikke sjekket i detalj i planforslaget.

For å innfri kvalitetskravene er hovedvekt av uteoppholdsareal for boliger løst i offentlige byrom og kaipromenader, og i sambruk med skole og barnehager. I de ulike delområdene oppnås areal- og kvalitetskravene slik:

- **Delområde A:** areal- og kvalitetskrav for uteoppholdsareal oppnås ikke innenfor byggefeltene, men innenfor delområdet ved å regne inn byrom, barnehageareal, utkraget/flytende kaipromenade og rekreasjonsområde i sjø/sjøbad.
- **Delområde B:** areal- og kvalitetskrav for uteoppholdsareal oppnås ikke innenfor enkelte byggefelt eller delområdet. Boliger er avhengig av byrom og kaipromenade innenfor delområdet samt «Havparken» i delområde C (sistnevnte i en avstand på ca. 200-400 meter). Deler av «Havparken» inngår også som del av uteoppholdsareal for skole og barnehage. I utkast til utviklingstrinn er det forventet at «Havparken» er etablert parallelt med nordvestligste del av delområde B, etter 2035.
- **Delområde C:** det er få byggefelt med boliger innenfor området, og delområdet har «overskudd» av uteområder i forhold til antall boliger. Uteoppholdsareal for boliger oppnås ikke innenfor byggefeltene. Boliger i delområdet er avhengig av byrom, kaipromenade og «Havparken». Deler av «Havparken» inngår også som del av uteoppholdsareal for skole og barnehage.

Utnyttelse og byggehøyde

Totalt i de tre delområdene (A, B og C) legger planforslaget opp til ca. 290 000 m²-BRA, hvorav ca. 112 000 m²-BRA utgjør boligareal. Dette tilsvarer ca. 1300 boliger, med et gjennomsnitt på 65 m² BRA-S pr. enhet. Det presiseres at dette er et høyt anslag, og vil måtte undersøkes nærmere fram mot sluttbehandling. Utnyttelsen i de ulike feltene varierer fra ca. 80-500 %-BRA, med et spenn fra 2-8 etasjer, med unntak av SF4 med 12 etasjer,

o_AT med 11 etasjer og SF8 med 10 etasjer. Plankartet regulerer maksimum m2-BRA, inkludert kjeller.

Maksimal gesimshøyde (GH k+) går frem av plankart. Bestemmelsene åpner for at mønehøyde kan overstige gesimshøyde med inntil 3 meter. Angitt maksimal utnyttelse (m2-BRA) innenfor de ulike byggeformålene gir ikke mulighet til å bygge opp til maksimal gesimshøyde og eventuell mønehøyde over hele feltet. I tillegg til dette er det satt krav om nedtrapping innenfor følgende felt: SF5, SF6, SF7, SF9, SF10 og SF11. Endelig byggehøyde og utnyttelse påvirkes også av flere andre faktorer, som for eksempel krav til uteoppholdsareal, lysinnslipp m.m., og må avklares i fremtidige detaljreguleringsplaner. Nærmere framstilling av utnyttelse og etasjespenn innenfor de ulike feltene framkommer av planbeskrivelsen.

Maksimal utnyttelse innenfor byggefelt sikrer ikke (privat) kantsone for bebyggelsen innenfor feltene. Dette kan ha innvirkning på endelig utnyttelse inkludert boligallestimat, og må arbeides videre med til sluttbehandling.

3.6 Bomiljø

Planforslaget legger opp til byrom og gater på myke trafikanter sine premisser og minimalt med gjennomgangstrafikk. Alle delområdene har et sentralt byrom knyttet til seg, og det er sikret at det etableres minst to tydelig offentlige forbindelser gjennom de mest sentrale sentrumsformålene for en tryggere og mer finmasket byromsstruktur.

Alle byggeformålene gir mulighet for minst én stille side med trygge avgrensede gårdsrom. For å forebygge ensomhet, gi økt fleksibilitet og mulighet for flere å bo i sentrale deler av byen, er det sikret at minst 1 m2 per bolig settes av til innendørs fellesareal for beboerne.

3.7 Utfylling i sjø

Utfylling i Jekteviken er vurdert i konsekvensutredning for landskap, kultur og naturmiljø i vann. Planforslaget legger kun opp til utfylling i Jekteviken, som også er et viktig ledd i midlertidig havneflytting. Arbeidet med utfylling av Jekteviken for midlertidig havneflytting er godkjent i en egen byggesaksprosess, mens planforslaget sikrer den endelige bruken i form av park.

3.8 Mobilitet, trafikksikkerhet og parkeringsdekning

Temaet er vurdert i både konsekvensutredningen og i planbeskrivelsen. Mobilitetsplan med vegtegninger som følger planforslaget redegjør for løsninger for de ulike trafikantgruppene på land, i tillegg til notat om ferdsel i sjø. I planforslaget er det tatt høyde for alternative lokaliteter for landingspunkt for gang- og sykkelbro mot Laksevåg. Endelig plassering av bybanetrasé vil innarbeides når den er besluttet i KDP Kollektiv Laksevåg.

I planforslaget er det foreslått en trafikal løsning som innebærer en delvis endring av hovedvegsystemet. Trafikkanalyser dokumenterer at løsningene i planforslaget ikke vil ha vesentlig negative konsekvenser for overordnet vegnett, noe som også har vært et premiss fra vegmyndighetene. Det er likevel usikkert om løsningene er akseptable for vegeier.

Generelt er vegnettet innenfor planområdet strammet opp og gitt en bymessig utforming. I det interne gatesystemet er det avsatt generøse areal til gående, opphold og vegetasjon

samt sikret tilkomst for varelevering og annen nyttetraffikk. Parkering og tilgjengelighet for mennesker med funksjonsnedsettelse er også ivarettatt i planforslaget. Det må jobbes videre med detaljert plassering og antall av vareleveringslommer samt plassering av HC-plasser ift. avstand til målpunkt frem mot sluttbehandling.

Dagens fv. 5352 mot Møhlenpris er foreslått stengt for gjennomkjøring, noe som innebærer at trafikk inn/ut Møhlenpris og Marineholmen vil måtte skje via kryss fv. 5352 Thormøhlens gate /fv. 5332 Nygårdsgaten. Dersom forslag om stengt for gjennomkjøring godtas av nåværende veieier, vil det måtte avklares ny fremtidig veieier (fra fylkeskommunal til kommunal).

Fv. 5352 OJ. Brochs gate langs Møhlenpriskaien er planlagt å kunne ha en viktig funksjon i et overordnet hovedtilbud for sykkel. Foreslått løsning er vurdert å være et viktig grep for å støtte opp under mål om gåbyen, bidra til å heve kvaliteter for nye og eksisterende boliger, samt fredeliggjøre en strekning som i dag oppleves som avvisende for myke trafikanter. Utfyllende vurderinger framkommer av vedlagte vegtegninger, trafikkanalyse og mobilitetsplan.

Parkeringsdekning

I planforslagets reguleringsbestemmelser er det satt krav om parkeringsdekning i tråd med den politiske beslutningen fra april 2025; minimum 0,4 plasser pr. 100 m² bolig, hvorav 10% av disse skal være HC-plasser. Det er satt krav om plass til minimum 15 HC-plasser på gateplan.

Til de øvrige funksjonene, samt HC-parkering, er det i reguleringsbestemmelsene satt krav til parkeringsdekning i tråd med BY1 i KPA2018. I tillegg er det satt krav til at minimum 5% av de ordinære p-plassene skal settes av til delebiler. Det er også åpnet for frikjøp fra krav til parkering, iht. KPA2018.

Trafikkanalyser synliggjør at lav parkeringsdekning (0,15 pr. 100 m²) ikke vil ha vesentlig negative konsekvenser for kapasiteten i overordnet vegnett. Høy parkeringsdekning (1,2 pr. 100 m²) kan øke risiko for tilbakeblokkering til Nygårdstunnelen i morgenrushet, og kan medføre vesentlige forsinkelser i vegnettet på Dokken. Dette vil også gi påfølgende konsekvenser for eventuelle bussruter som skal betjene området. En slik parkeringsdekning vil i tillegg være i strid med kommunens mål om endret reisemiddelfordeling.

Vegmyndighetene har underveis i planprosessen også uttalt skepsis til parkeringsdekning på minimum 0,4 pr. 100 m², med begrunnelse i at dette kan være i strid med framforhandlede byvekstavtaler.

3.9 VA-rammeplan

VA-rammeplanen foreslår konkrete tiltak og prinsippøsninger for nytt hovedledningsnett, omlegging av pumpestasjoner, overvannshåndtering og samordning med annen teknisk infrastruktur. Det legges særlig vekt på robuste, fleksible og sirkulære løsninger som er tilpasset utviklingsmålene for Dokken. Ved konflikt mellom VA-norm/ NS3070 og målet om nullutslipp for planområdet skal VA-norm og NS3070 gjelde foran nullutslippsmålet.

Overvannsstrategien i planen følger kommunens krav til tretrinns håndtering og klimatilpasning, og tar høyde for fremtidig havnivåstigning, behov for trygge flomveier og

tilpasninger til kollektivtraseer som Bybanen. Det er utarbeidet et eget overvannsnotat med en overordnet overvanns- og flomplan som viser hoveddrenslinjer og flomveier. Samordning mellom vann, avløp, energi og avfall inngår som et gjennomgående prinsipp, med vekt på arealeffektivitet og fremtidig tilpasningsevne. Innenfor planområdet legger VA-rammeplanen opp til at alt overvann håndteres lokalt og separat fra spillvannsavløp. Som del av nullutslippsstrategien for Dokken anbefales et kildeseparert avløpssystem der svartvann og gråvann behandles og transporteres i separate løsninger, uavhengig av overvann. Dette skaper mulighet for lokal behandling av gråvann og mulig ressursutnyttelse av svartvann. Mulige løsninger er omtalt i VA-rammeplanen.

Se VA-rammeplan med tilhørende vedlegg for mer utfyllende beskrivelse. Bergen Vann har gitt negativ uttale til VA-rammeplanen. Se avsnitt 4.3 under.

3.10 Klimatilpassing: overvannshåndtering, flomveier, havnivå og marin grense

Reguleringsbestemmelsene setter krav til dimensjonering, plassering og tilpasning til fremtidig stormflomnivå i henhold til anbefalte verdier i «Fremtidig havnivå, stormflo og bølgepåvirkning» (Norconsult, 2026). Frem til sluttbehandling skal det arbeides med håndtering av masseutskiftning, nytt terrengnivå etc. som del av Miljøprogram, Faseplan og Plan for byrom og landskap. Flomveier og overvann er omtalt under VA-rammeplan, se også vedlegg til VA-rammeplan om overvannshåndtering.

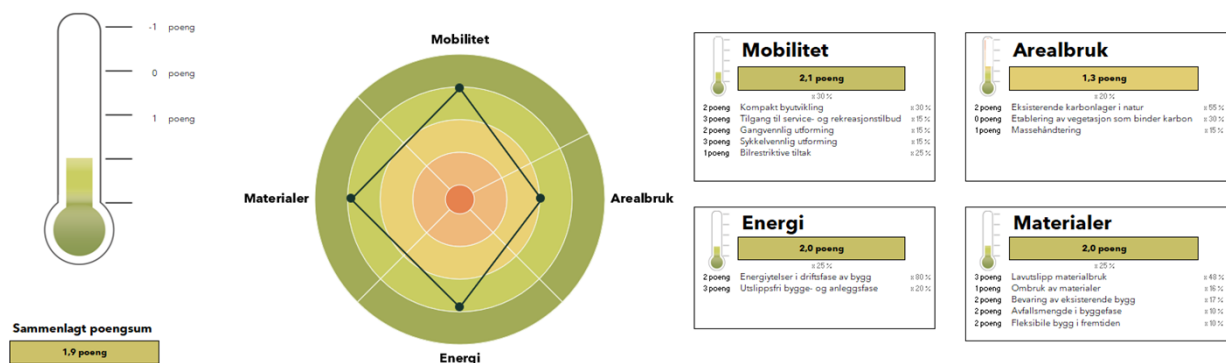
Planområdet ligger under marin grense, men er ikke utsatt for kvikkleireskred.

Områdestabilitet er avklart gjennom «Utredning av landskap og ekspansjon i sjø» (Norconsult, 2021).

3.11 Klimanorm

Det er utarbeidet en klimanorm for planforslaget basert på tilgjengelig kunnskap og kvalifiserte estimat. Resultatet er å anse som indikasjon på ønsket retning, og mer kunnskap, særlig hva angår masser og teknisk infrastruktur må avklares videre. PBE vil vurdere hva som skal sikres av klimaambisjoner til sluttbehandling.

Resultater



Figur 11. Resultat fra gjennomført klimanorm

3.12 Risiko- og sårbarhet

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for områderegeringsplanen. Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon med påfølgende sårbarhetsvurdering av relevante tema. Se planbeskrivelse for mer informasjon. Av disse temaene er det vurdert at planområdet har høy sårbarhet for:

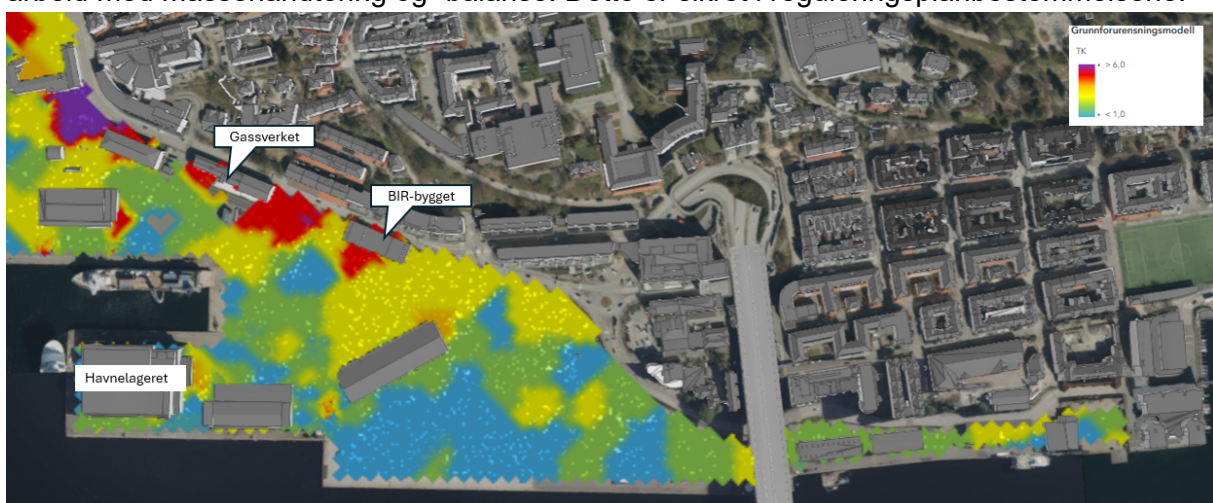
- Ustabil grunn (områdestabilitet)
- Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning
- Ekstremnedbør (overvann)
- Transport av farlig gods
- Trafikkforhold
- Sårbare bygg
- Tilsiktede handlinger
- Tilrettelegging for aktivitet mot sjøen

Vurdering av og avbøtende tiltak for temaene nevnt over, må følges opp gjennom kommende detaljreguleringsplaner og videre detaljering av området. Dette er i tråd med føringene fra Direktorat for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) som gjelder overordnet planlegging.

3.13 Grunnforhold, massebalanse og bæredyktighet

Grunnforhold og massebalanse

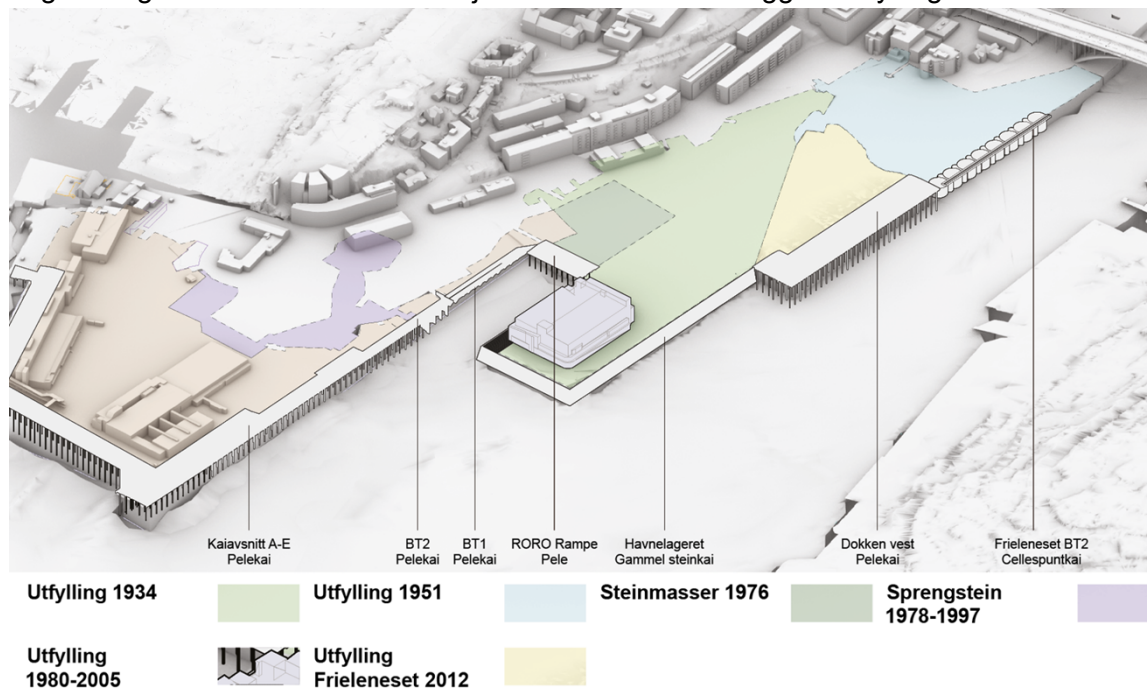
Med bakgrunn i den historiske aktiviteten innenfor havneområdet er det naturlig, og kjent, at det forekommer forurensning i bakken. Som del av arbeidet med arealstrategi Dokken 2050 (vedtatt februar 2023) ble det derfor gjennomført [innledende tekniske grunnundersøkelser](#) i området. Videre er det supplert med ytterligere grunnboringspunkt som del av planprosessen med områderegeringsplan Dokken sør. Undersøkelsene gir en god oversikt over dagens situasjon for grunnforurensning, men plan for videre massehåndtering med fremtidige tiltaksplaner og opprydding av forurensede masser, foreligger ikke på dette stadiet. Til sluttbehandling skal det utarbeides miljøprogram og faseplan som setter rammer for videre arbeid med massehåndtering og -balanse. Dette er sikret i reguleringsplanbestemmelsene.



Figur 12. Utklipp fra grunnforurensningsmodell. Mørkere farge = høyere tilstandsklasse (mest forurensning)

Bæredyktighet/byggbarhet

I tillegg til grunnundersøkelser nevnt i punkt 3 over ble det til arealstrategien Dokken 2050 også gjennomført [tilstandskartlegging av eksisterende kaier](#), som gir kunnskap om avgrensning av de ulike kaikonstruksjonene med bakenforliggende fyllinger.



Figur 13. Oversikt historisk utfylling og nåværende kaikonstruksjoner. III. Bergen kommune

Arealstrategien Dokken 2050 la opp til en bredere kaipromenade der ny bebyggelse lå innenfor pele- og cellespunktaiene på Dokken vest/Frieleneset (se Figur 13 over for stedsangivelse). Planforslaget til områdereguleringsplanen legger imidlertid opp til ny bebyggelse på begge disse kaikonstruksjonene. Dette, kombinert med en framtidig bybane, samt terrengheving/tilførsel av masser for tilpassing til havnivåstigning, medfører at det p.t er usikkert om kaiene er dimensjonert for en slik sum tyngdebelastning. Bestemmelsene setter krav om at dette skal tas hensyn til/avklares i prosjekteringsfase, men temaet må likevel undersøkes og avklares fram til sluttbehandling av reguleringsplanen.

3.14 Konsekvenser og virkninger av planen

Tema listet opp under er vurdert i konsekvensutredning og/eller som del av planbeskrivelsen. For mer informasjon vises det til planbeskrivelsen.

- Kulturmiljø og kulturminner
- Landskap
- Naturmangfold på land og i sjø
- Kriminalitetsforebygging

3.15 Barn og unges interesser

Planområdet for Dokken sør har vært utilgjengelig for allmennheten i lang tid, og derfor er området heller ikke i bruk av barn og unge i dag. Tema om barn og unge er konsekvensutredet i deltemarapport Friluftsliv, byliv, barn- og unges interesser.

Hovedvurderingen i KU er at den planlagte utviklingen vil være positiv for barn- og unge med

tilgjengeliggjøring av en ny del av byen med nye offentlige byrom og regulering av areal til skole og barnehage.

Det er satt krav om at torg og andre byrom skal utformes på en måte som bidrar til aktive byrom for opphold, lek og rekreasjon. Det er flere områder innenfor planområdet som er gitt krav om å inneholde større areal for lek og rekreasjon.

3.16 Virkninger etter Naturmangfoldsloven

Planforslaget er vurdert etter naturmangfoldsloven, se planbeskrivelse for mer informasjon.

▪ §8: Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget er vurdert å være godt da området er kartlagt i flere prosjekter. Det er også godt dokumentert at området er sterkt modifisert slik det fremstår i dag.

Kunnskapsgrunnlaget om naturmangfold vurderes som pålitelig og tilstrekkelig for å vurdere sannsynlige virkninger av tiltak på gjeldende plannivå.

▪ §10: Økosystemtilnærming og samlet belastning

Plan- og utviklingsområdet omfatter sterkt endrede omgivelser, og er lokalisert i en urban kontekst hvor graden av menneskelig påvirkning er dominerende og avgjørende for andre arters livsvilkår. Planene som foreligger, legger til rette for en noe bedre tilrettelegging for de naturlige økosystemene, og det vurderes at belastningen blir lik eller forbedret i forhold til dagens tilstand i sjø. Med utgangspunkt i at det er avsatt areal for bynatur på land, inkludert større parkareal, forventes virkningene av planen å være positive for terrestrisk naturmangfold (på land) sammenlignet med dagens situasjon.

Tiltak i planen kan få noe negative konsekvenser for aktuelle forekomster av arter på norsk rødliste (2021), herunder; ask, alm og lind som mulig fjernes fra området, og sjøfugl som mister takflater som er egnet sted for rast og hekking - gjelder spesielt for fiskemåke og gråmåke, men dels også for andre arter. Effekten av dette vil være negativ lokalt, men vurderes ikke samlet sett å ha vesentlig innvirkning på forvaltning av artene, eller naturmangfoldet generelt i Norge. Anleggsarbeidet kan potensielt skape varige negative konsekvenser dersom hensyn ikke ivaretas ved utførelse og miljøoppfølging.

▪ §9: Føre-var-prinsippet

Føre-var-prinsippet blir gjeldende når det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger tiltak kan ha for naturmiljøet. Prinsippet får begrenset betydning i vurdering av dette planforslaget. Det fremheves likevel at det knyttes noe usikkerhet til utviklingsområdets betydning for måkekolonier, og at kunnskapsgrunnlaget er begrenset for andre artsgrupper enn karplanter, fugl og pattedyr ettersom det foreligger få registrerte artsobservasjoner av disse i Artskart innenfor planområdet. Opprydding av forurenset grunn krever særlig aktsomhet med tanke på risiko for spredning til marint miljø. Vurderinger framkommer av planbeskrivelsen.

▪ §§11-12: Kostnader ved reduksjon av miljøverdier og Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Planene som foreligger vil ikke øke arealbeslaget, men har heller et potensiale for noe tilrettelegging av bynatur og gir derfor i realiteten en reduksjon i arealbeslag for natur. Videre er planene på dette stadiet lite konkrete for teknikker og metoder, men det forutsettes at

tiltaket ikke fører til perforering av tildekkingslag og fare for spredning av forurensning som er dekket til i tidligere prosjekter.

Nødvendige hensyn avdekket i forbindelse med utarbeiding av planen gjelder forsvarlig håndtering av plantemateriale fra fremmedarter og infiserte/ urene løsmasser, for å hindre utilsiktet spredning av skadelige arter ved gjennomføring av anleggsarbeid. Det stilles også krav til at det iverksettes skadereduserende-/avbøtende tiltak for å begrense negativ virkning på naturmangfold, for eksempel at støyende eller forstyrrende virksomhet legges utenom hekkeperioden for fugl. Dette er sikret gjennom å kreve at nødvendige avbøtende tiltak for å ivareta hensyn til dyreliv, inkludert livet i sjø og vann, i bygge- og anleggsperioden skal fremgå av naturmangfoldrapport i detaljreguleringsplan, og innlemmes i bestemmelser på detaljplannivå. For tiltak som ikke har krav om detaljreguleringsplan, må dette sikres i miljøoppfølgingsplan. Eventuell fjerning av trær og busker bør skje utenfor høysesong for plantevekst, helst i vinterhalvåret og ikke i mars-april av hensyn til hekkende fugl. Tiltakene som er beskrevet, er særlig relevant i anleggsperioden.

3.17 Gjennomføring og avhengigheter for gjennomføring

Planforslaget beskriver mulige utviklingstrinn for området som helhet, og overordnet vegnett spesifikt. Når beslutning om trasé er tatt i arbeidet med KDP, må utviklingstrinnene vurderes og videreutvikles fram mot sluttbehandling. I reguleringsbestemmelsene er det satt krav til at det skal utarbeides en faseplan for planområdet, før detaljreguleringsplaner kan igangsettes. Overordnet faseplan skal foreligge til sluttbehandling.

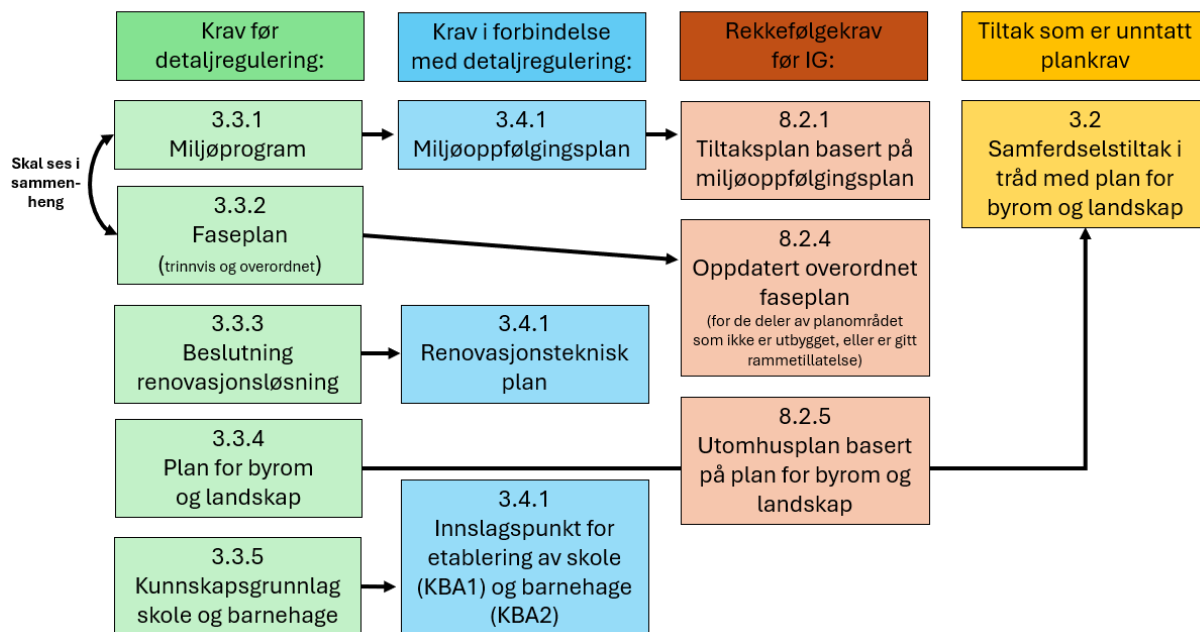
Det er ikke satt rekkefølgekrav til i hvilket utviklingstrinn skolen må være på plass, og hvilket bolig-tall som utløser krav om skoleetablering. Dette må avklares videre fram til sluttbehandling. For barnehage i T1 er det satt krav til at barnehagen skal være etablert før det blir gitt midlertidig brukstillatelse for sentrumsformål SF1 på Møhlenpriskaien.

Det er satt krav om miljøprogram (MP), overordnet faseplan og plan for byrom og landskap før utarbeidelse av detaljreguleringsplaner. Det planlegges for at disse skal ferdigstilles før sluttbehandling slik at de kan inngå som en del av planmaterialet til områdeplanen når denne vedtas. For fremtidige detaljreguleringsplaner er det i bestemmelser satt krav om miljøoppfølgingsplan som følger opp miljøprogrammet, samt andre utredningskrav. Videre kommer vanlige krav som følger av en detaljplanprosess. Krav om miljøoppfølgingsplan og tiltaksplaner gjelder også for tiltak i områder som ikke har krav om detaljregulering, som gater, parker og torg.

Til byggesaken skal det utarbeides tiltaksplan som følger opp miljøoppfølgingsplanen og en oppdatert faseplan som viser hvordan det enkelte byggeprosjektet passer inn i faseplanen for hele områdeplanen.

Det er åpnet for at samferdselsformålene, altså areal regulert til byrom, gater, kjøreveger o.l., samt parker og andre grøntformål, kan gå direkte til byggesaksbehandling. Dette fordrer at plan for byrom og landskap er detaljert i tilstrekkelig grad før sluttbehandling av områderegeringsplanen.

Det er nødvendig at utviklingsselskapet for Dokken tar et overordnet ansvar for både den overordnede fremdriften og sikrer at de ulike utbyggingsprosjektene kommer i rett tid og i rett rekkefølge etter hvert som utviklingen av Dokken sør tar form. Det er ikke mulig eller formålstjenlig å sette detaljert fremdrift og utbyggingsrekkefølge på nåværende tidspunkt.



Figur 14. Oversikt over viser hvordan krav før detaljreguleringsplan, krav i forbindelse med detaljreguleringsplan og rekkefølgekrav i byggesaken henger sammen.

Reguleringsbestemmelsene åpner for midlertidige tiltak for områdemodning, pilotering og testing underveis i utviklingen av området. Dette kan være kulturarrangementer, testing av vegetasjon, lek og rekreasjon, midlertidig bruk av bygg mv. Utviklingsselskapet har ansvaret for dette.

Områdereguleringsplanen er avhengig av avklaringer i parallelle planprosesser.

Det er i bestemmelsene satt krav til dokumenter som skal være ferdigstilt før detaljregulering, samt dokumentasjon som skal utarbeides i forbindelse med detaljreguleringsprosessene. Utviklingsselskapet har ansvar for dokumentasjon før detaljregulering, og som skal foreligge før sluttbehandling.

3.18 Rekkefølgekrav

Bestemmelsene setter rekkefølgekrav både av økonomisk (knyttet til milepæler) og tidsmessig karakter.

For byggeformål langs de mulige bybanetraseene, er det krav til at det i rammesøknad blir lagt frem dokumentasjon om at nødvendig forberedende arbeid for bybane og anlegg for sykkel og gange er gjennomførbart. Dette inkluderer nødvendig infrastruktur under bakken, masseutskifting og fundamentering av tilstøtende bygg. Denne bestemmelsen følges opp av krav om at det nødvendige forberedende arbeidet, nevnt over, er opparbeidet eller sikret opparbeidet før det kan gis igangsettingstillatelse. Sammen sikrer disse to rekkefølgekravene at det er lagt til rette for bybanetrasé dersom denne skulle komme samtidig eller etter at ny bebyggelse etableres på Dokken.

Det er satt krav om at alle byggeformål innenfor planområdet bidrar til at broforbindelsen mellom Dokken og Laksevåg opparbeides.

Rekkefølgekravene sikrer blant annet også at nødvendig og tilgrensende veger, gater og byrom fastsatt i detaljreguleringsplan, som et minimum er midlertidig opparbeidet.

For Møhlenpriskaien, delområde A, er det satt krav om felles planlegging for byggeformålene (SF1-SF4 og T1) med tilhørende matrise som viser rekkefølgekrav knyttet til de enkelte formålene. De fleste byggeformålene her er avhengig av de samme arealene for å kunne tilfredsstille krav til blant annet uteoppholdsareal.

3.19 Fremdriftsplaner

Foreløpig fremdriftsplan legger opp til å levere planforslaget til sluttbehandling i løpet av våren 2027, men fremdrift for videre planarbeid vil være avhengig av politiske føringer, høringsinnspill, eventuelle innsigelser og avklaring av bybanetrasé.

4 Videre prosess og risiko

Etter offentlig ettersyn er det flere tema som må arbeides videre med. I planforslaget er det identifisert tema som kan gi risiko for innsigelser fra berørte myndigheter. Innsigelsestema kan ha særlig innvirkning på framdrift. I tillegg må grensesnitt mot andre parallelle prosesser avklares og tilpasses, teknisk infrastruktur videreutvikles, areal for tilfluktsrom avklares og tilpasses, plan for byrom og landskap utarbeides samt øvrige tema videreføres.

4.1 Innsigelsestema

- Uteoppholdsareal skole, barnehage og boliger i tråd med kvalitetskrav
- Utnyttelsesgrad
- Parkeringsdekning og mobilitetsløsning
- Utkraving av bygg over sjø

4.2 Tilpasning/grensesnitt KDP Kollektiv Laksevåg og detaljreguleringsplan nybygg Hi/Fdir

- Ved beslutning av trasé i KDP Kollektiv Laksevåg må denne innarbeides i områdereguleringsplan for Dokken.
- Etter offentlig ettersyn av forslag til områderegulering og detaljreguleringsplan må planene i større grad samsvare og punkt trukket fram under kapittel om «*Avhengighet til andre planer*» må avklares. Det vil også være behov for en overordnet avklaring om hvordan de ulike planene skal virke sammen.

4.3 Teknisk infrastruktur

VA-rammeplan

Bergen vann har gitt negativ uttale til to versjoner av VA-rammeplan i brev datert 11.12.2025 og 06.02.2026 med bakgrunn i for stort omfang av kildeseparering (svartvann og gråvann) i det private spillvannsanlegget.

Bergen vann fraråder et slikt gråvannsanlegg i tett befolkede områder grunnet:

- Utslipp av fettholdig avløpsvann (gråvann) kan medføre større ulemper med rotteproblematikk.
- Udefinerte krav til vannkvalitet for gråvann, herunder fett, bakterier og andre smittestoffer, som planlegges ført ut fra nytt gråvannsrenseanlegg til utslipp. Utslippspunkt fra anlegget er planlagt til sjø via parkanlegg.

Bergen Vann mener det er lagt opp til et kompakt system hvor distribusjonsnettet i liten grad er tilrettelagt for drift og vedlikehold av vannforsyningssystemet. Det frarådes fra Bergen Vann å bygge VA-anleggene slik med bakgrunn i:

- Hovedstrukturene for VA-systemet slik de er planlagt på Dokken sør, vil ikke være aktuelt for Bergen Vann å overta til offentlig drift og vedlikehold, noe som er vanlig praksis ved større utbygginger av VA-systemer.
- Løsningen er i strid med VA-norm

Bergen vann mener etablering av et privat driftsselskap for gråvannshåndtering samt drift og vedlikehold av hoved VA-strukturene vil medføre:

- Unødvendig høye vann- og avløpsgebyrer for fremtidige abonnenter innenfor Dokken sør.
- Fremtidige abonnenter må betale både kommunale vann- og avløpsgebyrer, ettersom man er tilknyttet kommunalt vann og avløp, i tillegg til de kostnadene et privat driftsselskap vil medføre.

VA-rammeplan må arbeides videre med etter offentlig ettersyn.

Renovasjonsteknisk plan

Det må avklares hvilket renovasjonskonsept som skal etableres i området, og RTP må bearbeides videre med utgangspunkt i valgt konsept etter offentlig ettersyn (se også avsnitt 3.2.4). BIR skal utrede hvilke konsekvenser kobling av avfallssuget til eksisterende terminal i Jekteviken, vil ha for tekniske løsninger og økonomi.

4.4 Tilfluktsrom

Tilfluktsrom er permanente beskyttelsesrom som vil kunne redusere omfanget av skader som følge av krigshandlinger. Krav til utforming av disse skal følge av nasjonalt regelverk. I perioden fra 1998-2024 har det vært et nasjonalt midlertidig fritak fra plikt om å bygge tilfluktsrom i nye bygg, men kravet ble gjeninnført i 2025. Regelverk eller kriterier for krav til bygging er ikke ferdig utformet, og inntil dette er på plass vil fritak fortsatt kunne innvilges. Planforslaget har ikke innarbeidet areal til tilfluktsrom, men det legges til grunn at nasjonale føringer vil komme i løpet av 2026. Dette vil da innarbeides fram til sluttbehandling. Avhengig av kriterier for krav til bygging som stilles kan dette ha innvirkning på bl.a. utnyttelse, boligall, klimafotavtrykk (ev. kjeller under havnivå), m.m.

4.5 Plan for byrom og landskap

Frem mot sluttbehandling skal det arbeides videre med en plan for byrom og landskap. Arbeidet vil starte med utlysning av en landskaps- og byroms konkurranse for å sikre et variert tilfang av gode ideer. Basert på konkurranseforslagene og vinnerforslaget skal det utarbeides en detaljert plan for byrom og landskap. Planen vil sette rammer for videre detaljering og gjennomføring av parker, gater (herunder HC-parkering), byrom og bruk av første etasjer.

4.6 Avklaringer andre tema

- Byggehøyder
- HC-parkering
- Reguleringsbestemmelser, inkludert rekkefølgekrav
- Mobilitet

- Anleggsbelte for fundamentering av gang-sykkelbro
- Byggbarhet
- Miljøprogram
- Faseplan
- Utformingsprinsipp for bygg og byrom

5 Anbefaling

Plan- og bygningsetaten anbefaler at planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn for innhenting av skriftlige merknader og innspill.

Anbefalt vedtak:

- 1) I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-2 og 12-10, sendes følgende forslag til områderegulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:
 - a. 71460000 Bergenhus/Laksevåg. Gnr. 164, bnr. 421 m.fl., Dokken sør, vist på plankart, sist datert 11.02.2026
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 11.02.2026

Plan- og bygningsetaten

Vigdis Berge

Avdelingssjef

Tarje Iversen Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart, datert 11.02.2026

Reguleringsbestemmelser datert, 11.02.2026

Planbeskrivelse, datert 11.02.2026

1. Merknadsskjema, datert 11.02.2026
2. Utformingsprinsipper for bygg- og byrom, datert 11.02.2026. Plan- og bygningsetaten.
3. Illustrasjonsplan, datert 04.02.2026. Mad arkitekter AS
4. Dokken sør. Samledokument, datert 18.12.2025. Mad arkitekter AS
5. Mobilitetsplan med vedlegg, datert 16.12.2025. Norconsult AS
 - a. Vegtegninger
 - b. Utbyggingstrinn for vegnett
 - c. Vurdering kryss Bredalsmarken, datert 22.09.2025
 - d. Vurdering av trafikkregulering OJ. Brochs gate, datert 02.12.2025
 - e. Trafikksikkerhetsrevisjon Dokken sør, datert 02.12.2025
6. VA-rammeplan inkludert overordnet konsept for teknisk infrastruktur med vedlegg, datert 16.01.2026. Structor vann AS.
 - a. Kommunale overløp
 - b. Overvannsnotat
 - c. Overordnet konsept for teknisk infrastruktur
 - d. Dynamisk skybruddsplan
 - e. Brannvannsdekning
 - f. Faseplaner
 - g. Tegningshefte
7. Støynotat med støysonkart, datert 06.02.2026. Norconsult AS.
8. Renovasjonsteknisk plan (RTP) med alternativer, datert 04.02.2026. Asplan Viak AS.
9. Risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 02.10.2025. Norconsult AS
10. Ferdsel på sjø, datert 06.02.2026. Norconsult AS
11. Kollektiv før bybane, datert 07.08.2025. Asplan Viak AS
12. Notat sentralitetsanalyse, datert 04.02.2026. Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune.
13. Naturmeny – Habitattilpasning, datert 26.01.2026. Norconsult AS.
14. Miljøteknisk grunnundersøkelse med vedlegg, datert 26.11.2025
 - a. Totalsonderingsprofiler
 - b. Analyseresultater metaller i løsmasser
 - c. Analyseresultater organiske stoffer i løsmasser
 - d. Analyserapporter løsmasser Dokken
 - e. Datagrunnlag _risikovurdering for spredning
15. Klimanorm, datert 12.12.2025
16. Sammenstillingsrapport konsekvensutredning med vedlegg, datert 30.04.2025. Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune.
 - a. KU001 Landskap, datert 02.05.2025. Norconsult AS.
 - b. KU002 Kulturminner og kulturmiljø, datert 02.05.2025. Norconsult AS.
 - c. KU003 D02 Støy med støykart, datert 23.04.2025. Norconsult AS.
 - d. KU004 Luftforurensning datert, 08.08.2025 Norconsult AS.
 - e. KU005 Mobilitetsanalyse datert, 05.05.2025. Norconsult AS.

- f. KU Friluftsliv- og byliv datert 29.01.2026. Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune.
 - g. Vurdering byform og arkitektur datert 17.12.2024. Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune.
 - h. Volumstudie stresstest datert 27.01.2025. Mad arkitekter AS.
 - i. Sosiokulturell stedsanalyse datert 15.11.2024. Léva Urban Design.
 - j. Kriminalitetsforebygging datert 21.12.2024. Sissel Engblom Arkitektur/SEA
 - k. Handels- og markedsanalyse, datert 15.11.2024. Norconsult AS
- 17. Overordnet ombrukskartlegging, datert 14.08.2024. Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune.
 - 18. Utredning av landskap og ekspansjon i sjø, datert 25.03.2021. Norconsult AS.
 - 19. Broer over Puddefjorden, datert 11.04.2025. Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune.
 - 20. Næring og bruk av kaier, datert 30.04.2025. Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune.
 - 21. Fremtidig havnivå, stormflo og bølgepåvirkning, datert 02.02.2026. Norconsult AS.
 - 22. Kulturminnegrnlag, datert 2021. Byantikvaren i Bergen, Bergen kommune
 - 23. Byutvikling av Dokken sør og ivaretagelse av behov for havneareal i en mellomperiode, datert 22.04.2025. Dokken utvikling AS
 - 24. Renovasjonsteknisk plan (RTP), datert 05.02.2026. Asplan Viak AS
 - 25. Modellering av vannutskiftning i Puddefjorden, datert 15.06.2023. Cowi AS
 - 26. Byromssnitt, datert 11.02.2025. Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr PLAN-2023/12694